

ASTUS INFO n°33

Le journal des usagers des transports
strasbourgeois



Juin 2007



Le mot du Président

574,8 Le chiffre d'un record !

Cocorico ! Tout le monde est fier de l'exploit, et à juste titre, car cela en est un !

L'Astus et la Fnaut étaient présentes ce matin-là (voir les photos).

Les ingénieurs et les techniciens d'Alstom, de RFF et de la SNCF ont démontré avec brio qu'ils dominent leur sujet et qu'ils maîtrisent parfaitement ce système de transport guidé.

Il semble même que la prudence ait prévalu puisque la caténaire, l'élément « faible » du système, aurait supporté une vitesse légèrement supérieure à 600 km/h. Mais la technique réserve quelques fois des surprises et la marche « découverte » du 2 mai l'a rappelé ! (1)

Côté infrastructure et matériel roulant, les limites ne sont toujours pas atteintes ! C'est donc en toute tranquillité que les marches commerciales à 320 km/h vont devenir banales à partir du 10 juin... Pour l'utilisateur du moins,

car derrière la routine se cache une somme de compétences dans la maintenance du matériel et des voies, ainsi que dans la régulation et la conduite.

La SNCF propose 5000 billets par jour à 15€ à ses clients. Dépêchez vous d'en profiter pour étrenner les nouvelles relations car cela ne dure que jusqu'en août prochain (voir dans les pages suivantes un article sur les arcanes de l'achat des billets).

Côté parisien, la gare de l'Est nous réserve une belle surprise. Au fil du temps sa splendide architecture avait été occultée par des appendices et ajouts disgracieux pour ne pas dire monstrueux ! M. Duthilleul nous restitue cela dans une grande sobriété. Côté strasbourgeois notre gare n'avait pas subi ces affronts, aussi c'est un écrin qui lui est offert ! Mais le génie architectural a quelquefois du mal à s'accommoder avec les contraintes bassement matérielles et les techniciens et ingénieurs ont bien du mal à régler cette charpente compliquée. L'écrin ne sera pas prêt à temps pour le 10 juin... Mais son parvis le sera et nous pourrons profiter de cet espace redevenu convivial.

Max Mondon

Photo : Marc Debrincat

SOMMAIRE



Le mot du Président	Page 1
Au revoir / Nouvel Aspirail	Page 2
Entretien avec M. Soulet	Pages 3 à 5
Charte Ville & Handicaps	Page 5
A nous de vous faire préférer le train...	Page 6
Le tram se rapproche de plus en plus	Page 7
Futur Tram-Train, partie urbaine	Page 7
Courrier des lecteurs - Village de l'écomobilité	Page 8
Petit guide achats billets SNCF	Pages 9
Notes et encarts ASTUS	Page 10

TOUT CE QUE VOUS VOULEZ
SAVOIR SUR LA RESTRUCTU-
RATION DU RÉSEAU DE LA
PAGE 3 À LA PAGE 5.

(1) Un problème de tripode est rarissime ! Comme sur nos automobiles actuellement, lesquelles en possèdent 2 pour les modèles à motricité avant – « les tractions ! ». Sur ces dernières c'étaient des cardans qui cassaient de temps en temps. Un triste souvenir pour votre rédacteur avec une 2cv Citroën dans un pays éloigné.

Photo : Michel Derché



Au Revoir

Les BB 15000 - devenues 115 000 entre-temps vont nous quitter pour rejoindre la Normandie. C'est une image symbole du réseau de l'Est et de Strasbourg (qui était leur port d'attache) qui s'en va. Tout comme les Crampton en leur temps. Bonne chance à ces ouvrières infatigables pour ne pas dire increvables. Merci pour ces longues années de régularité et espérons que l'air marin leur réussisse.

Max Mondon



Photo : Max Mondon

115021

ALSTHOM

Strasbourg

Nouvel Aspirail

Les rails ont droit à un nettoyage de printemps ! Effectivement c'est au début du mois de janvier que la CTS a réceptionné le nouvel Aspirail, un matériel de dernière génération qui permettra de nettoyer les voies et ses abords sans avoir recours à la sous-traitance. Le poste de conduite, que l'on pourrait qualifier de « cabine de tram », bénéficie de la prise en compte aux feux ainsi que du dispositif de l'homme mort (la veille automatique). Cette technologie a tout de même un coût, environ 400000€ selon le constructeur. La livraison d'un deuxième Aspirail serait prévue fin octobre 2007.

Antoine Breidenstein



Photos: A. Breidenstein

Une classe d'école (+ de 20 enfants) veut faire un voyage scolaire à Marseille. Comme le car est maintenant fortement déconseillé par la hiérarchie de l'Éducation Nationale, les enseignants se sont tournés vers la SNCF : aller-retour Strasbourg / Marseille = 140€ par personne. Trop cher !

Tentative chez Ryan Air qui propose l'aller-retour depuis Baden-Baden à 47€ !

Le train devrait pourtant être le moyen de transport le moins coûteux ? Un équipage coûte très cher et l'avion qu'il pilote aussi : pas de dumping social comme justification par rapport à la route. Cherchez l'erreur...

Rencontre avec M. SOULET, Directeur Général de la CTS

Nous avons été reçus par M. Jean-François Soulet (Directeur Général de la CTS) avec la participation de M. Eric Omnès (Responsable pôle de la réorganisation du réseau / Etudes de la réorganisation du réseau bus par rapport aux 3 extensions ainsi que vision vers le futur ; Exemple : Ligne F).

Extensions du réseau Tram 2007-2008 en 3 phases.

-Septembre 2007 : Ligne C (Elsau <-> Rodolphe Reuss), Ligne D (Ronde <-> Aristide Briand) ainsi que la ligne E sur les tronçons déjà existants (Wacken <-> Baggersee) avec une fréquence de 12 minutes de 7h à 19h.

Essais système commenceront en juin, les marches à blanc en juillet - août et possibilité de mise en service commerciale le lundi 27 Août 2007.

-Décembre 2007 : La ligne E entièrement ouverte avec son nouveau tronçon Wacken - Robertsau Boecklin (Baggersee <-> Robertsau Boecklin) et la première phase de la B de Elsau à Hotel de ville Oswald (HoenheimGare <-> Hotel de ville Oswald). Pas de modification des lignes bus dans le Sud-Ouest.

Possibilité de mise en service commerciale le lundi 26 novembre pour l'ouverture du marché de Noël.

-Juin 2008 : Phase finale de la B avec inauguration du tronçon de Oswald à Lingolsheim Tiergaertel (Hoenheim gare <-> Lingolsheim Tiergaertel). Mise en service entre mi-mai et mi-juin. Lundi 30 juin 2008, entrée en vigueur des horaires d'été.

Fréquences :

Tranches Horaires	Lundi à Vendredi	Samedi	Dimanche
4H 30 - 6H 00	15 minutes	15 minutes	15 minutes (5h30)
6H 00 - 7H 00	10 minutes	10 minutes	15 minutes
7H 00 - 12 H 00	6 minutes	7 minutes	15 minutes
12 H 00 - 19 H 00	6 minutes	7 minutes	12 minutes
19H 00 - 21H 00	10 minutes	10 minutes	12 minutes
21 H 00 - 0H 30	15 minutes	15 minutes	15 minutes
+ 2 rames / lignes A et C en renfort sur Période Pointe du Matin (PPM) et Période Pointe du Soir (PPS)			

Réaménagement et développement du P+R Krimmeri Mainau. Donner une alternative à la gare centrale par la gare Krimmeri Mainau.

Grâce au réseau maillé, la possibilité ; lors d'événements particuliers, de changer le terminus des rames. Exemple : D vers Neuhaus Reuss.

Parc Actuel :

Nombre	Modèle	Nombre de caisses / Longueur
41	Citadis / Alstom	4 / 45 mètres
36	Eurotram / Bombardier-Adtranz	3 / 33 mètres
17	Eurotram / Bombardier-Adtranz	4 / 43 mètres

Le parc dormant (Eurotram 3 caisses entreposés à Kibitzenu (UPK) est peu à peu réveillé avec tests et vérifications pour une remise en service fin Août.

Future répartition par ligne :

Ligne	Intervalle en pointe	Nombre / Type de rames
A	4,5 - 6 minutes	<u>18</u> soit 17 Eurotram 4 caisses et 1 Eurotram 3 caisses
B	6 minutes	<u>19</u> soit 11 Eurotram 3 caisses et 8 Citadis
C	4,5 - 6 minutes	<u>18</u> soit 15 Citadis et 3 Eurotram 3 caisses
D	6 minutes	<u>9</u> soit 9 Citadis
E	6 minutes	<u>14</u> soit 8 Eurotram 3 caisses et 6 Citadis
F(2009)	Non connu à ce jour	4 à 6 rames / Type encore inconnu
78 rames en service commercial. Réserve : 13 Eurotram 3 caisses + 3 Citadis.		

Réorganisation du réseau bus 2007-2008 en 3 phases.

Phase sud-est :

Ligne 7 :

Ligne globalement inchangée, le tracé s'adapte seulement aux nouvelles voiries.

Ligne 11/21 :

Fusion des 2 lignes pour une nouvelle 21 reliant Kehl en partant de Wattwiller et passant par le terminus Aristide Briand de la ligne D.

Fréquence de 12 minutes en heures pleines.

Les arrêts de bus seront positionnés perpendiculairement à l'arrêt de tram dans la rue de Soultz.

Ligne 14/24 :

Ligne globalement inchangée, le tracé de la ligne 14



s'adapte aux nouvelles voiries et elle se voit prolongée jusqu'à Lorient.

Les fréquences de la 14/24 seront égales avec 15 minutes en heures pleines (HP) et 20 en heures creuses (HC).

Ligne 27 : (Nouveaux terminus car ligne prolongée.)

Fréquence de 18 minutes.

Une course sur 2 se termine à Lorient en heures creuses.

Amplitude étendue jusqu'à 21 heures (contre 19 heures actuellement)

Ligne 40 :

Itinéraire inchangé mais passage par Rodolphe Reuss pour desservir le tram C.

Navette Neudorf :

Navette interne au quartier circulant seulement 2 demies journées par semaine (jours de marché).

Navette affrétée en minibus (plancher bas normalement).

Phase nord-est :

Ligne 6 :

Terminus avancé à Pont Phario où elle rejoindra la ligne B et desservira le parking de proximité (ce parking était anciennement un P+R mais fut transformé).

Ligne 15A :

Toujours au stade expérimental mais normalement renommée 25.

Ligne 18 :

Ligne affrétée offrant un renforcement de la ligne 72 principalement en heures pleines.

Ligne expérimentale.

Navette Robertsau :

Cette navette serait assurée en minibus affrété (plancher bas avec option palette) et fonctionnera du lundi au samedi de 7 heures à 19 heures avec une fréquence 30 minutes.

Elle desservira un quartier non desservi par les transports et le reliera au terminus de la ligne E.

Phase sud-ouest :

Ligne 2 :

De décembre 2007 à juin 2008, elle sera coupée en deux (car doublon avec le tram) pour observer la réaction de la clientèle. Si les clients préfèrent le tram, alors elle sera définitivement coupée et formera deux lignes : 2 et 3 (celle-ci reliera Hôtel de ville Oswald à Campus d'Ilk Kirch en empruntant l'itinéraire actuel de la 2).

Il a été précisé qu'il n'était pas utile de prolonger la 2 jusqu'à Kehl.

Ligne 12 :

Terminus à Alouettes et non plus à Montagne Verte.

Ligne 15 :

Terminus à Alouettes. La 22 remplacera la 15 jusqu'à Holtzheim.

Ligne 22 :

La ligne 22 remplace donc la 15 d'Alouettes à Holtzheim.

Elle ne sera pas affrétée car conserve un itinéraire déjà existant.

Pour les lignes 12 et 22, il y aura possibilité lorsque la gare de Lingolsheim sera mieux desservie (dès 2009 avec la première phase du Tram-Train) de faire passer ces deux lignes par la gare avant de se rejoindre Alouettes.

Navette nuit :

Dès septembre 2007, la première ligne de nuit verra le jour sur le réseau CTS !

Fonctionnant dans les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche entre 23h30 et 4h30, elle suivra un axe Nord/Sud.

Avec une fréquence de 60 minutes, ce seront des véhicules standards (affrétés ou non) qui assureront cette ligne avec dans chacun, un agent d'accompagnement. Il faut préciser que cette ligne sera à tarification CTS normale !

Un prélude à un réseau de nuit ?

Navette Interne Hôpital Civil :

En novembre 2007 verra le jour, une navette interne au nouvel hôpital civil. Celle-ci reliera Porte de l'Hôpital à Musée d'Art Moderne avec un intervalle de 15 à 20 minutes et de 6 heures à 21 h30. Elle sera assurée par des minibus affrétés à plancher bas (option palette) et à tarification CTS.

Il faut bien sûr préciser que le réseau bus est évolutif et pourra donc être modifié selon les fréquentations ou demandes de la clientèle.

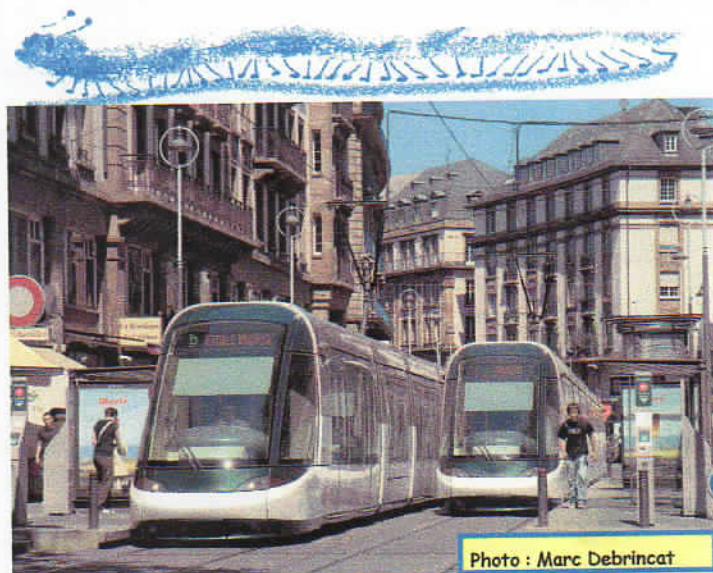


Photo : Marc Debrincat

Nous avons ensuite pu poser des questions au Directeur Général de la CTS, M. Soulet, sur les projets futurs de la CTS, et voici le résumé de qui a été dit.

25 kilomètres de lignes actuellement et 13,5 en plus en 2008 (soit environ 50% en plus) qui vont engendrer la création d'une ligne et le développement de 3 autres.

Le kilométrage de lignes augmentera de 65% et grâce au Citadis (plus grand), le nombre de places/kilomètre offerte augmentera de 82%.

Nous serons fin 2008 un des principaux réseaux français (très près de Nantes et ses 39 kilomètres de lignes pour seulement 3 lignes !) avec un des plus grands parcs de rames (94 devant Grenoble et Nantes).

La réorganisation du réseau bus entraînera une offre de 5 à 6 en plus et on vise 15 à 20% d'augmentation de fréquentation du réseau.

La CTS embauchera aussi près de 150 personnes d'ici à 2008 dont près d'une centaine de conducteurs.

L'affrètement du réseau bus passera à 1 millions de kilomètres et comprendra les navettes, la ligne 27 et éventuellement la 21.

L'extension du réseau tram augmentera ainsi le nombre de parkings-relais (P+R) avec par exemple Aristide Briand ou Boecklin, Alouettes sera quant à lui non pas un P+R mais un parking de proximité.

La CUS a aussi confié à la CTS l'ouverture de 50 stationnements vélos sécurisés sur 2-3 ans.

Une réflexion sur la cohabitation des usagers du tram avec les vélos sera aussi effectuée.

Les prochaines années verront aussi le développement du réseau TER Alsace avec première phase du Tram-Train sur la ligne Strasbourg - Molsheim avec le cadencement de celle-ci qui entraînera l'arrêt de la navette aéroport, et la portion urbaine de celui-

ci, la ligne F, qui entrera en service en 2009. Le site Web de la CTS subira une refonte profonde n'ayant pas été mis à jour depuis 2003-2004. Plus de 600 abribus seront renouvelés par JC Decaux qui a gagné le contrat. La CTS étudie en ce moment même la possibilité de recevoir sur son portable les temps d'attente en temps réel à n'importe quel arrêt mais la technologie n'a pas encore été choisie et la guerre est rude entre SMS et Wap (Internet sur les téléphones portables). Le challenge étant de rendre ce produit accessible au plus nombre d'utilisateurs possibles.

La CTS étudie aussi la possibilité de recharger la Badgéo dans les banques d'un groupe (dont le nom reste secret) et pour la Badgéo Inter, le rechargement mensuel et non plus hebdomadaire est projeté !

Futures extensions à l'étude :

- ligne D vers Cronembourg
- ligne D vers Kehl
- ligne E vers le Nord de la Robertsau
- ligne A vers le Zénith.

Quand au Tram-train : cela sera pour plus tard.

Il y a encore bien d'autres projets telle la ligne C prolongée vers Neuhoef Stéphanie ou encore la ligne A vers Geispolsheim mais ces derniers sont encore assez loin et flous.



Charte Ville & Handicaps

Jeudi, 26 avril 2007, les membres de cette structure dont l'Astus fait partie, sont réunis au Centre Administratif de la Ville de Strasbourg.

Catherine Zuber, Adjointe au Maire en charge de l'action sociale, de la santé et de l'insertion, nous présente le bilan de l'année 2006.

En 2007, il faut continuer pour adapter la ville, favoriser les actions d'insertion et soutenir le développement de structures spécialisées.

Améliorer l'accessibilité dans les transports publics (CTS et SNCF) est aussi un problème soulevé par les associations d'handicapés.

Du 12 au 16 novembre 2007, se tiendra une semaine d'informations et de rencontres nommée « loisirs et handicaps ».

Michel Derché



Photo : Max Mondon

*A nous de vous faire préférer le train...
« Peut mieux faire ! »*



Ayant testé les deux classes des rames TGV Est Européen, j'ai constaté qu'un soin particulier a été accordé au confort du passager, malheureusement ce confort est parfois mal exploité.

Par exemple, en seconde classe, lorsque le voyageur veut pouvoir reposer sa tête sur le côté, il n'a comme choix que de se reposer contre les veilleuses.

Pire, lors des mouvements brusques du train (rars heureusement) il est fréquent que la tête vienne cogner contre cette veilleuse, à revoir donc ...



Un autre exemple, en première classe, la tablette située au dos de chaque siège, qui a l'air du premier coup d'oeil solide et fixe, il ne faut pas se fier aux

apparences ! Au moindre mouvement du passager assis sur le siège où repose la tablette, cette dernière vacille et tremble comme une feuille ! Un problème qui n'existe qu'en première classe.

Le porte-gobelet, certes adapté à la taille des gobelets distribués à bord, est plus que « dangereux ». En effet, lors d'un de mes voyages, après une secousse, le gobelet plein de café chaud (à recommander d'ailleurs, la café à bord est excellent) s'est entièrement renversé sur mon siège et pire, sur mon ordinateur portable, qui en a fait les frais.

Antoine Breidenstein



En première classe aussi...

3 photos : Antoine Breidenstein



Dans le même ordre d'idée voici une place dite « fenêtre »! (73). De plus elle est dans le sens contraire à la marche alors que c'est l'inverse qui a été commandé sur Internet (voir article plus loin).

Max Mondon



Le Tram se rapproche de plus en plus

La mise en service des extensions du réseau tramways étant prévue fin novembre, la CUS et la CTS ont mis en place un site Internet présentant, par quartier, les nouveaux aspects du réseau bus et tram, les projets de la ville ainsi que les nouveaux plans de voiries. Regorgeant d'informations, ce site est à garder sous la main : <http://reseau2007.com>

COMPAGNIE DES TRANSPORTS STRASBOURGEOIS

Votre itinéraire | Prochains passages à un arrêt | Fiche postale personnelle

DÉPART

☐ Arrêt/Station ☐ Adresse ☐ Lieu public

Commune : STRASBOURG Ou tapez le nom de la commune

ARRIVÉE

☐ Arrêt/Station ☐ Adresse ☐ Lieu public

Commune : STRASBOURG Ou tapez le nom de la commune

VOUS VOYAGEZ...

De : Mars 2007 Départ à : 00 h 25 min

☐ Autoriser les correspondances

COMPAGNIE DES TRANSPORTS STRASBOURGEOIS



De plus, la CTS a récemment mis en place un nouveau système de planification d'itinéraires et d'horaires à l'arrêt pour ... les usagers ! Tout cela se passe sur le site web de la CTS, rubrique « lignes et horaires », plus question maintenant de choisir sa ligne, sa destination, et son arrêt; non, maintenant, il n'y a plus qu'à entrer les trois premières lettres de votre arrêt et de choisir votre commune dans une liste. Il n'y a plus qu'à se laisser guider par la nouvelle interface entièrement remaniée. Ce système est issu d'un système allemand ayant fait ses preuves dans plusieurs réseaux Outre-Rhin.

Antoine Breidenstein

Futur Tram-Train, Partie urbaine



Depuis le lundi 16 avril 2007, la ligne F du réseau tram commence à se montrer place de la Gare. En effet, les premiers rails sont posés devant l'ancien tunnel de la Poste, direction boulevard Wilson et plus tard faubourg de Saverne, direction Esplanade.

Michel Derché



Inauguration du nouveau pont W. Churchill le 14.4.07 (mise en place des parchemins dans le nouveau pont)



Courrier des lecteurs

Record ! Vous avez dit record ?

Le récent record du monde de vitesse ferroviaire nous en rappelle un autre dans le domaine de la vitesse : celui de l'avion commercial le plus rapide au monde : le Concorde.

Fantastique exploit. Fierté nationale. Summum technologique : plus de mach 2 au quotidien ! Mais fiasco commercial et économique car trop cher à l'achat, à l'entretien et trop glouton en carburant. De plus il était mal positionné sur le marché du transport aérien ; lequel allait vers une démocratisation par la massification avec les gros porteurs.

Le chemin de fer, à notre époque où l'énergie devient rare et source de pollution de moins en moins acceptable, devrait devenir (rester ?) le moyen économique de massification du transport. Que ce soit en fret ou en passagers ! Est-ce le cas dans cette nouvelle fuite en avant ?

Rassurez vous : le TGV, lui, ne risque pas d'avoir le même sort que notre bel oiseau ! Le Concorde était confronté à la concurrence internationale. Le TGV bénéficie, grâce au monopole de son exploitant, d'une garantie de débouchés et de recettes ; sur le marché national captif du moins...

Car, bizarrement, il se vend assez mal. Pourtant ses qualités devraient le rendre incontournable ! Il devrait quadriller le territoire national : de Bordeaux à Nice, de Strasbourg à Perpignan, de Brest à Lille... A l'étranger on devrait le retrouver sur tous les grands corridors des pays développés. De San Francisco à Los Angeles, de Boston à New York, Washington et Miami, de Londres à Liverpool, etc...

Les transports sont à la nation ce que la circulation sanguine est au corps humain.

Si cela circule difficilement c'est tout l'organisme qui est faible et sujet aux maladies. Il est temps de comprendre qu'il faut améliorer et dynamiser cette fonction. Cela a des conséquences au niveau national :

- Le train laisse pour compte une grande partie de la population qui, pour une part, n'a plus les moyens de voyager avec, et donc de se déplacer de façon écologique et sécuritaire. (Même en 2^e classe sur lignes classiques). Et, pour une autre part, ne trouve pas toujours le niveau de confort, de sécurité, d'efficacité qu'on est en droit d'attendre au 21^e siècle d'un moyen de transport collectif.
- La non compétitivité du fret renvoie celui-ci sur la route avec tous les inconvénients en matière de pollution, d'accidents, d'engorgement et de coûts d'entretien de l'infrastructure.
- Les sommes englouties manquent cruellement

au reste du réseau, qui se sclérose, et au renouvellement du matériel qui vieillit. Les lignes actuelles auraient besoin de rectifications de tracé et d'amélioration des voies et des ouvrages pour augmenter la vitesse qui pourrait aussi passer de 120/140/160km/h à 200km/h sur de grandes portions. Et ainsi devenir plus attractives et donc rentables. Que de passages à niveau, dangereux et ralentisseurs de circulation, pourraient être supprimés ! Que d'ouvrages mis au gabarit B+ et même C !

Dans notre pays des lumières il n'y a donc personne suffisamment éclairée pour comprendre qu'il vaut mieux améliorer et consolider l'édifice existant plutôt que de bâtir une nouvelle cathédrale au dieux ferroviaire et vitesse. Cela pourrait se faire pierre par pierre sans grand chamboulement. Mais le bandeau qui aveugle certains a été remplacé par des oeillères... Modèle : Monopole...

J.M. Sivardon

Remarque de la rédaction :

Il y a certainement un problème « économique », n'empêche que la fréquentation a toujours explosé lors de la mise en service des LGV. Essentiellement des clients détournés de l'avion et de l'auto ; et « ça c'est bon pour la planète ! ». Alors, le débat est ouvert, donnez nous votre avis !

MM

Village de l'Ecomobilité

Les 31 mars et 1^{er} avril 2007, l'Astus était présente au Parc de l'Etoile pour informer le public sur les problèmes de déplacements urbains et favoriser les modes de transports alternatifs.

Ces deux journées étaient placées sur le thème des coulisses de l'environnement.

Michel Derché

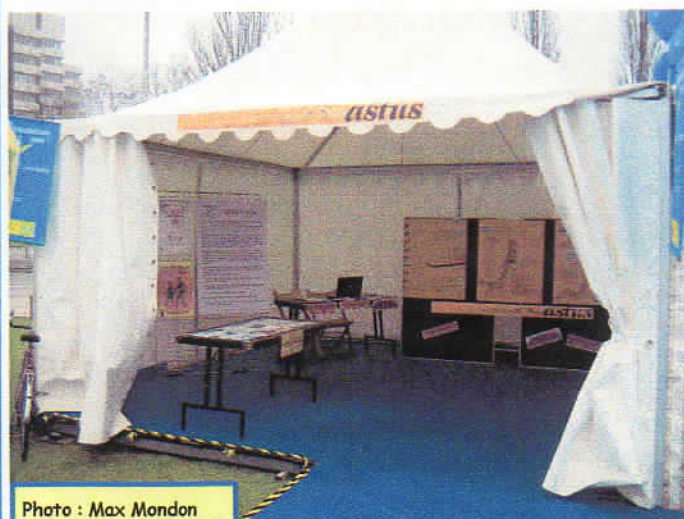


Photo : Max Mondon

Petit guide à l'usage des acheteurs de billets SNCF

Il existe trois principales démarches :

- 1 - L'achat « classique » à un guichet d'une gare ou d'une agence SNCF.
- 2 - L'achat à un distributeur.
- 3 - L'achat sur Internet.

Cet ordre est voulu car c'est aussi celui de l'attractivité des systèmes vus par l'usager.

La troisième option devrait, modernité oblige, être la plus performante. Hélas la jungle des tarifs et la rigidité du système sont décourageants et amènent aux conseils suivants (§1).

Pour contrecarrer le niveau dissuasif de ses tarifs de base la SNCF a créé des billets « low-cost » appelés maintenant « Prem's » (voir §2 Important !).

Pour bénéficier de ces tarifs il faut s'y prendre le plus tôt possible car ils sont contingentés.

Mais cela ne suffit pas ! Si vous avez une carte donnant droit à une réduction (famille nombreuse, jeune, senior ou autre) le site Voyage-sncf.com ne vous proposera pas toujours ces tarifs « low-cost » qui peuvent être moins chers que votre réduction ! Il faut donc faire une première recherche sans signaler sa carte. Et si on ne trouve pas son bonheur recommencer en spécifiant cette fois votre carte (sortir du site et y re-entrer car cela reste en mémoire).

De même si, à votre demande d'un aller-retour en seconde classe, le site vous propose pour l'aller un sur-classement pour quelques euros de plus et que vous l'acceptiez, vous devez prendre garde car le retour ne pourra se faire qu'en première aussi... Fermeture et réouverture pour commander un aller simple suivi d'un billet supplémentaire pour le retour en seconde.

Encore plus kafkaïen : un trajet sur un même train peut être en pointe en seconde et normal en première. Mais là

aussi attention au retour !

Ce même train peut, le même jour de la semaine, (un vendredi dans mon cas) être en période « de pointe » certaines fois et en période dite « normale » (en fait : creuse puisque les trains ne sont pas pleins...) d'autres fois... Comment s'y retrouver ? Quant à faire des projets à long terme ! (90 jours c'est le maximum pour la SNCF, mais PAS pour les locations, hôtels et compagnies aériennes).

Certains mettent le réveil à 2 h du matin à J - 90 pour être sûrs d'avoir une chance ! Car n'oublions pas le contingentement ! On ne peut savoir s'il y aura beaucoup de places à prix cassé, c'est de la cuisine interne à la SNCF qui ne communique pas là-dessus. En période de « super pointe » certains trains n'en auraient pas ?

Que dire aussi des trains qui sont annoncés comme complets en seconde mais qui comportent toujours une voiture de seconde non réservée : train 67 voiture 255 par exemple. Ne serait-ce pas assimilable à de la vente forcée ?

Avec l'arrivée du TGV EE cela se complique ! Les tarifs augmentant considérablement (certains disent même « inconsidérément ») la recherche d'un moindre coût devient cruciale. Beaucoup de personnes qui vont devoir s'acquiescer d'un tarif dit « de pointe » (§3) vont la trouver amère quand elles s'apercevront qu'elles ont été victimes des aberrations du système. Il y a de la grogne à venir et surtout, malheureusement, des personnes qui vont rester à quai, c'est-à-dire qui vont renoncer à leurs déplacements ou qui vont basculer vers l'automobile (§4). D'autant que les relations « lentes » types Corail sont purement et simplement supprimées. Quid des gens non pressés, économiquement faibles et du cabotage ? N'est ce pas là-aussi de la vente forcée ?

Max Mondon

(§1) Vous risquez de trouver les mêmes problèmes à un guichet. Mais vous pouvez dialoguer avec le/la vendeur (se) - Et imputer les problèmes à l'erreur humaine vu la complexité du système. Alors qu'à un distributeur ou sur Internet le programme est écrit et devrait répondre à un cahier des charges très strict. Et, donc, être le reflet fidèle de la volonté commerciale de la Direction de la SNCF...

(§2) Il y a aussi les « E-TGV », mais nous n'y avons pas droit tout de suite sur le TGV EE. A la place il y a **5000 billets / jours à 15€**. C'est au moins clair pour la quantité - mais pas sur la répartition dans les différents trains et destinations.

Beau cadeau tout de même, dépêchez-vous d'en profiter ! (En suivant les indications ci-dessus...)

(§3) Pour nous, usagers, en heures « normales » puisque c'est le moment où les gens ont BESOIN de se déplacer !

(§4) Et une fois que la voiture est dans le garage ou sur le parking, autant la faire rouler cela dilue les frais fixes : amortissement et assurance.



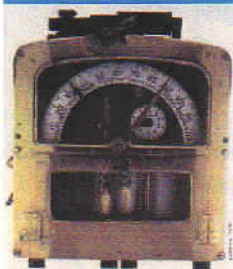
Photo : Max MONDON

Journées de la Mobilité : la bonne direction !

Photo : Max Mondon



Clin d'œil



← Hier

Aujourd'hui

→



■ Ont collaboré à ce numéro : Kevin Benoit, Antoine Breidenstein, Marc Debrincat, Michel Derché, Max Mondon, J.M. Sivardon, 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 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

L'équipe de l'ASTUS

Président :
Max Mondon

Vice-président :
Michel Derché

Trésorier :
Claude Bouleaux

Secrétaire :
Madeleine Faucher

Permanente :
Françoise Zabé

Nouvelle livrée des TER Alsace.

Photo : Michel Derché



À noter sur vos agendas !

Le 15 septembre
Journée d'Etude
« Les nouvelles
énergies dans les
transports
urbains »



Voilà, c'est le n°33 ! Pour certains ce sont les chiffres ronds qui ont une valeur particulière... Le 10e, le 50e, le 100e ! Mais d'autres chiffres ont une valeur beaucoup plus symbolique pour ceux qui savent les lire. Que ce numéro 33 soit donc l'aboutissement d'un long cheminement, l'accomplissement d'une certaine sérénité. Max Mondon



A vos ordinateurs...

Site Internet :

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

Adresse électronique :

astus67@wanadoo.fr

Voir aussi :

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

SI VOUS VOULEZ ADHÉRER :

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

