

L'édito

Dans notre dernier journal, nous avions évoqué les Comités d'animation de ligne TER mis en place depuis quelques années. Leurs dernières réunions et nos rencontres avec la Région Alsace et la SNCF nous amènent à en reparler : il nous apparaît que le transport ferroviaire en Alsace est à un tournant.

La Région, autorité organisatrice, s'arc-boute sur la nécessité de tenir compte de l'état des finances publiques pour s'en tenir à une enveloppe financière invariable. Nous ne pouvons que noter qu'il n'en est pas de même quand il s'agit de financer le GCO (Grand Contournement Ouest) et le rallye d'Alsace, deux projets totalement anachroniques à l'heure de l'accroissement du coût du pétrole, de la pollution de l'air et du réchauffement climatique. Il en résulte des dégradations de plus en plus visibles du service rendu au nom de la rationalisation des services et du cadencement, qui se généralisent dans de mauvaises conditions, alors qu'il conviendrait de rendre les transports ferroviaires plus attractifs et plus lisibles dans les horaires.

La SNCF Alsace ne semble concevoir son rôle que comme donneuse de leçons, faisant tomber d'en haut des «informations», tout en semblant ignorer ce que veulent dire «écoute» et «concertation», refusant ainsi toute indemnisation de ses clients après les difficultés d'exploitation de la fin 2010, contrairement à sa voisine lorraine. Quant aux propositions que peuvent faire les associations et les usagers, elles sont quasi systématiquement rejetées sous couvert de motifs purement technocratiques.

Par ailleurs, la mise en place attendue du TGV Rhin-Rhône en décembre prochain va s'accompagner de restrictions du service concernant les liaisons interrégionales, comme cela avait été le cas avec la mise en service du TGV Est.

Enfin l'Europe va amener à repenser l'organisation interne des transports ferroviaires de personnes.

Pour ce qui nous concerne, ASTUS n'a cessé de demander aux autorités organisatrices, Région, Département et CUS,

de coordonner leurs actions au lieu de tendre à construire des réseaux parallèles.

Au plus près des usagers, ASTUS est intervenue pour obtenir des améliorations de desserte dans les 14 gares et stations situées dans la Communauté urbaine, notamment à VENDENHEIM, MUNDOLSHEIM, HOENHEIM et BISCHHEIM, pour permettre une réelle intermodalité et des arrêts systématiques s'agissant des omnibus.

Nous sommes également intervenus pour des améliorations dans les gares de STRASBOURG et d'ENTZHEIM Aéroport.

Concernant la tarification, ASTUS souhaite l'instauration d'un ticket unique pour utiliser les TER - Réseau 67 - tram et bus CTS dans le périmètre de la CUS ainsi que l'inscription de façon explicite sur les billets «Asha+ 24heures» zone urbaine CUS achetés en billetterie TER qu'ils sont valables pour les trains, trams, bus et cars dans l'ensemble du territoire de la CUS.

Nous demandons vivement que le guide horaire régional, très pratique, soit à nouveau distribué à la clientèle, quitte à le rendre payant pour une somme modique, ainsi que le maintien des téléphones de quai dans les gares, le service «contact TER» ne fonctionnant pas sur toute l'amplitude de circulation des trains, notamment le samedi après-midi et le dimanche. Par ailleurs, nous souhaitons la création d'un badge unique pour les véloparks CTS et les abris à vélos fermés SNCF.

A l'avenir, nous comptons développer ces actions, avec plus de poids, dans le cadre d'un réseau alsacien des associations du type de la nôtre (FNAUT-Alsace) créé en octobre dernier et regroupant déjà, à ce jour, huit associations.

Pour cela, nous avons besoin de mieux connaître vos besoins : n'hésitez pas à nous contacter à notre permanence quotidienne ou par le biais de notre site internet.

Bonnes vacances à tous.

Le bureau : François GIORDANI, Patrice PAUL, André ROTH, Hervé DIEBOLD, Claude BOULEAUX, Madeleine FAUCHER et Damien SENER

ASTUS SUR LE TERRAIN À CLERMONT-FERRAND POUR OBSERVER LE FONCTIONNEMENT DU TRAMWAY SUR PNEUS « TRANSLOHR »



Clermont-Ferrand possède depuis 2006 un tramway sur pneus. Strasbourg projette de s'en doter également, ce qui a conduit ASTUS à organiser un voyage d'études dans le but de glaner sur place les informations indispensables pour enrichir le débat.

Raymond CHENAL, président de l'association ASTUCE (*Association des usagers des transports urbains de l'agglomération clermontoise*), a été notre guide. Il avait pris des rendez-vous avec différents acteurs : le SMT (Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise) et T2C (*Transport en commun de l'agglomération clermontoise*).

La première rencontre s'est déroulée au siège du SMT, l'autorité organisatrice des transports publics, qui a «défini, financé, engagé, suivi la politique des déplacements et réalisé les investissements». Son vice-président **Louis VIRGOULAY**, adjoint au maire de Clermont-Ferrand, en charge de la circulation et des Transports, a relaté les hésitations entre projets de tram sur «fer» ou sur «pneus» jusqu'au choix final du tramway sur pneus qui permet de circuler sur des pentes ou rampes à 9 % et s'adapte à la configuration particulière de la ville.

Régis SAVARIT, ingénieur en chef d'études au SMT a répondu à nos questions, et notamment celles liées à nos constatations lors des trajets en tramway : les nuisances sonores, le balancement et la vitesse limitée à 10 km/h. Pour lui, la dernière génération de rames numérotées de 21 à 26, a permis de faire disparaître ces nuisances. Les modifications opérées ont apporté stabilité et confort, en partie grâce à l'utilisation d'un enrobé constitué de résine d'époxyde, matière incontournable pour éviter des grincements. Une limitation de vitesse a été imposée par le Préfet de Région, après un accident qui a provoqué un déraillement en début d'année, dans l'attente du rapport d'expertise judiciaire.

Dans une seconde réunion au T2C, **Eric GAUTTHEY**, responsable de la communication et du développement et **Catherine MAGNIER**, responsable qualité, sûreté et environnement, nous ont donné leurs visions d'exploitant et nous ont fait visiter les lieux (dépôt, atelier, remisage, tunnel de nettoyage, banc de freinage, tunnel de maintenance).

Quelques données :

Une rame mesure 32 mètres de long et 2,20 mètres de large. Elle peut transporter 170 personnes. Une cabine de conduite



est située à chaque extrémité, les rames étant donc bidirectionnelles. Il est possible de rouler en unités multiples. Par ailleurs, une rame a un rayon de giration très court (10,5 mètres) ce qui permet de circuler dans des rues étroites et sinuées. De plus, sa capacité de franchissement lui permet de prendre les pentes jusqu'à 13 %.

La ligne aérienne de contact (LAC) permet d'alimenter le tramway en électricité. Elle est placée à 6 mètres du sol et sous tension de 750 volts en continu. Le Translohr, qui roule sur des pneus, est guidé par un rail central enserré entre deux galets. En réalité, ce dispositif comprend deux galets de guidage sur lesquels sont montés des bandes de roulement, un chasse pierre et un dispositif de dégagement des objets de la lacune du rail (DDO) sur lequel est monté le patin de retour de courant.

La ligne de tramway mesure 14 kilomètres et comporte 31 stations et 6 parkings-relais. Les rames démarrent à 5 heures et s'arrêtent à 1 heure. Les fréquences sont de cinq minutes en hyper-pointe (4 mn et demi avant le déguidage), 8 minutes en heures creuses et 30 minutes à partir de 21 heures.

La fréquentation est de l'ordre de 60.000 à 65.000 voyageurs par jour. La ligne a coûté 280 millions d'euros, dont 150 millions pour la ligne elle-même et 50 millions pour les aménagements. Globalement le tramway sur pneus n'est pas moins cher qu'un tramway « fer ». Les coûts de la maintenance et des plates-formes ne varient pas entre le tramway classique et celui sur pneus. Par contre, les rames sont plus chères à l'achat (+ 70 % pour un tramway sur pneus).

ASTUS a demandé des explications sur les accidents dus au système de guidage. En effet, le 2 octobre 2006, un objet étranger a fait déguider une rame sur le viaduc Saint-Jacques lors de la marche à blanc. Le 26 décembre 2009, un autre

déguidage a eu lieu au niveau des Cézeaux, le freinage ayant provoqué un incendie. La cause en est connue : défaut d'organe de freinage, d'étanchéité et d'infiltration. Depuis, il y a eu un changement d'organe de freinage avec détecteur de température. Le 10 janvier 2011, un déraillement est survenu à la sortie de la station Les Carmes où il y a une courbe. Le tram est sorti du rail et a heurté un muret. Des problèmes de plate-forme et de véhicules sont donc apparus avec cette première série de rames. (Une expertise de justice civile est en cours.)

Suite à ces incidents, il a été exigé l'application des procédures fixées par le règlement d'exploitation, la limitation

de la vitesse, l'évacuation des usagers en cas d'alarme forte. Une équipe de maintenance de quatre personnes de Lohr est sur place. L'opérateur a constaté que la fréquentation n'a pas diminué après les accidents.

Le tram sur pneus de Clermont-Ferrand semble être un véritable succès commercial depuis son lancement. « *Le public s'est approprié l'objet* ». Nos interlocuteurs n'ont pas d'inquiétudes sur l'avenir de Lohr Industrie puisque des commandes continuent dans d'autres réseaux. Ainsi la RATP envisage d'acheter des tramways pour équiper les lignes T5 et T6.

Hélène BAL - Chargée de mission

SORTIE ASTUS À MULHOUSE ET THANN : TRAM-TRAIN OU DRAME-TRAIN ?



Le samedi 21 mai 2011, ASTUS proposait à ses adhérents une journée « découverte » des transports en commun de l'agglomération mulhousienne et du Musée du chemin de fer de Mulhouse, *la Cité du Train*.



A notre arrivée en gare de Mulhouse, **Philippe Heckner**, de l'association *Thur Ecologie et Transport*, accueille le groupe d'ASTUS.

Philippe Heckner nous présente un historique du développement des transports en commun de l'agglomération mulhousienne. Un développement de l'offre de transports qui aurait probablement pu être optimisé par une meilleure concertation avec les associations d'usagers. L'accès entre la sortie de la gare et le quai de tram en est une première illustration (cf. photo).

Après une intéressante visite, le matin, de la Cité du Train qui retrace de belle manière l'histoire du chemin de fer, nous explorons, l'après-midi, de façon plus précise, le nouveau dispositif tram-train. Le président de l'association TET, **Daniel Walter**, nous accueille en gare de Thann-St-Jacques et nous expose, *in situ*, les avantages et les inconvénients de cette nouvelle offre de transports. Malheureusement, trop d'inconvénients émergent.

Depuis la mise en service du tram-train, existent, certes, des possibilités d'accès au centre-ville sans rupture de charge, mais trop de temps de parcours se trouvent rallongés.



TET estime que « *Le tram-train aura été une mauvaise solution là où n'existe pourtant aucun problème majeur mais une ligne ferroviaire qui demandait tout simplement à être modernisée.* » Et de constater que « *depuis la mise en place de ce « drame-train », les usagers souffrent. Durement.* »

Ces constats confortent ASTUS de la nécessité de travailler, autant que possible, avec les autorités organisatrices de transport, les collectivités et les élus, pour construire peu à peu un service de transport public efficace et de qualité.

André ROTH - Secrétaire

A NOTER DANS VOS AGENDAS

- du 16 au 22 septembre 2011 : semaine de la mobilité, place du Corbeau à Strasbourg
- 24 septembre 2011 : forum PDU (*Plan de Déplacement Urbain*) à la CUS
- samedi 8 octobre 2011 : sortie ASTUS dans le Palatinat
- du 12 au 14 octobre 2011 : 23^e Rencontres nationales du transport public, au Parc des expositions à Strasbourg

QU'EST-CE QUE LE GIHP ?

Le GIHP désigne le Groupement pour l'Insertion des Handicapés Physiques.

Il est reconnu d'utilité publique. Il s'agit d'une association dont l'origine est un groupe d'étudiants handicapés de Nancy qui, en 1964, ont mis leur bourse en commun pour acheter un véhicule afin que leurs collègues étudiants puissent les amener à l'université.

Quant au **GIHP Alsace**, créé en 1967, il a démarré son activité « transport » en 1978, grâce à des aides financières provenant des Caisses Primaires d'Assurance Maladie. Ensuite les collectivités locales, à savoir les communes de la Communauté Urbaine de Strasbourg et le Conseil Général, ont pris le relais. Puis, en 1983, une convention de financement a été signée avec la CUS et le Conseil Général du Bas-Rhin. Cette convention prévoyait un financement à parts égales du service jusqu'en février 2010, date à laquelle le Département l'a dénoncée. Ce qui a obligé la CUS à procéder à un appel d'offres quant aux activités du GIHP.

L'objet du GIHP est de favoriser toute activité qui permette à une personne handicapée de s'insérer dans la société afin qu'elle puisse vivre pleinement sa citoyenneté.

C'est la raison pour laquelle le Conseil d'administration du GIHP Alsace est composé majoritairement de personnes handicapées. La personne handicapée doit également être actrice de sa vie.

Quels sont nos projets ?

Développer des services de transport dans les quartiers, de porte-à-porte pour des personnes qui ne sont pas en mesure d'utiliser les transports en commun, même s'il s'agit de personnes qui sont en établissement. Notre but est aussi de défendre et de créer des services qui permettent la pleine autonomie à la personne handicapée, notamment comme l'expérience réalisée avec l'association *Uni-cité* pour des accompagnateurs de personnes handicapées.

Quelles sont les difficultés rencontrées par le GIHP ?

Il faut noter que les grands groupes du secteur sont intéressés par cette activité de transport, mais malheureusement, dans le but de remplir leur carte de visite. Les aspects associatifs disparaissent ainsi complètement au profit des intérêts économiques. Par ailleurs, le « problème » des personnes handicapées est vécu par les pouvoirs publics comme une charge et non comme un droit.

Quelle est la place de la personne handicapée dans la société ?

Même si la loi de 2005 est une avancée importante, sa mise en application est très longue, en partie à cause de la crise économique. On a l'impression de reculer plutôt que d'avancer. Quant au transport classique, il faut être conscient que l'effort réalisé par la collectivité dans les transports publics pour y intégrer la personne handicapée, répond au devoir d'une partie de la population. Les « handicaps étant très divers », un transport spécialisé sera toujours nécessaire et ce dernier devrait bénéficier de la même grille tarifaire que celle des transports publics. Or, on en est loin quand on considère les tarifs actuels des abonnements. Pourtant, il existe déjà (par exemple à Mulhouse et à Reims) un tarif unique.

Les transports en commun répondent-ils aux besoins de la population handicapée ?

Permettez-nous de demander aux lecteurs d'*ASTUS infos* de se mettre en situation de personne handicapée et de prendre les transports en commun comme s'ils étaient en fauteuil... Pour une personne aveugle, aucune montée ni descente ne devrait être de plus de 5 à 10 cm car cela induit une suppression de tout repère visuel. Cette contrainte désoriente la personne qui ne marche pas droit. En effet, il est fréquent que, pour une traversée de route de 10m, l'on dévie de plus de 1m50. Par ailleurs, les bandes podotactiles sont souvent usées et les poteaux occupés par des vélos.

Une personne handicapée mentale, ne sachant souvent pas le dire, va devoir chercher des pictogrammes pour s'orienter. Et ces derniers sont malheureusement encore rares dans la CUS.

Pour les personnes qui marchent difficilement avec des cannes ou des béquilles, la fatigue est présente. Si vous vous mettiez dans la situation de handicap, même mentalement, vous comprendriez que beaucoup reste encore à réaliser.

Pourquoi adhérer à une association d'usagers telle que ASTUS ?

Pour favoriser un esprit d'ouverture, faire connaître les problèmes de déplacements des personnes handicapées à des militants associatifs - puisqu'ils cherchent à faire évoluer la qualité des déplacements - et pour qu'ils pensent également « handicap » dans leurs démarches d'amélioration des transports. En effet, comment une personne handicapée peut-elle participer à la vie en société si les transports ne lui sont pas facilités sur toute la chaîne de déplacement ? Si les endroits où elle se rend ne lui sont pas accessibles ? Si à l'arrivée elle n'est pas accueillie ni prise en charge ?

Pour notre part, il faut encourager les personnes handicapées à s'intégrer dans les associations *a priori* réservées aux personnes valides car ceci sensibilisera ces dernières aux problèmes des personnes handicapées.

Quels messages voulons-nous transmettre ?

Que l'on arrête de dire que les besoins des personnes handicapées coûtent chers. Que l'on reconnaisse que, pendant longtemps, notre société n'a pas pris en compte les personnes handicapées dans la cité et qu'il faut maintenant, assumer ces erreurs. Que toutes les personnes se posent cette question : « Comment vivrais-je cette situation et comment y ferais-je face ? ».

On regrettera que le service de la CUS qui gérait le GIHP Alsace depuis 1978 a été délégué, suite à un appel d'offres, à la société Véolia par délibération du conseil communautaire du 27 mai 2011.

Le GIHP continuera néanmoins à recenser les besoins des personnes handicapées afin de les défendre dans les différentes commissions. Par ailleurs, il développera son activité « transport » orientée vers les établissements médico-sociaux qui auront, sans aucun doute, besoin de cette activité.

Bernard PFISTER, trésorier du GIHP

LE POSTE DE COMMANDEMENT CENTRALISÉ (PCC) DE LA CTS À CRONENBOURG

C'est sous un soleil radieux, qu'une vingtaine d'adhérents d'ASTUS, curieux ou passionnés, ont participé, début avril, à la visite du Poste de commandement centralisé (PCC) de la CTS, situé à Cronenbourg. Cette structure a pour fonction de réguler à distance l'ensemble des lignes de tramway et de bus.



En fait, il existe trois postes de commandement : à l'Elsau, à la Kibitzenau et à Cronenbourg, ce dernier étant le plus important. Il fait partie du site qui abrite également le siège social de la CTS et d'un vaste ensemble où se trouvent un garage couvert de remisage des bus de 6.700 m² (lignes 4, 6, 17, 19, 70, 71 et 72), un garage tram de 6.300 m² pouvant contenir jusqu'à 30 rames (lignes A et D), d'une station-service bus, d'un atelier mixte bus/tram de 12.000 m² et d'une station-service tram.

Le parc de la CTS est constitué de 94 rames et 252 bus.

La préparation et la réparation



Avant de prendre son service, chaque conducteur de tram dispose de 15 minutes pour opérer des essais de traction, de freinage, de fermeture des portes. Lorsqu'un dysfonctionnement est

détecté, le conducteur change de rame. Si le problème est décelé en cours de route, l'échange s'effectuera au niveau du terminus. Lorsqu'une rame est réellement en panne, il faut 10 minutes à un tracteur pour venir la récupérer. Il y a quatre rames de réserve : c'est quelquefois « *un peu juste mais on est réactif* », explique notre guide.

Le grincement qui émane des frottements sur le rail, notamment lors du franchissement de courbes, est un phénomène mécanique. Pour le réduire, quelques gouttes de graisse sont régulièrement déposées sur les rails.

En ce qui concerne les bus, en cas de crevaison la réparation peut se faire sur place. Le scénario n'est pas le même en semaine que le week-end. En semaine, le conducteur attend le prochain bus avec un risque d'accordéon.

L'entretien

Les bus fonctionnant au gaz sont branchés le soir, le chargement de la batterie étant assez lent. En cas d'urgence, il est possible d'utiliser une pompe à gaz, plus rapide. Concernant le bus hybride, le démarrage et les premiers kilomètres fonctionnent à l'électricité, le moteur thermique prenant ensuite le relais à partir de 10-12 kilomètres.

Il existe des voies avec une fosse pour les bus et les trams. Une révision des trams est effectuée tous les 400.000 kilomètres, c'est-à-dire tous les cinq ans. Une « grande » révision se fait à partir d'un million de kilomètres, avec désossage pièce par pièce. La sablière permet de sécuriser le freinage, d'effectuer un freinage global et évite le dérapage par temps de pluie. Une rame de tramway est formée de quatre bogies, dont trois sont « moteurs ». (Un bogie moteur est constitué de quatre roues, entraînée chacune par un moteur asynchrone triphasé par l'intermédiaire d'un réducteur.)

Le poste de commandement

Au départ, pour être affecté au poste de commandement, il n'y a pas de formation particulière. Mais il faut obligatoirement être conducteur de la CTS car la pratique est l'épine dorsale de la gestion des problèmes rencontrés par les conducteurs et auxquels il faut répondre. Elle permet de les résoudre plus sereinement et plus efficacement. Elle permet aussi l'assimilation de la compréhension de l'ensemble du réseau. Un conducteur, si sa demande est acceptée, doit suivre une formation de cinq semaines et rouler quelques heures (bus et tram) dans l'année.

Chaque personne supervise cinq écrans : un écran *Gestion technique centralisée*, trois écrans SAEIV*, un écran SIG, relatif à la signalétique pour télécommander les feux de signalisation. Le SAEIV permet d'avoir une vue d'ensemble du réseau. Quand un conducteur a un incident sur sa ligne, il appelle le PCC, où l'agent de service - qui a la possibilité de parler au conducteur, à un groupe de conducteurs ou à tout le réseau - interviendra dans un délai de dix secondes.

Le PC information clientèle informe les usagers des retards ou des incidents en cours. L'information est donnée, en temps réel, sur le site de la CTS, sur les panneaux d'affichage aux arrêts et dans les bus.

D'autres informations sont disponibles sur le site de la CTS : <http://www.cts-strasbourg.fr>

*Système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs

Hélène BAL

LES MEMBRES DU CA D'ASTUS ÉLUS LORS DE L'AG DU 8 AVRIL 2011

François GIORDANI (président), Patrice PAUL (vice-président), André ROTH (secrétaire), Claude BOULEAUX (trésorier), Hervé DIEBOLD (assezseur), Madeleine GRANDIN-FAUCHER (assezseure), Gérald BROTHIER, Roland HATZENBERGER, Gilles HUGUET, Vincent KAYSER, Damien SENGER, Susan VAILLANT, Yves VITALE, Patrick APPIANI (association Bruche-Piémont-Rail), Michel DERCHE (association Piétons 67), Jean GERBER (association CADR), René HAMPE (association ADIR), Bernard PFISTER (association GIHP)

LES FORUMS

PLAN DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISE DE LA CUS : AIDER LES SALARIÉS À CHANGER DE MODE DE TRANSPORT

ASTUS, avec d'autres associations comme CADR, Passe me prendre, ASPA*, Auto'trement, Vélohop... participe aux forums PDE initiés par la CUS pour promouvoir auprès des entreprises et des salariés les moyens de déplacements alternatifs à la voiture.

L'exemple de l'entreprise MMA est parlant.

Un PDE est un Plan de Déplacements d'Entreprise. Il s'agit d'un ensemble de mesures visant à privilégier l'usage des transports en commun ou de tout autre mode de transport alternatif à la voiture. Le PDE peut s'inscrire dans une démarche « qualité » ou dans un système de « management environnemental ».

En 1999, la CUS a porté le projet *GEODES* (*Gestion et organisation des Déplacements domicile-travail des Salariés*). Dans la continuité de l'article 109 de la loi SRU (*Solidarité et Renouvellement Urbains*) elle porte avec force ce projet, auquel elle ajoute le Plan Climat Territorial. L'entreprise qui souhaite instaurer un PDE fait une demande à la CUS puis signe avec elle une convention.

Quels sont les avantages pour les travailleurs, la direction et les associations ?

Trois éléments en faveur d'un PDE

1. Economique : une partie, voire la totalité, des abonnements est prise en charge par l'employeur qui revalorise de ce fait l'image de l'entreprise. Le salarié, de son côté, réalise des économies.

2. Environnemental : avec une diminution des émissions polluantes, du bruit et de la place occupée par la voiture.

3. Social : les salariés sont amenés à se rencontrer, à échanger avec les autres... Ils subissent moins de stress.

Deux employeurs, *Pôle Emploi* et la mutuelle d'assurances MMA, ont ainsi sauté le pas.

Pour cette dernière, il s'agissait, avant tout, d'anticiper la pénurie de places de stationnement suite à un déménage-

ment pour restructuration et pour cause de travaux de désamiantage. Dans les deux cas, la direction a décidé de donner les outils nécessaires à leurs salariés afin qu'ils puissent anticiper et s'organiser.

C'est pourquoi, la direction a opté pour la mise en place d'un PDE. MMA encourage également le covoiturage : la personne qui emmène ses collègues sera intégralement remboursée de ses frais.

Pour *Pôle Emploi* (passé dans le secteur privé) l'accent est davantage mis sur les transports collectifs car les salariés sont intégralement remboursés.

Les comportements individuels varient, évidemment. Pour les uns, c'est la possibilité de récolter des informations, de glaner des suggestions ou de prendre de la documentation.

Pour les autres, l'impression d'un passage obligé... et parfois désintéressé.

Les associations d'usagers ne peuvent manquer à l'appel : c'est l'occasion de sensibiliser les salariés, de transmettre les informations et les documents propres aux besoins de chacun. C'est aussi une opportunité pour se faire connaître.

Hélène BAL

**Pour toute information complémentaire,
ASTUS vous invite à prendre contact avec :**
Monsieur Renaud SADARNAC, chargé de mission PDE au : 03 88 60 92 71
(poste 392-71) ou par courriel : renaud.sadarnac-lapeyre@strasbourg.eu
PDE : http://www.energy-cities.eu/db/strasbourg_568_fr.pdf
Plan Climat Territorial : http://www.strasbourg.eu/environnement/plan_climat/Rapport_Plan_Climat_CUS_2010.pdf?FileID=documentsprincipaux%2Fenvironnement%2Fplan_climat%2Frappor_plan_climat_cus_2010.pdf.

*Comité d'Action Deux Roues – covoiturage - Association pour la Surveillance et l'Etude de la Pollution Atmosphérique en Alsace



Pour venir à ASTUS

Tram : ligne B - arrêt Le Marais

Bus : ligne 50A - arrêt Le Marais

lignes 6 et 70 - arrêt Pont Phario

Pistes cyclables : le long du tram depuis la place de Bordeaux jusqu'à Hoenheim

Astus vous accueille du lundi au mercredi de 16h à 18h, le jeudi et le vendredi de 15h à 17h.