

### édito

Les usagers n'ont pas spécialement lieu de se réjouir de la rentrée :

- nouvelle augmentation de certains tarifs
- diminution de l'offre pour la première fois depuis bien longtemps : suppression de navettes, réduction des dessertes sur les lignes 7 et 13
- défauts d'entretien de plus en plus nombreux des abribus par la société Decaux « punissant » tous les usagers du quotidien à cause de quelques personnes cassant le matériel commun, « panne » chronique de l'éclairage dans les abris des stations de tram
- maintenance de moins en moins bien assurée des bus : information dynamique en panne (panneaux défilants, écrans, annonce arrêt demandé, girouettes à l'avant).

### « ASTUS s'attachera de plus en plus à aller vers les « oubliés » des décideurs (...) »

ASTUS s'attachera de plus en plus à aller vers les « oubliés » des décideurs : habitants des quartiers et communes excentrés trop peu informés des possibilités tarifaires existantes d'utiliser les transports en commun (ateliers dans une épicerie sociale et dans les centres sociaux), étudiants (présence à l'université tout au long du mois de septembre à l'occasion de la rentrée des étudiants), et les utilisateurs occasionnels qui ont besoin d'informations efficaces et actualisées. Elle continuera à demander que tous, même ceux qui n'ont pas la chance d'habiter le long d'une ligne de tram, puissent bénéficier des offres événementielles comme les tickets réduits ou combinés, foire européenne, événements au Rhénus ou au Zénith.

ASTUS continuera à réclamer des choses simples et peu coûteuses : par exemple des bancs à la station souterraine « Gare Centrale » des lignes de tram A et D, éclairage

des quais du terminus « Gare Centrale » de la ligne C, généralisation des abribus (ou à tout le moins d'auvents) sur les lignes de bus rendu nécessaire par le climat qui est le nôtre.



Tram « végétalisé » par Luc Schuiten

ASTUS continuera à demander un ticket unique tram/bus - trains TER et des correspondances incitatives, des améliorations des dessertes de bus en début et surtout en fin de journée, la circulation de la ligne de bus de rocade 70 le dimanche, un réseau au nord de l'Eurométropole densifié, une optimisation des 14 gares et points d'arrêts de l'étoile ferroviaire de l'Eurométropole grâce notamment à une amélioration de l'offre, de meilleures correspondances et à des trains « passants » en gare de Strasbourg.

Pour tout cela, avec nos trois salariés, nous avons besoin de vous : n'hésitez pas à continuer à nous faire remonter vos propositions, vos constatations et à donner de votre temps. Rendez-vous place Kléber le 19 septembre pour la journée du transport public, au parc de la Citadelle les 25 et 26 septembre pour la rentrée des associations et le 10 octobre pour une sortie à Sarreguemines et Saarbrücken.



Le bureau : François GIORDANI, Patrice PAUL, Claude BOULEAUX, André ROTH, Michel BERNAULT, Gérald BROTHIER, Michel DERCHÉ, Hervé DIEBOLD.

### ASTUS c'est aussi...

28 réunions internes ou externes auxquelles ont participé des membres de l'association en juin, juillet et août, dont :

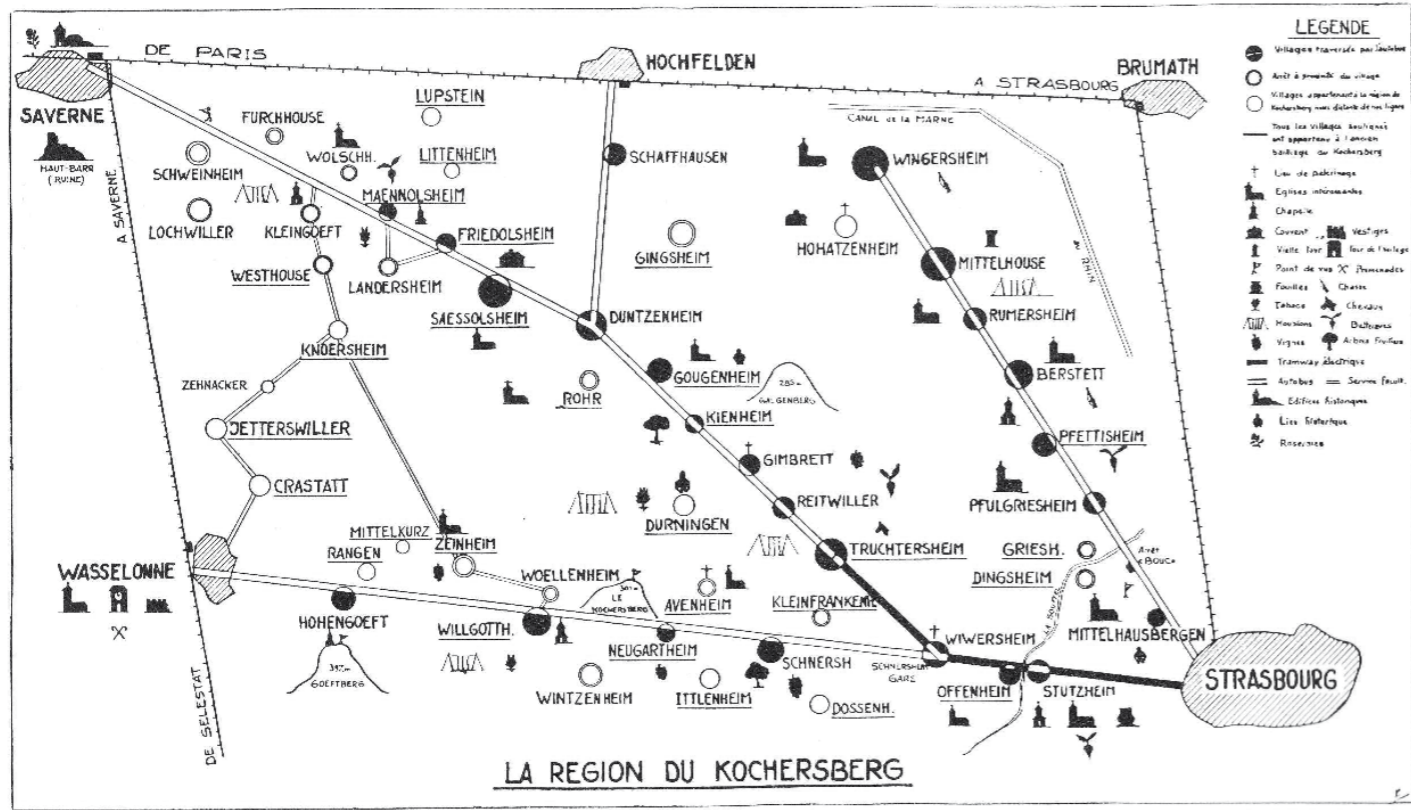
- la réunion trimestrielle ASTUS/Eurométropole/CTS
- une commission déplacement dans la couronne Nord de Strasbourg
- deux réunions de sécurité routière
- deux réunions et le tournage d'un Flashconso « Témoins de ligne », avec la Chambre de Consommation d'Alsace, diffusé les dimanches 20 septembre et 11 octobre sur France 3 à 18h50.
- une intervention, sur le thème de l'écomobilité et de la citoyenneté dans les transports, auprès des enfants de cours moyen en partenariat avec Thémis

Prochaine réunion ASTUS/Eurométropole/CTS le mercredi 21 octobre 2015.

### sommaire

<b>EDITO</b>	<b>P. 1</b>
<b>TRAM D'AUTREFOIS</b>	
La ligne de tramway Strasbourg-Truchtersheim	<b>P. 2-3</b>
Brèves	<b>P. 3</b>
<b>ENGAGEMENTS</b>	
L'Odyssée citoyenne de l'association Thémis	
Ce qu'a obtenu ASTUS	
Brève	<b>P. 4</b>
<b>VIE DE L'ASSOCIATION</b>	
Sortie aux chutes du Rhin	<b>P. 5</b>
<b>TRANSPORTS D'AILLEURS</b>	
Les Pays-Bas et l'OV-Chipkaart	
Voyage en Italie	
Train rapide russe	<b>P. 6</b>
<b>PAROLE AUX ASSOCIATIONS</b>	
La FNAUT-Alsace	<b>P. 7</b>
<b>ACTUALITÉS</b>	
Arrêt sur images	
Brèves	
Agenda	<b>P. 8</b>





Plan schématique de la région du Kochersberg

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les villes connaissaient une croissance importante et les besoins en transports dans les communes rurales firent naître en marge du réseau urbain à voie normale, un vaste réseau complémentaire suburbain à voie métrique. Ce nouveau moyen de transport allait révolutionner la vie à Strasbourg et dans les environs.

«... « Le tram des villes et le tram des champs », comme on l'appelait, eu un succès immédiat.»

Ainsi, entre 1886 et 1909, la « Strassburger-Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft » ou Compagnie des Tramways de Strasbourg (CTS) constitua un premier réseau de tramways urbains à traction vapeur d'une longueur cumulée de 194 km, permettant de relier l'agglomération strasbourgeoise aux communes environnantes, et d'assurer entre autre la traversée du Kochersberg. Son essor ne devint réel qu'en 1894 avec l'apparition de la traction électrique.

La Compagnie soumit en février 1884 une requête au Ministère d'Alsace-Lorraine (Kaiserliches Ministerium für Elsass-Lothringen) et son intention de construire et d'exploiter une ligne de tramway entre Strasbourg et Truchtersheim d'une lon-

gueur de 15 kilomètres, sous certaines conditions.

Les communes de Oberhausbergen, Dingsheim, Stutzheim, Offenheim, Wiwersheim, Truchtersheim, Behlenheim et Willgottheim furent appelées à se prononcer sur leur participation financière au projet, en plus de fond publics régionaux et nationaux. Les élus locaux adhèrent spontanément à la réalisation d'un transport « moderne » permettant de répondre aux besoins de la population rurale de se rendre plus facilement en ville, d'autant plus que l'évolution dans l'agriculture à cette époque nécessitait une ouverture vers de nouveaux marchés.



C'est ainsi que fut inauguré le 30 septembre 1887 la ligne de tramway Strasbourg-Dingsheim-Truchtersheim avec quatre convois par jour et par sens. « Le tram des villes et le tram des champs », comme on l'appelait, eu un succès immédiat. Cela nécessita l'affrètement de convois spéciaux pour faire face à la demande croissante

des usagers. Certains durent même faire leur trajet à pieds. Le prolongement de la ligne vers l'Arrière-Kochersberg et au-delà fut très rapidement évoqué jusqu'à Willgottheim, de Wiwersheim à Wasselonne et Wagenbourg... Mais le projet n'aboutira pas, les différentes communes ne parvenant pas à se mettre d'accord. En 1899, la Compagnie des Tramways Strasbourgeois pencha finalement pour une ligne alternative se greffant sur le « Drüderscher » à Dingsheim en direction de Westhoffen via Ittenheim, Hurtigheim, Furdenheim, Quatzenheim, Fessenheim, Marlenheim, Kirchheim, Odratzheim et Traenheim, soit une longueur totale 28 km.

• Horaires de tramways circulant de Truchtersheim à Strasbourg à la mise en service de la ligne : 6h50, 11h30, 15h10, 18h10

• Horaires de tramways circulant de Strasbourg à Truchtersheim à la mise en service de la ligne : 8h35, 13h55, 16h25, 19h35

Horaires du 30 septembre 1887	
603 Strasbourg - Truchtersheim	
COMPAGNIE DES TRAMWAYS STRASBOURGEOIS	
Stations	Heures
Strasbourg	8h35, 13h55, 16h25, 19h35
Wasselonne	8h45, 14h05, 16h35, 19h45
Wingersheim	8h55, 14h15, 16h45, 19h55
Mittelhausbergen	9h05, 14h25, 16h55, 20h05
Dingsheim	9h15, 14h35, 17h05, 20h15
Stutzheim	9h25, 14h45, 17h15, 20h25
Offenheim	9h35, 14h55, 17h25, 20h35
Truchtersheim	9h45, 15h05, 17h35, 20h45

« Ces deux lignes combinées à la « Riedbahn » (...), jouèrent alors un rôle primordial dans le transport des marchandises : »

Ces deux lignes combinées à la « Riedbahn » (ligne de Strasbourg à Marckolsheim), jouèrent alors un rôle primordial dans le transport des marchandises : betteraves sucrières particulièrement, mais aussi céréales, lait, pommes de terre, paille, foin, engrais, semences, aliments..., ainsi que du courrier et des matériaux de construction.

Longtemps à traction vapeur, des travaux furent entrepris à partir de 1924 pour électrifier la ligne, cela dans le but d'améliorer la rentabilité de l'exploitation et le trafic existant. Le premier voyage en traction électrique eu lieu le 5 mai 1925.



La construction d'un important dépôt à Wiwersheim en 1935 favorisa également grandement les échanges de marchandises entre la ville et les campagnes.

grèves

NAVETTES BUS

L'Eurométropole et la CTS ont décidé de diminuer le service offert en bus pour la première fois après de nombreuses années d'augmentation de l'offre.

À compter du 13 juillet, les navettes de bus Hôpital civil, Neudorf et Zénith ont été supprimées sans aucune consultation des usagers ni de leurs représentants. Qui plus est les usagers n'ont été prévenus que moins de trois semaines avant.

Concernant la navette de l'Hôpital civil, ASTUS a regretté que ce soit la décision de

Le 1<sup>er</sup> octobre 1937, le jour même de son 50<sup>e</sup> anniversaire, la ligne se vit entièrement remplacées par des autocars, pour raison de déficit. Sous la pression des usagers mécontents, le « Drüderscher » put reprendre son service le 7 août 1938.

L'ITINÉRAIRE DE LA LIGNE :

- Départ de l'Ancienne Gare – Les Halles (Pk 0)
- Traversée de Cronenbourg
- Oberhausbergen (Pk 5,2)
- Halte de Dingsheim (Pk 6,5)
- Stutzheim (Pk 10,4)
- Offenheim (Pk 11,3)
- Wiwersheim (Pk 12,4)
- Halte de Schnersheim (distante de 3 km du village)
- Truchtersheim (Pk 15)

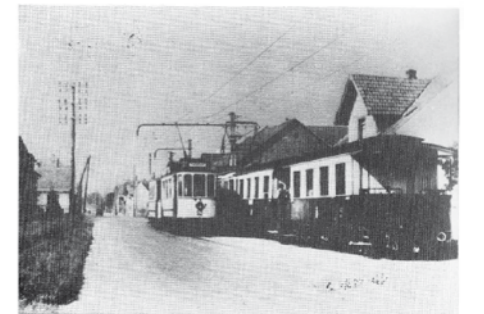
«... le développement de l'automobile individuelle sonna le déclin progressif du trafic de voyageurs et de marchandises... »

De nombreux accidents émaillèrent l'histoire de la ligne de Truchtersheim longue de près de soixante-dix ans. Malgré une période florissante après-guerre, le développement de l'automobile individuelle sonna le déclin progressif du trafic de voyageurs et de marchandises sur l'ensemble du réseau. Le dernier tramway sur la ligne de Truchtersheim effectua son dernier voyage en octobre 1953. La ligne subsista jusqu'en 1956 pour le transport des betteraves et

«... Trois ans plus tard en 1960, le réseau urbain de Strasbourg cessera lui aussi d'exister. Il renaîtra trente-quatre ans plus tard... »

pulpes sucrières. Les wagons furent brûlés sur le site de Cronenbourg et les rails vendus et acheminés en Afrique du Sud pour servir dans les mines d'or. L'année suivante marquera le démontage de l'ensemble des lignes suburbaines. Trois ans plus tard en 1960, le réseau urbain de Strasbourg cessera lui aussi d'exister. Il renaîtra trente-quatre ans plus tard sous sa forme actuelle.

David WENDLING



Un tramway nommé souvenir. D'r Drüderscher Tram. Une étude d'Albert Lorentz publiée à l'occasion de la commémoration du 100<sup>e</sup> anniversaire de l'inauguration de la ligne C.T.S. Strasbourg-Truchtersheim.

Ouvrage disponible (sur commande) au Trèfle – 32 rue des Romains à Truchtersheim et consultable au local d'ASTUS.

la direction des Hôpitaux universitaires de STRASBOURG d'interdire sa circulation dans son enceinte, au plus près des malades, qui ait conduit à la suppression annoncée.

Concernant la navette Entzheim, ASTUS a demandé à ce qu'il soit immédiatement sursis à cette suppression dans l'attente qu'ait pu être observé et analysé l'impact de l'autorisation d'accès au TER dans l'Eurométropole avec les abonnements CTS, qu'on nous annonce imminente, sur cette liaison intermodale de nature à diminuer la circulation sur l'A35. Cette décision lui est apparue particulièrement malheureuse alors qu'est annoncé ces jours-ci le projet d'extension de la

zone Aéroparc, notamment desservie (DNA du 25 juin 2015) !

C'est avec satisfaction qu'ASTUS a été entendue puisque la décision a été reportée à la fin de l'année.

Parallèlement, à compter du 31 août, l'itinéraire de la ligne 13 a été limité à la gare de LINGOLSHEIM et les fréquences de la ligne 7 ont été diminuées.





Le 19 juin se tenait « l'Odyssée Citoyenne » à l'Illiade d'Illkirch-Graffenstaden. Organisée par Thémis, l'association d'accès au droit pour les enfants et les jeunes, elle propose aux élèves à une vingtaine de classes de CM2 de l'Eurométropole de participer à des activités sur l'apprentissage de la

citoyenneté et de découvrir les organismes et les associations œuvrant dans ces domaines. Cette année, ASTUS a mis en place un jeu sur l'éco-citoyenneté dans les transports en commun. Les enfants sont assis sur des chaises simulant un bus ou un tram et doivent répondre à des questions les mettant dans une situation donnée (par exemple lorsqu'une personne handicapée,



âgée ou enceinte ne trouvent aucune place assise). Trois réponses leur sont alors proposées et ils devront alors désigner la ou lesquelles sont correctes et s'ils répondent juste, ils recevront un ticket factice de la CTS. Quand ils en obtiennent trois ils peuvent alors sortir du « véhicule » et récupérer un cadeau, en l'occurrence des maquettes de trains ou de bus pour cette année. L'atelier a remporté un vif succès et suscité un grand intérêt chez les enfants qui ont montré qu'ils connaissaient déjà quelques bonnes attitudes de l'éco-citoyen. Une expérience à renouveler l'année prochaine !

Aurélië HILLD

## CE QU'A OBTENU ASTUS

ASTUS demande régulièrement des améliorations du service rendu aux usagers. Vous trouverez ci-dessous une liste non exhaustive de ce que nous avons pu obtenir ces derniers mois : il s'agit souvent d'éléments bien modestes, mais qui ont nécessité beaucoup de temps militant :

- prise en compte par la CTS de notre demande de ne pas obturer les portes sur les trams « décorés »,
- prise en compte par la CTS d'étudier la gêne occasionnée par les totems de quai. (demande conjointe ASTUS - Piétons67 - collectif des associations de malvoyants),
- mise en place de 4 arrêts accessibles aux

personnes à mobilité réduite sur la ligne 10 avenue des Vosges,

- passage des lignes de bus 6 et 71 vers le nord par la rue du Marais Vert, permettant une meilleure régularité,
- En gare de Fegersheim-Lipsheim, changement de voie de circulation pour 10 TER Sélestat-Strasbourg pour un meilleur accès aux personnes à mobilité réduite, une meilleure intermodalité et plus de confort.
- réalisation d'une étude pour le ticket unique par l'Eurométropole et la Région,
- mise en place par le Conseil départemen-

tal d'un abri à la gare routière des Halles (Réseau 67), de plans horaires extérieurs et d'appuis ischiatiques.



Si vous avez des demandes qui vous semblent importantes pour les usagers des transports en commun, qu'elles concernent la CTS, Réseau 67 ou la SNCF, n'hésitez pas à nous en faire part.

n'encourageait guère des non-abonnés à utiliser les transports en commun.

ASTUS a demandé que le ticket combiné CTS / Foire Européenne puisse être acheté aussi par les usagers n'habitant pas à proximité d'un distributeur CTS et notamment par les personnes commençant leur trajet par le bus pour se rendre à la foire. À défaut, ce titre devrait pouvoir être acheté à l'avance afin de pouvoir l'utiliser le jour venu pour aller à la foire.

ASTUS a constaté par ailleurs que cette offre - aller/retour en tram 3,20€ + tarif

réduit foire 5,50€ = 8,70 € - était peu attractive : elle a conseillé aux usagers non abonnés d'acquiescer plutôt une carte Badgéo, gratuite jusqu'au 20 septembre, chargée de tickets achetés par 30 (1,27€ l'unité) et d'aller à la foire avec un billet d'entrée acheté sur le site internet de la foire à 5 € ... ce qui constitue une offre « non combinée » à 7,54 € !

Pas banale l'histoire d'une goutte d'eau associée à d'autres, pour former ce fleuve majestueux que nous appelons Rhin ou « Vater Rhein » (Père Rhin, pour nos amis germaniques). Toutes ces gouttes de provenance les plus diverses, de gouttes en ruisseaux, de ruisseaux en rivières puis en fleuve, qui à travers un long cycle dispensent la vie alentour, en réunissant les peuples de culture et aspirations variées sur son passage, pour rejoindre l'océan, libérant des énergies et donnant la vie.

« Pas banale l'histoire d'une pierre dont la composition a permis de résister (...) aux assauts de ce fleuve dont les eaux tourmentées encerclent, « ce phare », ce rocher planté en son milieu tel un îlot, ... »

Pas banale l'histoire d'une pierre dont la composition a permis de résister aux intempéries, au tumulte des flots, aux assauts de ce fleuve dont les eaux tourmentées encerclent, « ce phare », ce rocher planté en son milieu tel un îlot, que l'homme a aménagé pour jouir du spectacle grandiose que les quatre éléments de la création nous offrent et qui à l'image de nos vies, tantôt tranquilles, tantôt tourmentées, traversent l'histoire et le temps.

« ... ce spectacle grandiose de la nature que nous offrent les chutes du Rhin à Schaffhouse ... »

C'est donc de bon matin que chacun de son côté s'est mis en route pour retrouver pour certains, des amis de longue date ; d'autres nouveaux venus, faire connaissance et découvrir. Tous, d'horizons les plus divers, ensemble nous avons pu assister à ce spectacle grandiose de la nature que nous offrent les chutes du Rhin à Schaffhouse en Suisse.

Les uns en provenance de la gare de Strasbourg, d'autres ayant rejoint de suite le point de ralliement à Kehl en Allemagne



après avoir célébré les retrouvailles entres amis de l'Association Astus et des amis de l'Association Garten Jardin qui s'y sont joints, c'est dans la joie et la bonne humeur que nous avons embarqué sous la houlette de nos guides dévoués et appréciés, en direction d'Offenbourg.

« ... les fameuses chutes du fleuve, les plus hautes chutes d'Europe de 15 000 ans d'âge ... »

À Offenbourg nous attendait un train à deux étages, agréable et aéré qui devait nous emmener à Singen passant par Donaueschingen ou le Danube prend sa source. En traversant la Forêt Noire, nous n'avons pas manqué d'admiration pour le paysage aux vallées verdoyantes en longeant le Danube sur une bonne partie du trajet, où châteaux médiévaux (Hornberg), forteresses (Hohenwiel), côtoyaient églises baroques ; puis nous avons rejoint Schaffhouse en Suisse, ville baignée par le Rhin, ou se situent en aval les fameuses chutes du fleuve, les plus hautes chutes d'Europe de 15 000 ans d'âge... (H : 23 m, L : 150 m, pour un débit de 600 000 l par seconde en été et 250 000 l en hiver, le bassin ayant 13 m de profondeur).

La gare de destination à Schaffhouse se situant en surplomb du fleuve, le groupe a rejoint un plateau en contrebas, d'où nous avons bénéficié d'un panorama extraordinaire que nous avons savouré, panorama englobant tout le site. Ensuite nous avons rejoint au premier plan les abords remblayés du fleuve constitués d'un parc fleuri com-

prenant un café, d'une allée longeant l'eau relié au petit château de Wörth par un pont.

Le château avec sa terrasse gastronomique sur le Rhin d'où l'on aperçoit en face la forteresse médiévale bien conservée de Laufen sur les hauteurs, celle-ci semble veiller telle une sentinelle sur le lieu. Sur la gauche le promenade rejoint un moulin historique, puis continue sur quelques kilomètres pour rejoindre la ville.

Les éléments déchaînés à l'assaut d'un rocher planté en son milieu n'étant accessible que par bateau, nous avons passé à l'abordage du roc et l'avons gravi pour observer les flots impétueux de la chute du Rhin d'une hauteur de 23 m à partir de différentes terrasses accessibles par des marches.

De retour sur la terre ferme nous avons regagné la ville médiévale pittoresque très bien conservée avec ses maisons à encorbellements au nombre de 171 de Schaffhouse, sa fortification Munot, sa cathédrale par la promenade le long du Rhin, de passage à la fameuse piscine flottante Ribadi.

Nous avons flâné le restant de l'après midi pour regagner par le train de 18h00 Kehl puis Strasbourg, nous venions de passer une journée mémorable, pleine de bonne humeur et d'« entrain », heureux d'avoir vécu ce temps fort entre amis.

Ceux qui pourront assister à la prochaine sortie au parc de Wessering dans le Haut Rhin s'en réjouissent dès à présent... Un grand merci, aux guides...et organisateurs !

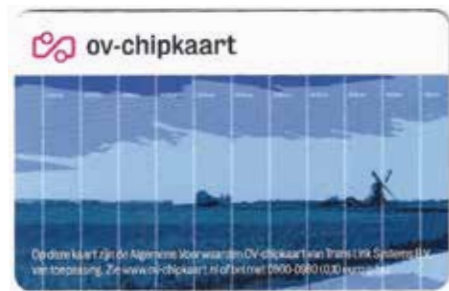
Daniel NONNENMACHER,  
Francis KRAEMER

## brève

### DES ACTIONS PROMOTIONNELLES DE LA CTS... PAS POUR TOUS ET... PAS SI PROMOTIONNELLES !

ASTUS a regretté une fois de plus que le ticket à tarif réduit CTS proposé pour l'Eurotournoi de Handball en août n'ait pu être acheté que par des usagers habitant à proximité d'une station de tram ou par l'application U'Go. De plus son utilisation très restrictive, dans une fourchette horaire et sur présentation du billet d'entrée,





Aux Pays-Bas, les transports urbains et interurbains ne sont plus accessibles grâce à des tickets papiers depuis Juillet 2014. Les Néerlandais et les touristes se déplacent grâce à une carte d'abonnement appelée « OV-ChipKaart ». En plastique au format de carte de crédit, cette carte est achetée aux guichets des gares mais aussi dans les magasins d'alimentation Albert Heijn, qui offrent aux clients des machines spéciales qui lisent le crédit restant sur la carte et permettent de la recharger.

Il existe deux sortes de « OV-ChipKaart ». La première est anonyme et peut être acquise sans aucune contrainte d'identité ou de résidence, pour un coût initial de 7,50 €. Elle permet de voyager indifféremment sur l'entier réseau ferré de la NS (Nederlandse Spoorwegen : Chemin de fer néerlandais),

les trams de toutes les villes néerlandaises et les bus de l'ensemble du réseau local et national. Le voyageur doit présenter sa carte au lecteur magnétique à l'entrée des gares, dans les bus et les trams une première fois en entrant puis une seconde en sortant du moyen de transport, afin que la carte débite le montant exact selon la longueur du trajet effectué. Petite contrainte : cette carte anonyme, de couleur bleue, doit avoir un crédit minimum de 20 € pour permettre au voyageur d'emprunter le réseau ferré, même si le coût du trajet à effectuer est bien moindre, si ce crédit n'est pas atteint, le lecteur magnétique s'illumine en rouge et émet un son particulier avertissant le voyageur de ne pas monter dans le train. Des nombreuses machines de recharge sont présentes dans les gares. Cette contrainte n'existe pas pour les trajets en tram et bus.

La seconde sorte de carte « OV-ChipKaart » s'obtient uniquement sur demande par internet. Cette carte est personnelle et de couleur jaune. Elle présente sur le recto le nom de l'utilisateur, sa date de naissance ainsi qu'une photo d'identité en noir et blanc. Il existe plusieurs choix de ces cartes personnelles : celles permettant l'accès à la première classe, celles permettant de voyager à n'importe

quelle heure de la journée, etc. La carte la plus courante permet une réduction de 40% sur les trajets effectués dans les heures creuses (avant 06h30 et après 18h30, avant 16h00 et après 18h30, toute la journée le samedi et le dimanche) en deuxième classe. A titre d'exemple, en 2014, cette carte coûtait 50 € à l'achat, qui était vite compensés par les économies réalisées sur les trajets. Il y a régulièrement des soldes proposées aux clients sur les « OV-ChipKaart » personnelles. De plus le détenteur d'une carte discount personnelle peut acheter jusqu'à trois billets réduits pour les voyageurs qui l'accompagnent. Cependant, certains néerlandais déplorent le fait que les cartes personnelles permettent à la police de localiser la position de leur possesseur.

Le réseau ferroviaire, des tramways et des bus est excellent et très dense. Les trains et les bus sont extrêmement ponctuels... les bus un peu trop même ! Il est recommandé d'arriver deux à trois minutes en avance sur l'horaire prévu car les conducteurs démarrent souvent avant l'heure exacte.

Florence BERNAULT

## VOYAGE EN ITALIE



C'est à Milan que se déroule l'exposition universelle 2015 dont le thème est « NOURRIR LA PLANETE » et ceci dans un cadre grandiose. 141 nations sont présentes avec des pavillons plus beaux les uns que les autres. Milan c'est aussi une ville superbe avec un grand réseau de bus, métros et surtout des vieux tramways qui circulent encore en 2015.

Michel DERCHÉ

## TRAINS RAPIDES RUSSES

De nombreux trains circulent en Russie dont le « SAPSAN » qui est un peu le TGV russe. Ce train est le Velaro RUS construit par Siemens A.G. et développé à partir des ICE 3 de la DB. D'une capacité de 604 places réparties sur 10 voitures il circule depuis décembre 2009 entre Moscou et Saint-Petersbourg avec des pointes à 250 km/h. Le temps de parcours est de 3h40 min. pour une distance de 650 kms. C'est un train très confortable, silencieux avec une vente ambulante dispensée par un personnel sympathique.

Le « SAPSAN » à également circulé durant 5 ans entre Moscou et Nijni Novgorod à la vitesse maximale de 160km/h. Il vient (juin 2015) d'être remplacé par des rames de l'industriel espagnol Talgo aptes à 200 km/h qui parcourent les 440 km entre les 2 villes en 3h35 min. Au chapitre des trains rapides russes, n'oublions pas l'« ALLEGRO » ce train pendulaire du constructeur Alstom qui relie St. Petersburg à Helsinki en un peu plus de 3h30 avec des pointes à 220 km/h.



Michel DERCHÉ

«... (La FNAUT-Alsace) regroupe actuellement 15 associations qui veulent promouvoir les transports collectifs et défendre les modes de déplacement doux... »



Inscrite au registre des associations en février 2011, la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports en Alsace (FNAUT - Alsace) regroupe actuellement 15 associations qui veulent promouvoir les transports collectifs et défendre les modes de déplacement doux dans des perspectives de développement durable. Le Comité de Direction, dans lequel chaque association est représentée, se réunit chaque mois, le plus souvent à Colmar ou à Sélestat. Des représentants de FNAUT - Alsace participent à de nombreuses réunions avec les exploitants (SNCF, CTS, Solea, Réseau 67, etc.), ainsi qu'avec les Autorités Organisatrices des Transports (AOT) comme la Région Alsace, les Conseils départementaux ou les communautés de communes comme l'Eurométropole Strasbourg.

« Des représentants de FNAUT-Alsace participent à de nombreuses réunions avec les exploitants (SNCF, CTS, Solea, Réseau 67, etc.) »

De nombreuses idées et points de vue divers ont déjà été échangés au cours des différentes

rencontres que les militants de FNAUT - Alsace ont eues non seulement en Alsace, mais aussi au pays de Bade ou à Bâle. Bien sûr, les opportunités de concertation au sein de la FNAUT nationale ne manquent pas, deux d'entre nous, Annick de MONTGOLFIER et François GIORDANI, faisant partie du bureau et du Conseil National.

La FNAUT Alsace édite un bulletin semestriel dont l'objet est de transmettre des informations concernant les transports en Alsace. L'objectif est surtout d'aider à mieux faire connaître les points de vue des usagers pour une meilleure qualité de vie, de les discuter, puis de diffuser nos propositions auprès des exploitants et des AOT.

« La FNAUT Alsace édite un bulletin semestriel dont l'objet est de transmettre des informations concernant les transports en Alsace »

L'Alsace a connu un développement important des TER et des transports urbains au cours des 20 dernières années. Le nombre des voyageurs a fortement augmenté. Mais des adaptations et des améliorations sont nécessaires pour ce qui concerne les fréquences des dessertes et les correspondances, la capacité du matériel, le passage plus aisé d'un mode de transport à un autre (meilleure intermodalité), des structures de gares mieux adaptées aux flux de trafic en augmentation, une accessibilité plus facile aux personnes à mobilité réduite, des lignes de cars adaptées et mieux reliées aux autres modes de transport. Tout cela exige des investissements dans les infrastructures.

« D'autres sujets ont été au cœur de nos réflexions, tels que l'amélioration des relations interrégionales de type « Intercités », actuellement menacées de disparition... »

D'autres sujets ont été au cœur de nos réflexions, tels que l'amélioration des relations

interrégionales de type « Intercités », actuellement menacées de disparition pour certaines, le développement des relations transfrontalières qui répondent à de réels besoins, la réouverture d'anciennes lignes modernisées susceptibles de générer une clientèle importante dès que la qualité du service est au rendez-vous. FNAUT - Alsace est très vigilante vis-à-vis de toute dégradation de la mobilité.



Deux grands enjeux nous attendent dès 2016 : travailler avec nos collègues lorrains et champenois sur l'organisation du TER de la nouvelle région et organiser le congrès national de FNAUT à STRASBOURG du 21 au 23 octobre 2016.

### ASSOCIATIONS AFFILIÉES À FNAUT-ALSACE :

- Association de Défense et de Promotion de la ligne ferroviaire Haguenau - Wissembourg (ADPHW)
- Association pour la Promotion du chemin de fer Colmar - Metzeral (APCM)
- Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération de Strasbourg (ASTUS)
- Bruche - Piémont - Rail (BPR)
- CADR 67 (Comité d'Action Deux-roues 67)
- CADR Mulhouse (Cyclistes Associés pour le Droit de Rouler)
- Florirail
- Groupement Insertion Handicapés Physiques (GIHP)
- Molsheim, Ville à Pied et à Vélo (MVPV)
- Piétons 67
- Rue de l'Avenir
- Trajets Déplacements en Alsace centrale
- Transpamina
- Trans-Rhin-Rail
- Thur Écologie et Transports (TET)

François GIORDANI, président de la FNAUT Alsace





Un exemple des arrêts mis aux normes sur l'avenue des Vosges (ligne 10)



Les arrêts rénovés sur les lignes de trams A et E



Il faut rétablir l'éclairage dans les abris de tram

## grève

### AUGMENTATION DES TARIFS CTS

Une nouvelle fois, l'Eurométropole et la CTS ont annoncé une augmentation des tarifs en septembre, limitée cette année cependant aux titres hors abonnement sur support papier.

ASTUS a rappelé à cette occasion une nouvelle fois sa demande que les titres « tarif réduit » n'augmentent plus jusqu'à représenter la moitié du prix du ticket aller simple et soient aussi vendus à l'unité.

Concernant la dématérialisation des titres, ASTUS a demandé que la carte Badgé, qui devrait être fournie gratuitement, permette de charger aussi tous les titres occasionnels (foire européenne, Racing) dont sont exclus une partie des usagers, ainsi que tous les titres proposés aux distributeurs de tram, y compris les Europass par exemple, et ce dans un périmètre raisonnable autour du lieu d'habitation et dans toute l'Eurométropole, à minima dans chaque commune et dans chaque quartier. ASTUS a rappelé que l'internet à domicile et le smartphone sont encore loin d'être généralisés, contrairement à ce que laisse entendre la collectivité.

ASTUS demande qu'une nouvelle campagne d'information soit menée pour informer les usagers d'une part des avantages du support Badgé par rapport au support

papier d'autre part que l'abonnement de travail doit être remboursé pour moitié par l'employeur, ce qui est encore ignoré par un grand nombre de salariés, notamment précaires.

ASTUS rappelle enfin sa demande de mise en place d'un « ticket unique » qui permette, dans l'Eurométropole et à Kehl, l'accès au réseau TER et réseau 67 avec les tickets et abonnements du réseau bus/tram de la CTS.

### CONTRE LE BLOCAGE DU TRAM

ASTUS s'est associée une nouvelle fois avec le CADR et Piétons 67 pour demander que les piétons et cyclistes qui se rendent à la Foire européenne puisse se déplacer en toute sécurité et que les trottoirs et pistes cyclables ne soient plus occupés par des voitures en stationnement très gênant (amende de 135 €).

Suite à l'action des services de police pour faire respecter la loi, les automobilistes concernés ont bloqué le 10 septembre la circulation du tram pendant toute une matinée : les trois associations ont dénoncé ce blocage parfaitement illégal, souhaité que la CTS se retourne contre ses auteurs et demandé que les cyclistes et piétons soient protégés dans toute l'agglomération.

## agenda

- le mercredi 7 octobre et le vendredi 9 octobre, ASTUS anime des ateliers Transports. D'autres suivront encore. Pour toutes les actions engagées par ASTUS, des bénévoles de l'association informent les usagers et recueillent leurs témoignages.
- le vendredi 9 octobre 2015 : AG FNAUT Alsace.
- le samedi 10 octobre 2015 : projet de sortie à Sarreguemines et Sarrebruck. ASTUS enverra les invitations à ses adhérents, les non-adhérents sont également les bienvenus ! Pour cela il suffit de téléphoner ou faire la demande par courriel (coordonnées ci-dessous).
- le samedi 17 octobre 2015 : Stand ASTUS au microvillage sur le Climat - Place Kléber.

## horaires d'accueil

Du lundi au vendredi de 16h30 à 18h30 au local ou sur rendez-vous.

## coordonnées

ASTUS  
Résidence l'Ortenbourg,  
13 rue Georges Rossdeutsch  
67800 BISCHHEIM  
Tél. 03 88 95 79 63  
Courriel : astus67000@gmail.com  
Site web : www.astus67.fr  
Facebook : facebook.com/astus67



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  
Rédactrice en chef : Aurélie HILD  
Ont collaboré à ce numéro : Florence BERNAULT, Michel DERCHÉ, Francis KRAEMER, Daniel NONNENMACHER, David WENDLING

Prochaine parution : Décembre 2015  
Registre des associations Tribunal d'Instance de Strasbourg volume LXXII Folio n°71  
Graphisme et mise en page : www.ipiapia.fr  
Imprimerie : Koche, imprimé sur papier recyclé.  
Crédits photos : ASTUS  
Couverture, © dervish15 - Fotolia.com