

ASTUS INFO n°38



Le journal des usagers strasbourgeois
des transports en commun.

Juin 2009

Le mot du Président

Le printemps est passé par là et avec les bourgeons ont fleuri les projets en matière de transports en commun. Notre association demandait depuis fort longtemps une extension du tram vers Kehl. La capitale européenne se devait de faire franchir le Rhin à son mode de transport emblématique. Nos voisins et amis de Kehl ont une attente beaucoup plus forte pour ce moyen de transport efficace et écologique que bien des strasbourgeois... Et les nombreux frontaliers qui y travaillent y trouveront leur compte.

De plus le « noman's land » entre le centre de Strasbourg et le Rhin doit être réhabilité et requalifié. Quoi de mieux que le tram comme moteur à ces projets d'urbanisme.

Concernant les autres projets d'extensions tram à l'ouest, un groupe de travail du conseil d'administration de l'Astus s'en félicite. Le Président, quant à lui, est plus circonspect... Ajouter des branches / antennes à une ligne déjà largement surchargée - surtout entre Rotonde et l'Homme de Fer - ne va pas arranger les choses. Ce n'est pas la future ligne F qui va régler le problème. Son accès est en dehors de la gare... (Tient cela ne vous rappelle rien ? Bis-répétitas !). Et elle va se heurter au passage à l'Homme de Fer !

Ce qui manque maintenant à Strasbourg ce sont de nouvelles rocades.

Les extensions prévues à Hautepierre pourraient en être l'amorce à condition de les envoyer vers d'autres points d'échanges intermodaux.

Cela nous amène au principal : la création de liaisons ferroviaires locales et rapides entre les diffé-

rents points de l'agglomération sur l'étoile ferroviaire de Strasbourg.

Des liaisons effectuées avec du matériel léger soit du type autorail, modèle SWEG/OSB, soit avec du tram-train comme à Karlsruhe. Les extrémités seraient, par exemple, et dans un premier temps : Vendenheim, La Wantzenau, Erstein, Kehl/Offenburg... Si l'on se réfère aux standards suisses les capacités des voies le permettent. Les aménagements seraient d'ailleurs minimaux. De nombreux nouveaux points d'arrêts peuvent facilement être créés et permettraient une multitude de connexions avec le réseau bus/tram améliorant considérablement les temps de parcours et les possibilités de maillage. Un diaporama [1] montre un exemple sur la liaison entre Vendenheim, Mundolsheim, ..., et la gare de Strasbourg avec prolongement vers l'Allemagne. Cela pourrait être exploité par la CTS (juste retour des choses, voir ce diaporama) mais aussi par la SWEG ou par un nouvel opérateur. La concurrence serait gage d'une émulation profitable à l'ensemble de la collectivité strasbour-



Retour vers le futur ? (Vancouver) Photo : J.F. Plassart

SOMMAIRE



Le mot du Président	Pages 1 & 2
Demandes des Usagers 2008 & 2005	Pages 2 & 3
Chez nos voisins	Page 4
Guide du bon usage des T.C.	Page 5
Communiqué de presse TER Alsace	Page 5
Pt de vue de la Fnaut : Réouverture de lignes	Page 6
Pt de vue de la Fnaut : Mégas camions	Page 7
Collectif Mundolsheim + Certains en ont rêvé	Page 8
Les infractions et leurs sanctions	Pages 9 à 11
Mentions légales - Page 11	Page 12
Fnaut Info	

Le mot du Président	Pages 1 & 2
Demandes des Usagers 2008 & 2005	Pages 2 & 3
Chez nos voisins	Page 4
Guide du bon usage des T.C.	Page 5
Communiqué de presse TER Alsace	Page 5
Pt de vue de la Fnaut : Réouverture de lignes	Page 6
Pt de vue de la Fnaut : Mégas camions	Page 7
Collectif Mundolsheim + Certains en ont rêvé	Page 8
Les infractions et leurs sanctions	Pages 9 à 11
Mentions légales - Page 11	Page 12
Fnaut Info	

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

geoise...

Cela fournit la transition avec notre opérateur national et la politique des transports régionaux ferroviaires qu'il conditionne...

L'annonce de la création de deux nouveaux tarifs par la Région, indépendants des tarifs nationaux, pouvait être considérée comme une bonne chose [2]. A l'Astus on a tout de suite subodoré que cela allait impliquer la disparition d'autres tarifs, sans cartes eux ! Bingo : mais pas pour les usagers ! Le tarif « pass-évasion » est très (trop ?) apprécié, surtout en occasionnel. Qu'il puisse y avoir des « dérives » c'est certain, mais quelques adaptations auraient pu y remédier ! Là où la coupe a débordé c'est le 1^{er} juin quand on a découvert la remise en place du calendrier bi-color pour les TER alsaciens ! Pas de concertation ! Le groupe de réflexion « tarifs » de l'Astus s'est même fait surprendre ! Il considère cela comme inadmissible ! L'Astus demande donc un retour à la raison [3].

Il est grand temps d'ouvrir à la concurrence le marché des TER comme cela se passe dans d'autres états voisins en conformité avec les directives européennes. Cela devrait se produire chez nous en 2014 ce qui à nos yeux est trop tard [4]. Il en est même qui parlent de 2019 ! Inconcevable ! Il faut immédiatement expérimenter sur des parties de marché. Ce qui laisserait à la SNCF le temps de redéployer et aussi absorber par les départs en retraite les excédents d'effectifs que cela va entraîner !

Max Mondon

[1] On peut s'en procurer un exemplaire à la Fnaut Alsace ; fournir un CD vierge...

[2] Mis à part de devoir « acheter » une carte qui peut faire doublon avec celles nécessaires sur le réseau national.

[3] Voir le communiqué de presse en page intérieur.

[4] Compte tenu de l'augmentation de la fréquentation (qu'il faut encourager et maintenir !) certaines régions ne pourront longtemps supporter le coût exorbitant et incontrôlable demandé par notre opérateur national. En Allemagne la DB est deux fois moins cher et les opérateurs concurrents environ 15% moins cher que la DB ! Cela laisse de la marge aux Länders...

Demandes des Usagers 2008

Petit rappel des demandes des usagers un an après...

En Vert ce qui est réalisé ou en voie de l'être, Orange ce qui est en stand-by, en Rouge ce qui bloque !

Finances et écologie :

- 1 La généralisation de l'interopérabilité de tous les titres de transport sur la CUS (tram + bus, + TER) pour favoriser ces modes de transports.
- 2 La mise en application de toute URGENCE en Alsace de la redevance poids lourds (1). Avec versement de ces recettes à la région pour financer les infrastructures locales de transports alternatifs (2).
- 3 L'abandon du dispendieux et inutile projet GCO au profit d'une amélioration des infrastructures ferroviaires autour de Strasbourg :
 - a. Relier toutes les portions de 3^e voie sur Strasbourg Mulhouse pour assurer sa continuité (3).
 - b. Électrifier des deux lignes nord (3).
 - c. Reprofiler et reconstruire de la jonction Saverne Molsheim (4).
 - d. Réhabiliter la voie et le Pont Roppenheim Wintersdorf (5).

Transports locaux.

- 4 Un cadencement généralisé, bus et tram, comme à Bâle.
- 5 Plus de couloirs et de sites propres pour les bus.
- 6 L'accélération du projet tram train vers Molsheim (6)
- 7 Le prolongement de la ligne D à Kehl.
- 8 Le prolongement de la ligne B vers la gare de Vendenheim depuis Hoenheim-Gare.
- 9 Le prolongement de la ligne E dans la Robertsau.
- 10 Le prolongement de la ligne A vers le Zénith et Oberhausbergen depuis Hautepierre (7).
- 11 La création d'un réseau type RER autour de Strasbourg.
- 12 Des afficheurs des temps d'attente dans le maximum de stations.
- 13 Des trolleybus sur certaines lignes avec leurs sites propres et/ou couloirs.
- 14 L'étude d'un tram-train vers le Nord Alsace (Sessenheim) par Hoenheim-Gare.

Transports extrarégionaux.

- 15 Une réduction des tarifs du TGV Est, pour faire bénéficier les usagers contribuables de la réduction



Autoroute A4 Strasbourg Nord Photo : Max Mondon

significative des péages résultants des subventions versées par les régions.

- 16 Une simplification et un assouplissement de l'offre tarifaire SNCF dans la transparence et la lisibilité, pour répondre aux besoins des clients usagers et non aux diktats de cette société en position de monopole.
- 17 L'ouverture des dessertes ferroviaires inter régionales et nationales de cabotage aux opérateurs privés.

Le Président de l'Astus : Max Mondon

- (1) RPLP, sur le modèle Suisse.
- (2) Donc non routier. Par exemple : pour financer les points ci-dessus : 6 à 10
- (3) Dans le cadre de la future grande liaison Nord-Sud « Scandinavie/Espagne » dont le TGV Rhin - Rhône sera un maillon !
- (4) Liaison Angleterre & Benelux avec l'Italie & l'Europe du Sud-Est...
- (5) Prolongement du tram train Karlsruhe Rastatt vers Sessenheim souhaité depuis longtemps par l'AVG de Karlsruhe...
- (6) Passage sous la gare pour assurer la continuité.
- (7) En double voie jusqu'au Zénith puis en voie unique comme à Montpellier et bien avant à Bâle.

Exemple de possibilité d'aménagement ferroviaire sur l'étoile strasbourgeoise

En 2005, l'assemblée générale avait voté à l'unanimité une liste des attentes des usagers de Strasbourg.

Pour rappel elles portaient sur :

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

Un nouveau quai et une gare routière à Vendenheim

Nouvelle station Lampertheim Zone Commerciale Nord

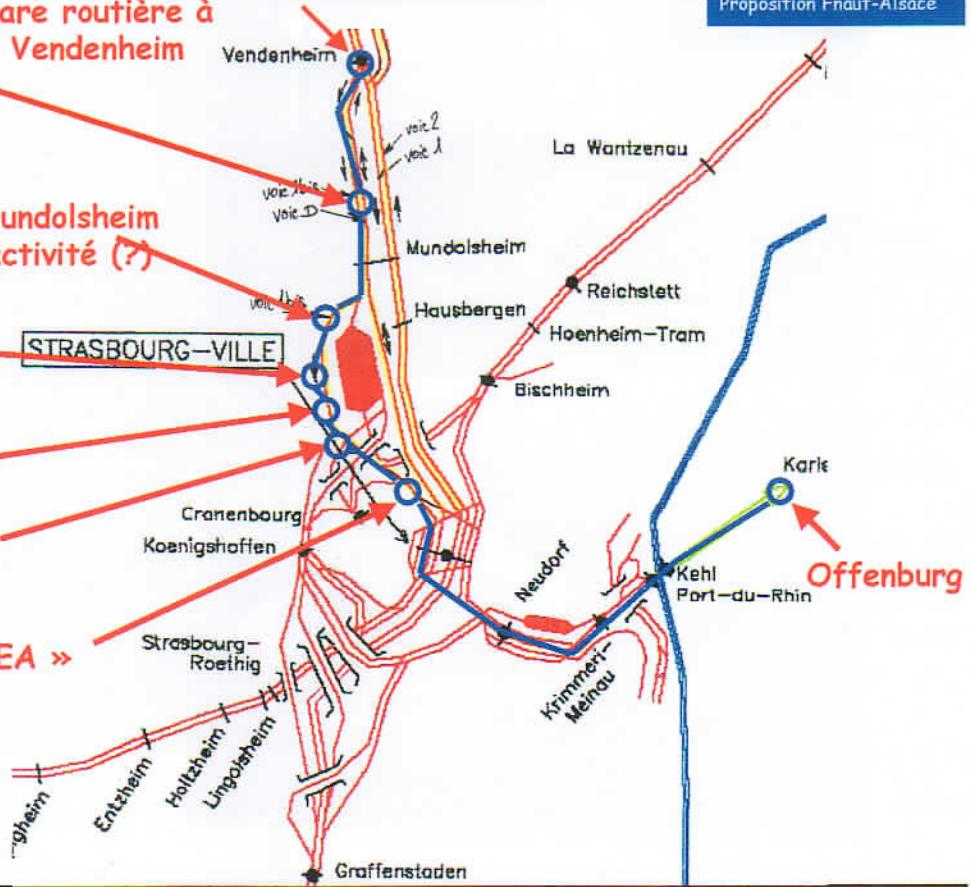
Station Mundolsheim Zone d'activité (?)

Station Oberhaubergen (?)

Station 3E (Espace Européen de l'Entreprise)
Station Schiltigheim Ouest

Station « IKEA » (?)

Proposition Fnaut-Alsace



Chez nos voisins...

Les rames régionales à deux niveaux de la DB sont spacieuses, silencieuses et lumineuses. La prochaine station est indiquée en bout de voiture (à côté de l'occupation du WC) et rappelée par la sonorisation. De plus de nombreux écrans alternant publicité (sans son...) et informations donnent les renseignements relatifs à la circulation :

N°, origine, destination, heure, ainsi que le prochain arrêt avec le temps restant et les correspondances y afférent !

Sur la photo ci-dessous la rame étant arrivée et à quai, l'heure en cours est une minute plus tard que celle indiquée pour la prochaine station. La durée pour arriver à cette station ne figure donc pas ! Pendant l'arrêt il n'y a pas de publicité.



Cela pourrait être nos TER de demain. Et bien moins cher pour la région !!! Vivement l'ouverture du marché... C'est trop loin 2014.

Intérieur lumineux, moderne et confortable. Grands espaces pour les vélos dans chaque voiture et agencés intelligemment. Tout pour plaisir.

Photos : Max Mondon



Guide du bon usage pour l'utilisateur des transports en commun

En général :

- Je ne reste pas en bordure de quai pour ma sécurité.
- Je m'assure que je suis bien en possession de mon titre de transport.
- Je valide mon titre de transport (ticket ou abonnement) lors de chaque montée dans un véhicule même aux correspondances.
- Pendant le trajet je me tiens aux barres ou aux poignées pour ma sécurité (en cas de freinage d'urgence).
- Je cède ma place assise aux personnes âgées, aux femmes enceintes, aux personnes invalides et à toute autre personne dont je sens le besoin de s'asseoir.
- J'évite toute attitude qui peut mettre mal à l'aise les autres voyageurs. Je reste discret avec mon eau de toilette ou mon parfum... (et mes odeurs corporelles !).
- Si j'utilise un appareil sonore, je fais attention qu'il ne gêne pas les autres passagers même s'il ne me paraît pas bruyant personnellement (risque d'amende de 144€ - Décret n° 730 du 22 mars 1942).
- Si je suis avec d'autres personnes, nous communiquons avec discréction.
- Je ne mets pas les pieds sur le siège en face de moi. (risque d'amende de 144€).

Photo : Max-Mondon

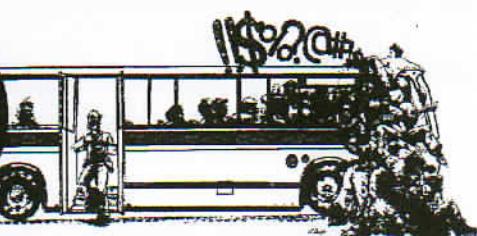


- Une fois descendu, j'attends que le véhicule soit parti pour traverser les voies ou la chaussée en toute sécurité.

Dans le BUS :

- Je prépare l'appoint si j'achète mon titre au conducteur.
- A l'arrivée du bus, je fais signe au conducteur.
- Je monte par l'avant.
- Je valide mon titre de transport ou le montre au conducteur.
- Je dis « bonjour » au conducteur.
- Je circule vers l'arrière du véhicule.

Je circule vers l'arrière du véhicule



Dans le TRAM :

- Je valide mon titre de transport avant de monter dans la rame.
- Je laisse d'abord descendre les usagers en me décalant sur le côté de la porte.
- Je ne bloque pas la porte pour attendre un retardataire, je prends avec lui la prochaine rame quelques minutes plus tard.
- Je ne prends mon vélo qu'aux heures creuses, sur la plate-forme arrière et si cela ne gêne pas (interdit de 7h00 à 9h00 et de 17h00 à 19h00).
- S'il y a un tronc commun et que je dois effectuer une correspondance entre deux lignes de tram : je n'attends pas la dernière station pour changer. Je devrais à ce moment-là faire un trajet avec des rues à traverser et des feux à respecter alors qu'à la station précédente j'attends sur le même quai.



Communiqué de Presse

Non aux nouvelles mesures tarifaires des TER Alsace.

L'Association des Usagers des Transports en Commun Strasbourgeois (ASTUS) et la Fédération Nationale des Association d'Usagers des Transports Section « Alsace » (Fnaut-Alsace) :

- **Dénoncent avec fermeté** la remise en place à compter du 1^{er} juin 2009 du calendrier tarifaire pour les services TER dans notre région. A l'heure du Grenelle de l'environnement et d'une nouvelle augmentation prévisible des carburants cela conduit à un retour en arrière, à une régression !

- **Dénoncent tout aussi fermement** la suppression de deux tarifs dont le « Pass-Evasion ». Les offres qui sont sensé les remplacer n'ont pas le même attrait et avantages pour un grand nombre d'usagers occasionnels qui étaient une cible majeure. Nous pensons que quelques adaptations auraient suffi à éviter les dérives qui ont pu fragiliser ces offres.

- **Demandent au Conseil Régional d'Alsace et de la SNCF** qu'ils annulent immédiatement ce calendrier tarifaire et sursoient à l'annulation des anciens tarifs dans l'attente d'une étude associant les usagers.

Le Point de vue de la Fnaut sur les nouvelles dispositions pour la réouverture de lignes par rapport aux passages à niveau

Il existe en France environ 18 000 passages à niveau (PN). Une centaine de collisions, dues dans leur quasi-totalité, à l'imprudence des usagers de la route, se produisent chaque année entre des trains et des véhicules routiers. 40 tués en moyenne sont à déplorer.

Fin 1997, après l'accident de Port-Saint-Foy (13 morts), l'Etat a identifié 437 PN dits "préoccupants" : il en reste 282. De nouvelles signalisations routières ont été expérimentées. On observe aujourd'hui que le risque d'accident à un PN est plus diffus car le trafic TER s'est intensifié sur des lignes peu ou moyennement circulées où subsistent de nombreux PN.

Le 26 juin 2008, Dominique Bussereau a remis au Premier ministre un plan d'action pour la sécurisation des PN, commandé à la suite de la collision entre un train TER et un car scolaire survenue à Allinges (Haute Savoie). Il préconise 20 mesures regroupées en 4 chapitres :

- 1 - responsabiliser les automobilistes et chauffeurs routiers (prévention, contrôle, sanction) ;
- 2 - mobiliser les gestionnaires de la voirie (inspection des PN) ;
- 3 - accélérer le traitement des PN, "préoccupants" ou non ;
- 4 - proscrire la création de tout nouveau PN sur les lignes voyageurs (mesure n°20) :

"veiller ce que les projets de création, mais aussi de réouverture de lignes, qui créent de nouveaux services - en général par reconstruction de l'infrastructure - sur des sections peu ou plus fréquentées, ne conduisent pas à la création de fait de nouveaux PN".

Des suppressions de PN lors d'une réouverture peuvent être nécessaires : 15 PN sans barrières ont été ainsi supprimés sur la ligne Bourg-Bellegarde destinée aux TGV Paris-Genève. La suppression de PN conservés lors de la réouverture de Cannes-Grasse est aujourd'hui envisagée. Mais une *suppression systématique* ne s'impose pas : tout dépend du PN considéré, et de la nature (intensité, vitesse) des trafics routier et ferroviaire (TER ou tram-train).

Dès le 7-9-2008, la FNAUT a fait part de son désaccord à Dominique Bussereau:

- le nombre des PN réintroduits lors de réouvertures serait marginal par rapport au nombre des PN existants dont la suppression n'est pas envisagée ;
- aucune comparaison n'a été faite entre le risque lié à l'existence de nouveaux PN et sa diminution due au report du trafic routier sur le rail ;
- la recommandation ne tient pas compte de la possibilité de réduire le risque aux PN par les autres mesures proposées (renforcement de la signalisation, pose de ralentisseurs et de radars) ;
- en faisant exploser les devis d'au moins 50%, son adoption bloquerait les réouvertures envisagées ou décidées par diverses régions, souvent à l'initiative de nos associations locales. Si on avait appliqué la mesure n°20, la ligne Cannes-Grasse n'aurait jamais été rouverte.

La réouverture de Sathonay-Trévoux passerait ainsi de 76 millions d'euros à 120 environ (11 PN à supprimer pour 3 à 5 millions d'euros chacun) ; celle d'Oloron-Bedous, financée par la seule région Aquitaine, de 30 à 62 millions. Bien d'autres lignes sont concernées : Rouen-Louviers-Evreux, Fontenay-Niort, Avignon-Carpentras, Cavailhon-Pertuis, Digne-Saint Auban, Clamecy-Nevers, Chalons-Troyes, Belfort-Delle, Guebwiller-Bollwiller, ...

La recommandation n°20 n'a évidemment aucune valeur juridique, mais il semble que RFF en tienne déjà compte. Ses effets pervers sont évidents : l'Etat, RFF et la SNCF peuvent en tirer prétexte pour faire des économies en évitant des réouvertures, et les régions les moins motivées ont un bon prétexte pour y renoncer tout en dénonçant la responsabilité à l'Etat. Il est grand temps que Dominique Bussereau clarifie cette situation confuse qui pénalise inutilement le rail.



Le Point de vue de la Fnaut sur les mégacamions

Des mégacamions en France ? Une provocation incompréhensible

Dominique Bussereau vient de mettre à l'étude une expérimentation des camions de 25,25 m de longueur. La FNNAUT désapprouve cette initiative, même dans l'hypothèse où le poids des véhicules resterait limité à 40 tonnes, car c'est une porte ouverte à une évolution dangereuse. Les partisans des nouvelles normes mettent en avant :

- un volume de chargement accru pour un surcoût minimal, donc un gain de compétitivité de 15 à 25 % pour les transporteurs et l'économie nationale ;
- une diminution du nombre des poids lourds en circulation, donc de la congestion routière et des émissions de CO₂.

Mais la réalité est toute autre.

1 - L'adoption des nouvelles normes entraînerait une moindre compétitivité du rail et de la voie d'eau, donc une réduction des trafics ferroviaire et fluvial, contradictoire avec les objectifs du Grenelle de l'environnement. De plus, la mise en service de camions de 60 tonnes créerait un nouveau type de gabarit routier incompatible avec tout système de ferroulage.

L'induction de trafic routier annulerait la réduction espérée du nombre de véhicules utilisés. Selon l'ADEME, le trafic augmenterait de 117 millions de véhicules-km par an, et les émissions de CO₂ de 234 000 tonnes par an.

2 - La mise en circulation et la prolifération des mégacamions aggraverait l'usure des chaussées et des ouvrages d'art existants et obligerait à les adapter à des coûts énormes (après une expérimentation, l'Allemagne estime qu'elle devrait adapter 10 000 ouvrages d'art). De nouvelles infrastructures devraient être construites selon des normes plus contraignantes. Des files supplémentaires réservées aux méga-camions devraient être prévues sur les autoroutes les plus chargées, avec interdiction de dépasser. Des giratoires, voies d'accès et aires de stationnement d'autoroutes devraient être agrandis. Aux interfaces route-rail, il faudrait réaménager des passages à niveau et des passages supérieurs et inférieurs. La plupart des terminaux et centres logistiques proches des agglomérations devraient être réaménagés de même que leur voirie d'accès.

3 - L'insécurité serait aggravée par :

- la coexistence d'engins longs et lourds et de voitures particulières roulant à des vitesses très différentes ;
- la nécessité de réservrer la file de droite aux mégacamions ;
- les risques liés aux dépassements (entre camions et mégacamions, camions et voitures) ;
- les risques inhérents au comportement sur la route des mégacamions (sensibilité au vent latéral, difficultés de manœuvre, comportement au freinage, problèmes de visibilité) ;
- le franchissement plus difficile des passages à niveau ;
- la gravité accrue des accidents de la circulation impliquant des camions.

En résumé, plus les camions seront gros, plus ils seront compétitifs face au rail et à la voie d'eau et, par suite, plus ils seront nombreux, dangereux pour les automobilistes, coûteux pour la collectivité et nuisibles pour l'avenir de la planète. Tout milite donc pour un abandon de tout projet d'expérimentation des mégacamions dans notre pays.

Alors que tous les responsables politiques et économiques plaident aujourd'hui pour un rééquilibrage entre les modes de transport, une expérimentation serait un signal irrationnel, totalement incompatible avec les engagements pris en matière de politique des transports et de développement durable lors du Grenelle de l'environnement.

Une expérimentation constituerait enfin une véritable provocation et braquerait l'opinion publique qui considère déjà, à 78%, que les camions sont dangereux à 40 tonnes. malgré son impact négatif aisément prévisible, elle ouvrirait une nouvelle ère du tout routier.



Collectif « Mundolsheim »

Un groupe d'usagers de Mundolsheim s'est monté en collectif. Il réclame une meilleure desserte de la commune.

Comme nous, il constate que le secteur de la deuxième couronne Nord de la CUS souffre :

- d'un manque de transports efficaces vers Strasbourg,
- d'un manque de liaisons vers les villes situées sur les lignes TER du Nord de l'Alsace,
- d'absence de liaison vers la première couronne avec laquelle il n'est pas relié. Ceci oblige les usagers à transiter par le centre-ville, ce qui est très dissuasif (temps de parcours, changements...).

Pourtant les gares de Mundolsheim et Vendenheim, idéalement situées sur le réseau TER, permettraient de jouer un rôle important dans l'amélioration des déplacements si l'offre y était augmentée. En complément indispensable il faudrait créer un tarif unique pour tous les transports collectifs dans la CUS et mettre en correspondance TER et bus CTS dans ces gares.

Les gares de Mundolsheim et Vendenheim sont traversées par les lignes TER :

- Strasbourg - Saverne- Sarrebourg avec une sous ligne omnibus Strasbourg- Mommenheim
- Strasbourg - Mommenheim- Sarreguemines- Sarrebruck
- Strasbourg- Haguenau- Wissembourg/ Niederbronn avec une sous ligne omnibus Strasbourg- Haguenau

Il convient d'organiser des nœuds de correspondances afin que les usagers puissent se déplacer vers

Gares de la CUS	Nombres d'arrêts				
	lu	-ve	sa	di	Total/semaine
Krimmeri-Meinau	47		28	28	291
Bischheim	32	16	10		186
Hoenheim-Tram	36		16	10	206
La Wantzenau	31		16	10	181
Mundolsheim	21* / 26		5	4	116/ 134
Vendenheim	33 **/ 37		9	8	184/ 202
Roetig	28/ 41		11/ 9	8/ 9	159/ 223
Lingolsheim	28/ 41		12/ 22	8/ 13	160/ 240
Holtzheim	12/ 23		8/ 9	1/ 9	69/ 133
Entzheim	36/ 115		10/ 56	6/ 34	196/ 665
Graffenstaden	17		8	2	95
Geispolsheim	28		10	2	152
Fegersheim-Lipsheim	29		11	2	158

Autre gare proche : (à titre de comparaison)

Hoerdt	64	26	23	369
--------	----	----	----	-----

* : 22 les mercredis et vendredis

** : 34 les mercredis et vendredis

En rouge : modification pour le service du 14 décembre 2008 au 4 juillet 2009

toutes les gares du réseau TER tout en maintenant des temps de parcours attractifs pour les usagers des territoires les plus éloignés.

Ce principe permet à chaque usager, situé sur une ligne TER, de partir de son lieu de résidence par le train, ceci évite ainsi l'usage de la voiture, la saturation des parkings des gares plus importantes mieux desservies et correspond totalement à la logique du Grenelle de l'Environnement.

Certains en ont rêvé...

De temps en temps resurgit ce vieux serpent de mer (d'eau douce dans ce cas ; est-ce Nessy ?) de transports fluviaux à Strasbourg. Cela existe effectivement dans beaucoup d'endroits, généralement pour éviter de très longs détours ! Marseille, La Rochelle et Concarneau sont des exemples : voir les photos suivantes. Mais attention à Strasbourg il y a des écluses...



Ferry-boat de Marseille

Photo : Max Mondon



Bac de Concarneau

Photo : Max Mondon



Abidjan (Côte d'Ivoire sur la lagune)

Photo : Max Mondon

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 maximum prévu par la loi. Chaque transporteur module suivant la gravité.		Voici un rappel 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 AGRÉÉE AUPRÈS DU
MÉDIATEUR DE LA SNCF. ELLE
ÉTUDE ET TRANSMET LES DOSSIERS
QUI SONT « DÉFENDABLES »**

Le tableau de la page suivante 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 » !



SHEMA DE POURSUITE DES INFRACTIONS

Phase AMIABLE

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 classe l'affaire.

Le Parquet transmet le dossier au juge de proximité.

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.

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

BULLETIN N°38

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

*Ont collaboré à ce numéro : Antoine Breidenstein, Max Mondon, J.F. Plassart, Françoise Zabé.

L'équipe de l'ASTUS

Président :
Max Mondon

Vice-présidente :
Françoise Zabé

Trésorier :
Claude Bouleaux

Secrétaire :
Madeleine Faucher

Permanente :
Françoise Zabé

Erratum : Dernière page de l'Astus Info N°37.

L'article sur l'élection de Monsieur Roland Ries à la Présidence du Gart lui a attribué par erreur le titre de PDG de la CTS... En Fait il est bien Président mais la Direction Générale est assurée par M. Jean-Philippe LALLY. Ce dernier a remplacé M. Jean-François SOULET qui a pris les fonction de Directeur de la Stratégie et du Développement France pour Transdev à Lyon.

Max Mondon



✉ Maison de la Famille
7 rue Séillot
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://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 Séillot - 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 _____



Abonnez vous à FNAUT-INFO !

Chaque mois dans FNAUT-Infos



8 pages d'informations

- Un éditorial commentant l'actualité des transports.
- Un dossier sur les transports collectifs, les modes non motorisés, les grandes infrastructures, la politique générale des transports, les autorités organisatrices, l'urbanisme et l'aménagement du territoire.
- Des rubriques régulières sur la sécurité routière, le déplacement des personnes handicapées, l'environnement.
- Le courrier des lecteurs.
- Le "permis à points" et le bêtisier de la FNAUT.
- Des nouvelles brèves.
- Un panorama des propositions et des interventions de la FNAUT et des associations membres.

Un bulletin d'information destiné à tous ceux qui s'intéressent à la politique des transports et à son impact sur la vie quotidienne, l'environnement et l'aménagement du territoire.

Individuel : 10 numéros par an pour 15€ (Pour l'étranger 25€)
Collectivités, administrations, entreprises : 25€

Nos dossiers

- n°115 *La décentralisation : atouts et risques pour les transports collectifs*
- n°114 *Notre Dame des Landes, Toulouse : les autres aéroports inutiles*
- n°113 *L'offensive du lobby routier : début d'une période de régression ?*
- n°112 *Grandes infrastructures de transport : quels choix ? quelles priorités ?*
- n°111 *Le 13ème congrès de la FNAUT*
- n°110 *Alpes du Sud, Pyrénées, Vosges : territoires envahis par les camions*
- n°109 *Préserver le patrimoine ferroviaire*
- n°108 *Trains de nuit : régression ou nouveau départ ?*
- n°107 *Tunnel routier du Mont Blanc : une réouverture à contre-temps*
- n°106 *Sud-estuaire de la Loire et Noirmoutier : des autorités de transports inadaptées*
- n°105 *Lignes ferroviaires interrégionales : un avenir incertain*
- n°104 *Contourner Lyon : rail ou autoroute, il faut choisir*
- n°103 *L'horaire garanti de la SNCF : un engagement à renforcer*
- n°102 *Troisième aéroport parisien : problème mal posé, solution aberrante*
- n°101 *Atlantique-Lyon : vers des relations ferroviaires performantes*
- n°100 *Voyager en Europe par le train : pour un guichet unique*

Un outil de travail pour les associations, pour les exploitants de transports publics, pour l'administration et les décideurs politiques responsables des transports.



FNAUT
32 rue Raymond LOSSERAND
75014 PARIS