

ASTUS INFO n°37

Le journal des usagers strasbourgeois
des transports en commun.

Décembre 2008

Le mot du Président

Les Astussiens ont la bougeotte ! Une partie de ce numéro sera consacrée aux photos de leurs pérégrinations de vacances. Pas les traditionnelles photos de famille, ni de paysages : celles qui font râler nos compagnes (compagnons) lors du retour ! « Encore des photos de bus ! ». Même variante avec « cars », « trams », « trains », etc. ... Nous irons donc d'un bout à l'autre de la planète en parcourant ce numéro. De quoi prolonger les vacances en cet hiver frileux ou de susciter des projets pour les prochaines...

Nous allons aussi, « encore » diront certains, parler « trains ».

Les usagers se plaignent de plus en plus : niveau, complexité et opacité des tarifs. Et il y a beaucoup d'autres sujets de mécontentement.

Une petite note positive et d'espoir au milieu de tout cela en page 7. Une fois n'est pas coutume non plus : un coup de gueule du Président (dernière page) sur les titres interopérables.

Dans notre prochain numéro, nous parlerons de la prochaine restructuration du réseau 67 : à partir de septembre cela va bouger dans le « départemental » plus souvent appelé « les bleus » à Strasbourg.

Max Mondon



C'est au Mans qu'a eu lieu le Congrès de la Fnaut le 24 octobre 2008. ville équipée elle-aussi de trams Alstom.

Photo : Max Mondon

A noter :

Début des travaux de la
ligne F : février 2009.



MEA CULPA : Nous sommes désolés, mais ce numéro daté et prévu pour décembre 2008 n'est sorti qu'en janvier 2009 suite à une surcharge de travail...

SOMMAIRE



Le mot du Président	Page 1
Photos de vacances	Pages 2 à 5
Congrès du Mans de la Fnaut	Page 5
Médiation par la Fnaut	Page 6
Contrôleuse / XVe rencontres parlementaires	Page 7
Cadencement ?	Page 8
Conseils tarifaires / Des prédictions risquées	Page 9
Routes, aéroports... / Ils sont arrivés...	Page 10
Lexique — partie 3	Page 11
Félicitations / Coup de gueule / Encarts Astus	Page 12

Les Transports
sont à la Société ce
que la circulation
sanguine est au
corps humain !

Photos de vacances

Séville



Un petit air connu pour ce matériel photographié à Séville.

Notre constructeur national y fournit aussi son matériel.

Photos : F. Mondon



Berlin - Moscou

Nous vous invitons à visiter le très beau site de Joël Marssy.

http://www.joel-marssy.com/moskau_express/index01.htm

Vous y trouverez d'autres photos et les commentaires de son voyage en train entre Berlin et Moscou. Avec, entre autres, un descriptif photographique complet du changement de bogies et de d'attelage entre les deux standards de réseaux.

L'équipe de l'Astus

Photos ci-contre de Joël Marssy



Zagreb

La ville de Zagreb possède une large palette de tramways (tous n'ont pas pu être photographiés). Depuis les antiquités de l'ère soviétique jusqu'aux très modernes TMK, en passant par les Duwag d'origine allemande. La ville est aussi à l'image de ses trams ! Belles façades mais l'arrière offre la réalité de quelques décennies de démobilitation collectiviste...

Max Mondon



Autre TATRA plus ancien, mais tout aussi indestructible.



Fournis par l'Allemagne après la guerre, les DUWAG finissent leur carrière au sud.

Photo : Max Mondon



Et du matériel très moderne à plancher bas du Consortium « Končar and TŽV Gredelj ». Modèle TMK 2100 ou 2200.

Photo ci-dessus et ci-dessous : Max Mondon



Un grand classique de l'époque du « rideau de fer » du bloc soviétique : le Tatra, produit à des dizaines de milliers d'exemplaires. Une évolution du PCC : spartiate, robuste et bon marché...

Photos : Max Mondon



Queen Mary

Detlef Ahlers, grand amateur de voyages à travers le monde, nous fait profiter de quelques-unes de ses images de son périple depuis Southampton jusqu'à Vancouver.

Les photos suivantes sont de lui.



De nuit et de jour au milieu de l'Atlantique. Ambiance...

Transcanadien



Les grands espaces et confort King size.

Photos : Detlef Ahlers



La propreté dans les transports (et ailleurs !) n'est pas un vain mot en Amérique du nord. Photos : Detlef Ahlers



Dubrovnik



A Dubrovnik il y a des norias de cars ralentis par les itinéraires sinueux dus à la topographie côtière et montagneuse. Mais il y a aussi des relations plus directes : la voie maritime ! Première photo : petite navette pour les employés du centre historique le matin de bonne heure, le reste de la journée elle sera utilisée pour les ballades dans les îles pour les touristes. 3e photo : un peu plus tard c'est au tour des palaces flottants de déverser leurs flots de touristes.

Max Mondon



Congrès du Mans

Après Besançon, c'est la ville du Mans qui accueille le 16^{ème} Congrès les 25 et 26 octobre 2008. Ses objectifs sont un dialogue avec des élus territoriaux, des représentants du gouvernement et permettre des échanges entre militants de la FNAUT. Cerise sur le gâteau, nous fêtons cette année les 30 ans de la Fédération.

Le vendredi 24 octobre 2008, était consacré à la visite du dépôt atelier tram. 23 rames Citadis couleur brique toutes baptisées et en particulier la n°1 nommée



Photo : Max Mondon

« Désir ». 15,4 km de ligne, 20 rames en service, 2 en entretien courant et une en réserve. Mais déjà le matériel est insuffisant puisque 10 millions de passagers ont été transportés en 10 mois depuis la mise en service en 2007. Le samedi 25 octobre 2008, commencent les choses sérieuses avec l'ouverture du Congrès par Jean Sivarrière, Président, puis un débat avec les élus présents.

Cyria Emilianoff, Professeur de Géographie et Aménagement à l'Université du Maine (USA) nous fait un exposé : comment lutter contre l'étalement urbain et densifier la ville. Ensuite a lieu un débat avec les congressistes. L'après-midi est consacrée à l'annonce des tickets verts et des tickets rouges et différents exposés de membres de la FNAUT.

En fin d'après-midi, il y a la réception offerte par la Ville du Mans et pour clôturer cette journée, le dîner d'anniversaire de la FNAUT.

Le dimanche matin, travail dans les quatre ateliers puis exposés divers sur les activités de la FNAUT.

En fin de matinée, nous avons le plaisir de recevoir Dominique Bussereau, Secrétaire d'Etat aux Transports, pour une intervention sur les transports publics.

L'après-midi est consacrée pour ceux qui le veulent à la visite guidée de la cité des Plantagenêt. Votre rédacteur préfère passer son temps dans les tramways pour tester le réseau et le matériel.

Au final, Congrès très bien organisé avec des interventions et débats très enrichissants. Michel Derché



Photo : Alex Monden

La saisie directe du médiateur de la SNCF

Depuis le 13 janvier 2009, le Médiateur de la SNCF peut être saisi directement par les usagers. Rappelons qu'il s'agit d'une personne indépendante de la SNCF (actuellement il s'agit d'un haut magistrat à la Cour des comptes) chargée d'apporter une solution aux litiges qui n'auraient pas été réglés par les services de la SNCF. Ses deux domaines de compétence sont les litiges liés à une mauvaise exécution du contrat de transport (retards, difficultés liées aux commandes sur internet, conditions d'après vente des titres de transport,...) et les litiges ayant donné lieu à l'établissement d'un procès-verbal d'infraction à la police des chemins de fer (exclusivement les quatre premières classes de contravention).

Si le passage par une association agréée de consommateurs telle la FNAUT n'est plus obligatoire, il reste fortement conseillé. Notre rôle est de présenter au Médiateur les demandes des usagers en leur apportant notre soutien, notamment pour l'annulation d'un

procès-verbal, le remboursement d'un billet de train inutilisé ou une indemnisation pour un retard.

Notre intervention permet aux usagers d'avoir un contact direct avec un interlocuteur représentant ses intérêts. Notre expérience nous permet d'avoir des procédures établies de longue date avec l'équipe du Médiateur, avec laquelle nous entretenons des liens privilégiés.

De nombreux litiges étant portés à notre connaissance, nous sommes en mesure d'aider les usagers à obtenir l'application des droits auxquels ils prétendent. Nous utilisons notre expérience au profit des voyageurs afin de défendre leurs dossiers de litige. Ainsi, depuis de nombreuses années, nous obtenons un taux de satisfaction des dossiers soumis au Médiateur de la SNCF par la FNAUT toujours plus élevé que pour l'ensemble des dossiers étudiés par le Médiateur.

Depuis la Loi du 17 juin 2008 et la nouvelle rédaction de l'article 2238 du Code civil, le fait de recourir à une médiation suspend les prescriptions. La saisine du Médiateur permet de suspendre la prescription de la responsabilité civile du transporteur et ainsi de ne pas être pénalisé par une tentative de règlement amiable du litige.

Notre connaissance du fonctionnement de la médiation à la SNCF nous permet d'assurer aux usagers une bonne visibilité de la procédure. Tout au long de l'étude du dossier par le Médiateur, nous sommes à la disposition des usagers pour les informer et les renseigner. En particulier, nous adressons un accusé de réception des dossiers à tous les usagers, les assurant de l'étude du dossier par le Médiateur.

Dès que nous recevons un dossier complet concernant un procès-verbal d'infraction, nous attachons un soin particulier à appeler systématiquement l'équipe du Médiateur afin de les avertir de l'envoi de ce dossier et de la nécessité de suspendre les poursuites à l'encontre de l'usager, le temps de l'étude du dossier. Nous le confirmons ensuite par courrier au voyageur. Ce point est important car il faut garder à l'esprit qu'une contravention relève du droit pénal et qu'elle est ainsi automatiquement transmise au Ministère public si elle n'est pas réglée par l'usager ou classée sans suite par la SNCF dans un délai de deux mois après l'infraction. Le Médiateur de la SNCF n'est alors plus compétent pour intervenir.

Pour la FNAUT, il est important de continuer à traiter un grand nombre de dossiers de litige avec la SNCF, car c'est un moyen de connaître les difficultés auxquelles sont confrontés les voyageurs et de les aider à les résoudre.

Marc Debrincat, Anne-Sophie Trcera
Service juridique de la FNAUT
Courriel : mediation@fnaut.org



Une « contrôleuse » aux petits oignons

Ce samedi 24 novembre 2008, le TGV de 16h24 au départ de Paris arrive à quai juste quelques minutes avant le départ. Aussitôt vidé de ses passagers, nous sommes invités à monter à bord.

A part le fait d'être bondé, ce qui rend les voyages dans cet espace de type « aviation » de moins en moins agréable, le voyage commence bien. Comme commandée sur Internet, la place est dans le bon sens, côté fenêtre et avec une vraie fenêtre, pas de mauvaise surprise : une fois n'est pas coutume. Cerise sur le gâteau, j'ai comme voisine une charmante jeune femme très aimable !

C'est une toute aussi charmante jeune contrôleuse qui vient à passer avec un grand sac. Elle s'excuse de nous déranger pour vider la poubelle et ramasser les papiers sur les tablettes. A notre tour de la remercier et de formuler une question sur le ton de la plaisanterie : « Les personnels de bord remplacent-ils maintenant les agents de nettoyage ? La SNCF ferait-elle des économies ? »

Réponse, avec un grand sourire : « Non. Mais le train n'ayant pas eu le temps d'être nettoyé je passe vider les poubelles et ramasser les papiers, c'est aussi notre rôle de s'assurer du confort des passagers ! » puis suivent quelques échanges aimables consécutifs à notre surprise et notre satisfaction.

Beaucoup plus tard sur la LGV, de gros chocs se font entendre sous la rame et je remarque que celle-ci a réduit sa vitesse. Nouveau passage de notre « contrôleuse » pour annoncer de vive voix dans chaque voiture (la sono étant désastreuse) que suite aux chutes de neige qui forment des blocs de glace sous le train, celui-ci a réduit sa vitesse de 330 à 230 km/h et que notre arrivée à Strasbourg prévue à 18h43 subira quelques minutes de retard, pas plus de 4 ou 5...

J'ai rarement eu des contrôleurs désagréables, cela existe mais n'est pas légion. J'en ai aussi rencontré beaucoup dans le style « rond de cuir » : boulot/boulot, règlement/règlement et surtout rien de plus... Et pas mal de sympathiques aussi ! Mais cette contrôleuse mérite un coup de chapeau. Il faut généraliser cet état d'esprit et à tous les niveaux de la SNCF.

Max Mondon + une passagère anonyme.

(Mais ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit : pas la peine de généraliser ces corvées pour les mettre en valeur).

XV^e Rencontres Parlementaires Sur les Transports

Lundi 15 décembre 2008.

Sujet : « Quels transports pour 2020 ? »

Journée organisée et animée par Hervé Mariton avec la présence de MM. Éric Besson et Dominique Bussereau.

La matinée fut consacrée au transport de fret, l'après-midi aux transports de personnes.

Tour à tour différents intervenants représentant aussi bien les opérateurs que les institutionnels sont venus exposer les enjeux pour 2020.

La SNCF, fidèle à son habitude, a surtout réclamé de fortes participations financières, qu'elle argumente par sa haute conscience et expertise sécuritaire. Mais point de propositions sur des thèmes concernant la réduction des coûts : efficacité, compétitivité, performances.

Le Président des automobiles clubs, M. Christian Gerondeau, a eu la lourde tâche de défendre sa chapelle dans cet environnement clairement orienté « modes doux ». Certains de ses arguments, incontournables, semblent pourtant avoir été entendus. Les automobiles, quelles que soient leurs formes et technologies, ne disparaîtrons pas de sitôt comme certains utopistes l'aimeraient...

Le principal est revenu, normalement, au Ministre. Malgré la double crise, financière et énergétique, le gouvernement veut « booster » les transports durables :

- * 2000 km de lignes ferroviaires à grande vitesse dans une première phase, PLUS 2500 km dans une seconde.

- * 1500 km de transports urbains en site propre.

Noël dix jours avant la date !

Une journée globalement intéressante même si beaucoup de choses étaient déjà bien connues des spécialistes. Une piqûre de rappel ne fait pas de mal...

Max Mondon



Cadencement ?

Cadencer : Donner un mouvement régulier

Cadencement : Taktverkehr

Il semble pourtant que ce mot n'a pas la même signification en France et dans d'autres pays comme l'Allemagne, la Suisse, l'Autriche et même les États-Unis (1).

En effet, prenez la gare de Strasbourg : les TER sont cadencés au départ ; très bien ! (2) Mais certains desservent les gares C, D, F, G, H, K, M... D'autres A, B, C, E, F, G, K. D'autres B, C, D, F, H, M... etc. Cela veut dire que si vous vous rendez dans la gare X tous les trains ne s'y arrêtent pas ! Cela veut dire aussi que sur une ligne cadencée au quart d'heure vous voyez effectivement passer un train tous les quarts d'heure mais certains vous ne les regardez que passer... Sans s'arrêter ! Quel intérêt ? Un exemple entre autres : à Kurtzenhouse à certaines heures les usagers vont à Bischwiller prendre le train. Pour venir à Strasbourg cela vaut peut-être le coup d'y laisser la voiture (quid du retour ?). Mais si c'est pour y amener les enfants au collège... Les mamans se relaient pour les différents horaires de cours ! Et re-voilà des autos sur les routes...

Mais quand, même au départ de Strasbourg, il y a un creux de deux heures : «pour blancs-travaux» nous indique-t-on ! Où est vraiment le cadencement ? Comment font les autres réseaux étrangers ?

Question subsidiaire : que peut-on faire dans ce laps de temps ? Si on enlève les temps d'acheminements combien reste-il de temps REEL de travail sur site ? (3) Quelle est la rentabilité de ce genre d'opération qui nécessite toute une équipe - conducteurs, agents de manœuvre, etc. - plus une machine - pour une, deux ou trois personnes effectivement utiles sur place ? Pas étonnant que la maintenance du réseau soit un gouffre sans fond qui péjore les

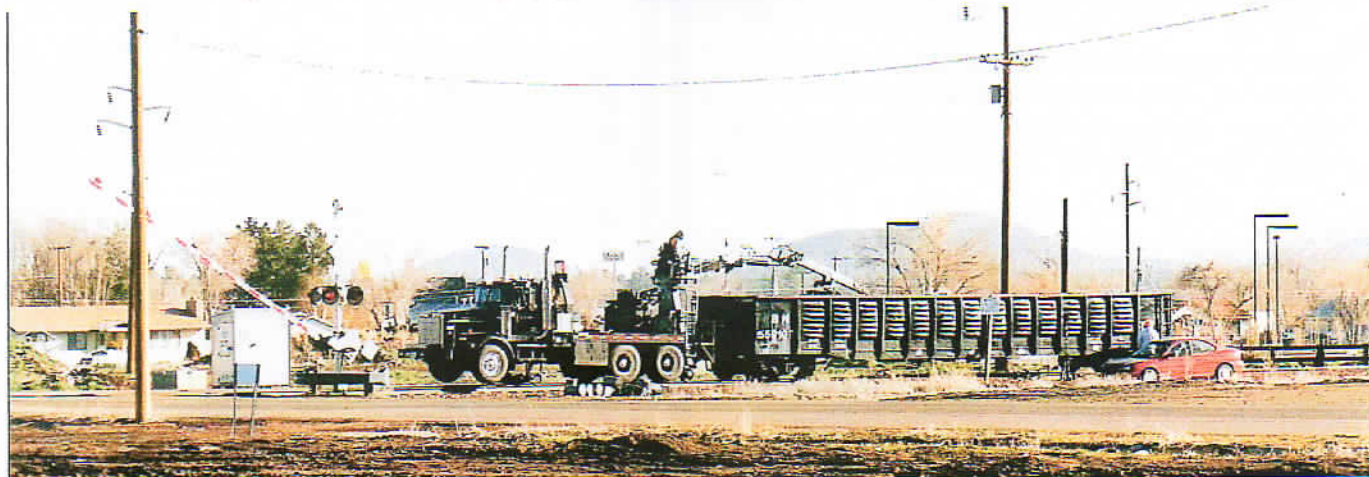
péages dont se plaint notre transporteur historique mais qui oublie que c'est lui le prestataire de ce service dispendieux !
Max Mondon

(1) C'est en 1968, lors de mon premier séjour sur la Côte Est, que j'ai découvert le vrai cadencement ! Au départ des grandes métropoles les transports en commun - cars et trains de banlieue, (les autres trains sont marginalisés vu les distances) - ont leur départ à heures régulières. On vous dit :

- « pour telle destination il y a un départ à + 10 » ou « +15, +20 » etc. ... et même suivant le cas « à +11 et +41 »... Cela veut dire qu'on retrouve chaque heure « +N » un départ ! Extrêmement pratique ! Facile à mémoriser ! (On dit aussi « mnémonique », technique utilisée en pédagogie par certains enseignants : exemples le QQOQC, FOMECS...)

(2) Nous réclamions cela depuis des décennies ! On nous avait toujours répondu que cela était IMPOSSIBLE ! Comme quoi ...

(3) Je n'ai pas connaissance sur le réseau SNCF de camions ou de VUL (Véhicules Utilitaires Légers : camionnettes, pick-up) équipés, comme aux USA pour « monter » sur les voies et y circuler. Cela permet une grande souplesse et une extrême mobilité. Le conducteur étant bien sûr polyvalent c-à-d qu'il intervient aussi sur site ! Voir Photos ci-dessous à Williams sur la route 66 ou une équipe « travaux » du BNSF (Burlington Northern & Santa Fe) était descendue dans le même hôtel que nous.



Conseils ...

Le document ci-dessous est disponible un peu partout. Pourtant il semble qu'il ne soit pas bien lu ou compris ! Par exemple : un grand nombre d'usagers continuent à acheter des billets à l'unité : 1,40€. S'ils prennent un carnet de 10, le même déplacement ne coûte que 1,20€ et même 1,12€ par carnet de 30 !

D'autres remarques sur le tarif « étudiant » par

rapport aux « seniors ». Certes le premier est plus cher et cela surprend à priori, mais un étudiant fait un bien plus grand nombre de trajets qu'un senior, donc ramené au voyage unitaire le coût est bien plus bas ! C'est basé sur des moyennes statistiques...

Dans tous les cas c'est toujours l'abonnement qui est le moins cher. Surtout maintenant avec la « prime fidélité » ! De deux à trois mois gratuits en plus pour un engagement d'un an !

L'équipe de l'ASTUS

Tickets & Abonnements

Bus et Tram

TICKETS

■ ALLER SIMPLE — l'unité 1,40€

Ticket valable pour un aller simple avec ou sans correspondance. En vente dans les distributeurs automatiques des stations Tram et à bord des bus.
One-way single ticket.
Einzelfahrtkarte - 1 Fahrt.

■ ALLER SIMPLE — par 10 12€ — par 30 33,50€

Carnet de tickets valables chacun pour un aller simple avec ou sans correspondance. En vente dans les distributeurs automatiques des stations Tram (pour le carnet de 30 : uniquement sur carte BADGEO) et en boutiques CTS.
Book of 10 or 30 tickets.
10 oder 30 Einzelfahrtkarten Block.

■ ALLER SIMPLE Tarif Réduit — par 10 9,30€

Carnet de 10 tickets à tarif réduit, valables chacun pour un aller simple avec ou sans correspondance, pour les enfants de moins de 12 ans, les familles nombreuses et les seniors de plus de 65 ans.
Book of 10 tickets for children (4-12), large families and seniors (above 65).
5 or 10 Familienkartei Block für Kinder (4-12), Alterskartei Familie und über 65-Jährige Senioren.

■ ALLER-RETOUR — 2,70€

Ticket valable pour 2 voyages dans la même journée (avec ou sans correspondance).
Return ticket within one single day.
Hin- und Rückfahrt im selben Tag.

■ INVALIDES — 5,80€

12 tickets à prix réduit (avec carte BADGEO) pour non-voyageurs, mutilés de guerre ou allocataires FMS.

Les enfants de moins de 4 ans voyagent gratuitement.

Tous les titres de transport (billets ou abonnements), valables dans le réseau de la région de la métropole de Lyon, sont en vente dans les stations de transport et peuvent être renouvelés.

Compléments à 4 euros pour des titres valables la 1^{re} nuit de nuit.

TICKETS

■ 24H INDIVIDUEL — 3,60€

Ticket valable pour 1 personne pour un nombre illimité de voyages dans les 24h suivant la première validation.
Unlimited travel for 1 person within 24h after the first validation.
Unbeschränkter Reisen für eine Person während 24 Stunden ab ersten Einverständnis.

■ TRIO 24H — 5,20€

Ticket valable pour 2 à 3 personnes pour un nombre illimité de voyages dans les 24 heures suivant la première validation.
Day ticket valid on the Quiltra network for 24 hours. Unlimited travel for a three person group.
Fahrtkarte gültig während 24 Stunden ab ersten Einverständnis. Unbeschränkter Reisen für eine drei Personen Gruppe.

■ PARKING RELAIS-TRAM — 2,80€ 3,10€

Subventionné pour la journée « aller-retour » en tram pour tous les occupants du véhicule (à partir du samedi de 7h à 20h).
Car park per day + return ticket for every car passenger.
Monday 01 Saturday 7 a.m. - 8 p.m.
Parkplatz pro Tag + Parkend Ticket für alle Fahrgastgruppen des Parkways Parkways bis Samstag 7 20 Uhr.

Comment obtenir la carte BADGEO ?

Tous les abonnements se changent en la carte BADGEO (valable 5 ans). Pour l'obtenir, rendez-vous dans les boutiques CTS munis de :

- une photo d'identité
- une photo d'identité
- 2,50€ (tarif 5 ans)



Conseils de la région de la métropole de Lyon

ABONNEMENTS MENSUELS

Valables du premier au dernier jour du mois. Nombre de voyages illimité.
Monthly pass for unlimited travel.
Unbeschränkter Fahrten während eines Monatszeitraums auf den Tram und Bussen.

■ MENSUEL — 41€

■ MENSUEL JEUNES "CITY" -18 ANS — 23,70€

■ MENSUEL ETUDIANTS -27 ANS — 22€

■ MENSUEL SENIORS +65 ANS — 19,30€

■ MENSUEL P+R ROTONDE — 51€

ABONNEMENTS ANNUELS

Valable pendant 1 an à compter du 1^{er} mois de souscription. Nombre de voyages illimité. Paiement échelonné par prélèvement automatique.
Valid for 12 months.
12 Monaten lang gültig.

■ ANNUEL — 2 MOIS OFFERTS — 410€

Payables en 10 prélèvements mensuels de 41€

■ ANNUEL ETUDIANTS -27 ANS — 3 MOIS OFFERTS — 198€

Payables en 9 prélèvements mensuels de 22€

■ ANNUEL SENIORS +65 ANS — 3 MOIS OFFERTS — 173,70€

Payables en 9 prélèvements mensuels de 19,30€

■ ANNUEL P+R ROTONDE — 2 MOIS OFFERTS — 510€

Payables en 10 prélèvements mensuels de 51€

Des prédictions risquées et trompeuses

« Sauf événements majeurs, la probabilité est forte que le prix du baril de pétrole redescende vers 30 dollars en 2005 » : cette prédiction de Thierry Desmarests, PDG de Total (Le Figaro, novembre 2004) en dit long sur la perspicacité de certains experts ! Trois ans plus tard, sans aucun conflit majeur nouveau, le baril vaut 140 dollars ...

Il y a mieux : dans un rapport publié en avril dernier, la Direction Générale de l'Énergie et des ma-

tières premières (Observatoire de l'énergie) prévoit un baril à 70 dollars jusqu'en 2030 dans son « scénario énergétique de référence », alors même que, selon un rapport de l'administration américaine de l'énergie, la demande de pétrole va augmenter d'un tiers d'ici 2030. On croit rêver !

La prédiction est donc un exercice risqué. Cela n'empêche pas Christian Blanc, Secrétaire d'Etat chargé du développement de la région capitale, d'affirmer péremptoirement : « il ne faudra pas se tromper dans les investissements. Dans 15 ans, toutes les voitures seront électriques ; si on ne construit plus du tout de routes, nos concitoyens ne



comprendront pas ». M. Blanc, qui croit à la technique mais n'est pas un industriel, oublie un détail : il faut des décennies pour passer d'un prototype innovant à un véhicule commercialisable à un prix acceptable puis à sa pénétration significative dans le parc automobile.

Ne nous laissons donc pas bernier par des illusions : « ne vous inquiétez pas, il y aura toujours du pétrole, et s'il devient trop cher, ou si la pollution de l'air et le dérèglement climatique s'accroissent, les ingénieurs ingénieurs sauront trouver une solution ». Quant à la dette, dont les intérêts s'élèvent à 50 milliards d'euros par an (la France est le pays européen le plus endetté, comme vient de le rappeler Philippe Séguin), nos petits-enfants s'en débrouilleront.

Nous sommes face à de multiples défis - sanitaire, énergétique, climatique et financier - qui exigent une rupture de nos comportements, et donc une réorientation des décisions politiques qui les conditionnent. L'heure n'est plus aux gaspillages routiers et aéronautiques : état et élus territoriaux doivent enfin l'admettre.

Jean Sivardière

Routes, Aéroports : Combats d'arrière garde !

Situation paradoxale et inquiétante : nous assistons, depuis le Grenelle de l'environnement et malgré l'apparition d'un troisième choc pétrolier, à la fois conjoncturel et structurel, à un lobbying plus intense que jamais des élus territoriaux, droite et gauche confondues, pour obtenir de nouvelles routes et de nouveaux aéroports (sans parler des circuits automobiles réclamés ici et là).

Il n'y a pas que l'aéroport nantais de Notre-Dame des Landes, le gigantesque pont levant autoroutier de Bordeaux et la rocade nord souterraine de Grenoble. Partout en France, de nouveaux investissements sont « indispensables pour stimuler le développement économique, pour pas automatiquement des activités nouvelles, mais facilite plutôt les délocalisations d'entreprises venues de l'arrière-pays sans créer d'emplois ».

Mais il n'est pas question pour les élus de se poser des questions gênantes et de prendre des décisions sur des bases rationnelles. Le record de l'inconscience a été battu dans le Monde du 27 juin, où une douzaine de « grands élus » (en particulier les maires de Lyon, Saint Etienne, Toulouse et le président de la région Midi-Pyrénées) nous expliquent sur une

page entière (payée par le contribuable) que « l'État, engagé dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre, souhaite freiner le développement du éviter la marginalisation ». Pourtant, comme le rappelle Jean-François Troin, président de la FNAUT Région Centre et ancien professeur de géographie à l'Université de Tours : « on sait aujourd'hui qu'une autoroute ne génère trafic automobile en limitant l'extension des capacités routières au profit du transport collectif, un choix difficilement contestable ». Mais c'est pour ajouter bien vite que l'indispensable modernisation de la RN 88 Lyon-Toulouse, « infrastructure pilote conçue selon les principes du développement durable », doit « faire avancer le concept innovant de route durable ».

Dans ce contexte d'irresponsabilité écologique, la décision de Roland Ries, nouveau maire PS de Strasbourg, de renoncer au Grand Contournement autoroutier Ouest de sa ville, doit être saluée pour son courage et sa lucidité.

Jean Sivardière

Ils sont arrivés...

Depuis le mois de décembre 2008, 13 nouveaux bus articulés (Citelis d'Irisbus) sont au dépôt de Cronenbourg. Ces derniers ne fonctionnent pas au gaz, mais au gasoil désulfuré. Lundi 5 janvier 2009, les premiers ont été mis en service sur la ligne 6 (Hoenheim Gare - Pont Phario) afin de commencer à remplacer les Van Hool qui ont fait leur temps. Pour les usagers, ces nouveaux bus sont les bienvenus étant plus confortables, moins bruyants et surtout moins polluants.

De plus, est également présent au dépôt un bus hybride articulé roulant au diesel et à l'électricité. Ce dernier de la marque Solaris fabriqué en Pologne, sera testé sur la ligne 6 à partir de janvier 2009. Un bon point pour l'environnement.

Michel Derché



LEXIQUE - partie 3

Sigles et termes modernes.

LIMINAIRE :

J'ai séparé par des points les signes dont l'usage est d'épeler les lettres séparément et de lier les sigles qui se lisent comme des mots.

A.O.T.

Autorité Organisatrice de Transports.

C.O.V.N.M.

Composés organiques volatils non méthaniques.

Valeur limite : 5 microgrammes/m³ sur 1 an.

Objectif de qualité : 2 microgrammes/m³.

C.P.D.P.

Commission Particulière du Débat Public.

D.U.P.

Déclaration d'Utilité Publique.

D.T.A.

Directive Territoriale d'Aménagement.

ÉPIC.

Établissement Public Industriel et Commercial.

E.R.T.M.S.

European Rail Traffic Management System (Système de sécurité du trafic ferroviaire à l'échelle européenne). Tous les réseaux européens doivent progressivement s'y intégrer. Il y a différents niveaux d'intégration... Le KVB français en fait partie.

2 composantes :

- Contrôle commande ETCS (European Train Control System)
- Standard de Télécommunication GSM-R dérivé du GSM civil.

G.E.S.

Gaz à Effet de Serre.

G.I.E.

Groupement d'Intérêt Économique.

I.F.M.

Interoperable Fare Management.

I.T.

Information Technology (Technologie de l'Information).

I.T.C.S.

Intermodal Transport Control System.

I.T.S.

Intelligent Transport System.

(Systèmes Intelligents pour les Transports ou Systèmes pour des Transports Intelligents... :

- Information des voyageurs
- Logiciels de gestion.
- Aides à l'exploitation.
- Priorité aux feux.
- Transport à la demande.
- Simulateurs de conduite.)

I.T.S.O.

Integrated Transport Smartcard. (Carte type Badgéo) Orga-

nisation.

K.V.B.

"Kontrol" de vitesse par balises. (Système de sécurité des trains en France).

LOADDT.

Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire (Loi Voynet).

LOTI.

Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (Loi Fiterman).

O.D.

Origine Destination.

P.N.L.C.C. [KYOTO]

Plan National de Lutte Contre le Changement Climatique.

Objectif 2010 = 141,2 Millions de tonnes de CO₂

En 2001 = 140,7 Millions de tonnes de CO₂ !!!

Part du secteur transport :

29% en 1985

41% en 1999 dont 94% pour la route et 33,3% pour les seuls P.L.

P.R.M.

People with Reduced Mobility (P.M.R. en français).

P.P.P.

Partenariat Public - Privé (Pour les financements de grands travaux...).

P.T.U.

Périmètre des Transports Urbains.

R.T.E.

Réseau Transeuropéen de Transport.

R.T.P.I.

Real Time Passenger Information (Information des passagers en temps réel).

R.U.

Railway Users (Usagers des chemins de fer).

S.A.R.

Schéma d'aménagement régional.

S.M.T.C.

Syndicat Mixte des Transports en Commun.

S.N.A.D.T.

Schéma National d'Aménagement et de Développement du Territoire.

S.R.T.C.

Schéma Régional de Transports Collectifs.

S.R.U.

Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (Loi Gayssot).

S.T.I.

Spécifications Techniques d'Interopérabilité (voir aussi I.T.S.).

T.I.P.P.

Taxe Intérieure sur les Produits pétroliers.

Cette fois c'est fini ! Cela évolue sans arrêt mais nous, on arrête là... Si de nouveaux sigles importants arrivent on vous les explicitera au fur et à mesure.

Max Mondon

Félicitations !

Au mois de septembre dernier, Roland Ries, Sénateur-Maire de Strasbourg, a été élu à la Présidence du Groupement des Autorités Responsables des Transports (GART) qui regroupe les maires des grandes agglomérations disposant de transports en commun modernes, hors Paris.

Il remplace à ce poste Michel Destot, Député-maire de Grenoble.

C'est la marque de reconnaissance de ses pairs pour ce spécialiste des transports en commun. Et c'est sur Strasbourg et sa politique continue en matière de transports que rejailit cet honneur.

Roland Ries est également Président Directeur Général de la CTS (Compagnie des Transports Strasbourgeois).

L'équipe de l'Astus s'associe au concert de félicitation qui a salué cette nomination.



⇒ **ASTUS INFO** (Bulletin trimestriel de l'Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise)

BULLETIN N°37

⇒ Association membre de la Fnaut : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (Transport, consommation, environnement)

⇒ Ont collaboré à ce numéro : Detlef Ahlers, Antoine Breidenstein, Marc Debrincat, Michel Derché, Joël Marssy, François & Max Mondon, Jean Sivardière, Anne-Sophie Trcera, Françoise Zabé.

L'équipe de l'ASTUS

Président :
Max Mondon

Vice-présidente :
Françoise Zabé

Trésorier :
Claude Bouleaux

Secrétaire :
Madeleine Faucher

Permanente :
Françoise Zabé

Coup de gueule du Président : Billettique Interopérable...

Cela fait bien une **trentaine d'années** qu'aux noms, d'abord du Cactus (Comité d'action et de Concertation des Transports Urbains Strasbourgeois) puis de la Fnaut Alsace ainsi que de l'Astus, que je réclame une billettique interopérable - tous titres de transport confondus - sur l'ensemble de la CUS pour toutes les catégories d'usagers.

- Billettique interopérable = avec le même billet pouvoir utiliser **TOUS** les moyens de transports en commun ayant un arrêt ou une station dans la CUS : bus, trams, trains, cars.
- Tous titres de transport = **TOUS** les tarifs : abonnements, carnets de tickets **et tickets unitaires**. Combinés ou non...

Il me semble que TROIS décennies devraient largement suffire pour arriver à ce résultat ! Ou alors c'est qu'il y a une mauvaise volonté **MANIFESTE** et un/des opérateurs qui bloquent ! C'est inadmissible et antisocial ! Ras-le-bol ! Que faut-il faire pour faire bouger ces gens là ? Privatiser ? Quand ils seront en concurrence et auront peur pour leur job peut-être commenceront-ils à se soucier de leurs **CLIENTS** !

Max Mondon

- Secrétaire Général Adjoint de la Fnaut
- Président de Fnaut Alsace et de l'Astus
- Membre du Comité Régional des Transports d'Alsace.
- Ancien du GETUM...



✉ 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

A vos ordinateurs...

Site Internet :

<http://astus67.free.fr>

Adresse électronique :

astus67000@free.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

