



L'érito

Le numéro que vous avez entre vos mains est le 50^e **d'ASTUS Info** : enfin, pas tout à fait, puisqu'est paru un numéro 0 en décembre 1994 !

Merci à Bernard PARENT de nous rafraîchir la mémoire en nous rappelant quels étaient les objectifs initiaux d'ASTUS : nos prises de position récentes apparaissent dans une continuité remarquable.

Mettre notre action en perspective montre aussi que rien n'est gagné quand il s'agit de faire valoir le point de vue des usagers face à des intérêts autres. Ainsi la concertation sur le projet de tram H (Vendenheim-Wolfisheim) laisse dubitatif quant à la cohérence du réseau communautaire projeté. Nous avons rappelé, dans le document dont vous trouverez le contenu en page 8, notre souci de voir se poursuivre la construction d'un cadre de transport collectif qui permette à la fois des évolutions, un meilleur maillage, des avancées vers l'intermodalité et une substantielle amélioration du réseau de bus vers les communes et quartiers excentrés.

Nous constatons que beaucoup de lieux de travail restent encore hors du réseau maillé : **à l'heure où la question du pouvoir d'achat est une préoccupation prégnante, il est important que les salariés puissent aller à leur travail au moindre coût.** A quoi sert de bénéficier du droit de se faire rembourser 50 % de son abonnement de transport si on ne peut pas se déplacer facilement de son domicile à son travail ?

ASTUS a su s'ouvrir à d'autres associations, comme le rappelle l'article en page 7. Membre depuis de longues années de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) - qui fédère près de 160 associations du même type que la nôtre - elle participe depuis trois ans à la vie riche de la FNAUT Alsace qui regroupe à ce jour onze associations, dans le Bas-Rhin et le Haut-Rhin.

Que ce numéro 50 soit aussi l'occasion de remercier tous ceux qui ont contribué à faire vivre ASTUS, dont quelques-uns nous ont malheureusement quittés, ou qui ont rédigé des articles pour ASTUS Info. **Merci aussi à Isabelle, notre graphiste, ainsi qu'à notre imprimeur.**

Enfin, suite à notre dernière Assemblée générale, le Conseil d'administration a été renouvelé : nous remercions Susan VAILLANT et Damien SENGER - qui n'ont pas souhaité renouveler leur mandat - et nous accueillons Marie-Claude MAYER et Bruno CALVO-LOPEZ.

Notre association peut et doit encore grandir : aussi trouvez-vous dans ce numéro un bulletin d'adhésion que vous pouvez remettre à un(e) proche ou à un(e) ami(e).

*Le bureau : François GIORDANI - Patrice PAUL - Claude BOULEAUX
- André ROTH - Hervé DIEBOLD - Yves VITALE - Bruno CALVO-LOPEZ -
Michel BERNAUT - Michel DERCHE*

LA COMMISSION ANIMATION VOUS PROPOSE

le samedi 29 juin 2013

une sortie « **découverte TER et Réseau 67** » au nord de Strasbourg, avec le « Pass Alsa + groupe journée » au prix de 21 € pour 5 personnes (soit 4,20 € par personne).

Départ de la gare de STRASBOURG en TER, à 9h54 (rendez-vous à la gare dans le hall nord à 9h40) et **arrivée** (retour) en Gare de STRASBOURG à 18h40.

Trajet : via MARENTHAL (**Basilique**), HAGUENAU, BRUMATH, TRUCHTERSHEIM, STUTZHEIM (repas tiré du sac à la ferme) et SAVERNE.

Possibilité de rentrer directement de STUTZHEIM à STRASBOURG, en début d'après-midi.

Les personnes intéressées par cette sortie sont priées de le faire savoir à **Claude BOULEAUX** (tél. : 03 88 60 73 29) ou à **Chantal FABING** (tél. : 03 88 95 79 63).

DU « COLLECTIF TRANSPORT » À ASTUS



La mascotte d'ASTUS

Au début il y eu le projet VAL... C'était en 1988 et plus grand monde, 30 ans après le démantèlement du tramway strasbourgeois, ne s'intéressait aux questions de transport public et de déplacement. Et au conseil de communauté en juin 88, pas grand monde, y compris les quelques socialistes (dont Roland Ries) n'avait trouvé à redire à ce projet de transport «moderne» de métro automatique conçu par la société Matra. Pourtant le projet était d'importance : 12 km de ligne, une partie en aérien depuis la Meinau et surtout une traversée du centre ville en souterrain sur près de 2 km, pour un coût estimé à 5 milliards de francs.

Mais à l'automne 88, à l'approche des élections municipales de 1989, les oppositions allaient se faire jour. D'un côté les commerçants du centre ville inquiets de voir leurs clients «enterrés» et de l'autre un regroupement de personnes et d'associations autour du «collectif transport» animé par un petit groupe de réflexion sur la ville et les enjeux urbains (*le GRIM*).

Rapidement le débat se cristallisa autour de deux thèmes : un projet alternatif de tramway et l'exigence d'un référendum. Marcel Rudloff, maire de Strasbourg de l'époque, expliquait que le tramway était un outil du passé, peu adapté aux villes modernes. Et ce malgré les expériences réussies de Grenoble et de Nantes. Deuxième thème : l'exigence d'une consultation populaire : un référendum. Sous la pression, Marcel Rudloff accepta une réunion publique en novembre 88 où les opposants se firent entendre très nombreux et où sous la pression populaire M. Rudloff lâcha que les élections municipales de mars 89 constituaient un référendum «pour ou contre» le projet VAL.

On sait ce qu'il advint : victoire de l'équipe de Catherine Trautmann, abandon du projet VAL, mise en chantier rapide de la première ligne de tram et mise à l'ordre du jour d'une politique de déplacement et de restructuration de la ville. Le «collectif transport» se reconstitua en réseau de réflexion d'associations et de personnes et fut très actif dans la phase de concertation. Mais, malgré le «couac» de l'aménagement de la station Halles, avec l'affaire dite des marronniers en juillet 1991, il était très difficile d'intervenir sur les choix d'un projet pour lequel nous avions milité pendant quelques années et qui globalement donnait satisfaction.

Cependant, de nombreuses personnes et associations se sont investies dans la concertation et ont rapidement porté la parole des «usagers» des transports. Accessibilité, confort des rames, modernisation du réseau de bus, fréquence et horaires : pour porter plus concrètement ces préoccupations, rapidement se fit sentir la nécessité de la création d'une association d'usagers. La CUS et la CTS étaient favorables à la création d'une telle structure de dialogue et de partenariat et au cours de l'année 1993 la création d'ASTUS se matérialisa. Il nous faut ici rendre hommage à deux personnes qui ont joué un rôle important dans la construction de l'association des usagers : *Dominique Leblanc* qui œuvra discrètement, et efficacement, pour qu'ASTUS ait les moyens matériels de fonctionner : subventions, local, permanences mais aussi représentation au conseil d'administration de la CTS et *Laurence Palmer*, chargée de mission pendant plusieurs années, qui contribua à la mise en place d'ASTUS : création d'un logo, lancement d'un journal régulier, campagne d'adhésion parmi les usagers, manifestations publiques pour faire connaître ASTUS (exposition place des Halles), interventions régulières auprès de la CTS pour faire valoir le point de vue des usagers.

ASTUS se faisait à la fois le relais de préoccupations d'associations (par exemple les associations de quartiers et associations de défense des handicapés) mais surtout ASTUS se voulait le porte-parole des milliers de personnes, utilisateurs quotidiens des transports publics. L'ouverture de la première ligne de tram se fit à la satisfaction générale et constitua une petite «révolution» en matière de déplacements. Selon un sondage de l'époque 90% des usagers se déclaraient satisfaits de la création de la première ligne de tram : quel changement en quelques années ! Pour les extensions de ligne envisagées à partir de 1995, les interventions d'ASTUS et du *Collectif Transport* furent plus critiques, en particulier autour de la question de la traversée du centre ville Schiltigheim, Bischheim, Hoenheim - finalement repoussée plus à l'est - , sur les extensions futures vers le Neuhof et sur les aménagements de stations dans le secteur de la porte de Schirmeck. ASTUS a continué de défendre l'intérêt des usagers, face à une réflexion plus «technicienne» de rentabilité apparente et de vitesse commerciale. Et ASTUS, ainsi que les associations qui s'étaient mobilisées, obtint une victoire «historique» au terme de l'enquête publique avec la création d'une station «Laiterie» que les promoteurs de la ligne vers l'Elsau refusaient d'envisager.

25 ans plus tard, ASTUS et celles et ceux qui l'ont animée et l'animent encore, sont plutôt fiers du travail accompli. La région strasbourgeoise n'a plus rien à voir en matière d'urbanisme et de transport avec la région des années 70/80 et les funestes projets du type place des Halles. Mais, même si la bataille idéologique semble gagnée, il reste nécessaire de maintenir la pression sur les pouvoirs publics et les décideurs et il est plus que jamais vital de faire entendre la voix des usagers.

Longue vie à ASTUS.
Bernard PARENT - ancien président d'ASTUS

ASTUS INFO MORCEAUX CHOISIS

A l'occasion de la parution de ce 50^e numéro, nous avons décidé de porter le regard vers le passé de notre association, vers ses origines et sa vie au fil du temps.

0  Décembre
1994

En un mois et demi d'existence, ASTUS aura vécu l'inauguration du tram, sa première mise en service et une grève des conducteurs de bus de la CTS. Une façon de nous rappeler qu'un service public de transport en commun, ce n'est pas que du matériel roulant, aussi beau et efficace soit-il, c'est aussi les hommes qui font fonctionner ce service ! (...)

Une soixantaine d'adhésions à ASTUS en un mois et demi, c'est bien mais si nous voulons être crédibles, nous devons d'une part être plus nombreux, d'autre part faire la preuve par la qualité de notre travail que nous sommes au plus près des besoins ex-

primés par les usagers des transports en commun.

Notre premier travail à ASTUS consiste en une analyse précise du réseau CTS. Pour ce faire, une grille d'analyse est à votre disposition. Nous vous proposons de la remplir ou de la faire remplir par vos amis, vos proches, usagers des transports en commun et de nous la renvoyer avant le 10 janvier 1995. L'analyse de ces grilles alimentera les 3 commissions de travail que nous avons mises en place avec la CTS.
(...)

Le président - Dominique LEBLANC



1  Mars
1995

- (...) ASTUS, à l'issue de sa première Assemblée Générale, a décidé de se mobiliser et de mobiliser les usagers autour des objectifs et revendications suivantes :
1. Un engagement de concertation de la part de la CTS pour que le tracé de certaines lignes puisse être revu à terme si les usagers y trouvent ainsi plus de facilités et que les suggestions concernant l'information et la qualité des services soient entendues et retenues.
 2. Qu'au moins une ligne de bus passe par l'ellipse insulaire, notamment pour desservir la gare de Strasbourg et de Kehl.
 3. L'accès direct à la gare SNCF par la Galerie à l'En verre et la station de TRAM.
 4. L'implantation à tous les arrêts d'abris bus/tram, sans oublier le 4^e abri tram manquant à la station Langstross/Grand-rue.
 5. Que soit revue et améliorée l'accessibilité au bus et au tram.
 6. Que soit complétée la politique tarifaire de la CTS en particulier pour les familles nombreuses et les jeunes (en particulier les groupes d'écoliers, les 12-16 ans)
- ...



FRISE HISTORIQUE



26 novembre
Mise en service
de la ligne A du nouveau
tramway de Strasbourg.

8 novembre

Assemblée constitutive
de l'association ASTUS.
Dominique LEBLANC
est élu président
de l'association.

Janvier

ASTUS élabore
un livre blanc visant
à améliorer le réseau
des transports urbains strasbourgeois

21 novembre

Réalisation
d'une « contre-
exposition »
sur le Tram
Nord.

20

ASTUS et le Collectif
Transport organisent
une semaine sur le thème
« Remuez vos transports »,
à destination des usagers.

12

décembre
La ville de Strasbourg reçoit,
à l'unanimité, le 1^{er} prix
européen du transport public

20 au 27 avril

Rétrospective 50 ans ASTUS info

2 Avril 1995

A propos du retour du tram

Le 25 novembre dernier aura été pour bon nombre de Strasbourgeois une date émouvante. Ce jour-là, la ville a renoué avec le tramway dont la disparition le 1er mai 1960, devant une foule de 100 000 personnes venues assister ou participer au dernier voyage, a tout de suite été interprétée comme une erreur. « Nous reviendrons de loin... »

En effet, l'ancien réseau, qui ne comptait pas moins de 450 km, établi de part et d'autre du Rhin, fut anéanti. On s'acharna même sur le matériel roulant qui fut brûlé immédiatement après la fermeture de la dernière ligne. Seuls 2 exemplaires purent être sauvés. Ils sont l'un à Pithiviers, l'autre au musée de Saint-Mandé. (...)

Tramway était tabou. (...) En 1985, les ateliers de Strasbourg avaient construit les nouvelles rames du tram de St-Etienne. Le constructeur, avant de les livrer, voulut faire les essais sur place à Strasbourg où à l'époque subsistait encore 2 lignes en service. Mais la municipalité s'y opposa (...)

En 1985 (...) la ville opta pour le VAL, après tergiversation et vases hésitations entre le tram en surface et les nombreuses variantes de solutions avec un tunnel de plus en plus long. (...)

L'inauguration correspond, au jour près, au 50ème anniversaire de la Libération par les troupes du Général Leclerc.

**Jean DREYER -
Représentant régional de la FNAUT**

6 Décembre 1995

Ce n'est qu'un début, continuons le débat...

(...) 35 km de tramway d'ici 2010: le rêve !

Pour les usagers et les associations qui militent depuis plus de 10 ans pour l'existence d'un véritable réseau de transport collectif et pour un rééquilibrage des modes de déplacement, ce deuxième

10 Décembre 1996

Transport et égalité urbaine (...)

Parmi les préoccupations prioritaires de l'association des usagers figure la question de l'utilité sociale du réseau de transport, un réseau que nous ne voulons pas réduire au rôle d'outil technique même performant. (...)

Ce réseau a-t-il favorisé le désenclavement des quartiers qu'il traverse (Haute-pierre, Meinau, Cronenbourg) ?

(...) une autre interrogation qui nous préoccupe : est-il tenu compte de ces critères

« d'utilité sociale » dans les futurs projets de réseau bus/tram à l'horizon 2010 ? (...)

Pourtant, quand il s'agit d'égalité urbaine le rôle des transports publics est évident :

- favoriser la mobilité, les déplacements, l'accès aux zones d'emploi
- en donnant la possibilité à tous de sortir de leur quartier, d'accéder aux loisirs et à la culture
- en cassant « l'effet ghetto » qui guette nos quartiers dits « périphériques » (...)

Bernard PARENT

26 au 30 avril
FORUM DES USAGERS « La parole aux usagers » place de l'Homme de Fer, pour une rencontre/débat entre les usagers et les agents de la CTS.
ASTUS organise une enquête (Le baromètre ASTUS) : « Notez vos transports ».

1997

12 au 16 mai

ASTUS organise « une semaine pour remettre vos transports » au centre commercial de la Place des Halles.

4 juillet
mise en service de l'extension de la ligne A vers Illkirch-Graffenstaden

31 août
mise en service de la ligne D

Rétrospective 50 ans ASTUS info

16 Avril 2000

LE TRAM TRAIN

Début 2000, la SNCF, la CTS et TRANSDEV ont fondé la Société d'Intermodalité du Bassin Strasbourgeois (SIBS) au capital de 200.000 euros, chargée de préparer l'arrivée du Tram Train à Strasbourg. Partant de l'Esplanade, il empruntera la ligne C du Tramway jusqu'au Vieux Marché aux Vins. De là, par des voies à construire, il rejoindra la gare pour emprunter ensuite les voies SNCF/RFF qu'il suivra jusqu'à Molsheim, Obernai, Barr et Gresswiller en desservant au passage l'aéroport d'Entzheim. Selon les prévisions actuelles, les premiers Trams circuleraient en 2006. (...)

Raoul ESQUESNE

21 Mai 2002

(...) P.S. : Au secours !

L'ASTUS est en danger ! Connaissant les vicissitudes de l'administration et des politiques chères à notre pays, la nouvelle équipe avait opté pour une gestion prudente avec la constitution d'une réserve de trésorerie... Bien nous en a pris. Nous attendons encore la subvention de la CUS pour l'année 2000 ! Si la situation perdure, nous allons devoir cesser un certain nombre de nos activités, voire la totalité. (...) Nous espérons être compris par les responsables politiques. L'avenir de notre association est entre leurs mains...

Max MONDON

24 Décembre 2003

En juin/juillet 2003 s'est déroulée à Strasbourg l'enquête en vue de la déclaration d'utilité publique des nouvelles extensions du tramway. Rappelons qu'il s'agit de :

- la prolongation de la ligne B (Elsau-Hoenheim gare) à Ostwald puis à Lingolsheim Hirondelles
- la prolongation de la ligne D (Rotonde-Etoile Polygone) depuis l'Etoile jusqu'à l'avenue Aristide Briand à Neudorf
- la création d'une nouvelle ligne E du Baggersee à la rue Boecklin (Robertsau)

impliquant la construction de nouvelles voies entre le Wacken et la Robertsau.

Les critiques des opposants au projet portaient principalement sur les tracés des nouvelles voies à Neudorf et à la Robertsau et sur les travaux routiers d'accompagnement. Les opposants souhaitent, en effet, que le tramway passe par la place du Marché à Neudorf et pas par la rue de Ribeaupré et que la desserte de la Robertsau se fasse par l'allée de la Robertsau au lieu du Wacken. (...)

Raoul ESQUESNE

25 Juillet 2004

La gare dans un écrin

Voici un projet qui intéresse les usagers des transports en commun de Strasbourg. La froide et minérale place de la gare va changer de look et surtout d'ambiance. Arrivée du TGV oblige ! (...)

Et enfin le principal : pour ne pas défigurer ce monument qu'est notre gare, une immense verrière abritera un parvis d'échange entre tous les modes de transports. (...)

Max MONDON

34 Novembre 2007

Tant attendu à Strasbourg, le TGV a fait son entrée (spectaculaire) en gare de Strasbourg. L'événement fut de taille, plus de 5000 invités, journalistes, partenaires, etc... invités dans un cadre magnifique et reprenant le thème de l'Europe : « Le jardin des Deux Rives » à Strasbourg, le symbole de l'union entre la France et l'Allemagne. C'est dans ce jardin où plus de 70 stands présentaient les différentes régions traversées par le TGV Est Européen, les sociétés de chemin de fer des pays partenaires de l'opération (Allemagne, Suisse, etc.) ainsi que d'autres sociétés membres du projet Est Européen. (...)

Antoine Breidenstein

1er septembre
mises en service des lignes B et C du tramway.

16 septembre
Les lignes B et C du tram transportent chaque jour 80.000 personnes. (DNA)

2001

5 mai

ASTUS organise une journée d'études à la Maison des Associations à Strasbourg sur le thème « Tram-train, mais encore ? ».

1er septembre
lancement de la carte électronique d'abonnement « Badéo » sur le réseau CTS.

2004

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 souffre :

- d'un manque de transports efficaces vers Strasbourg,
- d'un manque de liaison 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.

39 Avril 2010

ASTUS... La renaissance

ASTUS est redevenue une « association », c'est-à-dire un ensemble de femmes et d'hommes agissant dans un but commun et dans l'intérêt collectif. L'objectif est de militer pour le développement des moyens de transport collectif à Strasbourg et dans son agglomération. Cette lutte (...) contre la congestion quotidienne des grands axes de la ville et de sa périphérie ainsi que de ses accès par le trafic pendulaire et de transit passe par la reconquête de l'espace public par des transports en commun attrayants, confortables, bien cadencés, accessibles à tous.

Il s'agit, pour la collectivité publique, de



mettre la technique au service de l'humain, depuis les tout jeunes jusqu'aux personnes âgées, des bien portants aux handicapés. Etre au service de l'humain, c'est aussi privilégier le respect des milieux naturels et du patrimoine, et viser à une bonne insertion des transports publics dans le tissu urbain et suburbain. (...)

ASTUS renaît à un moment crucial de l'avenir de l'agglomération. Nous avons participé aux concertations mises en place à cet effet par la CUS et aux Comités de ligne de la Région Alsace. Cette participation impose à ASTUS un travail de réflexion sur l'avenir pour pouvoir peser sur les choix politiques.



40 Juin 2012

Faisant suite à l'action du 22 novembre 2011, c'est par une course entre différents modes de transports collectifs que l'association ASTUS s'est à nouveau mobilisée, le 10 mai 2012, pour porter la demande d'une mise en œuvre rapide du ticket unique. Deux groupes sont partis de la gare de Fegersheim-Lipsheim à destination de la place de l'Homme de Fer. L'un en TER jusqu'à la gare centrale puis en tram, l'autre en bus puis en tram. 24 minutes contre 58 ! (...) 4,50€ contre 1,60€ ! (...)

Les résultats de cette course mettent clairement en avant l'avantage d'utiliser le TER sur cette relation (C'est également le cas pour de nombreuses relations dans la CUS et à KEHL). Un travail en partenariat entre les autorités organisatrices de transports pour mettre en place le ticket unique est donc nécessaire. (...)

Nous demandons qu'il soit possible d'utiliser le TER avec les titres (tickets et abonnements) du réseau urbain de la CTS. (...)



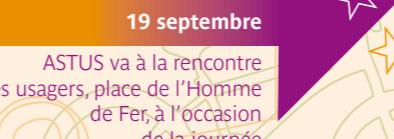
5 juin

ASTUS organise un colloque sur le thème « L'intermodalité dans la mobilité urbaine et périurbaine ».



Avril

ASTUS lance son action en faveur d'un Ticket Unique (CTS, TER, réseau 67) sur le territoire de la CUS.



ASTUS va à la rencontre des usagers, place de l'Homme de Fer, à l'occasion de la journée des transports publics.

LES ASSOCIATIONS « AMIES »

Notre association compte des adhérents individuels mais également des associations membres.
Ce numéro 50 est l'occasion de les remercier de leur confiance.

Certaines prônent des modes de déplacement alternatifs à la voiture, comme ASTUS : c'est le cas du **CADR 67** (Comité d'Action Deux-Roues) - pour les cyclistes - et de **Piétons 67** ou de l'**APPA** (Association pour la Prévention de la Pollution Atmosphérique).

Certaines représentent les usagers handicapés : c'est le **GIHP** (Groupe pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques), ou les familles : c'est la **CSF** (Confédération Syndicale des Familles).

D'autres sont implantées dans des quartiers : c'est l'**ADIR** (Association pour la Défense des Intérêts de la Robertsau), l'**AHQG** (Association des Habitants du Quartier Gare), **AGATE** Neuhof, l'**APEK**, **ARBRES** (Association Ried Bruche pour le Respect de l'Environnement près de Strasbourg) et **SCILT** (Schiltigheim Centre Innovation Loisirs Tradition).

D'autres encore sont nos pendantes autour de Strasbourg : c'est **Bruche Piémont Rail** dans la vallée de la Bruche et **Trajets** à Sélestat.

Enfin l'une d'entre elles regroupe des anciens élèves d'un lycée strasbourgeois.

ASTUS est membre de nombre de ces associations. Elle est également membre de la **FNAUT** (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) et de la **FNAUT Alsace**, ainsi que d'**Alsace Nature**. Elle est, par ailleurs, membre des collectifs **anti-GCO** et **Ras le Rallye** et a entrepris des démarches de travail en commun avec l'**UDAF** (Union Départementale des Associations Familiales). Et, par le biais de la FNAUT Alsace, elle va prochainement rejoindre la **Chambre de Consommation d'Alsace**.

ASTUS espère que cette ouverture se poursuivra afin qu'ensemble nous puissions faire avancer des projets d'amélioration des déplacements alternatifs à l'automobile.

BRÈVES

Dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus associée à la mise en service du BHNS à Cronenbourg et des extensions des lignes de tram A et D à Hautepierre en novembre prochain, **ASTUS se félicite de la création d'une ligne de bus 29** reliant l'Espace européen de l'entreprise, à Schiltigheim, à Koenigshoffen.

ASTUS a cependant demandé que cette ligne soit prolongée :

- **au nord** : vers la rue de la Haye, voire jusqu'au carrefour Chambre des Métiers, pour répondre aux besoins des usagers des entreprises situées à l'ouest du quartier et distantes de plus de 400 mètres d'une station du BHNS ;
- **au sud** : jusqu'au CREPS pour répondre, notamment, aux besoins des étudiants usagers de ce site.

... que l'amplitude de desserte, limitée à 7h-20h, soit élargie et que cette ligne soit assurée le dimanche selon des fréquences du type de celles de la ligne 50, en ajoutant que cette demande concerne également la ligne 70.

ASTUS a regretté les taux d'augmentation excessifs, au 1^{er} juillet 2013, des titres **Europass** (+ 6 % en moyenne) et **P+R** (entre 8 et 9%), ainsi que du **titre Trio** (+ 5,3 %).

Elle a rappelé que depuis des années elle demande que les usagers puissent effectuer, avec le ticket « aller simple », un aller-retour dans l'heure. ASTUS a noté que le carnet de 10 tickets « aller simple » à tarif réduit, subit une augmentation supérieure à celle du carnet de 10 tickets simples, alors qu'elle souhaite aller, à moyen terme, vers le demi-tarif.

COMPOSITION DU NOUVEAU BUREAU

Le Conseil d'administration ayant été renouvelé lors de la dernière Assemblée générale d'ASTUS du 5 avril dernier, la composition du nouveau Bureau est la suivante :

François **GIORDANI** - président - Patrice **PAUL** - vice-président - Claude **BOULEAUX** - trésorier - André **ROTH** - secrétaire - Hervé **DIEBOLD** - chargé du réseau TER - Yves **VITALE** - chargé du réseau CTS - Bruno **CALVO-LOPEZ** - chargé du Réseau 67 - Michel **BERNAULT** - assesseur - Michel **DERCHE** - assesseur.

ASTUS FERMETURE D'ÉTÉ

Le local d'ASTUS sera fermé pour les congés d'été : du lundi 22 juillet au vendredi 16 août inclus
 (Reprise des permanences le lundi 19 août 2013 à 16h30)

Durant cette période, et uniquement pour un cas d'urgence, vous pouvez téléphoner au : 03 88 95 79 63 (où un numéro à joindre vous sera communiqué).

Toute l'équipe d'ASTUS vous souhaite de belles vacances !

PROJET DE CRÉATION D'UNE LIGNE DE TRAM

VENDENHEIM – WOLFISHEIM

Extrait de l'avis d'ASTUS : le texte complet est consultable sur le site : www.astus67.fr

Une ligne qui correspond à des besoins des usagers...

Cette ligne va certes vers Strasbourg, mais aussi de Strasbourg vers la première et la seconde couronne, voire plus loin, et vice versa. Elle se situe dans un contexte plus large que le schéma directeur des transports collectifs de la CUS, à savoir celui d'un schéma régional des mobilités.

ASTUS se félicite que sa proposition de prolongation jusqu'à la gare de Vendenheim ait été retenue, pour permettre une intermodalité évitant à des usagers venant du nord de se rendre à la gare de Strasbourg, puis de remonter la route de Brumath.

ASTUS demande l'approfondissement des études à l'ouest pour permettre la même offre en connexion avec le futur TSPO venant de Wasselonne. Il est en effet important d'attirer de nouveaux usagers qui utilisent actuellement la voiture à cause de cette absence de connexion TER - tram et saturent les autoroutes : c'est là un des éléments de nature à éclairer le débat concernant l'opportunité du GCO.

...dans un réseau cohérent construit avec le temps...

ASTUS rappelle que les choix à faire concernant cette ligne sont à mettre en perspective avec l'histoire du tram depuis 1994 qui a conduit à la mise en œuvre **d'un réseau de 55 kilomètres et de 6 lignes qui fonctionnent globalement bien**.

Il convient de pointer deux éléments très positifs de ce réseau tel qu'il s'est construit :

- une ligne E a pu être créée par utilisation de 4 morceaux de lignes (A D C B)
- une modification de la destination de la ligne C vers la gare a pu être instaurée depuis le 30 novembre 2010 pour mieux emboîter les flux de clientèle.

... mais dont le tracé doit pouvoir évoluer en fonction des besoins futurs des usagers

ASTUS estime qu'il faut tirer profit de cette expérience et qu'il est nécessaire d'intégrer cette nouvelle ligne dans un réseau : **à preuve, l'augmentation de la fréquentation de 5,1% en 2012.**

Cette intégration permettrait de prendre en compte l'évolution des besoins des usagers : si les potentialités de développement urbanistique vers le nord devaient ne pas se réaliser, il faut pouvoir revoir facilement les emboîtements de branches et, par exemple, rattacher la branche nord à la branche vers la place d'Islande et la branche ouest à celle vers Neuhof. (...)

Ces évolutions ne seraient pas possibles hors du tram sur fer.

Des informations insuffisantes pour réellement pouvoir comparer tram sur fer et tram sur pneu

S'agissant du mode d'exploitation de la ligne proposée, ASTUS relève que (...) **aujourd'hui il est admis que les rames des deux types ont un coût au moins égal.**

Les éléments fournis sur l'investissement, et notamment concernant les plateformes de circulation, nous paraissent peu détaillés et donc peu fiables.

ASTUS a demandé le 18 avril des éléments écrits d'informations supplémentaires, notamment sur le coût comparatif sur 20 ans (investissement + maintenance) **mais à ce jour, et en dépit de deux promesses faites en réunions publiques, aucune réponse ne nous a été apportée. Comment, dès lors, pouvoir comparer sérieusement les deux modes ?**

Un phasage à préciser

L'opportunité d'un phasage ne nous paraît pas devoir être contestée, sous réserve :

- de dater la mise en œuvre de la seconde phase,
- de mettre en place, dès la première phase, sous forme de lignes de bus, la desserte des extrémités prévues,
- d'installer, dès la 1^{ère} phase, des rocades complémentaires notamment au nord (...)

Par ailleurs, au vu des estimations de temps de trajet vers le centre-ville (**TCSP : 32 mn ; TER : 9-10 mn**), il y a lieu de concevoir le projet en multimodalité avec le TER et de permettre son usage, dans la CUS, avec les tickets et abonnements du réseau urbain. (...)

Une ligne au service d'un nouveau centre-ville

En cohérence avec ce qui a été retenu pour la ligne de BHNS qui dessert le centre par sa station Wodli et l'implantation de la gare routière, la boucle devant les Halles ne nous paraît pas opportune, sous réserve de la mise en place de cheminement piétons confortables et pratiques et de la création d'une station « boulevard Wilson » au niveau du faubourg de Saverne sur les lignes C et H pour permettre des correspondances autres que celle de la seule gare centrale. (...)

ASTUS est favorable à la mise en œuvre de la ligne H de tram selon le mode du tram sur fer par souci de cohérence avec le réseau existant et de préservation des possibilités d'évolutions futures.

