



édito



Les futurs utilisateurs des mobilités font l'objet des attentions de nos élus à tous les niveaux :

- au niveau national avec les Assises Nationales de la Mobilité en vue de l'élaboration d'une loi d'orientation et d'une loi de programmation et réforme du transport ferroviaire et de la SNCF,
- au niveau du Grand Est avec le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'équilibre des territoires (SRADDET),
- au niveau de l'Eurométropole, dans le cadre du Grenelle des mobilités, auquel nous participerons lors de la consultation organisée les 20 et 21 avril. La réflexion pour un réseau express métropolitain (REM) sur l'étoile ferroviaire de Strasbourg, avec des trajets banlieue-banlieue traversant la gare centrale, devra aboutir dans les meilleurs délais, à l'instar du projet Breisgau-S-Bahn à Fribourg, qui sera opérationnel dès la fin 2020.

Les décisions prises devront aller dans le sens d'un meilleur service rendu au plus grand nombre d'usagers au quotidien. ASTUS y veillera.

Le réseau de la CTS va aussi occuper notre attention : si le réseau de tram continue à s'étendre, il nous faut veiller à ce que le réseau de bus s'améliore pour irriguer toutes les zones d'activité et d'habitat dans de meilleures conditions. Soyons attentifs au service rendu sur les lignes affrétées à des transporteurs privés par la CTS, en nombre croissant, ainsi qu'à la disponibilité des

matériels d'information et de compostage, souvent défaillante. La mise en place du billet sans contact au 1er juillet marquera la dématérialisation complète des titres de transports sur le réseau bus/tram de la CTS.

En septembre prochain sera réorganisée la partie nord du réseau. Si les lignes de bus, notamment la ligne 4, future « L3 » et la ligne 6 future « L6 » seront améliorées sur le modèle de la L1, ASTUS ne renonce pas à voir mise en œuvre sur le long terme, l'extension du réseau de tram jusqu'au quartier des Écrivains à Bischheim-Schiltigheim, ainsi que des infrastructures performantes en rocade permettant de désaturer le nœud central de l'Homme de Fer par les boulevards.

Au moment où vous lirez ce journal, l'Assemblée générale d'ASTUS aura eu lieu.

Après neuf années intenses et passionnantes en tant que président, François GIORDANI ne renouvellera pas son mandat, mais il restera membre du Conseil d'Administration. Nous le remercions pour son investissement continu au service de l'association et des usagers des transports.

Un grand merci à vous également, et n'hésitez pas à nous faire part de vos propositions, de vos idées, de vos constations, et à parler d'ASTUS autour de vous !

Le conseil d'administration : François GIORDANI, Patrice PAUL, André ROTH, Claude BOULEAUX, Michel BERNAUT, Gérald BROTHIER, Bruno CALVO-LOPEZ, Michel DERCHE, Hervé DIEBOLD, Jean GERBER, Jacky GROSS, Gilles HUGUET, Marie-José JEANNE DIT FOUQUE, Vincent KAYSER, Guy MARCOT, Jean-Paul OERTEL, Anne SOMMER, Jean TERRIER, Dominique ZANGER

ASTUS c'est aussi...

Une centaine de réunions internes ou externes auxquelles ont participé les membres de l'association depuis septembre 2017 :

- La Rentrée des associations
- Les réunions trimestrielles avec l'Eurométropole et la CTS
- Les rencontres avec l'Eurométropole sur la qualité de l'air dans l'agglomération strasbourgeoise
- Des rencontres avec des élus
- Les Comités régionaux des services de transport COREST Grand Est
- La seconde grande manifestation contre le GCO à Strasbourg
- La restitution des ateliers de travail organisés par l'ADEUS sur le réaménagement des territoires autour de l'A35
- La Conférence annuelle Keoscopie, observatoire de la mobilité

sommaire

EDITO

P. 1

DOSSIER

Le Grenelle des Mobilités

P. 2

ARTICLE DE FOND

Inauguration du Tram 3 entre Bâle et Saint-Louis

P. 3

VIE DE L'ASSOCIATION

Sortie dans la vallée de Saint-Amarin

P. 4

Visite de Metz

P. 5

Sortie à Karlsruhe

P. 5

ENGAGEMENTS D'ASTUS

Retour sur les derniers communiqués : GCO, quadrant nord, dessertes ZA, projet de fermeture des berges le long du parlement européen...

P. 5-6

TRANSPORTS D'AILLEURS

Athènes

P. 6

Séoul

P. 6-7

PAROLE AUX ASSOCIATIONS

Desclicks-L'informatique solidaire

P. 7

ACTUALITÉS

Le repas de la nouvelle année

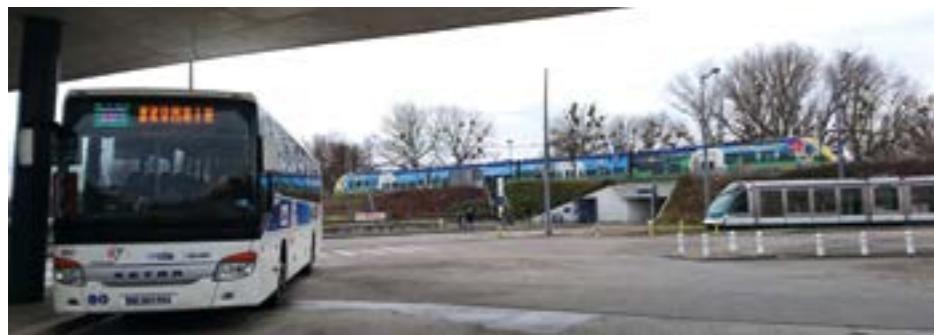
Hommage : Bernard Pfister

Arrivée du billet sans contact CTS

P. 8



La Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg ont décidé de s'associer dans le but de repenser les mobilités autour de Strasbourg, dans un contexte où l'offre en transports est encore à développer et où la congestion routière reste très importante, notamment sur l'A35 qui supporte 160 000 véhicules en moyenne par jour (dont 10 % de poids lourds). Le Grenelle des Mobilités a donc été lancé le 15 mars 2018. Il doit durer six mois et est piloté par l'agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise (l'ADEUS). Les élus et acteurs économiques alsaciens sont invités à repenser l'organisation des déplacements autour de Strasbourg, afin de trouver le meilleur équilibre entre l'amélioration des services et la construction de nouvelles infrastructures.



Le périmètre d'étude part de l'échelle de l'agglomération Strasbourgeoise, pour s'étendre à l'Alsace entière jusqu'aux territoires environnants allemands et suisses.

À l'échelle de l'Eurométropole, la réflexion s'articule autour de trois grands axes :

I. LA MISE EN PLACE D'UN RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN (REM)

Un Réseau Express Métropolitain qui serait à la fois ferroviaire et routier, structurant l'aire métropolitaine strasbourgeoise, permettant des liaisons efficaces entre villes de l'aire métropolitaine, entre pôles de l'Eurométropole, mais aussi pour des liaisons transfrontalières.

Il serait construit à partir des lignes structurantes des réseaux actuels de TER et de cars interurbains.

Les grands principes annoncés seraient les suivants :

- un cadencement élevé en fréquence et en régularité
 - une amplitude horaire large, et des vitesses de circulation élevées
 - des liaisons par fer, diamétralisées et sans cisaillement, traversantes en gare centrale de Strasbourg assurant la desserte de quelques stations au sein de l'Eurométropole en plus de la seule Gare Centrale (Krimmeri, Bischheim, Entzheim, Vendenheim et/ou Mundolsheim, Lipsheim- Fegersheim et/ou Graffenstaden...).
- Or, l'avenir de la gare routière des Halles est plus que jamais en sursis. Le scénario privilégié par la Ville de Strasbourg consisterait en un éclatement (provisoire ?) de celle-ci en divers point avec rabattement sur le

réseau urbain tram et bus : la Rotonde, la place de l'Etoile et un troisième lieu dans le secteur de la gare centrale.

À l'instar de grandes villes et bien que jugé onéreux, ASTUS rappelle qu'elle soutient une ouverture de la gare centrale à 360° avec aménagement d'une nouvelle gare routière et création d'un pôle d'échange multimodal côté ouest.

3. LE GRAND CONTOURNEMENT OUEST

annoncé comme la solution destinée à améliorer les conditions de transits routiers dans la métropole strasbourgeoise, le projet de grand contournement ouest ne reste pas moins une mauvaise réponse à une excellente question. Si cette nouvelle infrastructure peut régler les problèmes liés au transit des poids lourds par une interdiction de passage sur l'actuelle A35, bien au contraire la question des échanges au sein même de l'Eurométropole bien plus importants ne sera pas résolue, étant donné la faible baisse du trafic prévisible.

Une organisation en trois temps :

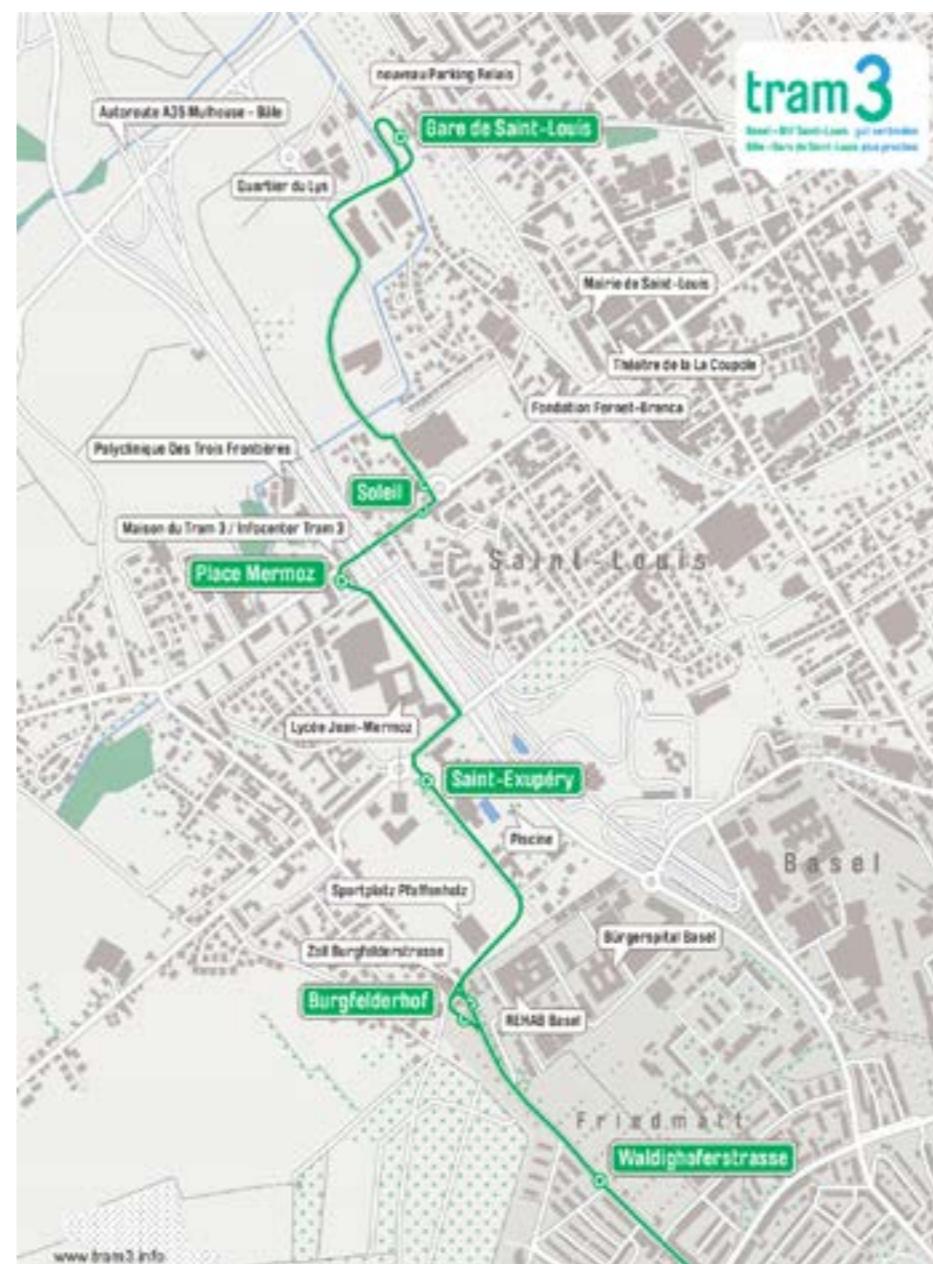
Des groupes de travail techniques ont lancé la réflexion au début du mois de mars et une première réunion entre élus a eu lieu le 19 mars.

Le troisième temps consistera à l'organisation de deux journées de travail avec les acteurs économiques et associatifs les 20 et 21 avril, auxquelles ASTUS participera bien entendu ! Les idées qui s'en dégageront doivent aboutir à une restitution qui ira enrichir le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Grand Est.

Les résultats des différentes consultations sont attendus pour le mois de septembre. Espérons que ce Grenelle des Mobilités fasse sortir des idées concrètes pour les futures mobilités dans, en dehors et au-delà du seul territoire de l'Eurométropole.

David WENDLING

La prolongation de la ligne du tramway 3 de Bâle vers Saint-Louis, mise en service le 10 décembre 2017, dote la région tri-nationale du Rhin supérieur d'un troisième franchissement transfrontalier après les extensions des lignes 8 de Bâle vers Weil-am-Rhein en 2014 et D de Strasbourg vers Kehl en avril 2017.



La longueur du nouveau tronçon est de 3,4 km, dont 2,6 km en France et comporte 5 nouvelles stations, dont une à Bâle et 4 sur la commune de Saint-Louis. Le tram, roulant sur voie métrique, est unidirectionnel. Ses portes sont donc toutes sur le même côté, ce qui implique une boucle de retournement en bout de ligne devant la sortie ouest de la gare SNCF de Saint-Louis. Deux aiguillages sont déjà construits en vue d'une prolongation d'ici 2022 jusqu'à une grande zone d'activités en cours d'implantation, puis jusqu'à l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse (7,9 millions de passagers en 2017), qui pourrait disposer d'une desserte ferroviaire, actuellement à l'état de projet. Train et tram seraient ainsi deux infrastructures de transport public complémentaires et non concurrentes.



Les rames modernes Bombardier, larges de 2,3 m et longues de 42,9 m peuvent accueillir 250 voyageurs. Elle disposent de sièges en bois aux formes ergonomiques, qui nous ont paru confortables. Le sol du tramway à « plancher bas », est conçu pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite ou celles avec des poussettes, car il est situé à la même hauteur du quai comme à Strasbourg.



Le terminus Gare de Saint Louis se trouve dans un espace intermodal (bus, tram, train, vélo, parking-relai récent de 740 places sur 6 niveaux). la station Soleil côtoie un supermarché ; puis la station Place Mermoz dessert la clinique des Trois frontières et une zone d'habitat dense ; la dernière station à Saint Louis s'appelle Saint-Exupéry et dessert le lycée Mermoz, un centre-socio culturel, la piscine et un collège. Au total, de la Gare de Saint-Louis, la durée du trajet est de 18 minutes jusqu'à la station Universität et 21 minutes jusqu'à Barfusserplatz, en plein centre-ville. Le cadencement est au quart-d'heure jusqu'à 20h, puis à la demi-heure jusqu'au dernier service de 0h28.

Le coût du billet dans Bâle est élevé avec une correspondance : ticket à 4,00 € (4,70 CHF) pour 2 zones. Sinon, c'est 2,80 € (2,20 € avec la carte annuelle Inflex transfrontalière) pour aller directement en tram 3 jusqu'au centre-ville. Une réduction a été obtenue pour un parcours limité au territoire français : 1,70 €. Bien sûr, des abonnements existent pour les usagers pendulaires réguliers.

Patrice PAUL

Pour en savoir plus :
<https://www.agglo-saint-louis.fr/fr/au-quotidien/mobilité/tram-3-mode-d-emploi>



Le dimanche 17 septembre 2017, nous étions une vingtaine à nous retrouver le matin en gare de Strasbourg pour prendre le train pour Mulhouse, puis pour Fellerling dans la vallée de la Thur (sur la ligne Mulhouse - Kruth).

Nous y avons été accueillis par Michel FOUDRAT, de l'association Thur Ecologie Transports, et par Mme Arlette HASSELBACH, Présidente de l'AFMD 68 (Amis de la Fondation pour la Mémoire de la Déportation), puis sommes partis à pied sur le tracé du projet de voie ferrée devant relier

UNE VISITE DE METZ LE SAMEDI 18 NOVEMBRE 2017



« La matinée nous a permis de découvrir le réseau de transport urbain « LE MET » et plus particulièrement le « METTIS »

Après un départ matinal de la gare de Strasbourg en TER (7h49), notre petit groupe a été accueilli chaleureusement à notre arrivée en gare de Metz vers 9h15 par messieurs Guy CAMBIANICA, adjoint au maire de Metz en charge des mobilités et Claude HOLZHAUSER, ingénieur Mission METTIS.

La matinée nous a permis de découvrir le réseau de transport urbain « **LE MET** » et plus particulièrement le « **METTIS** », 2 lignes de BHNS(*) totalisant 17,8 km de parcours. Une 3^e ligne est projetée pour après 2020.

Le réseau a été restructuré en 2013 autour de ces 2 lignes avec 5 lignes de bus directes et rapides, 7 lignes de maillage au cœur des

la vallée de la Thur à celle de la Moselle, en passant sous le col de Bussang, et ainsi relier Mulhouse à Nancy.

Les travaux de construction de cette ligne ont commencé en 1932, se sont arrêtés en 1935 pour des raisons à la fois financières et politiques, et n'ont jamais repris.

Durant cette marche de près de 4 kilomètres, nous avons vu quelques ponts partiellement ou totalement construits et donc abandonnés, et surtout un viaduc partiel assez long, situé sur la commune d'Urbès.

Puis nous sommes arrivés à l'entrée du tunnel ... inachevé (et interdit d'accès par une grande grille) : il a été creusé sur une longueur de 4 300 mètres, sur les 8 300 mètres prévus. Ce tunnel a été occupé, durant l'annexion par l'Allemagne nazie, par les militaires allemands qui y ont fait travailler des prisonniers français sur de l'armement pour leur aviation,

dans des conditions extrêmement pénibles : 50 d'entre eux y ont perdu la vie.

Un car nous a ensuite amenés sur le site du parc de Wesserling, où, après un déjeuner, chacun a été libre de visiter, soit ce beau parc à thèmes, soit l'écomusée du textile, belle évocation de l'ancienne industrie textile de la vallée, soit les deux.

Le retour a mal débuté : le train que nous devions prendre en gare de Wesserling a été supprimé... sans préavis, nous obligeant à attendre le suivant, puis un autre à Mulhouse, et à revenir à Strasbourg avec un retard d'1 heure environ par rapport à ce qui était prévu.

Malgré cet incident, ce fut une belle journée originale et instructive.

Gilles HUGUET

« Ce nouveau réseau attire de plus en plus d'usagers. (...) le défi consistera à desservir toutes les communes de la Métropole de Metz... »

quartiers complétées par 1 petite navette en centre-ville, 8 navettes à la demande, 12 dessertes vers les communes suburbaines et un service de bus de nuit 7j/7 jusqu'à 0h30.

Tous les véhicules sont identifiés par 1 couleur monochrome pixellisée choisie dans une palette de 4 couleurs gaies (bleu, jaune, vert et violet). Le choix du confort a aussi été privilégié dans les nouveaux bus. Les 4 gares TER du territoire de la future Métropole de Metz sont intégrées au réseau qui dessert 44 communes (bassin de 235 000 habitants).

Ce nouveau réseau attire de plus en plus d'usagers (25 000 par jour à l'ouverture en octobre 2013, près de 40 000 en 2017). A terme, le défi consistera à desservir toutes les communes de la Métropole de Metz, y compris les plus petites de moins de 200 habitants avec un budget contraint. Notre déambulation le long du trajet du METTIS nous a permis d'apprécier « **Gertrude** », le système de régulation de la circulation bus-

automobiles, manifestement efficace puisque la circulation dans la ville a été fluidifiée.

Après un rapide repas presque au pied de la grande roue – marché de Noël ouvert à partir de ce week-end ! - nous avons pu découvrir l'histoire de la ville de Metz.

Nous avons pu constater le fort héritage médiéval et classique, d'influence française puis germanique (architecture wilhelmienne lors de l'annexion de l'Alsace-Moselle).

La guide nous a montré toutes les facettes de la cathédrale gothique, englobant une ancienne église octogonale et nous avons pu admirer les vitraux des différentes époques : du XIII^e au XVI^e siècle, puis les créations d'après la 2^e guerre mondiale par Villon, Bissière et Chagall. La cathédrale de Metz est non seulement la cathédrale de France ayant la plus grande surface vitrée, près de 6 500 m², mais également celle qui présente les plus grandes verrières gothiques d'Europe.

Après une riche journée mais fraîche, retour à Strasbourg via Sarrebourg : nous constatons que les trains directes de Metz à Strasbourg ne sont pas nombreux.

(*) BHNS = Bus à Haut Niveau de Service, en site propre avec une amplitude horaire entre 5h30 et minuit du lundi au vendredi et une desserte toutes les 10 minutes.

Anne SOMMER

SORTIE DU 17 MARS 2018

SUR LE RÉSEAU DE TRANSPORTS PUBLICS DE KARLSRUHE

L'objet de cette visite était de voir le fonctionnement et l'intégration de tram-train en zone péri-urbaine et de faire le point sur les travaux colossaux d'enfouissement des lignes de tram au centre-ville sur près de 3,5 km, qui s'achèveront en 2021.



Près d'une quinzaine de participants ont eu le courage d'affronter la rigueur du vent de NE, qui a été particulièrement vif et pénétrant tout au long de la journée. Nous avons utilisé des forfaits libre circulation « PASS ALSACE VRN / KVV » (31,50 €), valables le week-end pour 2 à 5 personnes dans le Bas-Rhin et la communauté tarifaire Rhein-Neckar. C'est pourquoi, nous avons

emprunté la ligne Strasbourg-Lauterbourg-Wörth. À Lauterbourg, l'attente pour la correspondance a duré 39 minutes, au lieu des 11 escomptées, suite à la consultation de la fiche horaire (décembre 2017-juillet 2018) qui n'avait pas été rectifiée. Ce problème de correspondance incommode disparaît de mai à octobre grâce à plusieurs services directs transfrontaliers Strasbourg-Wörth dans chaque sens, bien plus pratiques et plus rapides.

À la gare de Wörth, nous avons pris le tram-train S5 provenant du centre de la petite ville. Peu après avoir franchi le Rhin, la rame quitte les voies de la DB à une vitesse élevée, de près de 70 km/h pour rejoindre la voirie urbaine jusqu'au centre-ville de Karlsruhe. À Yorkstrasse, on a changé de tram-train en vue de découvrir le tracé du S1 jusqu'au terminus de Hochstetten, à une vingtaine de kilomètres au nord. Nous avons apprécié le confort des rames et observé le bel aménagement de voirie et l'intégration de la ligne au centre des communes traversées. Le positionnement des stations est rapproché et très fonctionnel, alors qu'en zone rurale

non bâtie, le tram peut rouler jusqu'à 80 km/h. Au retour, ce même tram-train nous a conduits directement au Marktplatz pour la pause de midi, durant laquelle certains ont pu découvrir la très belle exposition temporaire sur les Etrusques au Musée badois. Le percement des tunnels est maintenant achevé, ce qui permet à la ligne le long des trams de retrouver temporairement leur ancien itinéraire en surface sur la Kaiserstrasse.

Après avoir visité la salle d'exposition sur les travaux, la journée se termina par une escapade jusqu'à la ville ancienne et pittoresque d'Ettlingen, desservie toutes les 10 minutes par le tram-train. Pour revenir rapidement sur Wörth, nous avons utilisé un train régional vers Neustadt à partir de la grande gare centrale de Karlsruhe. Enfin, il convient de signaler que nous avons pu observer que des distributeurs automatiques de billets fonctionnaient dans tous les trams et trains utilisés au cours de cette sortie riche d'enseignements.

Patrice PAUL

engagements d'ASTUS

RETOUR SUR LES DERNIERS COMMUNIQUÉS ET MANIFESTATIONS

GCO

ASTUS a participé à la seconde grande manifestation contre le projet de grand contournement ouest (GCO), qui s'est déroulée à Strasbourg le 30 septembre dernier, rassemblant entre 2 500 et 3 000 personnes malgré la pluie. Elle a également participé à la marche citoyenne organisée le 28 janvier entre Ernolsheim et Kolbsheim, contre le « passage en force de l'Etat » après l'avoir négatif du Conseil national de protection de la nature (CNPN).

Deux nouvelles occasions de rappeler que ce projet ne réglera pas les problèmes de congestion et d'accessibilité dans et autour de l'Eurométropole, ni des sites touristiques, et que des solutions alternatives sont possibles.

DESSERTE DES ZONES D'ACTIVITÉS

ASTUS a rappelé la nécessité de pouvoir desservir l'ensemble des zones industrielles et d'activités de l'Eurométropole en transports en commun. La CTS a commencé à développer le système « Flex'hop » sur la

Wantzenau et les résultats sont prometteurs. Une seconde ligne de ce type doit relier le pôle automobile à l'ouest de Souffelweyersheim, Hœnheim et Bischheim et de la zone industrielle Bischheim-Hœnheim à l'est (avec rabattement sur le pôle d'échange Hœnheim Gare) à partir de la rentrée de septembre 2018.

ABSENCE D'UN TICKET TER « PIC DE POLLUTION »

ASTUS a interpellé la région Grand Est à ce sujet. Ces titres existent depuis longtemps sur le réseau urbain bus et tram de la CTS ou les cars interurbains du Réseau 67.

PROJET DE FERMETURE DES BERGES LE LONG DU PARLEMENT EUROPÉEN :

Une seconde manifestation à l'initiative de plusieurs associations* a réuni 80 piétons et cyclistes le 28 février 2018, pour rappeler leur désaccord sur le projet de fermeture des quais de l'Ill et à la « bunkerisation » programmée des abords du Parlement européen.

* ADIR Robertsau, ASTUS, CADR 67, Piétons 67, ainsi que l'association Véläuch et la structure Composta.

QUADRANT NORD

ASTUS a émis des propositions à l'Eurométropole et à la CTS dans le cadre de la dynamisation du réseau bus sur le quadrant nord de l'Eurométropole qui entrera en service fin août.

Outre la création de deux nouvelles lignes structurantes sur le modèle de la L1 (meilleure régularité, information voyageurs aux arrêts, extension de l'amplitude horaire...), ce nouveau réseau se caractérisera par un cadencement de lignes, une meilleure intermodalité bus/TER sur les gares une complémentarité des lignes sur les troncs communs.

Une nouvelle ligne Flex'hop (à la demande) reliera le pôle automobile à l'ouest de Souffelweyersheim, Hœnheim et Bischheim et la zone d'activités Bischheim-Hœnheim à l'est, avec rabattement sur le pôle d'échanges d'Hœnheim Gare.

ENQUÊTE ET CONCERTATION PUBLIQUES

4^e VOIE FERROVIAIRE ENTRE STRASBOURG ET VENDENHEIM

Dans le cadre de l'enquête publique qui s'est déroulée du 9 octobre au 10 novembre 2017, ASTUS a interpellé le commissaire enquêteur sur la dépose programmée du quai latéral ouest en gare de Mundolsheim, ce qui reviendrait à ne plus pouvoir la desservir par les trains de l'axe Saverne - Mommenheim - Strasbourg. Elle demande une amélioration de l'accessibilité, de la sécurité et du confort

de la gare de Mundolsheim et une amélioration de l'intermodalité avec le réseau urbain, notamment dans la perspective d'un réseau express métropolitain.

QUARTIER D'AFFAIRES INTERNATIONAL (QAI)

Dans le cadre de la concertation publique qui s'est tenue du 5 janvier au 23 février 2018, ASTUS a rappelé que le quartier du Wacken dispose d'un maillage satisfaisant

permettant une bonne accessibilité en modes actifs, sauf lors des événements sportifs et culturels où l'intermodalité tram-bus/TER est insuffisante et génère un stationnement sauvage par conséquent toléré. Le projet de quartier d'affaires international va entraîner indéniablement une augmentation du flux de visiteurs vers le quartier du Wacken. La création d'une ligne de tram reliant la Robertsau à la Gare Centrale et désaturant l'Homme de Fer doit être une des solutions à privilégier.

transports d'ailleurs

VISITER ATHÈNES EN TRANSPORTS EN COMMUN



L'agglomération d'Athènes compte plus de 3 millions d'habitants. Elle dispose d'un réseau de transports en commun performant ([métro](#), [tramway](#), trolleybus et autobus, train de banlieue), qui s'est particulièrement développé et modernisé avec l'organisation des Jeux Olympiques d'été en 2004.

Arrivés sous la canicule, nous avons pu rallier directement, et au frais, l'aéroport au centre-ville en 45 minutes avec le métro. Un pass tourisme 3 jours, incluant un aller-retour avec l'aéroport au prix de 22 euros, nous a permis d'utiliser aisément les transports en commun et enchaîner ainsi les [nombreux sites](#) à visiter : l'Acropole et son musée, le Parthénon, l'Agora



- La ligne ISAP (verte), date de 1896 et relie le port du Pirée au nord de la capitale.
- Deux lignes modernes (rouge et bleue) datant de 2000. Cette dernière s'étend jusqu'à l'aéroport international situé à 25 km à l'est d'Athènes et compte une portion commune avec le réseau ferré métropolitain

David WENDLING

VOYAGE EN RÉPUBLIQUE DE CORÉE EN DÉCEMBRE 2017



« Cette mégapole (...) possède l'un des plus grands réseaux de bus et surtout de métro au monde... »

Fondée il y a deux mille ans par le royaume Baekje, l'un des Trois Royaumes de Corée, Séoul est pendant plus de cinq cents ans la capitale du royaume de Joseon, sous le nom de Hanyang. Occupée par le Japon de 1910 à 1945 et rebaptisée Gyeongseong, la ville devient la capitale de la République de Corée lors de sa proclamation en 1948.

Cette mégapole de 11 millions d'habitants possède l'un des plus grands réseaux de bus et surtout de métro au monde : une longueur 981,5 km, 9 lignes et 10 millions de passagers quotidiens.

Ce second séjour au Pays du Matin calme m'a permis de découvrir de nouveaux endroits inconnus. Mais le but premier était de découvrir le 7^e marché de Noël de Strasbourg exporté à l'étranger. Très authentique, avec des chalets en bois made in « elsass » et des produits alsaciens, il a accueilli bon nombre de coréens qui ont pu déguster vin chaud, bredele et tarte flambée. De quoi satisfaire, encore plus, leur engouement pour les fêtes de Noël.

Grâce au KTX1 (Korea Train Express), le TGV coréen, dérivé du TGV Réseau français et exploité par la société nationale KORAIL, j'ai pu faire l'aller-retour

entre Séoul et Busan (ville portuaire très importante de plus de 3,7 millions d'habitants) dans la même journée. Ce train comporte 20 voitures dont 2 motrices et 2 voitures motorisées et roule à une vitesse maximale de 305km/h, pour un trajet d'une durée de 2h30.



Information pratique : pour voyager en train en Corée du Sud, il faut se prémunir du [KORAIL Pass](#) réservé aux passagers étrangers, un équivalent restreint du JR Pass au Japon, et valable 7 jours maximum.

Michel DERCHÉ

parole aux associations

L'ASSOCIATION DESC_CLICKS-L'INFORMATIQUE SOLIDAIRE

Desclicks - l'Informatique Solidaire est une association fondée en 2005, qui a pour vocation d'apporter des solutions afin de diminuer la fracture numérique. Elle propose une large gamme de services et compte à l'heure actuelle deux salariés dont un en contrat aidé à temps partiel. Elle agit en étroite collaboration avec plusieurs intervenants et a bénéficié de subventions provenant du Fond Social Européen (F.S.E). Elle occupe des locaux mis à disposition par la mairie de Schiltigheim et dispose d'un soutien de l'Eurométropole de Strasbourg qui adhère pleinement à ses idées.

DESC_CLICKS
l'informatique solidaire

LA COLLECTE, LE RÉEMPLOI ET LE RECYCLAGE

Un des objectifs de Desclicks consiste à collecter du matériel informatique, afin de le recycler selon une démarche éco-responsable, dans le sens où elle n'a pas simplement pour but de recycler les matériaux pour en faire des déchets « propres », mais plutôt de reconditionner des composants (ou des machines) encore utilisables, afin d'en prolonger la durée de vie, donc de limiter la quantité de ces déchets. Ces machines sont ensuite équipées pour la plupart de logiciels Libres et cédées aux membres de l'association à des prix allant de 50 à 150 euros, permettant à des gens disposant d'un petit budget de pouvoir s'équiper à un prix raisonnable tout en pouvant disposer de précieux conseils. Ceci est en parfaite cohésion avec les directives Européennes dont certaines visent à prolonger la durée de vie du matériel, cela réduit la fracture numérique, renforce le lien social et s'inscrit dans une démarche de développement durable. Les financements Européens dont Desclicks a bénéficié découlent d'ailleurs en partie de cette action.

LA SALLE INFORMATIQUE POUR SURFER SUR LE WEB

Desclicks propose à ses membres un accès à une salle informatique chaleureuse pourvue d'une dizaine de machines assurant une connexion internet gratuite. Cela permet aux gens ayant très peu de moyens ou besoin de conseils, de pouvoir disposer d'un accès à internet et d'effectuer ainsi différentes démarches en ligne si besoin.

LES FORMATIONS POUR TOUS

L'association propose régulièrement des formations individuelles ou en groupe sur

des thèmes variés allant de la « simple » prise en main de l'outil informatique jusqu'à des cours de programmation, en passant par des formations plus générales en bureautique, traitement photos ou sur les gestes quotidiens d'hygiène informatique.

UN SERVICE DE MAINTENANCE POUR PROLONGER LA DURÉE DE VIE DES MACHINES

Elle propose également à ses adhérents plusieurs services de maintenance informatique pour des problèmes logiciels ou matériels. Les pièces utilisées pour la maintenance sont toutes issues des rebuts du réemploi. Avec l'entretien du matériel l'association lutte activement contre l'obsolescence programmée et permet de prolonger la durée de vie des appareils.

LE SUPPORT AUX STRUCTURES DE L'ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE ET BIEN PLUS !

Avec Desclicks, les structures de l'Économie Sociale et Solidaire ont une oreille à qui parler pour les questions informatiques. L'association propose à de nombreuses associations, coopératives, mutuelles, centres socio-culturels ou organismes publics ses services comme la formation d'animateurs, un soutien humain et technique ainsi que la location ou le prêt de matériel.

DES ÉVÉNEMENTS POUR FAIRE DÉCOUVRIR LE MONDE DU LIBRE

Les membres de l'association sont très attachés à promouvoir les logiciels Libres : navigateur Web Firefox, suite bureautique LibreOffice, distributions Linux (alternatives à Windows).

Ils participent également une fois par mois aux repair-cafés organisés par l'association Repair-Café Strasbourg.

Plus ponctuellement l'association ainsi que ses membres participent à l'organisation d'événements comme les Rencontres Mondiales du Logiciel Libre dont la prochaine mouture 2018 aura lieu à Strasbourg, La semaine du numérique libre, éthique et durable à la médiathèque Sud d'Illkirch et d'autres rencontres.

ET UN ZESTE DE FUN

À l'association on s'amuse aussi de diverses façons. Les membres contribuent à l'amélioration de logiciels et de ressources Libres en améliorant les données OpenStreetMap - l'alternative à Google Maps - ou en proposant un peu de code pour améliorer les jeux de course. Ils organisent également des soirées de jeux en réseau endiablées et font découvrir leur passion pour la simulation de vol aérien avec le logiciel Flightgear. Et ceci, le plus souvent autour de quelques petites sucreries que les adhérents gourmands nous apportent.

Anthony PONCE, Secrétaire de l'association
Contact : Desclicks - L'informatique Solidaire



3 rue Saint Paul 67300 Schiltigheim
(Accès par la Cour Elmia, derrière le restaurant « le Cheval Blanc »)
03 88 83 64 10
<http://desclicks.net>

Le repas de la nouvelle année d'ASTUS a réuni une trentaine de nos adhérents au restaurant d'insertion « Ile aux épis » dans le quartier du port du Rhin à Strasbourg, désormais aisément accessible avec la ligne D du tram en direction de Kehl.

Des plats délicieux et des échanges divers et variés dans la bonne humeur ont ponctué cette soirée.



Ce repas a également été l'occasion de revoir notre ancien stagiaire et étudiant en urbanisme, Ibiro AHMED IBIRO, originaire

de Djibouti, qui a contribué en 2017 à la réflexion sur la mise en place d'un réseau express métropolitain sur l'étoile ferroviaire de Strasbourg.

Nous remercions l'équipe du restaurant pour son accueil chaleureux.

Pour en savoir plus : <http://ileauxepis.eu/>

David WENDLING

HOMMAGE À BERNARD PFISTER



L'année 2017 a une nouvelle fois été marquée par la disparition d'un de nos adhérents.

Après Denis MAURER et Roland NIKLAUS, Bernard PFISTER, membre du bureau d'ASTUS, nous a quittés brutalement le 10 décembre à l'âge de 62 ans.

Il était également membre actif du GIHP Alsace, Groupement Insertion Handicapés Physiques.

Il a grandement contribué à la défense et à la reconnaissance des personnes en situation de handicap, notamment dans les transports.

Agenda

- **le 20 avril** : Assemblées générales ordinaire et extraordinaire d'ASTUS
- **les 20 et 21 avril** : Grenelle des Mobilités – Consultation des acteurs locaux des milieux économiques et associatifs
- **le 8 mai** : Sortie à Saint-Louis et Bâle (et éventuellement Leymen)
- **le 8 juin** : Opération de sensibilisation à la sécurité routière au Campus de la CCI à la Meinau
- **le 15 septembre** : Journée du transport public
- **du 16 au 22 septembre** : Semaine européenne de la mobilité
- **les 22 et 23 septembre** : Rentrée des associations au parc de la Citadelle

Horaires d'accueil

ASTUS vous accueille à son local sur rendez-vous au 03 88 95 79 63, par mail (astus67000@gmail.com) ou via le formulaire de contact du site.

coordonnées

ASTUS
Résidence l'Ortenbourg,
13 rue Georges Rossdeutsch
67800 BISCHHEIM

03 88 95 79 63 - www.astus67.fr
Courriel : astus67000@gmail.com
Facebook : facebook.com/astus67
Twitter : twitter.com/astus67

ARRIVÉE DU BILLET SANS CONTACT CTS



« (...) ce support cartonné qui se veut plus écologique et plus économique, remplacera définitivement le traditionnel ticket magnétique en papier à usage unique. »

Les usagers du réseau bus et tram de l'Euro-métropole ont pu s'en apercevoir depuis la fin de l'année 2017, la CTS modernise progressivement son système billettique vers le tout « sans contact ».

Ainsi, depuis le 20 mars, elle commercialise un nouveau titre sans contact à destination des usagers occasionnels. Au 1er juillet, ce support cartonné qui se veut plus écologique

et plus économique, remplacera définitivement le traditionnel ticket magnétique en papier à usage unique. Destiné à une utilisation occasionnelle du réseau, il reste cessible puisqu'impersonnel et ne peut être utilisé que par un seul voyageur par trajet.

Les tarifs des titres qu'il permettra ensuite de charger seront identiques à ceux actuellement en vigueur.

À noter qu'il sera possible d'échanger vos vieux tickets à l'agence commerciale de la CTS à partir du 11 juin jusqu'au 31 décembre.

Ces changements technologiques vont permettre à la CTS de mettre en place de nouveaux services pour les usagers, avec le paiement sans contact sur les distributeurs automatiques ou bien encore la généralisation de l'accès à la vente et la validation de titres sur tous les smartphones (Android et iOS) via la nouvelle application.

Pour les résidents de l'agglomération strasbourgeoise qui ont la possibilité de retirer une carte à l'agence CTS, ASTUS conseille d'utiliser la carte badgéo-multi qui a tous les avantages du support cartonné sans les inconvénients.



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).

Directeur de la publication : François GIORDANI
Rédacteur en chef : David WENDLING
Ont collaboré à ce numéro : Michel DERCHE, Gilles HUGUET, Patrice PAUL, Anthony PONCE, André ROTH, Anne SOMMER

Prochaine parution : Octobre 2018
Registre des associations Tribunal d'Instance de Strasbourg volume LXXII Folio n°71
Graphisme et mise en page : www.ipiapia.fr
Imprimerie : Kocher, imprimé sur papier recyclé.
Crédits photos : ASTUS, Pixabay
Couverture, © dervish15 - Fotolia.com