

# ASTUS INFO n°32

Le journal des usagers des transports strasbourgeois



Mars 2007

## Le mot du Président

Les travaux du futur réseau tram « maillé » avancent « bon train ». Les rails progressent et relient de nouveaux quartiers. Une toile, bien concrète celle-là, commence à se tisser dans notre cité. Nous reviendrons sur ses avantages dans notre prochain numéro en compagnie du Directeur Général de la CTS. Mais déjà une rame a circulé avenue Jean Jaurès (voir article page 3).

Dans quelques mois arrive le grand événement de la décennie, tant attendu des alsaciens : le TGV.

Là-aussi le matériel montre le bout de son nez : rames sur ligne classique et à vitesse tout aussi classique mais également des essais sur la ligne nouvelle dans l'attente d'un événement « mondial »... (article page 2).

Ce printemps s'annonce donc comme riche - la sève va monter, mais les tarifs aussi !

La CTS ouvre le bal le 1<sup>er</sup> avril 2007 (voir le mot du Vice-Président ci-après).

Autre augmentation catastrophique : celle des tarifs pour les usagers de la ligne SNCF Strasbourg - Paris.

Un malaise et une incompréhension s'emparent des usagers actuels et fidèles de cette relation. Qui sont les personnes interrogées par la SNCF dont 80% prévoient d'augmenter le nombre de leurs voyages ? Si ce sont des clients de l'avion c'est effectivement normal... Mais les DNA du 19 février font état de 1859 opinions de lecteurs (<sup>1</sup>) : seulement 2% trouvent la grille attractive et 71% estiment que la SNCF a « forcé la dose » ! La SNCF souhaite-t-elle laisser à quai ses clients actuels pour ceux de l'avion ? (<sup>2</sup>) Tout le monde ne souhaite pas « gagner du temps » et faire un aller-retour stressant dans la journée. Pour de nombreux usagers le train devrait être un lieu de tranquillité, de confort, d'espace et de repos ! Surtout à l'heure où la vitesse devient un crime sur les routes et l'énergie un bien précieux ; « ce n'est pas bon pour la planète ! »



Photo : Michel Derché

La SNCF parle de « +170% » et de 11,5 millions de passagers supplémentaires par an (+1,8M sur Strasbourg - Paris). C'est cette nouvelle clientèle qui doit amortir les investissements, pas les usagers actuels qui, de plus, paient doublement : par leurs impôts à la Région et par le billet.

Pour beaucoup la tarification actuelle est déjà dissuasive ! Bien trop chère pour un moyen de transport très économique en personnel, en énergie, en espace... Le coût réel économique du train devrait être largement inférieur à tous les autres modes... (hormis le fluvial, pour le fret). Où est la fonction sociale des cheminots et de leurs syndicats qui, par les avantages acquis sous la dictature du monopole, amènent à des tarifs qui dissuadent les familles les plus humbles de voyager ou les renvoient vers des véhicules d'occasion bon marché et donc accidentogènes ?

La notion supplémentaire d'heure de pointe et la surtaxation associée est scandaleuse ! Pour les usagers il y a des heures « normales » : celles où le commun des mortels a besoin de voyager, et les heures « creuses » où l'intérêt est moindre et donc les tarifs réduits pour compenser et remplir le retour des rames. Le plus grave : pas moyen de savoir suffisamment à l'avance à quelle sauce vous allez

## SOMMAIRE



Le mot du Président et du Vice-Président	Pages 1 & 2
Voyage en TGV EE + Prix moyen voyageurs en Europe	Page 2
Première circulation	Page 3
Les INFRACTIONS dans les transports (Guide)	Page 4 à 6
Généalogie des rames TGV	Page 6
DB = CD ?	Page 7
Bus itinérant dans les quartiers	Page 7
Côté rétro	Page 8
Notes et encarts ASTUS	Page 8

Pages 1 & 2
Page 2
Page 3
Page 4 à 6
Page 6
Page 7
Page 7
Page 8
Page 8

être mangé ! 60 ou même 90 jours pour acheter des billets c'est ridicule quand les locations de vacances se réservent jusqu'à UN an plus tôt ! Les compagnies aériennes l'ont bien compris, elles.

Les usagers se sentent pris en otage par une entreprise monopolistique et peu transparente : ils demandent :

- soit d'avoir le choix entre relation classique et le TGV,
- soit le choix de l'opérateur : SNCF et un/des concurrents, sur ligne classique et/ou LGV,
- soit le maintien du monopole mais à tarif maintenu lui aussi !

Max Mondon

(1) Ce n'est peut être pas un sondage « scientifique » mais comme réaction spontanée c'est parlant !

(2) Le train n'a pas à concurrencer l'avion ! C'est aux pouvoirs publics d'empêcher cette concurrence en instaurant une redevance conséquente sur les liaisons intérieures qui serait reversée aux infrastructures ferroviaires (à RFF et aux régions).



## Le mot du Vice-président

Augmentation des tarifs de 2,47%, est-ce le prix du poisson d'avril 2007 ?

Les usagers de la CTS vont être mécontents. La grille tarifaire est revue à la hausse surtout sur les différents abonnements alors que notre association demande depuis toujours un gel des tarifs pour fidéliser ces clients. Plus judicieux aurait été d'augmenter le prix du ticket à l'unité et celui de l'aller-retour pour inciter les usagers à acheter des carnets. La vente à bord est pénalisante pour tout le monde !

Sombre printemps pour le pouvoir d'achat !

Michel Derché.



## Prix moyen voyageurs ferroviaire

Pour 100 km

17	Royaume-Uni	€21,27	8	Belgique	€ 9,66
16	Norvège	€20,03	7	Danemark	€ 8,70
15	Suisse	€19,31	6	Espagne	€ 6,76
14	Irlande	€18,36	4	Pologne	€ 4,83
13	Allemagne	€13,50	4	Italie	€ 4,83
10	France	€12,56	3	Rép. Tchèque	€ 3,86
10	Finlande	€12,56	1	Slovaquie	€ 2,90
10	Autriche	€12,56	1	Hongrie	€ 2,90
8	Suède	€ 9,66		Source : Thomas Cook European Railway Timetable, janv. 2003	

## Voyage en TGV Est Européen



### 360,6 KM/H , UN DEFI AVANT LE PROCHAIN RECORD DU MONDE ?

Lundi, 18 décembre 2006, je suis à Paris (Gare de l'Est) pour prendre le TGV spécial direction la Gare de Château-Thierry dans l'Aisne. De là, des cars de grand luxe emmènent le groupe jusqu'à la ligne nouvelle du TGV Est Européen.

En compagnie de Monsieur Dominique Perben, Ministre des Transports, de nombreuses personnalités et des journalistes nous attendons la rame TGV n° 4 403. A son arrivée et après les photos d'usage, nous montons à bord pour un voyage de 150 km jusqu'à la nouvelle Gare de Meuse. Le départ se fait en douceur et sur les écrans nous voyons comme si nous étions en cabine le défilement de la voie, l'heure, le kilométrage et la vitesse qui monte, qui monte .... pour atteindre les 360,6 km/h en toute sécurité (20 minutes pour faire le parcours).

Puis c'est le retour à vitesse normale (320 km/h) pour rejoindre notre point de départ où nous attend Madame Anne-Marie Idrac, Présidente de la SNCF.

Ensuite direction la Gare de Château-Thierry pour reprendre notre TGV spécial nous ramenant à la Gare de l'Est.

Amoureux des trains, ferrovipathe comme le dit Jean des Cars dans son livre, ce fut une belle journée et un voyage inoubliable.

Michel Derché (texte et photos)



## Première circulation

Jeudi 1<sup>er</sup> février 2007, station tram Etoile-Bourse, le tracteur vert Dromson de la maintenance CTS est là pour tirer la rame jusqu'au dépôt de la Kibitzenua.

(Photos : Michel Derché)



C'est qu'il manque encore la caténaire (le fil aérien qui fournit le courant électrique) pour pouvoir rejoindre le nouveau dépôt du Neudorf en toute autonomie. Ce tracteur spécialement étudié et équipé va donc remorquer la première rame à rejoindre le dépôt par les rails.



Objectif du voyage à petite vitesse : tester la voie, les aiguillages et l'écart entre les quais et le plancher du tram.



Les techniciens CTS et des différentes entreprises qui travaillent sur le chantier tram étaient présents. Sont également sur le terrain des journalistes et des policiers municipaux pour réguler la circulation aux différents carrefours.



Même le Directeur Général de la CTS met la main à la pâte. Cela passe bien.



Vers 18 h, la 2004 pénètre dans le dépôt de la Kibitzenua où elle est décrochée et le pantographe du tram est monté car il y a du courant dans le fil de la caténaire. Puis direction l'atelier tram où la rame est remisée à côté du tour en fosse.

Max Mondon et Michel Derché



## Les INFRACTIONS et leurs SANCTIONS

Nature de l'Infraction	Indemnité forfaitaire maximale au 1er Avril 05	Amende forfaitaire majorée	Peine encourue devant la juridiction de proximité.
Infraction non tarifaire	€ 134	€ 375	750€ (Contravention de 4e classe)
Billet inexistant ou non valable sur une grande ligne SNCF. (1)	€ 108	€ 375	750€ (Contravention de 4e classe)
Défaut de billet sur une ligne autre que SNCF ou remontée mécanique.	€ 38	€ 180	450€ (Contravention de 3e classe)
Billet existant mais non valable sur une ligne autre que SNCF ou remontée mécanique. (1)	€ 25	€ 180	450€ (Contravention de 3e classe)
Pénétration sans titre valable dans une partie de la gare réservée aux voyageurs munis d'un billet. (1)	€ 38	€ 180	450€ (Contravention de 3e classe)
Défaut de billet valable sur une remontée mécanique.	5 forfaits journaliers ou 5 fois le billet aller et retour.	€ 180	450€ (Contravention de 3e classe)
(1) C.à.d. non complété par une opération incomptant au voyageur. Ex. : compostage.	Ci-dessus le montant <u>maximum</u> prévu par la loi. Chaque transporteur module suivant la gravité.		Suite à une journée de formation sur la médiation à la Fnaut voici des tableaux concernant les infractions à la SNCF et à la CTS, ainsi que la procédure qui s'engage lors du constat d'infraction. Cela peut être utile et surtout éviter des malentendus, sources d'incompréhensions et de conflits... Et surtout de frais conséquents.

Max Mondon

### Indemnités forfaitaires de la SNCF

Situation irrégulière	Jusqu'à 100Km	A partir de 100Km
Sans Billet	€ 35 (2)	€ 20 (2)
Billet non valable	€ 25 ou € 35 (2)	€ 20 (2)
Billet non composté	€ 25 ou € 10 (2)	€ 25 ou € 20 (2)
Billet sans réservation obligatoire valable	€ 20	€ 20
Billet sans réservation couchette valable	€ 10	€ 10
Transport d'animal domestique sans billet valable	€ 10	€ 10
Cumul de plusieurs situations irrégulières	€ 25 ou € 10 (2)	€ 25 ou € 20 (2)
Frais de dossier à défaut de paiement immédiat.	+ € 22	+ € 22
En cas de fraude ou de demande d'intervention de la Police (en plus !).	+ € 38	+ € 38
(2) Incluant l'insuffisance de prix éventuelle.		



**N'OUBLIEZ PAS !**

**LA FNAUT EST  
AGRÉE AUPRÈS DU  
MÉDIATEUR DE LA  
SNCF. ELLE ÉTU-  
DIE ET TRANSMET  
LES DOSSIERS QUI  
SONT  
« DÉFENDABLES »**

Le tableau de la page ci-contre indique la logique de la procédure qui s'engage lors d'une infraction. Les « frais » grimpent rapidement... Il faut donc bien s'assurer des chances de relaxe si l'on pense être dans son « bon droit » !

**Phase AMIABLE****SHEMA DE POURSUITE DES INFRACTIONS**

L'agent constate l'infraction.

Le voyageur paie l'indemnité forfaitaire à l'agent.

Le voyageur NE paie PAS l'indemnité forfaitaire.  
L'agent dresse un PV.

Le voyageur adresse à l'exploitant (dans les 2 mois) l'indemnité ET les frais de dossier indiqués dans le PV.

Le voyageur ne se manifeste pas.  
Le PV est transmis au Parquet.

Le voyageur adresse à l'exploitant (dans les 2 mois) une protestation écrite.

L'exploitant classe l'affaire.

L'exploitant transmet le PV, accompagné de la protestation, au Parquet.

**Phase ADMINISTRATIVE**

Le Parquet délivre un titre exécutoire pour le paiement d'une amende forfaitaire majorée.

Le voyageur paie l'amende forfaitaire majorée au Trésor Public.

**Le voyageur ne réagit pas. Le Service des Contributions va procéder au recouvrement de l'amende.**

Le voyageur présente une réclamation au Parquet.(dans les 30 jours).

Le Parquet transmet le dossier au juge de proximité.

Le Parquet classe l'affaire.

**Phase JUDICIAIRE**

Le juge est saisi pour jugement.

Le juge renvoie le dossier pour jugement.

Le juge est saisi pour ordonnance.

Le juge rend une ordonnance de condamnation.

Le juge rend une ordonnance de relaxe.

Le voyageur fait opposition à l'ordonnance (dans les 30 jours).

Jugement de relaxe.

Jugement de condamnation.

**Le voyageur s'acquitte du montant de la condamnation. A défaut, il est contraint !**

## Indemnités forfaitaires de la CTS

(au 1er Sept 2006)	Paiement immédiat dans le véhicule	Indemnité forfaitaire	Avec frais de dossier		
Type d'infraction	(C'est un forfait)	Tarif de base	0 à 5 jours + € 7	6 à 30 jours + € 17	Plus de 30 j. ou 3e PV dans les 12 mois : + € 38
Absence de tout titre de transport ou carte Badgéo vide.	€ 25	€ 40	€ 47	€ 57	€ 78
Titre de transport non valable, non complété ou carte Badgéo avec titre non valable.	€ 25	€ 27	€ 34	€ 44	€ 65
Cracher, mettre les pieds sur les sièges.	€ 25	€ 65	€ 72	€ 82	€ 103
Fumer dans un véhicule.	€ 25	€ 65	€ 72	€ 82	€ 103
Commettre des détériorations et des actes de vandalisme légers avérés.	€ 25	€ 65	€ 72	€ 82	€ 103
Utilisation des poignées d'alarme tram ou des issues de secours bus.	€ 25	€ 141	€ 148	€ 158	€ 179

Attention : Les usagers munis d'une carte BADGEO chargée d'un abonnement en cours de validité et qui « oublient » de valider ne payent que 2€ sur place, de même pour les « oublis » aux correspondances.

## Généalogie des rames TGV...

Les premières rames ont été mises en service sur Paris Lyon. A l'époque la ligne nouvelle a été ouverte par tronçons. C'étaient les célèbres



rames « orange » qui ont été repeintes en bleu par la suite dans un souci d'uniformisation. Les avis sont partagés là-dessus... A l'ouverture du TGV Mitterrand (<sup>1</sup>) sont apparues les rames dites « Atlantique », plus capacitives et moins motorisées car le profil de la ligne est moins accidenté. Cela les empêche d'aller sur la LGV Sud-Est, par contre, les « Sud-Est » pourraient circuler sur l'Atlantique. Elles ont été décorées en bleu : couleur de l'Atlantique qu'elles rejoignent...

Pour l'ouverture de la LGV Nord et du tunnel sous la Manche deux types de rames très différentes sont apparus :

- les rames « réseau » nommées ainsi car elles doivent pouvoir descendre au-delà de Paris sur les autres LGV. Elles sont aussi bleues ;
- les rames « Trans-Manche » ou « Eurostar » au gabarit compatible « anglais » qui étaient prévues au début pour se scinder en deux au-delà de Londres. Ce qui n'a jamais été réalisé... Elles sont très longues et à dominante jaune. Du fait de la non utilisation au nord de Londres il y en a quelques-unes en surnombre...



Des sous séries des rames SE et Réseau existent pour passer certaines frontières où le courant est différent.

(<sup>2</sup>) Vers la Suisse et surtout vers la Belgique et l'Allemagne au nord ou des nouvelles motrices ont fait leur apparition. (vitre avant centrale et abandon du bleu.)



La LGV Sud-Est tendant vers la saturation (ce qui n'avait pas été prévu par les calculs de rentabilité dans l'étude de faisabilité de cette ligne), la SNCF et ALSTOM ont mis en service des rames d'une toute nouvelle génération : les « Duplex » (à 2 niveaux). Celles-ci se généralisent sur le Sud-Est : Montpellier et Marseille. De ce fait, la SNCF se retrouve avec des rames en trop ! Ce sont ces dernières qui vont venir sur l'Est. Elles subissent un léger relifting et sont réaménagées à l'intérieur. En service intérieur les motrices restent les mêmes, seules celles destinées à passer la frontière seront entièrement nouvelles. (du même type que celles du Duplex). Nous avons donc pour la première fois une ouverture de ligne avec des rames d'occasion ! Pourtant les régions et principalement l'Alsace ont payé le prix fort ! Surtout par rapport aux régions concernées par les anciennes lignes où certaines, ayant bagarré contre, ont obtenu beaucoup...

Max Mondon

(1) C'était la volonté du Chef de l'Etat de l'époque d'offrir à sa région une ligne nouvelle. Certains avancent que les chiffres sur la rentabilité de l'opération auraient été truqués.

(2) Ce sont les rames Thalys et Lyria. La Suisse a d'ailleurs acheté des rames à la SNCF. Ce sont des rames compatibles avec le 15 000V 16,66Hz des CFF. Les Thalys doivent, en plus, pouvoir circuler sous le 3000V continu belge.

## DB = CD ?

Les voitures voyageurs de la DB (« Die Bahn », ex Deutsche Bahn) seraient-elles immatriculées en CD (Corps Diplomatique) ?

C'est ce que l'on pourrait penser suite à la petite aventure que je vais vous narrer.

En ce dimanche 17 décembre dernier je prends, comme souvent, le train 67 au départ de Paris (10h45) pour Strasbourg (14h44). J'ai bien entendu réservé une place - au cas où - mais me rends du côté des voitures allemandes qui composent une partie de la rame car il est encore facile d'y repérer les places non réservées et surtout celles qui sont munies de prises 220V (en 2<sup>e</sup> classe, prestation que notre TGV EE ne nous offre même pas... mais qui va certainement coûter beaucoup plus cher !).



Je m'installe confortablement pour travailler et quelle n'est pas ma surprise, en cours de route, de sentir une odeur caractéristique de fumée de tabac. Une femme est effectivement venue s'installer pour fumer tranquillement. Voyant que je n'étais pas le seul incommodé, je lui fais remarquer qu'il est maintenant interdit de fumer dans les trains en France. Elle me réplique que c'est un wagon « Fumeur ». « Peut-être, mais sur le territoire Français il est interdit d'y fumer. » (Une annonce dans ce sens ayant été faite par le contrôleur au départ d'un précédent voyage dans le même train).

C'est faux : c'est une voiture allemande, on peut y fumer, vous n'avez qu'à changer de place !

Vu le ton, je pars à la recherche d'un contrôleur. Je trouve les deux dans le compartiment qui leur est réservé dans une autre voiture DB. Compartiment copieusement enfumé : nos deux contrôleurs semblent être très accro à la nicotine...

Réponse de nos deux contrôleurs, cigarettes allumées : « Ce sont des voitures allemandes vous êtes donc considéré comme étant sur le territoire allemand où il est autorisé d'y fumer, même circulant en France ! »

Un peu estomaqué je n'ai pas cherché à engager une polémique car les règlements et lois changent souvent dans notre pays, peut-être avais-je loupé un épisode ?

Par la suite, j'ai appris qu'il n'en était rien et que mes deux contrôleurs « dépendants » avaient fait preuve d'une mauvaise foi peu digne de la fonction qu'ils devraient tenir à bord d'un train.

C'est dommage car ils y ont un rôle important et des individus de cette espèce discréditent leur profession ! C'est sans doute les mêmes qui seront les premiers à s'indigner haut et fort si on leur manque de respect (ce qui n'est de toutes façons jamais excusable !).

Max Mondon



Photos : Max Mondon

## Bus itinérant dans les quartiers

Depuis quelques semaines le bus n° 862 du dépôt de Cronenbourg sillonne les quartiers strasbourgeois pour renseigner les usagers sur le réseau bus-tram 2007-2008 qui arrive.

A cette occasion, ce bus à filtre à particules, a été pelléculé extérieurement et aménagé à l'intérieur pour mettre les plans du nouveau réseau et les différentes brochures.

Aujourd'hui, samedi 3 février 2007, il est à la Meinau stationné devant l'école Jean Fischart pour la matinée. Votre rédacteur est présent avec deux employés de la CTS mais malheureusement il y a peu de visiteurs. Ce bus qui circule habituellement sur la ligne 70 reprendra son service après sa tournée d'informations avec le pelliculage extérieur qui sera conservé provisoirement.

Michel Derché



## A noter sur vos agendas !

Jeudi, 15 mars 2007.  
Inauguration de la nou-  
velle ligne du TGV EE  
de Vaires/Marne à la  
nouvelle gare Lorraine.



\*Ont collaboré à ce numéro : Michel Derché, Max Mondon, Françoise & Jean Marie 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 (Transport, consommation, environnement)

✉ Maison de la Famille  
7 rue Sébillot 67000 STRASBOURG  
☎ /fax 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



A vos ordinateurs...

Site Internet :

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

Adresse électronique :  
[astus67@wanadoo.fr](mailto:astus67@wanadoo.fr)

Voir aussi :

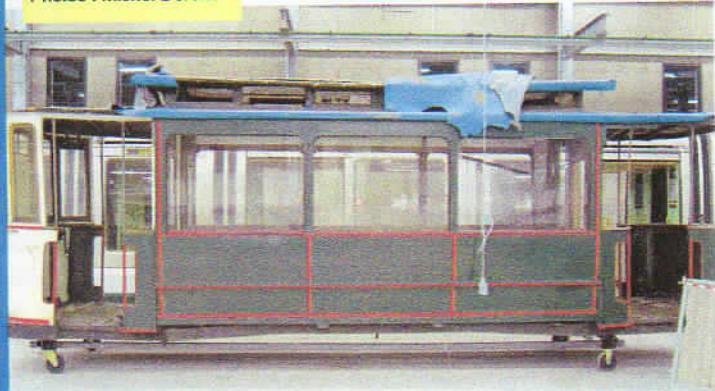
<http://www.fnaut.asso.fr>

## Côté rétro...

Ce jeudi 1er février une surprise attendait la 2004 dans l'atelier de la Kibitzenau. Il y est garée une ancienne motrice transformée en remorque et qui a circulé sur l'ancien réseau mais en quelle année ? Cette remorque a été récupérée à Abreschwiller en Moselle et d'ailleurs il faut signaler qu'à la fin de l'ancien réseau tram en 1960, la CTS en a revendu à des particuliers pour servir d'abri de jardin.



Photos : Michel Derché



### 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 : € 8

Association : € 15

Date

Signature