

L'érito**Les usagers ont fait un rêve...**

Au moment où a eu lieu la **Journée nationale du transport public**, le 18 septembre dernier, les usagers ont fait un rêve :

Ils se voient prenant leur bus qui arrive à heure fixe, à un horaire facilement mémorisable, selon la ligne, toutes les 5, 10 ou 15 minutes aux heures de pointe, 10, 20 ou 30 minutes aux heures creuses. Les voyageurs, comme le conducteur, ont le sourire, le bus étant, comme d'habitude, à l'heure.

Ils découvrent des lignes de bus de rocade aux horaires cadencés qui leur évitent de passer par le centre-ville saturé, tous les jours de la semaine, y compris le dimanche.

Ils voient des voyageurs habitant Blaesheim ou Reichstett acheter leurs tickets de bus à un distributeur, implanté près de leur mairie ou chez leur buraliste habituel, comme leurs concitoyens vivant le long d'une ligne de tram peuvent le faire depuis longtemps. Voulant se rendre à la Foire européenne, ils y ont même acheté un ticket combiné foire - bus/tram.

Ils croisent des voyageurs rejoignant l'autre bout de l'agglomération pour une démarche administrative, une course ou un loisir, utiliser le bus, puis le tram, le train ou le car interurbain avec un ticket unique qu'ils ont acheté près de chez eux. Ils observent des voyageurs en tram et en bus aller et revenir dans l'heure avec le même ticket.

Ils se mêlent à des voyageurs travaillant la nuit ou tôt le matin ou tard le soir. Ils apprécient que leurs déplacements en bus soient possibles, le matin avant 6 heures, le soir après 20 heures ainsi que les dimanches et jours fériés. Ils utilisent les bus de nuit pas seulement du jeudi au samedi, mais tous les jours de la semaine. Ils croisent des collègues venus de plus loin avec un train circulant à des horaires répondant à leurs besoins.

Ils entendent des voyageurs se plaisant à raconter pourquoi ils ont abandonné leur voiture pour prendre les transports en commun et comment l'accès routier autour de Strasbourg s'en trouve libéré pour ceux qui en ont vraiment besoin.

Ils voient des voyageurs à l'aise, ne suffoquant pas l'été dans les bus, les trams, les cars ou les trains, la climatisation fonctionnant parfaitement.

Ils constatent que les voyageurs sont informés de la prochaine station et des correspondances qu'ils y trouveront par des écrans qui fonctionnent.

Ils apprécient les explications précises et aimables d'un conducteur de bus expliquant aux passagers que des travaux vont l'obliger à faire un détour ou que le terminus est exceptionnellement déplacé. Ils rencontrent des voyageurs, qui comprennent que des travaux de voirie sont utiles et nécessaires et apprécient que toutes les informations sur les itinéraires et horaires provisoires, judicieusement étudiés, leur soient connues.

Ils sont satisfaits d'apprendre que les différentes compagnies de transport se rencontrent régulièrement pour coordonner leurs horaires...

... et soudain, c'est le réveil, le dur retour à la réalité. Se frottant les yeux, ils prennent soudain conscience que ce qu'ils viennent de rêver, une association, ASTUS, le demande sans relâche, et en leur nom, afin qu'un jour prochain ils vivent vraiment leur rêve.

Et quand cela se produira, quand le transport en commun permettra à chacun de circuler librement vers chaque quartier, chaque village, chaque zone de travail, la vie de tous en sera grandement facilitée.

Alors, oui, c'est décidé, ça vaut la peine de rencontrer les gens d'**ASTUS**. Venez, par exemple, à la permanence (*voir page 8*) ou contactez-nous par le site - astus67.free.fr - ou par la nouvelle page facebook facebook.com/astus67 - pour nous faire part de vos difficultés et de vos propositions d'améliorations de vos transports publics.

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



EXTENSION DE LA LIGNE DE TRAM D VERS LE PORT DU RHIN ET KEHL

L'extension de la ligne D vers Kehl est un projet structurant qui s'inscrit dans une perspective d'aménagement et d'urbanisation du quartier du Port du Rhin.

L'Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise (ASTUS) s'est félicitée, à l'occasion de l'enquête publique, que ses remarques aient été prises en compte :

- des pistes cyclables et des trottoirs aménagés le long du tram, dimensionnés de façon à éviter tout risque de conflit entre les piétons et les cyclistes
- la création d'une seule station « centrale » au Port du Rhin

Elle adhère au tracé qui a été repensé en 2010, en cohérence avec le projet urbain des Deux Rives.

CRÉATION DE LIAISONS VERS LE NORD (VENDENHEIM) ET VERS L'OUEST (WOLFISHEIM)... SUITE

Ce printemps a eu lieu une concertation publique complémentaire sur ce projet.

ASTUS a souhaité, dans son avis remis dans le registre d'enquête, que cette ligne corresponde aux besoins des usagers. Elle a indiqué que le tracé proposé lui convenait et s'est félicitée que sa proposition de prolongation au nord jusqu'à la gare de Vendenheim ait été retenue pour permettre une intermodalité évitant à des usagers venant de Haguenau ou de Saverne de devoir se rendre à la gare de Strasbourg, puis de remonter la route de Brumath.

ASTUS a rappelé 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, à preuve **l'augmentation de la fréquentation de 5,1 % en 2012**.

Dès lors ASTUS a estimé qu'il fallait tirer profit de cette expérience de près de 20 ans et qu'il était absolument nécessaire d'intégrer cette nouvelle ligne dans un réseau pour pouvoir prendre en compte l'évolution future des besoins des usagers.

ASTUS a conclu que ces évolutions ne seraient pas possibles hors du tram sur fer.

ASTUS a ensuite noté que l'opportunité d'un phasage ne lui semblait pas contestable 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 et d'installer, dès la 1^{ère} phase, des rocades complémentaires est-ouest, notamment au nord entre Hoenheim et Niederhausbergen puis l'Espace européen de l'entreprise et entre Hoenheim et Mundolsheim via Reichstett.

Pour ce qui est de la desserte du centre-ville, la boucle devant les Halles n'a pas paru opportune à ASTUS.

ASTUS s'interroge cependant sur les deux fréquences prévues, à savoir :

- 8 minutes jusqu'à la station « Port du Rhin »
- 12 minutes jusqu'au terminus provisoire « Kehl Bahnhof »

et souhaite un complément d'information à ce sujet.

Elle propose également un prolongement de la ligne de bus 2 jusqu'à l'Auberge de jeunesse du Jardin des Deux Rives.

ASTUS demande que soit mise en place une tarification unique, quel que soit le mode de transport (tram, bus, TER) utilisé entre la Communauté urbaine de Strasbourg et la ville de Kehl.

Elle adhère au tracé qui a été repensé en 2010, en cohérence avec le projet urbain des Deux Rives.

LA GALÈRE DES USAGERS DE LA LIGNE 70

Le mécontentement des usagers du 70 ne semble pas émouvoir la CTS outre mesure. Et c'est bien dommage, car les voyageurs en ont plus qu'assez de subir quotidiennement les désagréments de cette ligne qui ne répond pas à leurs besoins de déplacements.

- des dessertes non adaptées aux déplacements des usagers le soir après 20h et les dimanches et jours fériés

Les usagers trouveraient pratique d'avoir un 70 plus tard en soirée ainsi qu'un bus toutes les heures (à heure fixe, plus simple à mémoriser) les dimanches et les jours fériés.

- des appels payants pour les usagers demandant un renseignement au sujet d'un bus qui n'arrive pas

Ces appels doivent être gratuits - et fiables, ce qu'ils ne sont pas toujours - puisqu'il s'agit d'un suivi normal de service à la clientèle. Par ailleurs, une information en temps réel doit être fournie aux voyageurs en cas de retard, de panne ou de suppression de bus, afin qu'ils sachent pourquoi ils attendent...

La CTS prétend que la ligne 70 n'est pas suffisamment utilisée, d'où son refus de rajouter plus de dessertes. Mais les usagers, comme ASTUS, pensent que le problème est inverse : si nos concitoyens ne prennent pas plus le 70 c'est parce que cette ligne n'a pas d'horaires répondant à leurs besoins de déplacements. Et ils continuent à utiliser leur voiture, participant ainsi à la pollution.

Autre difficulté : la ligne 70 relie Oberschaeffolsheim à Robert-sau Renaissance en passant par Eckbolsheim, Hautepierre, la cité nucléaire à Cronenbourg, l'EEE, Bischheim, et la Cité de l'Ill. Un long parcours qui rallonge d'autant les attentes des usagers aux arrêts. La question de son découpage en deux tronçons peut légitimement se poser : à Bischheim, où l'avenue de Périgueux a une densité d'habitants forte, les usagers sont contraints d'attendre un bus jusqu'à 22' (dans le cas d'un horaire respecté !) Tronçonner cette ligne permettrait d'étoffer ses fréquences.

Mais en attendant que le rêve des usagers devienne réalité, je leur propose à tous de faire comme moi : quand vous prenez le 70, ou tout autre bus ou tram, assurez-vous d'avoir sur vous un carnet dans lequel vous noterez tous les dysfonctionnements pour en faire régulièrement part à ASTUS.

Devenez « témoins de ligne », pour qu'un jour prochain les usagers puissent enfin dire : « Mon bus ? Pas de problème... je peux compter sur lui » !

Marie-Claude Mayer

ASTUS EN A RAS-LE-RALLYE

12 millions d'euros pris sur nos impôts ont été consacrés par nos collectivités au financement du rallye d'Alsace ces quatre dernières années.

Alors que les priorités devraient être données aux transports collectifs et aux modes de déplacement actifs, ce rallye est révélateur de l'impasse politique que constitue la promotion de la voiture individuelle. Aujourd'hui, y compris dans le domaine sportif, tous les investissements en matière de recherche, d'expérimentation, d'innovation et de sobriété énergétique doivent être mobilisés en faveur de déplacements « durables ». Ce rallye ne sera qu'une éphémère et

bien discutable source d'attractivité pour l'Alsace.

Par conséquent ASTUS s'est associée au collectif Ras-le-rallye pour organiser des actions à l'hôtel des impôts le 24 juin, à la Maison de la Région le 12 septembre, et la vélorution du 21 septembre 2013.

Dans le combat pour la transition énergétique, cette compétition, et les subventions publiques qui y sont consacrées, constituent des signaux aberrants pour nos concitoyens, pour notre région, et pour les générations futures.

André ROTH

LE POINT SUR LES 5 CHANTIERS VISIBLES DU TGV STRASBOURG - PARIS

Où en sont les 5 chantiers ferroviaires visibles du TGV Strasbourg - Paris ? Les 4 premiers concernent la 2ème phase de la LGV Est :

1) **Au nord de Vendenheim**, le noeud ferroviaire ligne de Saverne - ligne de Haguenau et nouvelle LGV est en plein chantier : les nombreux ouvrages d'art sont terminés, mais pas les remblais les reliant : c'est impressionnant. (A noter que le 11 juillet j'y ai vu la ligne de Haguenau... sans aucun rail sur plusieurs centaines de mètres... mais ceux-ci sont réapparus depuis.)

Ce chantier a fait l'objet de plusieurs grands articles dans les DNA.

2) **Entre Wilwisheim et Dettwiller** (à l'est de Saverne) les deux viaducs successifs de la LGV franchissant la vallée de la Zorn (au-dessus de la voie ferrée classique, de la route, de la Zorn et du canal de la Marne au Rhin) sont terminés

et ont fait l'objet d'une **journée portes-ouvertes** de RFF, le 20 juillet dernier (également évoquée dans les DNA).

3) **Au nord de Sarrebourg**, le viaduc franchissant la vallée de la Sarre, au-dessus de la voie ferrée classique - ligne de Metz - la route et la Sarre, est totalement construit.

4) **Près de Baudrecourt**, où se font suite actuellement la ligne classique et la LGV 1ère phase, le raccordement de la 1ère phase à la 2ème phase est en construction : terrassements terminés, pose prochaine des rails.

5) **A l'entrée de Paris** (porte de la Villette) le chantier de la ligne de **tramway T3b** est terminé et les trams y circulent depuis décembre 2012 : le tram sur les boulevards des Maréchaux parcourt à présent environ les deux tiers du tour de la capitale, par le sud et l'est, du pont du Garigliano à la porte de la Chapelle.

Gilles Huguet

LE SALON « SIFER 2013 » DE LILLE



Du 26 au 28 mars 2013 s'est tenu à Lille le **Salon international de l'Industrie FERroviaire**, où toute l'Europe ferroviaire tient salon. Les exposants sont nombreux et présentent les nouveautés techniques dans le domaine du fer. Quatre sections de voies sont installées pour permettre aux fournisseurs d'exposer leurs produits dans un contexte

authentique. Le **SIFER** propose également des séminaires et, surtout, attribue les Grands Prix **Ville Rail et Transports des régions**. C'est la région Alsace qui décroche le pompon avec 3 distinctions : le **Grand Prix Or**, pour le développement de la mobilité, le **prix Service Voyageurs**, pour la réouverture de la ligne Mulhouse-Mülleim et le **prix Gare Intermodale** pour la gare de Bantzenheim.

Le 27 mars, avec un groupe de personnes intéressées, j'ai pu participer à la visite de l'usine Alstom de Petite-Forêt près de Valenciennes. Nous avons découvert le nouveau métro de Lille, le métro sur fer (ligne 1) et sur pneu (ligne 14) de la R.A.T.P., ainsi que le **DUALIS**, tram-train nouvelle génération pour Nantes et Lyon, et les rames **CORRADIA**. Alstom était présent au SIFER avec quelques maquettes.

Rencontres, échanges, découvertes : un salon très intéressant.

Michel Derché

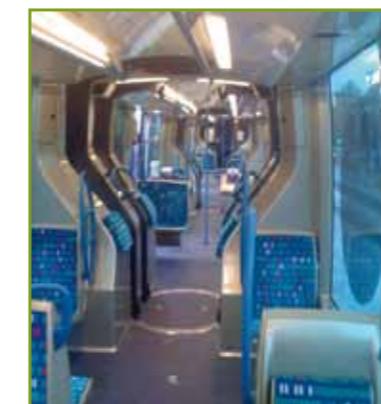
BRÈVES...

- Pendant l'été, les travaux du raccordement de la future ligne à grande vitesse à hauteur de Vendenheim ont entraîné la fermeture totale de la ligne Strasbourg-Haguenau/Niederbronn. Les dessertes ont été assurées par car. Effets collatéraux signalés à la Région et à la SNCF dès juillet : - les usagers de Vendenheim et de Mundolsheim étaient invités à prendre les bus CTS 71 jusqu'en ville, mais devaient payer pour rejoindre la gare centrale depuis les arrêts «Travail» ou «Halles Sébastopol», au risque d'être verbalisés ; - pour rejoindre Haguenau, il fallait prendre un TER jusqu'à Hoenheim tram puis un car : l'usager du nord de la CUS qui voulait éviter de rejoindre la gare centrale et qui se rendait directement à Hoenheim payait plus cher le billet AR (16,20 €) que celui qui partait de Strasbourg (14,40 €) : les programmes informatiques des

distributeurs de billets n'avaient pas été adaptés et aucun billet n'était vendu dans le car.

- ASTUS, en commun avec le CADR (association représentant les cyclistes), a saisi début juillet, le Président de la CUS au sujet du danger résultant du très mauvais état des passages routiers entre les rails du tram, les plus anciens comme des plus récents : joints bitumineux le long des rails, chaussées ébréchées, plaques d'asphalte arrachées, béton de plate-forme fissuré. Nous avons précisé que les premiers gênés étaient les cyclistes, les piétons, usagers ou non du tram, exposés au risque de chute, mais aussi les riverains par le bruit du martèlement des pneus des véhicules routiers dans les trous se formant entre les rails. ASTUS en a demandé la réfection. Pas de réponse à ce jour...

DÉCOUVERTE DE LA NOUVELLE LIGNE DE TRAM T5 AU NORD DE PARIS



Lors d'un déplacement en région parisienne, nous avons eu l'occasion, séparément, d'utiliser la nouvelle ligne de tram T5 qui relie, depuis juillet dernier, le marché de Saint Denis à Garges-Sarcelles en Seine-Saint-Denis, au nord de Paris. Il s'agit d'un tram sur pneu fabriqué par **Translohr**, le premier pour la RATP.

Nous sommes arrivés par le métro ligne 12 à Saint Denis Basilique et avons été surpris par l'absence de connexion entre le métro et le tram, puisqu'il faut faire un trajet à pied de 8 minutes environ à travers une galerie marchande. La signalétique est défaillante et il vaut mieux avoir un plan. A noter que le terminus de la T5 est perpendiculaire à la T1 sur fer : le constructeur ne sait pas, à ce jour, faire se croiser une ligne sur fer et une ligne sur pneu, ceci explique sans doute cela. Mais c'est pénalisant pour l'usage quotidien.

Déception en constatant que la plateforme de circulation est entièrement en béton sur toute la ligne, contrairement à la ligne T1 et aux lignes T2 et T3 sur fer, tantôt sur pavés, tantôt engazonnées, tantôt sur ballast. Elle est souvent utilisée par des voitures, notamment lorsque la voirie est à sens unique.

Plusieurs stations n'ont un accès à niveau que d'un côté, l'autre ayant une ou deux marches et étant souvent étroit.

Le tram n'a aucune priorité aux feux de signalisation, mais cela est malheureusement commun à toutes les lignes de tram parisiennes : **un acquis à préserver absolument à Strasbourg**.

Les pistes cyclables ne présentent pas de continuité le long de la ligne et servent très souvent de stationnement pour les voitures.



A l'intérieur, quand elle fonctionne, l'information phonique et visuelle est bonne. Il faut composter à l'intérieur du tram, ce qui pose des problèmes aux heures de pointe. Les rames ont une capacité nettement plus faible que celle du tram classique sur fer. L'accélération et le freinage sont vigoureux et efficaces.

Par rapport aux rames de Clermont-Ferrand, le bruit ambiant intérieur est atténué et le « roulis » aussi, quoique plus net que dans un tram sur fer.

Patrice PAUL et François GIORDANI

BRÈVES...

- Le 24 juillet dernier, un de nos adhérents a été témoin d'un incident assez surprenant dans un tram E. Il se trouvait dans une rame quittant la station Esplanade en direction de la Robertsau qui a soudain été déviée sur l'autre voie, à une vitesse estimée à 35 km/h. Les usagers du tram ont été bien secoués, sans conséquences sérieuses. Le conducteur, semblant étonné, a aussitôt rebroussé chemin à partir de l'autre cabine. La CTS a expliqué qu'une mauvaise commande d'aiguillage avait été faite, sans que le conducteur ne s'en rende compte, qu'il y avait eu défaut dans le respect des consignes d'exploitation. Elle a précisé que l'itinéraire était protégé par feux, que le mouvement n'avait pu avoir lieu que parce qu'aucun tram n'arrivait en sens inverse et qu'il n'y avait donc pas de risque de sur-accident, ni de problème de sécurité pour les usagers, en dehors du changement brutal de voie.
- Suite à la sortie d'ASTUS, fin juin, sur le Réseau 67, nous avons demandé au Conseil Général d'améliorer la signalétique en gare d'Haguenau, ce qui permettra de trouver le départ des lignes 304, 305 et 320 : la demande a été transmise par notre interlocuteur à la mairie d'Haguenau ainsi qu'à la SNCF. A suivre... A noter que, malheureusement, les lignes 304 et 305 ont été supprimées au 1^{er} septembre. Par ailleurs, ASTUS s'est réjouie de la mise en place de nouveaux afficheurs électroniques aux Halles, à la Rotonde,

à Baggersee et à Hoenheim gare. S'agissant de celui prévu à la gare centrale, le Conseil Général explique que la CTS, qui exploite la galerie « à l'En verre », est en contentieux avec l'architecte, la dalle présentant des fissures et des infiltrations localisées, et que dès lors, tout scellement d'équipement est suspendu.

Lors d'une réunion, en août dernier, les représentants de la Région et de la SNCF n'ont rien trouvé à y redire...

- ASTUS se félicite du rajout, depuis septembre, de dessertes supplémentaires, à 22h et 23h sur les lignes 2, 6 et 15 (fin novembre sur la 4), réduisant en soirée l'écart entre deux passages à la demi-heure. Encore un petit effort : **rajouter des dessertes à minuit et 0h30, pour se calquer sur le tram !** Le bus de nuit a également été réorganisé, avec trois lignes au lieu d'une : reste à élargir aux sept jours de la semaine et pas seulement aux jeudis, vendredis et samedis...
- ASTUS dispose désormais d'une page facebook - facebook.com/astus67 - qu'il est possible de rejoindre afin de suivre l'actualité, les actions à venir de l'association... et de la faire connaître autour de vous. Et pour les habitués de facebook : **n'oubliez pas de cliquer sur «j'aime»**. Merci !

LA GARE CENTRALE D'ANVERS

A la fin du 19^{ème} siècle, le Roi Léopold II décida qu'Anvers devait disposer d'une gare capable de hisser cette métropole au rang de ville mondiale. L'influence de Léopold II, au niveau du projet, est d'ailleurs manifeste : son monogramme apparaît à maintes reprises en tant qu'élément décoratif et les lions de pierre témoignent, quant à eux, de la fascination du souverain pour l'Afrique.

La gare se compose de 2 constructions :

- Un imposant hall de gare fait d'acier et de verre (1895-1898) : La marquise des quais est une structure de 66 mètres de large, de 186 mètres de long et de 43 mètres de haut. Elle a été conçue par l'ingénieur d'État Clément Van Bogaert et a été inaugurée en grande pompe le 15 juillet 1898.



- Un bâtiment d'accueil aux classiques façades de pierre (1899-1905) :

Ce bâtiment a été conçu par l'architecte brugeois Louis Delacenserie. A la demande de Léopold II, celui-ci s'inspira de la gare de Lucerne, en Suisse, ainsi que du Panthéon de Rome. Il en est résulté un bâtiment à la riche architecture rehaussée de diverses sortes de marbre, ainsi qu'une imposante coupole de 75 mètres de haut.

A partir des années 60, la gare perdit son rôle dominant du fait de l'essor de l'automobile. Elle fut laissée à l'abandon, à un point tel que quelques voix s'élevèrent pour réclamer sa fermeture. Heureusement, le bâtiment obtint, le 12 mars 1975, le statut de monument classé, éloignant ainsi la sombre perspective de sa démolition.

A la fin des années 80, la SNCB décide qu'[Anvers-Central](#) doit devenir un arrêt important sur la future ligne à grande vitesse. Au départ, la gare comportait 10 voies en cul de sac, imposant

notamment, le rebroussement des trains effectuant la liaison Bruxelles - Amsterdam. Avant la restructuration de la gare, les Thalys effectuant la liaison Paris - Amsterdam desservait donc la gare de Berchem située à la périphérie de la ville pour éviter ce rebroussement.

Pour qu'il puisse lui être conféré le statut de gare TGV, Anvers-Central devait être transformée en gare de passage. En d'autres termes, les trains devaient pouvoir circuler directement vers le nord. *Eurostation* reçoit la mission d'étudier ce projet, de le réaliser et de rendre son éclat initial à la beauté monumentale du bâtiment.

Pour permettre la liaison nord-sud, il a été aménagé un tunnel ferroviaire d'une longueur de 3,8 kilomètres, qui passe sous la ville, le métro et les fondations de la Gare Centrale. Grâce aux travaux, la gare se voit dotée de 14 voies à quai sur trois niveaux (un niveau à l'air libre, deux niveaux souterrains). Le niveau le plus bas se situe à 20 mètres sous terre. C'est là qu'arrêtent les trains circulant sous le bâtiment permettant des relations nord-sud sans rebroussement. Les quais des autres niveaux sont aménagés de part et d'autre d'un grand atrium, lequel a permis à ces niveaux d'être complètement ouverts, la lumière du jour parvenant de ce fait jusqu'au point le plus bas de la gare. Les nouveaux niveaux, situés plus bas, offrent une vue directe sur l'ancienne cathédrale des chemins de fer.



Le creusement du tunnel sous le bâtiment de la gare n'a pas été facile, malgré les techniques les plus modernes qui ont été utilisées à cet effet, car le bâtiment de gare historique ne pouvait encourir le moindre dégât. Les opérations ont pu se dérouler sans affaissements de terrain ni lésions dans le bâtiment de gare historique. En outre, la gare est restée opérationnelle tout le temps qu'ont duré les travaux.

Claude Bouleaux

LE MÉTRO DE MOSCOU



Les premières stations ont commencé à fonctionner en 1935, sur une longueur de 12 kilomètres. [Aujourd'hui il y en a 185](#) et on en construit encore de nouvelles, certaines étant considérées comme des cathédrales, vu leur architecture.

Le réseau, d'une longueur de 305,5 kilomètres, se compose d'une ligne circulaire et de 11 autres lignes. C'est, après le métro de Tokyo, celui transportant le plus de passagers au monde. [Il est emprunté chaque jour par 9 millions de personnes](#). La distance entre les stations varie de 600/700 mètres à 2 kilomètres. Le métro circule, grosso modo, de 5h30 à 1 heure.



Le plus impressionnant c'est la profondeur des stations qui descendent jusqu'à 80 mètres. [Le prix du ticket est de 0,50 cts](#) mais on peut aussi acheter des cartes de 5, 10 ou 20 trajets (2,40/ 4,40 et 8 Euros)

Michel Derché

LA CHAMBRE DE CONSOMMATION D'ALSACE (CCA) PLUS DE 40 ANS AU SERVICE DES CONSOMMATEURS

Il y a trois ans, la Chambre de consommation d'Alsace fêtait ses 40 ans d'existence. Structure unique en France, elle est administrée par une vingtaine d'associations de consommateurs alsaciennes. Elle est pour la région Alsace un outil à la disposition des consommateurs de leurs mouvements et de toutes les collectivités avec, en toile de fond, la défense des consommateurs. Depuis sa création, bien des étapes ont été franchies...

Années 1950-1970 - Les années des pionniers

Le mouvement consommateur alsacien est né dans le Haut-Rhin. A la fin des années 1950, l'Orco (Organisation des consommateurs du Haut-Rhin puis d'Alsace) voit le jour. Sa mission est d'organiser les consommateurs et animer des actions collectives pour les informer. A l'époque, cette démarche est totalement novatrice en France.

Années 1970-1980 - Consolidation du mouvement

En 1970, l'idée de créer la Chambre de consommation d'Alsace (CCA), issue de la réflexion et de l'action menée par les consommateurs alsaciens, se concrétise. Sur le plan départemental et régional, des démarches sont entreprises pour convaincre les pouvoirs publics et les élus du bien-fondé de cette action. A partir de 1973, les compétences acquises par l'Orco (*Organisation des consommateurs d'Alsace*) et certaines de ses activités basculent vers la CCA.

Années 1980-1990 - Consommation... le développement

Le début des années 80 est marqué par l'accentuation de la crise économique : chômage, mutations économiques, inflation à deux chiffres, libération des prix... Pour une partie des consommateurs, ces changements sont synonymes de perte du pouvoir d'achat et d'endettement, voire de surendettement. Durant cette période, les sollicitations des consommateurs alsaciens à l'égard de leurs associations progressent énormément.

Années 1990-2000 - La consommation devient complexe

Dans les années 1990, la situation des consommateurs connaît de nouveaux bouleversements. Le chômage, la stagnation du pouvoir d'achat, la crise du logement, les nouvelles technologies de l'information, la mondialisation, la financiarisation de l'économie, la prise de conscience de l'épuisement progressif des ressources naturelles, les déséquilibres climatiques... s'installent.

La législation devient plus complexe et les associations de consommateurs se dotent de moyens humains et techniques plus professionnels. Le marché devient européen. La Chambre de Consommation d'Alsace crée, avec son homologue allemande, la Verbraucherzentrale du Bade-Wurtemberg, un centre européen destiné à aider au règlement des litiges de consommation transfrontaliers*.

Années 2000-2010 - Les consommateurs deviennent responsables

Les problématiques environnementales interpellent directement les consommateurs. Le mouvement consommateur alsacien décide d'élargir son action et de développer ses compétences dans les domaines de l'eau, de l'énergie et du traitement des déchets. A partir de 2002, la Chambre de Consommation d'Alsace abrite un Espace info énergie (EIE). Il s'agit d'un réseau créé par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) qui délivre des conseils gratuits, neutres et indépendants sur les économies d'énergie et les énergies renouvelables.

Les années 2010-2020 - Consommation... quel avenir ?

Dans un monde qui va de plus en plus vite, secoué par de réguliers scandales sanitaires et alimentaires, les consommateurs doivent être toujours plus vigilants.

On voit apparaître de nouveaux modes de consommation plus écologiques et respectueux de notre environnement, mais aussi plus complexes, intégrant des problématiques scientifiques, technologiques, environnementales, sociales et sociétales. Avec eux apparaissent de nouvelles formes de litiges et la nécessité de faire évoluer la législation, pour une meilleure protection du consommateur.

Les associations de consommateurs continuent et continueront à être un maillon indispensable entre la société civile et le pouvoir politique, un interlocuteur privilégié pour le monde économique, un garant pour le consommateur de la défense et du respect de ses droits.

* Autrefois appelé Euro Info Consommateurs, le Centre Européen de la Consommation est basé à Kehl, en Allemagne.

ASTUS PRÉSENTE À « LA RENTRÉE DES ASSOCIATIONS »

Les 300 associations présentes, ainsi que le beau temps, ont attiré la foule. Cette manifestation annuelle avait lieu au parc de la Citadelle les 21 et 22 septembre.

Le stand d'ASTUS n'a jamais désempli ([preuve de l'intérêt que les citoyens portent à leurs transports en commun](#)), les contacts ont été nombreux et riches et les visiteurs ont pu exprimer leurs propositions et leurs doléances. ASTUS va travailler avec les autorités concernées sur tous les points relevés.

La famille d'ASTUS s'est agrandie grâce aux nombreuses adhésions qui ont été enregistrées à l'occasion de ces deux journées de rencontres avec le public.

Tous nos remerciements, cette fois encore, aux bénévoles qui se sont relayés pour assurer l'information aux personnes intéressées par notre association, ainsi qu'une écoute attentive de leurs revendications et suggestions.

Astus est membre de la CCA depuis début 2013 : Michel Bernault nous y représente depuis cette année. [Chantal Fabing](#)

JOURNÉE DU TRANSPORT PUBLIC LE 18 SEPTEMBRE 2013

ASTUS SUR LE TERRAIN...



ASTUS et le CADR 67 (*Comité d'Action Deux Roues*) avaient investi cette année la place de la République pour faire connaître leurs associations aux usagers.

De nombreux bénévoles d'ASTUS ont participé à cette journée, ce qui a permis des échanges nourris avec les utilisateurs des transports en commun strasbourgeois.

ASTUS a pris note des propositions et remarques exprimées à l'occasion de ces rencontres et les transmettra aux autorités concernées.

Certains usagers ont souhaité rejoindre notre association tandis que d'autres ont laissé leurs coordonnées afin de prolonger le lien créé ce jour-là.

Un grand « merci » aux membres bénévoles qui ont permis que cette journée soit une réussite... également sur le plan humain.

ASTUS a enregistré une augmentation sensible de ses adhérents, notamment à l'occasion de la Journée du Transport public et de la Rentrée des associations (voir nos articles à ce sujet) et compte déjà, au 30 septembre, plus de membres, individus et

associations, qu'à la fin de l'année 2012.

Parlez d'ASTUS autour de vous, expliquez ce que nous faisons et défendons, faites venir vos proches, vos voisins, vos amis... Le nombre fait la force !

JOIE...



Astus souhaite la bienvenue à **Félix**, qui est né le 19 juin 2013.

Félix est le fils d'Isabelle Duport, la graphiste qui travaille sur la conception d'ASTUS Info, et de son époux, qui ont réussi là une « superproduction », un super bébé !

Nos félicitations aux parents et nos meilleurs vœux de bonheur à **Félix**...

PEINE...

Notre association a dû déplorer récemment un décès parmi ses membres. En effet, **Raymond GRUBER**, 90 ans, adhérent de longue date et par ailleurs militant reconnu dans d'autres domaines, nous a quittés : nous ne l'oublierons pas.



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



Astus-info est le bulletin d'information de l'ASsociation des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise ASTUS est Membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).

Coordonnées : Résidence l'Ortenbourg
13 rue Georges Rossdeutsch 67800 BISCHHEIM
Téléphone : 03 88 95 79 63
Courriel : astus67000@free.fr
Site internet : www.astus67.fr
Registre des associations Tribunal d'Instance de Strasbourg volume LXXII Folio n°71

Directeur de la publication : François GIORDANI
Rédactrice en chef et secrétaire de rédaction : Marie-Claude MAYER
Ont collaboré à ce numéro : Chantal FABING, Claude BOULEAUX, Michel DERCHE, Gilles HUGUET, Richard NICOLINI, André ROTH, David WENDLING

Graphisme et mise en page : www.ipiapia.fr
Imprimerie : Kocher imprimé sur papier recyclé.
Crédits photos : ASTUS
Prochaine parution : Décembre 2013