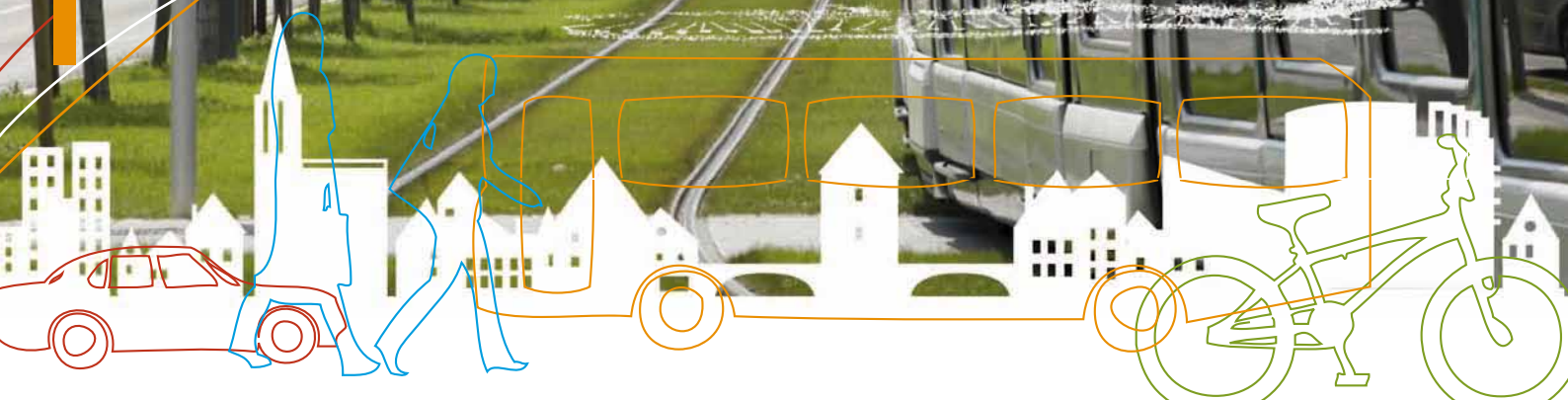


astus

Info

association des usagers des transports urbains
de l'agglomération de Strasbourg

L'édito

Le printemps a été pour ASTUS l'occasion d'une intense activité associative :

- Assemblée générale le 7 mai, réussie de l'avis général, qui a permis de faire le point sur les changements intervenus depuis l'assemblée générale de septembre 2009
- Soirée projection voyage en Sibérie le 21 mai
- Sortie en Forêt Noire le 29 mai qui a permis de découvrir d'autres horizons de transport en commun
- Colloque sur l'intermodalité le 5 juin, riche en informations apportées par les différents intervenants et en débats
- Participation à la semaine de la sécurité routière, en juin
- Participation à de nombreuses réunions de concertation sur la nouvelle tarification à la CTS, sur la Schéma Directeur des Transports Collectifs 2025 et le Plan de Déplacements Urbains.

La façon dont s'est déroulée la concertation sur le Schéma Directeur des Transports Collectifs 2025 nous a conduit à faire connaître à la CUS notre insatisfaction - avec les associations Ecocités et TC Alsace - : elle n'a pas été assez approfondie à notre sens. Ce schéma a néanmoins été adopté. A nous d'être présents au quotidien dans sa mise en œuvre ! Beaucoup de choses restent à faire et tout n'est pas joué, notamment pour la restructuration du réseau de bus.

La nouvelle tarification en application à la CTS semble satisfaire les usagers, mais il reste des problèmes à régler pour certaines catégories d'usagers qu'il faudra évoquer auprès de la CUS et de la CTS. Par ailleurs, nous nous efforcerons d'obtenir une tarification transfrontalière plus attractive par chemin de fer jusqu'à Kehl et aussi l'extension du «Baden-Württemberg-Ticket» à Krimmeri-Meinau et à Strasbourg-Gare centrale (selon le modèle de Bâle BBF et Bâle SBB.)

Concernant la place de la Gare à STRASBOURG, nous sommes contents d'avoir été entendus et espérons que les modalités mises en place, pour l'instant à titre expérimental, permettront d'améliorer les déplacements des usagers du transport en commun, comme ceux des piétons et des cyclistes.

Au 30 août 2010, nous avons noté avec satisfaction l'amélioration de la desserte de la ligne 50, qui fonctionne à présent le dimanche (12 dessertes) et bénéficiera de dessertes en semaine augmentées de 56 à 61 et le samedi de 33 à 37. Par contre nous avons vu apparaître un service allégé - sur certaines lignes - pendant les petites vacances scolaires. Mais même si ce dispositif existe de longue date dans beaucoup d'autres villes, il faudra que nous soyons attentifs à ce que les usagers se rendant à leur travail ne soient pas pénalisés.

Sur tous ces points, nous sommes évidemment à l'écoute de vos observations pour les porter auprès du transporteur. Adressez-nous vos remarques à l'association, soit par mail, soit sur notre site internet qui est à présent opérationnel.

Les prochains mois ne nous laisseront pas de répit. Les nombreux lieux de concertation et de débat nous conduisent à lancer un appel à toutes les bonnes volontés : nous sommes à ce jour 98 adhérents. Chacun a sa place et il est important que chaque adhérent se sente un maillon indispensable de la vie associative : n'hésitez pas à contacter Hélène - présente au local les lundis et mardis de 8h à 12h et de 14h à 18h et les jeudis et vendredis de 14h à 18h - pour faire part de vos disponibilités.

Courant septembre, nous participerons à la **semaine de la mobilité**, place Kléber du **16 au 22 septembre** et au **forum des associations** place Kléber les **25 et 26 septembre**.

Notre association a, par ailleurs, décidé de s'associer aux actions entreprises pour protester contre l'organisation de l'épreuve française du championnat du monde de rallye automobile qui se déroulera en Alsace du 1^{er} au 3 octobre 2010.

Le bureau : François Giordani, Patrice Paul, Roland Hatzenberger, Claude Bouleaux

Composition du Conseil d'Administration

ADIR, Bruche Piémont Rail, Claude BOULEAUX, CADR (Jean CHAUMIEN), Hervé DIEBOLD, Jean GERBER, François GIORDANI, Roland HATZENBERGER, Gilles HUGUET, Vincent KAYSER, Florence LECOMTE, Patrice PAUL, Piéton 67 (Michel DERCHÉ), André ROTH, Damien SENGER, Susan VAILLANT.

L'INTERMODALITÉ DANS LES MOBILITÉS URBAINES ET PÉRIURBAINES

Notre association a organisé un colloque, au CIARUS, le samedi 5 juin 2010, sur la thématique : «L'intermodalité dans les mobilités urbaines et périurbaines».

Dans une allocution de bienvenue, **Jacques BIGOT**, Président de la CUS et maire d'Illkirch-Graffenstaden, a évoqué qu'une « **association d'usagers est indispensable pour les AOT** » (Autorités Organisatrices des Transports), car lorsqu'on veut développer un fonctionnement démocratique il faut qu'il y ait des représentants d'usagers : l'apport d'usagers représentatifs, c'est à la fois de signaler les choses, de sentir, d'être le relais de toute une série de dysfonctionnements, parfois dans le détail, mais aussi d'arriver à mener la réflexion globale pour représenter l'ensemble des consommateurs et des usagers comme le fait aujourd'hui ASTUS en abordant une thématique complexe comme l'intermodalité.

André KLEIN-MOSSER, Vice-président du Conseil Général et maire de Bischheim, a exprimé sa **satisfaction de voir des associations comme ASTUS, nourrir la réflexion et de proposer des pistes d'actions par rapport à une politique de déplacements de transports collectifs.**

Roland RIES, Président du GART (Groupement des Autorités Responsables des

Transports) et maire de Strasbourg a indiqué qu'il n'est pas du tout hostile à ce que **l'association revienne comme membre, au moins observateur, au Conseil d'Administration de la CTS**. L'intermodalité est, pour **Floriane TORCHIN**, directrice du Service Transports et Déplacements, Région Alsace, **le fer de lance «pour coordonner l'ensemble des partenaires»**. Elle a souligné l'utilité et l'intérêt de la tarification multimodale, notamment pour son attractivité en indiquant que « **le prix doit être plus intéressant que « la somme des tickets achetés»**. En effet, en matière de billetterie, avec un titre unifié et adapté aux différents composants, l'usager utilise le même ticket dans les différents modes de déplacements.

Une analyse détaillée de l'état actuel de l'intermodalité dans la CUS, longuement évoquée par **Agathe SCHMITT**, sera développée dans les actes du colloque.

ASTUS avait invité des partenaires d'outre-Rhin. **Antje HAMMER** (Bau und Verkehrsdepartement, Bâle-Ville) est intervenue sur le thème de «**L'intermodalité des transports dans l'agglomération de Bâle**» L'agglomération bâloise est trinationale car elle englobe les villes de Saint-Louis et de Huningue en Alsace, de Weil-am-Rhein et de Lörrach au Bade-Wurtemberg.

Dès 2009, le service de la mobilité, qui est une bonne base pour

l'intermodalité, a été intégré dans un nouveau service du Ministère des Travaux Publics et des Transports.

En ce qui concerne les comportements de mobilité dans la ville de Bâle, force est de constater qu'il y a une « bonne base » avec une demande élevée pour les transports doux. En effet, **les Bâlois sont des adeptes du transport en commun et du vélo. 56 % de la population possède une carte orange. L'abonnement est à demi-tarif. Et le taux de motorisation est de 320 voitures/1000 habitants.**

L'agglomération trinationale de Bâle a mis en place un système ferroviaire sur la Regio Basiliensis qui comprend :

- huit autorités organisatrices des transports (AOT)
- trois gestionnaires d'infrastructures
- quatre entreprises ferroviaires
- trois systèmes tarifaires

Un Schnellbahn (chemin de fer express en allemand), parfois abrégé en S-Bahn, est un réseau ferroviaire régional en Allemagne, Autriche ou Suisse.

En plus d'un transport express régional classique, il se caractérise par :

- des horaires cadencés toutes les 30 minutes (à Bâle)
- des stations rapprochées
- une tarification particulière (et unifiée avec les autres moyens de transport)
- une bonne interconnexion avec les autres moyens de transport (bus, tramway...)
- un réseau ferré en site propre (en majeure partie)
- la traversée du centre-ville en tunnel (dans beaucoup de réseaux)

En matière de mobilité durable et accessibilité au sein de la Regio, le souci de l'environnement et des questions qui tournent autour de l'écologie et du développement durable se traduit par la mise en place de :

- vélo-parking
- parking-relais
- d'un pôle intermodal à la gare de Saint-Louis (nœud d'interconnexion avec la ligne du tram transfrontalière en projet)

Bâle est sans doute la ville « la plus accueillante pour les piétons et cyclistes ». **Le vélo est en location libre service.**

En ce qui concerne l'intermodalité pour les personnes handicapées, une réflexion est en cours. Une loi sur la bioéthique a été votée. Cependant sa mise en œuvre est longue, car cette loi s'adresse avant tout aux entreprises de transport. « Ce n'est pas une tâche des AOT », souligne Madame HAMMER.

Puis, **Sarah MORAILLON** (TTK Karlsruhe), est intervenue sur le thème «**Tram-train et autres intermodalités : l'exemple du réseau de Karlsruhe**».

L'idée du tram-train remonte à 1961. Une première interconnexion entre le périurbain et la ville-centre est alors née avec la mise en service d'une voie ferrée abandonnée, le matériel roulant ayant été de «type petit TER». Ce n'est finalement qu'en 1992 que le premier tram-train, au sens strict du terme, est mis en service sur la voie ferrée reliant le centre de Karlsruhe à Bretten. Comme cette ligne était alimentée avec le voltage de la Deutsche Bahn, il a fallu concevoir un matériel roulant spécifique adapté aux électrifications différentes sur chacun des réseaux et permettant au tramway d'aller sur toutes les voies.

Un autre élément à prendre en compte est le choix du prix et du confort sur l'esthétique. En effet, les trams et tram-trains paraissent identiques, les usagers ne s'apercevant pas forcément dans quel matériel roulant ils se trouvent. Il est vrai qu'ils ont l'air vieillot, mais ce n'est qu'en apparence car en réalité ils peuvent être récents. L'autre élément notable concerne le gazon inexistant dans cette ville, ce qui a pour conséquence un moindre coût sur l'entretien des voies ferrées.

L'intervenante a décrit le tram-train de sa ville. Il s'agit d'un matériel roulant léger qui peut rouler jusqu'à 100km/h. Il a de bonnes capacités d'accélération et de freinage. Doté d'un bon niveau de confort, il est silencieux, spacieux. C'est un atout pour les déplacements pendulaires.

Le succès a été spectaculaire, puisque **le nombre d'usagers journaliers est passé de 2200 en 1992 en mode S-Bahn (équivalent en français de TER) à 14000 en 1997 en tram-train sur la ligne de Bretten**. Cette forte augmentation de la fréquentation émane aussi de la continuité du service durant toute la journée et le week-end, ainsi que du cadencement avec des fréquences différentes selon les lieux desservis et des **horaires faciles à mémoriser comme toutes les 10 mn et 20 mn, voire 30 mn** dans le périurbain le plus éloigné. Par ailleurs, il y a une volonté de coordonner transport et urbanisme : les projets immobiliers doivent être distants de moins de 500 m d'un arrêt du réseau KVV.

Le réseau de tramway urbain mesure 100 km (6 lignes), tandis que le réseau tram-train est de 500 km avec 10 lignes, sachant que les tram-train utilisent des systèmes et des voies déjà existants. Au total, **il y a 170 millions de voyages/an contre 65 millions en 1980. 85 % des frais d'exploitation sont couverts par les usagers. Il s'agit d'un taux très élevé, car en moyenne en France il est seulement de 20% (25% à Strasbourg)**. La politique tarifaire vise une offre conséquente avec un réseau agréable et facile à utiliser et comme il y a un service efficace, l'utilisateur ne rechigne pas à payer.

Une tarification intermodale a été mise en place qui intègre tous les modes de transport (TER, tram-train, tram, bus) avec des zones tarifaires en fonction de la distance au centre-ville. Elle a été conçue pour attirer les automobilistes non captifs de la voiture. Le titre de transport mensuel est obtenu au distributeur sous format papier, à une date donnée (pas nécessairement le 1^{er} du mois), selon une ou plusieurs zones. L'originalité réside dans sa transmissibilité c'est-à-dire qu'il n'est pas nominatif. Autre particularité, en soirée, les accompagnateurs (un adulte et deux enfants) bénéficient de la gratuité, afin d'offrir une alternative à l'utilisation de la voiture. L'abonnement mensuel de base est de 46 euros pour la zone du centre-ville. **Le trajet simple s'élève à 2,10 euros**.

Enfin, en ce qui concerne la multimodalité ou la plurimodalité, il y a plusieurs choix pour un même déplacement : les voitures partagées, un plan directeur des voies cyclables et des Fahrrad Strasse, qui sont des rues réservées uniquement aux vélos.

Antoine BEYER (Université de Paris 4) est intervenu sur «**Les communautés de transport (Verkehrsverbünde), bases de la régulation des transports publics d'outre-Rhin**». Le transport public local allemand (ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr) présente une offre attractive, qui a connu une augmentation de 50 % depuis 1996. **La réussite du transport allemand est une référence européenne**, qui a servi de modèle à la réforme du transport public local en France car il s'agit d'un concept très simple, cohérent, qui offre une très grande lisibilité. L'utilisateur n'a qu'un seul ticket, inscrit dans un cercle vertueux de l'offre.

La notion générale de Verkehrsverbund présente différentes formes de coopération dans les ÖPNV. Il peut signifier deux choses. La forme la plus élémentaire est le Fahrplangemeinschaft où les acteurs se mettent d'accord sur l'établissement d'un plan de transport harmonisé en assurant les correspondances. Au niveau tarifaire, le Tarifgemeinschaft, est une communauté tarifaire qui établit l'établissement de la reconnaissance des titres de transport pouvant aller jusqu'à un titre unifié. Les Verkehrsverbund sont des organismes de coordination étroite dans l'exploitation des réseaux pouvant aller jusqu'à la conception commune des réseaux. Enfin, le niveau le plus intégré est le Verkehrsverbund (dès 1965 à Hambourg) qui est l'unité de commandement et de prise de décision, dans laquelle les AOT se mettent en commun et créent une société pour la tarification commune et le développement du réseau.

Ce texte se limite à quelques aspects des interventions concernant les réseaux d'outre-Rhin. Pour plus de détails incluant les débats, nous vous invitons à vous procurer les actes du colloque qui seront à votre disposition dans le courant de l'automne.

Hélène BAL - Chargée de mission



SORTIE DU 29 MAI 2010

Une quinzaine d'adhérents a participé à une sortie organisée par ASTUS en Forêt Noire le 29 mai 2010. Il y a eu un 1^{er} arrêt à Hausach afin de visiter le Schwarzwald Modell Bahn où sur 400 m² nous avons pu admirer un des plus grands modèles réduits ferroviaires d'Europe. Puis, le groupe a pris place à bord du Wutachtbahn.

Chemin de fer de la vallée de la WUTACH

Le train de la vallée de la Wutach, tiré par une locomotive à vapeur, circule de mai à octobre entre la gare Zollhaus de Blumberg et la commune de Weizen. Empruntant une voie extrêmement intéressante sur le plan de l'ingénierie ferroviaire, il traverse de très beaux paysages. En raison des nombreuses courbes qui émaillent la voie, celle-ci est familièrement appelée « la voie en queue de truie » (Sauschwänzlebahn). • Extrait du guide vert Michelin Forêt-Noire /Alsace

Plus de détails disponibles sur le site www.astus67.fr

Claude Bouleaux

AUTO'TREMENT, UNE AUTRE MANIÈRE DE ROULER

Rencontre avec Monsieur Jean-Baptiste SCHMIDER, directeur de Auto'trement, SCIC (Société Coopérative d'Intérêt Collectif)



Quelques éléments historiques :

Auto'trement a ses racines en Alsace. L'association a été créée le 15 décembre 2000, date à laquelle on a mis en commun trois voitures d'occasion. En fait elle est née d'une prise de conscience collective sur la manière de rendre l'utilisation de la voiture plus rationnelle. En effet, lorsque les gens vivent et travaillent en ville, ils n'ont pas forcément besoin de la voiture au quotidien. La voiture reste stationnée plus de 95 % du temps ! Cela coûte cher et pollue. Partant de là, des personnes se sont réunies pour réfléchir collectivement à un système de mutualisation.

A propos de Auto'trement

Dans le périmètre de Strasbourg, il y a 21 stations. Au sein de la CUS, il y a 28 stations. Depuis le début de l'année d'autres stations ont vu le jour. L'association compte entre 65 et 70 voitures, sur la CUS. Auto'trement est présente également dans d'autres villes comme : Mulhouse, Colmar, Erstein, Sélestat, Saverne, Haguenau et prochainement à Molsheim.

L'association a embauché six salariés à temps plein.

Quels sont la philosophie, les axes prioritaires de votre structure ?

Nos axes prioritaires sont :

- s'inscrire en complémentarité avec les transports collectifs
- la substitution à la première ou à la deuxième voiture
- un service de qualité (la proximité) : être présent partout à terme avec l'idée que tous les habitants aient une voiture à moins de cinq minutes de chez eux, une station tous les 500 mètres
- l'articulation avec les transports en commun par des communications communes, par une tarification combinée et aussi par le positionnement comme le fait d'être à proximité des gares, on peut s'inscrire en complémentarité, en intermodalité avec le TER pour les déplacements régionaux

Notre philosophie est « d'apporter notre pierre pour réduire les nuisances automobiles et contribuer à la mobilité autrement »

Qui finance ?

Les cinq-six premières années on a été financé principalement par la CUS, l'ADEME.

Aujourd'hui, c'est de l'auto-financement à plus de 95 %. La CUS continue à participer pour l'aménagement des nouvelles stations au sein de la CUS et l'ADEME, pour l'aménagement des nouvelles stations hors CUS.

Quel est le profil de vos abonnés ?

Il y a à peu près la même proportion d'hommes et de femmes. La tranche d'âge représentative est celle des 30/40 ans, dont 1/3 des familles avec enfants. Force est de constater qu'il

s'agit essentiellement des actifs urbains ayant fait des études supérieures. Première explication : il faut reconnaître qu'il s'agit d'une innovation car il faut se passer de sa voiture particulière. Il faut bien des pionniers. Autre explication : ce sont des gens qui peuvent réfléchir sur un budget annuel de la voiture. Ils ne s'épanouissent pas par la voiture, ils ont un rapport « dépassionné » à la voiture et un rapport « fonctionnel », ils l'utilisent comme mode de déplacement.

Comment s'inscrire ?

Soit via internet, soit au siège. Il y a signature d'un contrat d'abonnement, avec un engagement, des frais d'adhésion, un dépôt de garantie, une caution, une autorisation de prélèvement. L'abonné reçoit une carte et une fois enregistré dans le système, il est autonome, il peut réserver soit par téléphone, soit par internet. Il récupère directement la voiture la plus proche de chez lui car la carte permet d'ouvrir la voiture. Il devra suivre les conseils et recommandations qui lui ont été transmis. Pour effectuer une réservation, un central d'appel fonctionne 24h/24h. La facturation se fait à l'heure et au kilomètre.

Quels sont vos critères de sélection quant aux choix des véhicules ?

Les besoins moyens sont des déplacements d'en moyenne quatre-cinq heures - 50 Km - dans le périurbain. C'est pourquoi 80 % du parc de Auto'trement sont des citadines, des voitures de 4 ou 5 places qui libèrent moins de 120 grammes de CO₂. L'idée est aussi d'offrir du choix avec la possibilité de réserver un véhicule de 7 ou 9 places. On expérimente aussi des véhicules un peu innovant, la voiture hybride rechargeable, par exemple.

Que pensez-vous des bio-carburants ?

D'une manière générale, je ne crois pas à la technologie qui va tout révolutionner et nous sauver. Je crois aux changements des comportements et des attitudes. Ce ne sont ni le véhicule électrique, ni les bio-carburants qui vont nous sauver.

Quels sont vos moyens de communication ?

Il existe un partenariat avec la CTS, accès de temps en temps à des espaces de communication. Il existe aussi d'autres partenariats auprès de nos cibles, les citoyens, et autour de festivals, de concerts ainsi que l'utilisation du « bouche à oreille » qui permet également la diffusion des informations. Le premier vecteur reste nos adhérents.

Comment travaillez-vous avec les autres associations ?

Soit par des tarifications communes - tous les adhérents des autres associations bénéficient du tarif réduit - soit par une communication commune sur le site d'Internet ou la participation à des événements (comme la semaine de la mobilité.) Cette année beaucoup de choses seront faites à Mulhouse car l'association souhaite développer son service dans le Haut-Rhin.

Bonne nouvelle pour les adhérents de l'association ASTUS : « Tous les adhérents d'ASTUS bénéficieront d'un tarif réduit sur l'abonnement : 9 euros au lieu de 11 euros et 32 euros d'adhésion au lieu de 40 euros. »

ASTUS vous invite à consulter le site de l'association Auto'trement pour plus d'informations :

<http://www.autotrement.com>

Du 1^{er} au 3 octobre prochain, l'étape française du championnat du monde de rallye automobile sera en Alsace. Elle prendra son départ place Kléber à Strasbourg, puis traversera une partie du massif vosgien et du vignoble.

Pour de nombreuses associations, mouvements et organisations, ce rallye est un non sens.

La pollution, c'est chouette !

Ce rallye est une incitation au gaspillage des ressources naturelles. Alors que le pétrole est de plus en plus rare et de plus en plus cher, nous y voyons une forme de gabegie qui légitime toutes les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre. Ce choix n'est pas responsable à l'heure où les enjeux énergétiques et climatiques sont plus cruciaux que jamais.

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 ».



Toujours plus vite... dans le mur !

En valorisant la vitesse, cause première de l'insécurité routière, ce rallye, anti-pédagogique et anachronique, est une apologie de la conduite à risques, alors même que les campagnes de sécurité routière commencent à porter leurs fruits. De plus, les vitesses pratiquées et les risques pris par les pilotes sont dans la plupart des rallyes générateurs d'accidents graves, voire mortels, dont les spectateurs, prudents ou imprudents, sont généralement les victimes. Cette course n'emprunte que des voies soumises au code de la route et l'étape de Haguenau se déroule en milieu urbain où la vitesse est totalement proscrite. Promouvoir la vitesse dans un monde qui va trop vite, c'est irresponsable !

Un sportif exemplaire ?

Les sportifs, et plus encore les sportifs de haut niveau, devraient être des exemples pour les jeunes et pour nos concitoyens. Alors que le rallye s'appuie fortement sur la renommée du pilote « alsacien » Sébastien Loeb, nous nous interrogeons sur l'exemplarité que peut constituer cette icône alsacienne, puisqu'il est de notoriété publique qu'elle est « évadée fiscale » dans un pays limitrophe. Rappelons que la force et la légitimité des impôts pour tous permettent à chacun d'accéder à l'éducation, à la santé, à la culture, à la formation...

Une si belle région violentée

Ce rallye est également une intrusion inacceptable dans les milieux naturels sensibles. Les effets délétères en termes de bruit et pollution de l'air seront subis par les habitants de la région, mais également par la faune, la flore et tous les espaces fragiles des Hautes-Vosges (zones protégées), de la plaine et du vignoble alsacien.

Alors que l'on nous promet des « retombées économiques » mirifiques, l'Alsace a certainement une autre image à donner d'elle-même. Conjugué à la beauté des paysages et des espaces naturels, le riche patrimoine culturel de l'Alsace doit amener dans notre région un tourisme de qualité. Or, même s'il attire les grandes foules qu'annoncent les organisateurs, le rallye sera surtout ravageur pour les écosystèmes et ne créera pas d'emplois (sauf quelques missions temporaires). Il ne sera qu'une éphémère et bien discutable source d'attractivité pour l'Alsace. Il ne répondra en rien, bien évidemment, aux défis environnementaux du XXI^e siècle.

Du pain et des jeux ?

Enfin, sur un budget total de 2,4 millions d'euros, les collectivités locales alsaciennes (Région, Départements 67 et 68, Agglomération de Mulhouse, Communauté Urbaine de Strasbourg et Ville de Haguenau) verseront directement une subvention de 1,4 millions d'euros pour 2010, sans compter les frais indirects occasionnés par cette « utilisation » des services publics : mise en sécurité, nettoyage, réfection des chaussées... A l'heure où chacun prône l'efficacité financière, voire la rigueur, à l'heure où les besoins sociaux explosent en raison d'une précarité croissante, où les investissements pour la création d'emplois ou d'activités utiles sont en attente, au moment où l'on réduit drastiquement les subventions aux nombreuses associations d'« utilité sociale », **il est inacceptable que ces collectivités consacrent 5 millions d'euros sur 3 ans à un divertissement véhiculant des valeurs aussi contestables.**

Alors qu'il faudrait être exemplaire et innovant dans le combat pour la planète, cette compétition et les subventions publiques qui y sont consacrées constituent des signaux aberrants pour nos concitoyens, pour notre région, pour la terre et pour les générations futures : comme tous les autres, ce rallye doit devenir un anachronisme !

Ce rallye n'a sa place ni en Alsace ni ailleurs .

Les associations signataires appellent notamment à participer, le 25 septembre prochain, à la Vélorution qui débutera à 14h30 place du Wacken devant le siège de la Région.

Premiers participants :

Ligue contre la Violence Routière Haut-Rhin-Bas-Rhin / Alsace Nature / FNAUT – Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports / ASTUS – Association des Usagers des Transports Urbains de Strasbourg / CADR (Comité d'Action Deux Roues) 67 / CADR (Comité d'Action deux Roues) Mulhouse et Colmar / TC Alsace / Piétons 67 / Centre Antibruit du Bas-Rhin / Objectif Climat / GEPMA / CREP – Collectif de Réappropriation de l'Espace Public / Ecogenèse / Ecocité Strasbourg / Greenpeace – Groupe Local Strasbourg / AHBK – Association des Habitants Bourse-Austerlitz-Krutenau / Schillik Ecologie / Les Verts Alsace / AHQG - Association des habitants du quartier gare / Parti de Gauche / Jeunes Verts / SUD Culture Alsace

UNE NOUVELLE TARIFICATION... ENCORE INSUFFISANTE

La commission réseaux et tarification est en place depuis l'automne 2008.

Cette commission est une force de proposition, mène une véritable réflexion sur l'amélioration du réseau bus et tram CTS et donne un avis sur les différents projets en cours, comme les lignes tram A et C, le transport en commun en site propre ouest (Wasselonne-Strasbourg), le GCO (Grand Contournement Ouest), les dessertes SNCF péri-urbaines.

Dès le mois de janvier, ASTUS a adressé un courrier à Monsieur FONTANEL, Vice-Président de la CUS, chargé des finances, afin de lui soumettre des propositions.

En effet, l'association propose un ticket multimodal c'est-à-dire qu'avec un seul ticket l'usager pourrait aussi bien prendre un car du Réseau 67, le tram, le bus ou le TER. Ce ticket ne se limiterait pas au territoire de la CUS mais se prolongerait jusqu'à la ville de Kehl. Ce type de titre de transport existe déjà dans plusieurs villes, notamment à Nantes, Rennes ou Mulhouse. Alors pourquoi pas à Strasbourg ?

ASTUS propose également :

- l'extension des tickets Europass, des abonnements « transfrontaliers », « Alsa job » et « Alsa campus » au Réseau 67 sur le territoire de la CUS
- l'extension des abonnements « Alsa job » et « Alsa campus » à Kehl et à l'accès aux véloparcs
- l'intégration du ticket TER Entzheim-Aéroport à ce système de tarification
- l'élargissement de tous les abonnements concernant les plus de 18 ans à un abonnement combiné avec *Auto'trement*.

ASTUS est favorable à la prise en compte du quotient familial CAF, sous réserve de la prise en compte des éléments précédemment évoqués quant à l'accès généralisé à tous les réseaux sur le territoire de la CUS et de la ville de Kehl.

Au 1^{er} avril 2010, ont été mis en place les tickets 24 H individuel Alsa + 24h et Alsa + Journée Groupe. Il s'agit d'une avancée mais l'association émet quelques suggestions à savoir :

- Le tarif journée petit groupe ne devrait pas être limité aux seuls week-end. Si la raison de cette limitation est la crainte d'engorgement des trains de pointe du matin, une solution serait d'autoriser ce tarif du lundi au vendredi à partir de 8h30 et l'intégralité de la journée les samedis, dimanches et fêtes. Ainsi, cette offre serait attractive pour les familles nombreuses (notamment durant les congés scolaires).

Les tarifs département / région sont excessifs comparés à ce qui existait avant avec le Pass Evasion, ceci notamment pour les individuels. La plus-value donnant accès à l'ensemble des réseaux ne justifie pas une telle augmentation.

A titre de comparaison, le Baden-Wurtemberg Ticket coûte 20,00 € pour un individuel et 28,00 € pour un groupe de

5 personnes alors qu'il donne accès à un territoire nettement plus étendu et à une offre sans commune mesure.

- Pour le périmètre des Transports Urbains de la CUS, en complément du titre Alsa plus 24H individuel, il manque un titre intermodal individuel 1h. En fait, l'idéal serait de pouvoir emprunter le TER dans le périmètre des Transports Urbains de la CUS avec tous les titres du réseau urbain de la CUS comme cela existe à Nantes.*

Le potentiel du réseau ferré constitue un enjeu majeur dans l'amélioration des déplacements au sein de la CUS. Il permet de raccourcir de manière considérable les temps de parcours, en particulier pour les communes de deuxième couronne. Actuellement le TER ne joue pas le rôle qu'il pourrait jouer en raison d'une offre urbaine/périurbaine insuffisante ainsi que de tarifs peu attractifs (voire dissuasifs **).

Il est donc urgent d'améliorer l'offre des 13 gares TER situées sur le territoire de la CUS mais également de créer un billet unique Train TER, tram et bus pour les voyageurs occasionnels et les abonnés.

Trajet Vendenheim - place de l'Étoile - aller et retour et utilisant la multimodalité Train TER- Tram :

TER Vendenheim - Strasbourg :	2,40 €
Billet de tram aller et retour :	2,70 €
TER Strasbourg - Vendenheim :	2,40 €
TOTAL :	7,50 €

A ce prix, de nombreux usagers potentiels des transports en commun y renoncent et optent pour la voiture individuelle. La pratique de la multimodalité dans la CUS a un coût prohibitif.

La CUS a mis en application une nouvelle tarification le 1^{er} juillet 2010, qui propose un ticket Alsa + 24h au prix de 4 €. Il reste cependant plus cher que le ticket multimodal que nous souhaitons qui serait, lui, à 2,70 €.

* Pour connaître tous les titres de transports intégrés en Alsace, vous pouvez, soit consulter notre site Internet, soit venir à l'association pendant les heures de permanence (lundi à vendredi, de 16h à 18h)

** Exemple de tarif dissuasif pour un voyageur occasionnel.

Hervé DIEBOLD - Hélène BAL

