

L'érito

En cette fin d'année 2012 et à l'approche de la période des vœux, ASTUS souhaite rappeler sa demande de mise en place d'un **TICKET UNIQUE** pour tous les transports dans la Communauté urbaine et à Kehl : nous demandons que dans le Périmètre des Transports Urbains de la CUS et à Kehl l'accès au TER soit autorisé avec les tickets et abonnements du réseau urbain de la CTS et du Réseau 67 desservant la CUS.

Les collectivités, lors des rencontres régulières que nous avons avec elles, nous assurent réfléchir depuis plusieurs années à sa mise en place simple et attractive, mais nous ne voyons rien venir pour l'instant.

L'enjeu, pour l'usager, est de profiter d'un réseau de transports en commun attractif et performant en utilisant notamment l'efficacité du réseau TER en toute simplicité.

Les quinze gares TER, situées sur le territoire de la CUS et à Kehl, devraient jouer un rôle plus important dans l'amélioration des déplacements au sein de l'agglomération strasbourgeoise.

En effet, les temps de parcours entre les différentes gares de la CUS et de Kehl et la gare centrale sont hyper attractifs, l'offre ayant été nettement augmentée ces dernières années - *amélioration des relations entre Strasbourg, Kehl et Offenbourg, cadencement vers Entzheim-aéroport et Molsheim, 3^e voie vers Erstein - Benfeld - Sélestat et offre omnibus fortement améliorée, cadencement aux 30 minutes pour la desserte omnibus vers Haguenau, augmentation de l'offre de la gare de Bischheim, amélioration de l'offre de desserte du pôle multimodal de Krimmeri-Meinau.*

Malgré l'efficacité du TER, son usage en complémentarité du réseau urbain de la CTS reste limité. **L'usage du TER est freiné par une tarification compliquée et trop peu attractive et une communication insuffisante, voire défaillante.**

En 2013, notre réflexion devra s'élargir, au vu des évolutions récentes à la CTS et avec l'arrivée de Kéolis et de la SNCF, à **une meilleure utilisation de l'étoile ferroviaire existante autour de Strasbourg et à des liaisons directes et traversantes** de nature à faire gagner du temps aux usagers quo-

tidiens, dits pendulaires, et fluidifier les déplacements.

Pour ASTUS, faire entendre la voix des usagers est essentiel et nécessaire. Nos débats seront éclairés par vos propositions : n'hésitez pas à nous les faire connaître.

Pour aider à la réflexion de tous, ASTUS a mis en place un début de bibliothèque, vous y trouverez des livres et des revues auxquelles nous sommes abonnés, ainsi que des références, notamment de *newsletter*, dans le domaine qui nous intéresse. Vous trouverez ces éléments sur le site astus67.fr.

ASTUS vous souhaite, à vous et à vos proches, de Belles Fêtes et une Année 2013 qui... vous transporte. Au plaisir de vous rencontrer le 18 janvier prochain.

Le bureau : François GIORDANI, Patrice PAUL, Claude BOULEAUX, Hervé DIEBOLD, Yves VITALE, Michel BERNAULT et Michel DERCHE

ASTUS SOUTIENT LA SEMAINE DE LA MOBILITÉ



Le mercredi 19 septembre 2012, journée des transports publics, des membres d'ASTUS sont allés à la rencontre des usagers des transports strasbourgeois, sur la place de l'Homme de Fer.

Des discussions et des distributions de plaquettes d'informations sur l'association ont permis de mieux faire connaître ASTUS et de recueillir des doléances que nous avons relayées - en les appuyant - auprès des instances concernées.

STRASBOURG : FAUT-IL Y METTRE LES PIEDS ?

Le Réseau Déplacements urbains de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) a entrepris d'analyser les conditions de déplacement dans les grandes métropoles françaises. Strasbourg a été l'objet, après Nantes et avant Lille, de ce « regard extérieur ». ASTUS a pensé utile de vous en faire connaître le bilan.

Nous avons passé sur le constat, que vous connaissez, pour aller directement aux résultats.

Les élus Strasbourgeois ont su valoriser leur politique auprès des médias, ce qui a valu à la ville des récompenses de plusieurs jurys. Que faut-il en penser ? Il ne s'agit pas ici de présenter une étude détaillée assortie de chiffres savants, mais plutôt un ressenti de la part de différents types d'utilisateurs, ressenti au vu duquel ont été décernés par un jury des pieds (appréciations globales positives) et des pots d'échappements (appréciations globales négatives).

Déplacements quotidiens

Aspects positifs

Les 6 lignes de tramway forment un réseau bien maillé, en site protégé, qui dessert 7 communes sur les 28 de la CUS, avec une amplitude du service quotidien de 19 à 20 heures. Les fréquences - en règle générale, 6 à 8 minutes d'intervalles de passage entre 7h et 19h - sont encore renforcées dans la zone centrale par de nombreux troncs communs. En soirée, les horaires des trams et des bus sont aménagés afin que les correspondances tram-bus dans les principales stations d'échange soient garanties et immédiates ; au départ de certaines stations de tram et pour la desserte de certaines communes éloignées, le bus est remplacé le soir par un taxi (service *Taxibus*).

Sont également à mettre à l'actif du réseau de la CUS :

- les efforts en matière d'accessibilité : le tram est accessible de plein pied (avec des dispositifs d'accès provisoires dans le cas de la ligne A) ; les arrêts de bus ont vu pour la plupart leur trottoir rehaussé, les véhicules étant eux-mêmes en majorité à plancher bas, avec une palette d'accès et un emplacement réservé à un, voire deux, fauteuils roulants (mais certaines lignes comme la 10 sont à la traîne),
- le souci de faciliter l'intermodalité, avec 8 parcs-relais pour les voitures, 17 véloparks sécurisés placés à proximité des principales stations de tram, une formule d'abonnement combiné bus + tram + location de voiture (*Auto'trement*), 5 pôles reliant les cars départementaux (*Réseau 67*) au réseau de tramway,
- les nombreuses formules de tickets et d'abonnements, selon 4 catégories d'âge. Les abonnements sont rechargeables sur Internet et auprès de certaines banques. La tarification «solidaire» exclut toute gratuité mais offre l'accès à un tarif minimal (2,30 euros par mois) pour les foyers et les personnes les plus démunis.

Aspects négatifs

Les critiques les plus fortes portent sur le réseau d'autobus. Il comporte certes une trentaine de lignes qui viennent renforcer le maillage offert par le tramway, mais le maillage en question se distend considérablement en périphérie. Au-

delà de la zone centrale, les liaisons de rocade sont rares (27, 40, 50, 70), et disparaissent presque complètement en deuxième couronne où, de ce fait, l'utilisation de la voiture reste prépondérante. Et qu'attend-t-on pour prolonger la ligne 2 jusqu'à Kehl ?

Parmi les autres motifs d'insatisfaction :

- les dessertes en soirée sont nettement insuffisantes. Ainsi, sur des lignes aussi importantes que la 4 et la 6, il manque des départs du centre-ville à 22h, 23h et 0h30, qui permettraient une desserte à la demi-heure.

Des déficiences de desserte en soirée sont également à souligner pour des lignes telles que 2, 10, 13, 15, 14/24, 15, 17, 50, 70. Si l'on veut pour la CUS un réseau de transport intégré, et non pas deux, il faut que l'offre de service des bus se rapproche le plus possible de celle des tramways, au moins pour les lignes principales.

- Les horaires sont souvent mal respectés, y compris aux heures creuses où une correspondance ratée avec le tramway est très pénalisante. C'est encore plus grave quand les bus partent en avance, ce qui n'est pas rare,

- si les temps d'attente sont affichés aux stations de tram, ils ne le sont pas (sauf exceptions) aux arrêts de bus. Et, bien sûr, l'usager n'est pas mis au courant des annulations ; il peut certes les consulter par Internet ou SMS, mais les indications affichées ne sont pas toujours fiables, sans compter le fait que ces consultations sont payantes,

- de nombreux arrêts, y compris dans le centre, n'offrent aucun abri. La largeur insuffisante du trottoir l'explique parfois, sans le justifier : dans ces cas, il devrait presque toujours être possible d'installer ne serait-ce qu'un simple auvent.

À mentionner aussi : des défaillances d'entretien provoquant l'absence d'annonce sonore ou d'affichage à l'écran dans le véhicule ; des bus qui ne sont pas tous de première fraîcheur (mais il est vrai qu'on les remplace régulièrement) ; le manque de couloirs réservés le long des quais ; des déficiences dans l'information (traitées ci-après dans « sorties occasionnelles »).

Un dernier motif - mais non des moindres - d'insatisfaction concerne les conditions tarifaires des déplacements à l'intérieur de la Communauté Urbaine de Strasbourg - à laquelle il faut adjoindre Kehl en Allemagne au vu des échanges nombreux existant entre les deux. L'ensemble urbain qu'elles constituent ne compte pas moins de 14 gares TER avec une très bonne qualité de desserte entre ces gares et la gare centrale de Strasbourg (intervalles de départ en période de pointe entre le quart d'heure et la demi-heure, temps de parcours faibles). Mais étant donné que la plupart du temps le trajet ne s'arrête pas (ou ne commence pas dans l'autre sens) à la gare centrale, il faut ajouter au coût du train celui du tram ou du bus.

Et c'est là que cela devient dissuasif ! Un exemple qu'a illustré l'Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise (**ASTUS**) : un trajet TER + tram entre la gare de Fegersheim-Lipsheim et la place de l'Homme de Fer ne prend que 24 minutes... mais coûte 4,50 € en ajoutant les tarifs du train et du tram. On peut certes, pour le même trajet, prendre bus + tram pour le prix de 1,60 €... mais cela prend 58 minutes ! Une revendication d'**ASTUS** est donc que le ticket (ou l'abonnement) tram + bus autorise les déplacements tous modes à l'intérieur de la CUS : tram et bus de la CTS, trains et cars TER-SNCF, cars du Réseau 67 du Conseil général. Veut-on ou non encourager les déplacements alternatifs à la voiture ?

Sorties occasionnelles

Aspects positifs

Le réflexe « *transports collectifs* » pour des sorties occasionnelles est conditionné bien sûr par l'existence de l'offre (voir « aspects négatifs »), mais aussi par une bonne qualité de l'information. Sous cet aspect, les points positifs à souligner sont :

- la qualité du plan tram + bus, affiché à toutes les stations de tram et aux arrêts bus comportant un abribus (et qu'on peut se procurer à l'agence commerciale de la CTS). Ce plan, très lisible, renseigne sur les parcs relais, les véloparks, les stations *Véhop*, les départs des *Taxibus*, les stations *Auto'trement*, mais aussi les monuments, mairies, postes, collèges, lycées, hôpitaux, maisons de retraite, lieux de culte, auberges de jeunesse, stades, piscines, etc. On peut toutefois regretter que les gares TER ne soient pas très visibles et ne soient pas toutes indiquées (la même observation vaut pour les fiches horaires de bus) ; et, si on veut chercher la petite bête, que les lignes de bus ne se différencient pas assez des lignes de tram,
- l'excellent plan touristique « *Visitez Strasbourg en bus et en tram* » fourni par la CTS,
- la richesse des informations proposées par le site de la CTS (www.cts-strasbourg.fr) avec ses plans de réseau, sa recherche d'itinéraire, ses horaires, son info trafic, ses temps d'attente bus et tram en temps réel,
- la consultation interactive *StrasMap* sur site Web et smartphone, qui permet d'afficher une cartographie par mode (TC, vélo, voiture), fournit un moteur de recherche d'adresse, et affiche des indices de qualité de l'air, histoire de responsabiliser le citoyen !

Sous l'aspect *tarifs* : un forfait bus + tram 24 h est proposé pour 4 €, et seulement 5,70 € pour 3 personnes. Un ticket unique « *Alsa+* » permet de circuler librement pendant 24h sur tous les réseaux bus + tramway + trains et cars, soit du département soit de la région. Une formule analogue existe pour un groupe le week-end.

Aspects négatifs

Il va de soi que les critiques faites sur le réseau de bus pour les déplacements quotidiens (insuffisance des dessertes en soirée, horaires mal respectés, temps d'attente non affichés, etc.) s'appliquent également aux déplacements occasionnels. Il faut y ajouter l'absence ou la déficience de desserte le dimanche sur des lignes de rocade importantes comme 27, 50, 70 (et une fréquence insuffisante le samedi pour cette dernière). Enfin, il n'existe pas de formule de transport à la demande.

La qualité de l'information est aussi un élément déterminant quand il s'agit de déplacements occasionnels. Peut-on à cet égard se satisfaire que la capitale européenne qu'est Strasbourg dispose d'une unique agence CTS (située au centre-ville) ?

Les arrêts de bus non pourvus d'abris n'affichent que des petits plans de réseau très peu lisibles (tracés géométriques, pas de fond de plan, les rivières n'apparaissent même pas). Présence d'abri ou pas, il n'y a pas non plus de plan situant les arrêts de bus dans le voisinage (alors qu'il y en a aux arrêts de tram).

Les pôles d'échanges intermodaux (Gare centrale, Rotonde, Baggersee, Montagne-Verte, Hoenheim Gare), s'ils offrent des correspondances commodes avec les lignes de cars départementaux (*Réseau 67*) - et ont parfois des qualités artistiques comme Rotonde, n'affichent aucun plan de ces lignes (lesquelles n'apparaissent pas non plus sur le plan général bus-tram).

À signaler aussi, à Hoenheim, une confusion révélatrice d'un manque de concertation entre les exploitants : cette station s'appelle « *Hoenheim Gare* » côté tramway et, à 50 mètres de là, « *Hoenheim Tram* » côté train...

Côté informatique, le site de la CUS (www.strasbourg/deplacement) est d'une présentation peu attrayante et n'est pas mis à jour.

Sous l'aspect des commodités tarifaires offertes, il faut déplorer que certains tickets, comme *Alsa+* évoqué ci-dessus, ne soient pas disponibles auprès des buralistes (ce qui pénalise la majorité des habitants qui n'ont pas de station de tram à proximité).

Les taxis, pourtant si utiles pour des déplacements occasionnels, sont un parent pauvre : ils sont peu visibles, leurs stations n'apparaissent sur aucun plan (alors que les stations *Auto'trement* de ce service de location de voitures apparaissent sur le plan général bus-tram).

Jeunes

Aspects positifs

L'abonnement mensuel donnant droit à l'utilisation des tramways et bus de la CUS (+ Kehl) va de 2,30 à 22,80 € pour la tranche 4-18 ans. Les jeunes ont également droit à un tarif particulier (12,30 €) pour le carnet de 10 voyages bus + tram + cars départementaux.

Les jeudis, vendredis et samedis soir, une ligne de bus de nuit spéciale à fréquence horaire dessert les lieux de vie nocturne, les lieux animés des quartiers étudiants et les cités universitaires de Strasbourg.

Les nombreux aménagements cyclables (chapitre ci-après) sont, évidemment, un élément positif au bénéfice des déplacements des jeunes.

Aspects négatifs

Il existe, ici comme ailleurs, des services de bus spéciaux, que l'on peut consulter sur le site de la CTS, desservant pendant les périodes scolaires les collèges, lycées et centres de formation. Ces services sont accessibles à tous les élèves titulaires d'un abonnement 4-18 ans au réseau de la CUS (voir ci-dessus). Ce sont des solutions de secours, mais qui n'aident pas le jeune à se comporter de manière autonome et à « apprendre » la ville. La voiture en est évidemment une

autre : quand l'espace est colonisé par elle, l'impératif de sécurité oblige à emmener l'enfant à l'école... en voiture, ce qui conduit à un cercle vicieux.

Il serait pourtant intéressant de mettre à l'étude des propositions telles que :

- l'aménagement systématique de cheminements spécifiques aux abords de chaque école,
- l'interdiction corrélatrice du «dépose-minute» devant l'école (générateur du cercle vicieux dénoncé ci-dessus),
- des appels multipliés au volontariat, ou l'emploi de personnes en insertion, pour des accompagnements collectifs d'enfants sur des trajets à pied ou en vélo (opérations «péibus» ou «vélobus»).



Autre point : pourquoi avoir supprimé le «Bus de l'été» qui permettait aux jeunes des quartiers défavorisés d'aller vers les plans d'eau (lac Achard, Ballastière) ?

À vélo



Aspects positifs

Les nombreux aménagements réalisés depuis des années en faveur du vélo, évoqués en introduction, ont conduit à une part de ce mode dans les déplacements atteignant 15% dans le centre et 8 à 9% sur les communes périphériques. Des associations comme le *Comité d'Action Deux-Roues* sont de plus en plus sollicitées pour des marquages vélos, du contrôle technique, de l'apprentissage et des animations. La CUS a édité deux cartes des aménagements et itinéraires cyclables, l'une sur Strasbourg et l'autre sur la Communauté urbaine : on y voit tracées de véritables «autoroutes cyclables» (Piste des forts, EuroVéloroute, Itinéraire cyclable transfrontalier) auxquelles s'ajoute une trame dense de pistes et bandes cyclables. Y apparaissent tout ce qui intéresse le vélo : parcs vélos, locations (Vélohop), boutiques, lieux de réparation, maisons de cyclistes, mais aussi les bâtiments publics, gares, hébergements jeunes, campings, baignades, etc.

D'autres points positifs à souligner sont :

- le «tourne à droite» autorisé aux cyclistes au feu rouge : 60 carrefours environ sont équipés, 60 autres sont prévus,
- les vélos admis dans le tram aux heures creuses,
- un grand «véloparc» à la gare de Strasbourg, et un espace vélos dans tous les parcs voitures du centre-ville.

Aspects négatifs

Citons :

- le manque d'aménagements dans un certain nombre de communes en périphérie. Il en résulte une part modale du vélo dans ces communes bien inférieure aux 8 à 9% cités plus haut (seulement 3% dans certains quartiers d'habitat

social comme Hautepierre, selon une statistique de 2009),

- de moins en moins de place pour les vélos dans les TER,
- l'obligation faite aux utilisateurs du vélo en libre-service (Vélohop) de rapporter le vélo à l'endroit où il a été emprunté.

Un problème à gérer

Dans la zone centrale, le vélo partage de nombreux espaces publics avec le piéton : places, quais, trottoirs, voies vertes... Une séparation rigide n'est en effet ni possible ni souhaitable dans de nombreuses configurations : elle doit faire place à la notion d'espace partagé où le plus faible a priorité sur le plus fort.

Il n'empêche que la montée en puissance du vélo conduit parfois à des conflits qu'il faut savoir gérer : un exemple en est fourni au chapitre suivant. Au demeurant, la cohabitation sur un même trottoir n'est souhaitée ni par les uns ni par les autres : quand trottoir il y a, la place naturelle du vélo est sur la chaussée.

À pied

Aspects positifs



Strasbourg a su valoriser ses atouts auprès du marcheur, du promeneur, du visiteur, en aménageant dans l'île centrale un vaste réseau de rues et places piétonnes... Ceci en attendant les réalisations du Plan piéton qui prévoit dix actions ciblées pour favoriser la marche, y compris en dehors de l'hypercentre.

Souhaitons qu'elles conduisent à «libérer» de jolies places comme celle du Marché Neuf, réduite aujourd'hui à n'être plus qu'un parking.

La généralisation de l'emploi du gaz naturel de ville (GNV) comme carburant pour les bus constitue un pas supplémentaire dans la réduction de la pollution.

Aspects négatifs

- Moins d'un an après le «non» à la consultation publique sur la généralisation du 30 km/h dans les rues de Strasbourg, la ville a dû faire une nouvelle fois marche arrière en abandonnant l'expérimentation de la zone de rencontre de la rue de Zürich, dans le quartier historique de la Kruenau : il reste encore beaucoup de sensibilisation à faire auprès des commerçants, restaurateurs et autres citoyens pour effacer des années d'imprégnation automobile.

- Il manque des bancs dans les rues piétonnes et les places autour de la cathédrale. Les bancs ne servent pas qu'aux «vieux» : ils sont prisés des touristes, familles et groupes. Ils font partie intégrante de l'animation urbaine et ne doivent pas être sacrifiés à la «clochardophobie» et à l'hostilité des gérants de café soucieux de maintenir en leur sein la clientèle assise.

- Les trottoirs sont trop souvent encombrés par un mobilier, surtout publicitaire, qui n'a rien à y faire. On observe aussi de plus en plus fréquemment des «squatting» de trottoirs

par des commerçants qui y exposent leurs articles, obligeant les piétons à descendre sur la chaussée.

- Le choix fait pour le partage de certaines voies entre piétons et cyclistes est parfois discutable : ainsi, la bande cyclable du quai Kléber se situe au bord de l'Ill, le piéton étant déporté vers la terre ferme. Or, le promeneur, inévitablement attiré vers la contemplation de la rivière, n'a de cesse de s'accouder au parapet, au risque de gêner les cyclistes... ou de se faire raboter.

- Le stationnement sauvage sur un certain nombre de trottoirs, qui entrave les déplacements, est un problème récurrent : pour ne citer qu'un exemple, trottoirs et pistes cyclables font les frais du stationnement anarchique dans le périmètre de la foire expo. Contrairement à d'autres villes, les mesures employées pour lutter contre ce fléau sont exceptionnelles.

Livrasons

Les livraisons, indispensables à la vie de la cité, sont un élément essentiel à prendre en compte dans toute réflexion sur l'aménagement urbain, l'objectif recherché devant être une réduction des nuisances apportées et des conflits d'usage liés à l'occupation de la voirie.

Le document «*Plan de protection de l'Atmosphère de Strasbourg - Etat de la révision du Plan de Déplacements Urbains de la CUS*» du 4 juillet 2011 contient, comme il se doit, une page intitulée «*Vers une politique globale de gestion des marchandises*» où l'on se propose de «développer les modes de livraison alternatifs», «d'optimiser et améliorer les conditions de livraison à destination» et, à plus long terme, «d'intégrer la création de *Centres de Distribution Urbains*».

On retrouve les mêmes bonnes intentions exprimées à chaque PDU de rationaliser les livraisons dans le but de réduire l'encombrement, la pollution et la consommation d'énergie : mais jusqu'à présent, les choses en sont restées là !

Décisions du jury

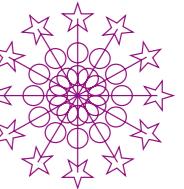
Le Jury a décerné à la Communauté Urbaine de Strasbourg :

4 pieds :

- pour la qualité de son réseau de tramway, à tous points de vue : dessertes, maillage, amplitude, fréquences, accessibilité, fiabilité
- pour l'encouragement incessant à l'utilisation de la bicyclette en tant que mode de déplacement quotidien, par de multiples aménagements conçus en étroite symbiose avec les transports collectifs
- pour la poursuite de la reconquête de l'espace urbain, la multiplication des zones de rencontre et la volonté de promouvoir un code de la rue
- pour la volonté affichée d'assurer dans les meilleures conditions l'intermodalité, manifestée par les parcs-relais, les véloparks, *Auto'trement*, les correspondances avec les TER et *Réseau 67*.

3 pots d'échappement :

- pour l'insuffisance de l'offre de transports en commun en deuxième couronne, où la voiture reste le mode dominant
- pour une offre «bus» qui n'est pas à la hauteur de l'offre «tramway», en ce qui concerne tant l'amplitude que les fréquences en soirée, la présence d'abris et de plans de quartier aux arrêts
- pour l'absence d'intégration tarifaire de tous les modes de déplacements (bus, tram, train, autocar) à l'intérieur de la Communauté urbaine (tickets et abonnements unifiés, aux tarifs des bus et des tramways), qui constitue une incitation à utiliser la voiture.



LE RÊVE PEUT DEVENIR RÉALITÉ !



L'annonce disait : «**METZERAL-COLMAR-FREIBURG EN TRAIN**», pour promouvoir la réouverture des liaisons ferroviaires entre Colmar et Freiburg.

Belle idée, et nous, membres d'ASTUS, avons voulu soutenir cette initiative en participant à une journée exceptionnelle le samedi 22 septembre 2012.

Une fière «Caravelle» (l'autorail X 4395, mis en service en

1967 - et sa remorque XR 8508, mise en service en 1963) nous a transportés de Colmar à Neuf-Brisach. Elle nous a également transportés dans le temps. C'était pour moi l'époque où ma grand-mère et moi voyagions ensemble ; j'ai ainsi retrouvé les banquettes, les fenêtres, les odeurs et bien d'autres sensations. Que du bonheur !

A Neuf-Brisach, deux autocars, affrétés spécialement pour cette occasion, nous ont permis, en attendant qu'une liaison ferroviaire soit un jour rétablie, de traverser le Rhin. Ces autocars nous ont amenés à Breisach et, de là, nous avons pris le train pour Freiburg. A Neuf-Brisach, nous avons croisé les personnes de Freiburg qui se rendaient pour la journée à Metzeral : **bel exemple d'échange transfrontalier**.

Après une journée de balade à Freiburg, où les participants d'ASTUS ont exploré les écoquartiers Vauban et Rieselfeld, nous avons repris notre «Caravelle» où un café-gâteau nous a été proposé.

Merci aux associations *Trans Rhin Rail*, *APCM* et *Train Thur Doller Alsace* d'avoir ainsi uni leurs forces et permis cette belle échappée dans l'espace et dans le temps.

Chantal FABING

LE 18^e CONGRÈS DE LA FNAUT (Lons-le-Saunier, 20-21 octobre 2012)

Ce congrès, fort bien organisé par l'Association pour la Promotion des Voies Ferrées jurassiennes (APVF) et la FNAUT Franche-Comté, a rassemblé plus de 150 représentants d'associations venus de diverses régions françaises, dont 10 venus d'Alsace.

Le rapport moral de conjoncture, proposé par le président Jean SIVARDIERE, a mis l'accent sur **l'intérêt insuffisant du gouvernement pour le secteur des transports, malgré une volonté de dialogue**. Il souhaite que les enjeux de mobilité soient mieux pris au sérieux : difficultés de déplacement pour une partie importante de la population, impact du trafic urbain sur la santé publique, dépendance pétrolière des déplacements routiers, changements climatiques associés aux activités humaines. **La FNAUT rejette des projets anti-écologiques, voire inutiles**, comme l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, alors que la prolongation de nouvelles LGV vers Rennes et Nantes est engagée. **Elle souhaite une fiscalité écologique ne favorisant pas le gazole, le lancement de grands programmes de développement des alternatives à la voiture, au camion, à l'avion.**

La première partie de la matinée a été consacrée au traditionnel débat avec les élus, dont un adjoint au maire de Lons-le-Saunier, le président du Conseil Général du Doubs et la présidente du Conseil Régional de Franche-Comté. **De fortes inquiétudes résultent de la diminution des dessertes interrégionales des villes moyennes, notamment entre Strasbourg et Lyon et entre Bâle, Belfort et Paris.** Les problèmes de compétences des régions par rapport à l'Etat sont largement évoqués. La desserte du haut Jura et les relations ferroviaires avec la Suisse constituent des dossiers cruciaux pour la Franche-Comté. La longue et intéressante intervention d'Yves CROZET (*Laboratoire d'Economie des transports à Lyon*) a porté sur l'évolution future de la mobilité et de

sa répartition modale d'ici 2030 (transports routiers, ferroviaires, fluviaux) et les possibilités de financement des infrastructures de transport.

Le congrès a procédé à sa traditionnelle attribution des prix : **premier ticket vert au Syndicat Mixte des Transports Urbains de Pau « Porte des Pyrénées » ; premier ticket rouge à Thierry MARIANI**, ancien ministre des Transports pour l'autorisation générale des poids lourds de 44 tonnes de circuler en France...

Six ateliers ont travaillé le matin du second jour : réseau TER, réseau TET, réseau TGV, réseau fret et comment développer une association locale. Les débats ont été riches et animés. Ils seront décrits dans le volume des actes du congrès qui paraîtra prochainement (*pour l'obtenir, merci d'adresser un chèque de 6 €, port compris, à l'ordre de : FNAUT Alsace, 12 rue des Bouchers 67000 Strasbourg*).

Enfin, trois exposés passionnants, suivis de questions et de débats, ont porté sur les relations transfrontalières locales entre la France et le Jura (Patrick REAL), le « lobbying » de la FNAUT pour les intercités (Jean LENOIR) et l'ATE association suisse du transport public et de défense de l'environnement (Madeleine LECHMANN).

Patrice PAUL

Le numéro 210 de FNAUT-Infos de décembre 2012 (disponible au local d'ASTUS) est consacré presque exclusivement à ce congrès.

BRÈVES...

Vous avez dit « proximité » ?

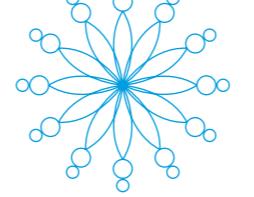
ASTUS a protesté par un communiqué paru dans la presse et a saisi les élus concernés contre la fermeture d'un des deux espaces de guichets SNCF de la gare centrale à Strasbourg et contre la disparition du distributeur au magasin Cora de Mundolsheim, ainsi que contre le projet de fermeture des guichets des magasins Auchan à Hautepierre et Leclerc à Schiltigheim : **vous avez dit « proximité » ?**

Petits-déjeuners TER

Le 13 septembre dernier en gare de Fegersheim-Lipsheim et les 18 et 19 septembre à Strasbourg, **ASTUS était présente au « moment d'échanges et de convivialité autour d'un café-croissant »** organisé par TER Alsace. Ce fut une occasion privilégiée pour porter les différentes demandes des usagers auprès de la Région Alsace et de la SNCF, toutes deux présentes à cette action. Ces rencontres ont aussi permis à des usagers de découvrir l'association.

Le saviez-vous ?

Les titulaires d'un abonnement **4-18 ans** pour le réseau urbain de la CTS peuvent **emprunter librement le train TER** dans la Communauté Urbaine de Strasbourg. Pour cela, il suffit de retirer la contre-marque nécessaire à l'agence commerciale de la CTS de l'Homme de Fer - **délivrée gratuitement**.



OBJECTIF CLIMAT ?

OBJECTIF CLIMAT est une association régionale, créée en 2007, dont le but est la sensibilisation des citoyens aux enjeux climatiques et énergétiques. L'Association propose des moyens concrets permettant à chacun d'entre nous d'optimiser ses consommations, de diminuer celles qui sont manifestement nocives ou inutiles et donc de réduire sa production de Gaz à effet de serre (G.E.S.) et d'être ainsi un acteur dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Membre du « Réseau Action Climat France » et de l'association « Alsace Nature », **OBJECTIF CLIMAT** (www.objectifclimat.org) se positionne en tant qu'acteur régional menant des actions concourant à la protection du climat, en coopération avec les structures administratives ou associatives concernées par les « *Plans Climats Energie Territoriale* » et impliquées dans les économies d'énergie, les consommations responsables, les « circulations douces »...

Vaste programme pour un nombre réduit de bénévoles et de salariés ! Pour le réaliser, **O.C.** se concentre actuellement sur trois ensembles d'opérations : une qui se limite aux mois de novembre et décembre, « *Les rendez-vous citoyens du climat* » et deux autres qui sont ou vont être menées tout au long de l'année, « *Les volontaires pour le climat* » et « *Manger c'est agir* ».

LES RENDEZ-VOUS CITOYENS DU CLIMAT (R.C.C.)

Il s'agit d'organiser chaque année, diverses manifestations sur des thèmes liés au climat, aux énergies et à la pollution atmosphérique. Celles-ci rassemblent des citoyens désireux d'échanger, de débattre, de s'amuser et même... de trouver des moyens d'actions et des solutions. C'est ainsi que, dans le cadre des R.C.C., un large public a eu l'occasion d'échanger avec des personnalités locales (Jacques BIGOT, Jean-Marie BROM, Philippe RICHERT...) ou nationales (Jean-Marc JANCOVICI, Pierre RABHI, Pierre RADANE, Dominique VOYNET...)

LES VOLONTAIRES POUR LE CLIMAT (V.P.C.)

Cette opération a été préfigurée dès 2004 par l'A.R.A.N. (Association des Résidents et Amis de Neudorf) dans le cadre d'une action intitulée « Neudorf, Zone Climatest ». L'ARAN nous a transmis le relais et nous avons élargi l'opération à l'ensemble de la région en suscitant la formation d'une douzaine de groupes d'une dizaine de familles. Nous les avons accompagnés et les accompagnons dans leur démarche de réduction de G.E.S. domestiques. Ces familles ont largement **réduit leur impact carbone et leurs dépenses énergétiques, tout en améliorant leur qualité de vie**.

MANGER, C'EST AGIR (M.C.A.)

C'est en étroit partenariat avec la *Fédération des Chefs de cuisine Restaurateurs d'Alsace* que nous avons initié cette opération qui se traduit par l'offre, au mois d'octobre, et dans près d'une centaine de restaurants, de « **menus sobres en carbone** ». Il ne s'agit ni de menus végétariens ni de menus composés exclusivement de produits bio, mais de repas élaborés à partir de produits locaux, de saison, d'excellente qualité, frais et peu emballés. La viande peu émettrice en G.E.S. (volaille, gibier, porc) est privilégiée par rapport aux autres. L'impact positif de ces repas sur la santé est notamment attesté par le parrainage du Professeur Michel PINGET, Directeur du Centre d'Etudes de Diabétologie de Strasbourg. Le succès de ces menus va grandissant (**7.000 menus servis en 2011, au moins 10.000 cette année**).

Par ailleurs, nous joignons l'utile à l'agréable en organisant des **Stammtisch** qui se tiennent dans le premier restaurant ayant proposé des « menus sobres en carbone », le SCALA, place du Marché à Neudorf et où sont abordées des thématiques variées liées de près ou de loin aux questions écologiques. Ainsi, en décembre 2011 le thème a été : « *Réduire à 30% la part modale de la voiture dans l'agglomération à l'horizon 2025 : utopiste ou réaliste ?* ». Plusieurs chefs de service de la C.U.S. ont précisé la politique de la Collectivité en matière de transports. Le directeur d'Auto'trement a présenté le système d'auto-partage.

PERSPECTIVES A COURT TERME

En ce qui concerne les R.C.C., nous allons faire tout notre possible pour impliquer davantage les scolaires de tous niveaux dans les débats faisant suite aux spectacles cinématographiques ou théâtraux. Les V.P.C., s'orienteront vers la constitution de groupes plus spécifiques (entreprises, familles défavorisées...). Quant à l'opération M.C.A., nous allons œuvrer pour étendre toute l'année l'offre de « menus sobres en carbone » dans un nombre accru de restaurants et de cantines.

Dans le domaine qui est la raison d'être d'**ASTUS**, nous lui proposons notre étroite collaboration en vue de la promotion des « circulations douces », dans le but général de **réduire les émissions de CO2**, et dans le but particulier d'enterrer, par exemple, le projet du G.C.O.

Jean-François WOLFF - Président d'Objectif Climat

ASTUS SE TRANSPORTE EN ALLEMAGNE

Ce samedi 6 octobre, des adhérents et amis d'ASTUS se retrouvent à la gare de Kehl. Avec des « *Baden-Württemberg-Ticket* » (BWT) pour la très **modique somme de 37 € pour 5 personnes**, nous allons voyager toute la journée. Le matin nous découvrons FREIBURG avec Patrice PAUL. La gare est un bel exemple d'intermodalité : station vélo (parking couvert, réparation et location), gare routière et lignes de tram directement accessibles. La ville est charmante : de petits rues (*Bächle*) courant dans les rues ornées de pavés du Rhin, le marché déborde de fleurs, la cathédrale possède des trésors et nous prenons le temps d'un déjeuner dans la ville ensolillée. L'après-midi nous empruntons les chemins de fer de la Forêt Noire : de la vallée de l'Enfer (*Höllenthal*) au Paradis (*Himmelreich*), en passant par le TITISEE et le SCHLUCHSEE, à flanc de montagne ; un véritable cheminement touristique. Arrivés à SEEBRUGG, nous marchons jusqu'au barrage au-dessus du SCHLUCHSEE et sur le chemin du retour nous prenons le temps d'une visite au TITISEE.

Une belle journée, agrémentée de belles visites et de belles rencontres entre les participants. L'occasion aussi de découvrir des transports collectifs au-delà du Rhin.

Chantal FABING



Nous étions une dizaine pour visiter le **SIRAC*** (Service de l'Information et de la Régulation Automatique de la Circulation) qui assure la régulation du trafic sur l'ensemble de l'agglomération strasbourgeoise. Il informe, par ailleurs, sur le taux d'occupation des parkings, assure la surveillance du tunnel de l'Etoile 24h/24h et dispense des **formations à la sécurité routière**, avec des cours théoriques et pratiques sur piste, à **20.000 enfants par an**.

En 1978, lors de la création du premier centre de régulation, il gérait 100 carrefours : aujourd'hui il en gère 530, ainsi que 2.500 feux « piétons » (dont 900 parlants avec télécommande) sur la CUS et compte 650 kms de réseau. En 2004 a été installé un centre de vidéo surveillance avec deux opérateurs et un bureau de la Police Municipale pour gérer les problèmes (accidents, etc...) sur Strasbourg, relié à la Police Municipale des agglomérations avoisinantes. Le SIRAC compte 350 points de comptage de véhicules sur l'ensemble de la CUS ; il y a 20 zones de régulation où les feux

de signalisation changent automatiquement selon quatre cycles : matin, soir, nuit et heures creuses. Un cycle de feu de signalisation doit permettre aux véhicules de passer au bout de 120 secondes. Toutes les armoires de commande de feux reliées au PC sont anti-vandalisme : si quelqu'un tentait de s'y connecter pour avoir de l'électricité, les feux tricolores se mettraient alors en clignotant orange. Le SIRAC, enfin, gère la priorité accordée, depuis leur mise en service, aux rames de tram, ainsi que les priorités des bus à l'approche de certains feux de signalisation.

Nous remercions M. Benoît WOLFF responsable du département de régulation du trafic, de nous avoir fait découvrir son service.

Pascale LAVOISIER

* Une plaquette de présentation plus détaillée est à votre disposition au local d'ASTUS. Voir aussi le site : http://www.dailymotion.com/video/xn3nex_presentation-du-s-i-r-a-c-de-strasbourg-2011_lifestyle

UN DÉPÔT DE TRAM ET BUS AUX JOURNÉES DU PATRIMOINE ?

C'était l'idée proposée par la CTS à l'occasion des journées du patrimoine, le 16 septembre dernier. Plusieurs dizaines de personnes ont pu visiter le dépôt de la Kibitzenau, **ouvert depuis janvier 2006**. Outre des bâtiments administratifs, le dépôt comporte une station de compression de gaz naturel pour produire du GNV (qui alimente aussi les véhicules de la CUS), des stations-service (nettoyage en particulier) tram et bus et des ateliers de réparation : on a pu y voir un bus désossé, un tram dont on meule les roues après un freinage brusque, c'est systématique dans ce cas pour limiter les bruits et l'usure irrégulière des roues. On est impressionné par la propreté des ateliers et la modernité des équipements techniques.

Patrimoine technique donc. Mais aussi patrimoine humain. Des personnels de la CTS ont profité de l'occasion pour montrer leur lieu de travail à leurs proches. Les agents manifestent une indéniable fierté pour leur activité et on a pu mesurer à ce moment-là l'importance de la dimension humaine dans le fonctionnement de la compagnie.

On ne peut que souhaiter le renouvellement de cette initiative qui rapproche l'utilisateur de la CTS et lui permet de mieux comprendre l'énorme travail indispensable pour faire fonctionner quotidiennement les **92 rames de tramway et les 252 bus.***

* Chiffres : site de la CTS
François GUYON

Pour la Nouvelle Année, **ASTUS organise un repas festif** en soirée, le 18 janvier 2013, au restaurant social et solidaire « **Les 7 Pains** » - 8, rue de l'Arc en Ciel à Strasbourg. Adhérents, amis et partenaires sont les bienvenus. Si vous voulez partager ce moment, merci de réserver par courriel à astus67000@free.fr ou par téléphone 03 88 95 79 63 (les après-midis).

HORAIRES D'ACCUEIL

L'accueil au local se fait de 16h30 à 18h30, du lundi au vendredi. Un rendez-vous peut être pris pour un autre horaire, en téléphonant au 03 88 95 79 63.

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

