



## VOUS AVEZ DIT CONCERTATION PUBLIQUE ?

### L'édito

La concertation publique ouverte à tous, et organisée et mise en application conformément à l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, est l'occasion de présenter, d'informer et de recueillir les avis sur un projet et sur ses principes d'aménagement. En effet, la concertation ne signifie-t-elle pas action ou fait de se concerter, c'est-à-dire de s'entendre pour agir ensemble ?

Or, les dernières concertations publiques sur les projets liés au transport en commun stricto sensu n'ont suivi que partiellement le canevas du cadre juridique. Qu'en est-il réellement ? Qu'en est-il de la liberté participative de l'habitant, du citoyen ?

Il importe de préciser qu'il est trop souvent clairement dit que la concertation ne porte que sur le projet tel qu'il est présenté et nullement sur les propositions faites lors de cette concertation. Ainsi, lors de la présentation des modalités de «concertations» auxquelles, il nous a été donné d'assister, nous avons été très déçus : si la collectivité applique l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, il s'avère que le travail en amont et en aval est pratiquement inexistant ou pour le moins inconsistant puisque force est de constater que ni les associations de quartiers, ni les usagers, ni même les associations d'usagers n'ont été concertés pour l'élaboration du projet ? Du moins dans la phase de d'élaboration du projet, de la réflexion. Est-ce à dire que c'est la fin de la démocratie locale participative ?

Dans ce cas, la concertation est dénuée de tout sens puisque si les orientations sont déjà prises et qu'il n'est guère question de modifier quoi que ce soit.

Il est certes à noter que le contenu est de bonne qualité avec des textes courts et simples, avec des ajouts de graphiques, de tableaux et de photographie.

À l'issue de la concertation, un bilan sera dressé. Mais le fond, l'objet de la concertation semble être occulté.

Il suffit de lire la **Charte de la concertation du ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement**. Cette dernière stipule les trois objectifs d'une concertation à savoir :

*«promouvoir la participation des citoyens aux projets qui les concernent, par l'information la plus complète, l'écoute de leurs attentes ou de leurs craintes, l'échange et le débat ; améliorer le contenu des projets et faciliter leur réalisation en y associant, dès l'origine, aux côtés du maître d'ouvrage, le plus grand nombre possible d'acteurs concernés ; fournir aux différents partenaires les éléments d'un code de bonne conduite définissant l'esprit qui doit animer la concertation et les conditions nécessaires à son bon déroulement.*

*Les signataires s'engagent à en respecter les principes dans un esprit d'ouverture et d'écoute. C'est pourquoi, il est préconisé que la concertation commence à l'amont du projet. Elle doit être la plus large possible. Elle est mise en œuvre par les pouvoirs publics. La concertation exige la transparence. Elle favorise la participation. Elle s'organise autour de temps forts. Elle nécessite souvent la participation d'un garant. Elle est financée par le maître d'ouvrage et elle fait l'objet de bilans.»*

Si nous, associations d'usagers, n'avons pas l'opportunité de faire remonter les attentes lors de réunions de réelle concertation, quelle est notre utilité ?

Nous sommes profondément déçus de la démarche choisie et du non-respect du sens premier de la concertation, ainsi qu'à l'égard de citoyens qui sont les premiers concernés car les projets sont financés avec les deniers publics.

Quelle place accordent vraiment les collectivités et les instances locales aux citoyens, à leurs associations et partenaires ?

Peut-être vaudrait-il mieux annoncer une présentation publique avec échanges avec le public.

**Le bureau : François Giordani, Patrice Paul, Roland Hatzenberger, Claude Bouleaux, auxquels sont associés Hervé DIEBOLD et André ROTH**

### 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.

## A PROPOS DES EXTENSIONS DU TRAM A VERS ILLKIRCH ET DU TRAM D VERS KEHL

ASTUS a participé à l'automne 2010 aux concertations publiques concernant l'extension des lignes de trams A vers le centre-ville d'Illkirch et D vers le Port du Rhin et Kehl. Toutefois, l'association regrette que, en tant que représentante des usagers des transports en commun, elle n'ait pas été associée ou invitée aux groupes de travail constitués au stade de l'élaboration des tracés, ce qui lui aurait permis d'apporter un regard concret et extérieur en relayant les réflexions et les souhaits des habitants des différents quartiers concernés.



En ce qui concerne l'extension du tram A, plusieurs tracés alternatifs ont été proposés par ASTUS. La prolongation vers la Vigie ne retient guère l'attention des élus, au motif de la faible densité de population résidente ou active, des faibles perspectives de développement de l'habitat et de la fréquentation de la gare de Graffenstaden, même avec une desserte et une intermodalité renforcée. Les perspectives de relations intermodales à la gare de Geispolsheim sont plus grandes, mais le tracé est plus long. En définitive, la seule alternative qui demeure envisageable pour ASTUS semble bien la desserte du quartier Libermann. Toutefois, la fréquentation de ce nouveau tracé ne semble pas devoir dépasser celle du tracé proposé par la CUS jusqu'au Forum de l'Ill et à la salle des Fêtes d'Illkirch, qui présente aussi l'avantage d'être plus structurant pour le centre d'Illkirch et pourrait bénéficier d'extensions résidentielles nouvelles. Pour le quartier Libermann, la CUS nous promet de favoriser l'intermodalité bus-

vélo-tram aux stations Parc Malraux (nouvelle) et Lixenbuhl. Des bus express venant de communes périphériques pourraient atteindre le terminus du tram à Illkirch. Par ailleurs, dans un cadre plus large, il faudrait approfondir les potentialités d'une offre TER entre Lingolsheim et Ostwald au niveau de la station Borie du tram B.

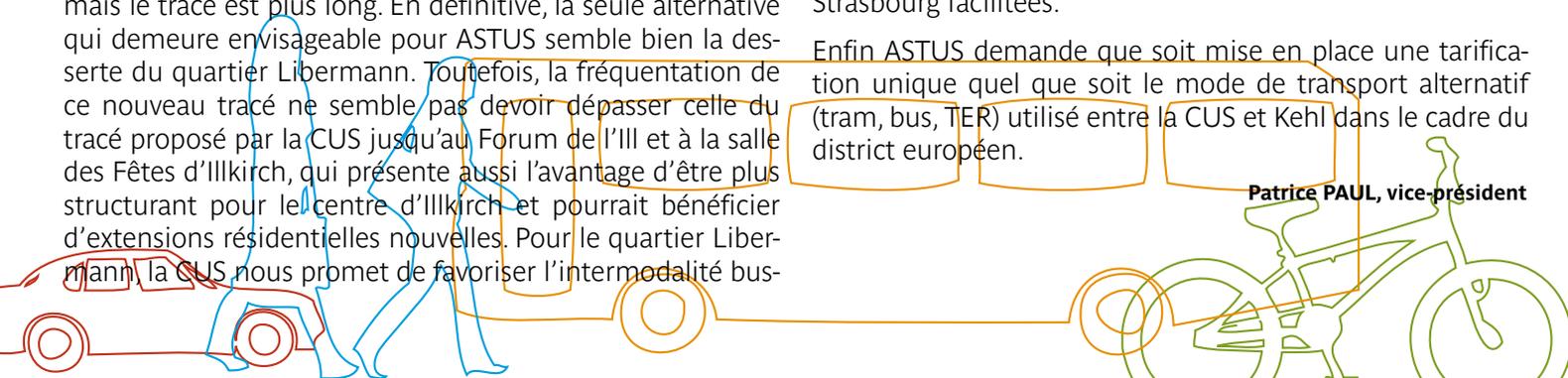
Quant à l'extension du tram vers l'Est en direction de Kehl, le projet proposé nous satisfait en grande partie, à condition que de bonnes fréquences soient maintenues jusqu'à Kehl. Elle permettra de bien desservir le quartier du Port du Rhin. Son tracé qui s'éloigne de la Route du Rhin après le terminus actuel Aristide Briand nous satisfait largement, car cet itinéraire sera un soutien aux projets d'urbanisme dans des zones en pleine développement (môle de la citadelle, site Starlette, site Coopérative, quartier des Deux Rives) où l'offre en logements et bureaux devrait être forte durant la nouvelle décennie. La ligne de tramway devrait donc être un élément structurant important, qui nous paraît justifier raisonnablement le surcoût généré par la construction de nouveaux ponts. De plus, à plus long terme, une connexion avec le tram F pourrait être aisée, étant donné la distance relativement faible entre le tracé de la ligne D vers le Port du Rhin et la Place d'Islande.

ASTUS souhaite, dans l'attente de cette connexion, que la ligne de bus 2, transportant les usagers venant plutôt du nord de l'agglomération, soit prolongée au-delà du Port du Rhin jusqu'à la gare de Kehl pour éviter une rupture de charge.

Parallèlement, la remise en service projetée d'une halte ferroviaire Port du Rhin complètera utilement la desserte du secteur par tram et bus en permettant des liaisons vers des destinations situées hors de la Communauté urbaine de Strasbourg facilitées.

Enfin ASTUS demande que soit mise en place une tarification unique quel que soit le mode de transport alternatif (tram, bus, TER) utilisé entre la CUS et Kehl dans le cadre du district européen.

Patrice PAUL, vice-président



## DE LA RÉORGANISATION DES LIGNES C ET F (27 NOVEMBRE 2010) AU TRAM TRAIN (20??)

*Le tram, un des modes du transport en commun, est une alternative à l'automobile : c'est dans cette perspective que la Communauté Urbaine de Strasbourg avait décidé d'étendre encore le maillage des lignes de tram.*

A ce jour Strasbourg se vante de disposer du premier réseau de tram de France : 6 lignes, 55,8 kilomètres de longueur commerciale, 67 stations et 97 rames. Chaque jour, 280 000 voyageurs empruntent le réseau.

L'arrivée du TGV en 2007 a rendu encore plus d'actualité l'idée d'un tram-train entrant en ville et desservant le Piémont des Vosges et la vallée de Bruche d'un seul trait, avec un mode de transport circulant sur voies tram puis sur voies ferroviaires.

Les deux tronçons mis en service représentent certes des infrastructures nouvelles, mais les lignes C et F empruntent en grande partie des voies existantes. Elles s'inscrivent dans le Schéma Directeur des Transports Collectifs, le Plan de Déplacement Urbain de la CUS et au chapitre Déplacement du SCOTERS.

Dans le projet initial, la ligne F gare - place d'Islande et Robert-sau Boecklin, respectivement, devait former la section urbaine de la future ligne de tram-train.

La réorganisation du réseau de tramway mise en oeuvre en fin de compte a pour but de soulager l'engorgement au niveau de la station gare centrale souterraine et de réduire le flux des usagers de la station Homme de Fer en déplaçant la correspondance à destination de la gare centrale à la station République.

L'expérience seule montrera si le but est atteint et si l'utilisateur s'en trouve mieux traité.

L'État s'est engagé à verser 40 % du financement du tram-train. A quand la jonction avec les voies ferroviaires ?



Alain MENETEAU, directeur de la mobilité et des transports à la CUS a précisé dans une interview récente que la mise en place du tram-train ne se ferait pas avant 2015.

Le démarrage semble-t-il chaotique du tram-train de Mulhouse amène à se réinterroger sur le projet et ses effets. ASTUS compte bien y prendre sa place.

**François GIORDANI - président et Hélène BAL - chargée de mission**

### BONNES RÉOLUTIONS POUR 2011 ?

Comme vous le savez, ASTUS fonctionne avec des membres bénévoles qui s'investissent à tous les niveaux (Conseil d'administration, bureau, commissions...) et qui participent aux réunions organisées ou proposées par les différentes collectivités, autorités organisatrices de transport, opérateurs de transport ou autres associations, pour y porter la parole des usagers des transports en commun (bus, tram, car, train...) L'association compte aujourd'hui plus d'une centaine d'adhérents : le nombre faisant la force, nous espérons que beaucoup d'autres usagers nous rejoindront cette année.

**Vous pouvez nous aider à faire d'ASTUS une association qui sera plus forte car plus importante en nombre d'adhérents. Comment ?**

- en faisant connaître l'association autour de vous, dans vos entourage professionnel et privé, à vos voisins et connaissances
- en faisant des propositions tant concernant la vie de l'association et son organisation que nos domaines d'intervention

Parlez de nos actions pour la défense des droits des usagers. Informez les personnes de la marche à suivre pour adhérer

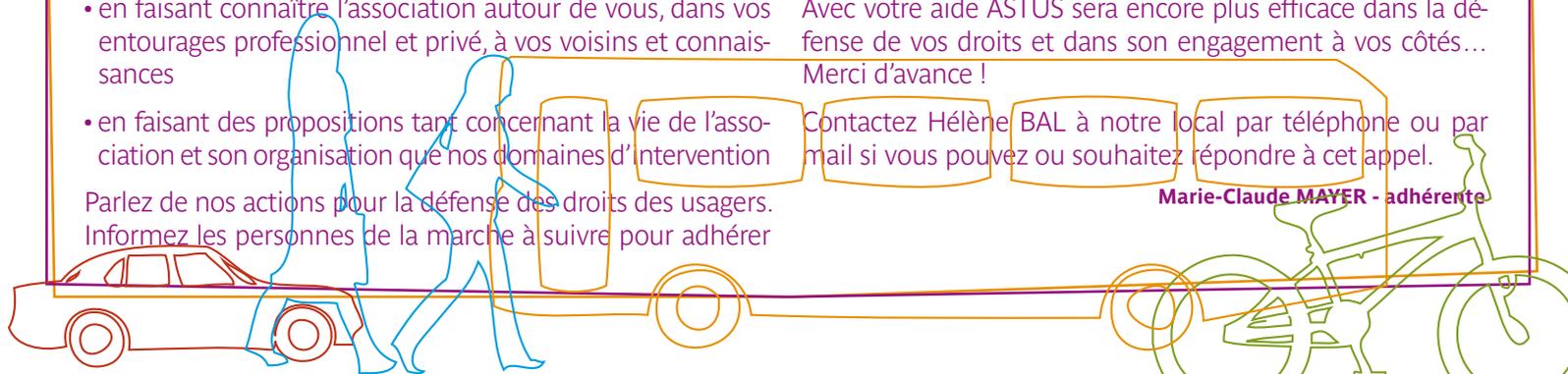
à ASTUS, pour une somme très modique : 8 € pour les étudiants et les chômeurs, 10 € pour les autres personnes et 20 € pour les associations.

- en donnant quelques heures par mois de votre temps. Les membres déjà actifs de l'association accepteraient volontiers un peu d'aide de votre part. Par exemple nous recherchons des personnes bénévoles s'y connaissant assez en informatique pour effectuer différents petits travaux sur ordinateur, au local ou à domicile, ainsi que des personnes disponibles ponctuellement pour effectuer des mises sous enveloppes de courriers ou du journal. Si vous avez d'autres compétences que vous pensez pouvoir être utiles à ASTUS, n'hésitez pas à nous en faire part.

Avec votre aide ASTUS sera encore plus efficace dans la défense de vos droits et dans son engagement à vos côtés...  
Merci d'avance !

Contactez Hélène BAL à notre local par téléphone ou par mail si vous pouvez ou souhaitez répondre à cet appel.

**Marie-Claude MAYER - adhérente**



## L'ASSOCIATION PIÉTONS 67

**L'association « Piétons 67 » a été créée le 27 avril 1999 dans la continuité de la « coordination Piétons » créée quelques années auparavant.**

Son but est de défendre les intérêts des piétons dans tout le département du Bas-Rhin afin qu'ils puissent toujours se déplacer avec tout le confort et toute la sécurité auxquels ils ont naturellement droit. Le terme « Piétons » s'entend bien sûr au sens large, c'est-à-dire qu'il comprend également toutes les personnes à mobilité réduite, à savoir les enfants, les mères de famille avec des poussettes, les personnes âgées avec des cannes, mais également les personnes handicapées, en particulier celles en fauteuil roulant.

L'association milite pour la limitation des obstacles aux déplacements des piétons (en particulier le stationnement sauvage des voitures sur les trottoirs ... auxquels nous mettons des « faux PV. »), la sécurisation des traversées piétonnes, la limitation des temps d'attente des piétons aux feux de circulation, ainsi que pour le développement de cheminements piétonniers confortables, des aires piétonnes, des zones 30 et maintenant des zones de rencontre, ainsi que des pédibus.

Elle a également réalisé avec le CADR 67 (Comité d'Action Deux Roues) une plaquette intitulée « Cyclistes piétons cohabitons ».

L'association est dans ce but en contact avec les différentes autorités, en particulier avec la Communauté Urbaine de Strasbourg (élus et fonctionnaires).



Aire piétonne

Elle est affiliée à l'association nationale « Les droits du piéton » qui fédère les différentes associations locales de défense des piétons.

### Ce que nous avons, entre autres, obtenu à Strasbourg (et communauté urbaine) :

- notre présence au sein de différentes commissions, en particulier la commission sécurité routière, la commission Code de la rue et la commission intercommunale pour l'accessibilité des personnes handicapées (CIAPH).
- la suppression du parking et la piétonnisation de la place du Château (en février 2010), qui fait actuellement l'objet d'une concertation en vue d'un aménagement futur
- divers rectifications, modifications et améliorations d'aménagement

### Ce que nous n'obtenons pas et pour lequel nous nous battons :

- le respect de la norme CERTU qui précise qu'un trottoir doit avoir une largeur minimale d'1,40 mètre. Si c'est rarement le cas dans les quartiers de centre ville et d'habitat ancien aux rues étroites, ce devrait être le cas pour les aménagements nouveaux ... mais ce n'est pas le cas.



Zone de rencontre

- la suppression des « trottoirs mixtes », zones mixtes instituées depuis 3 ans par la C.U.S., où piétons et cyclistes devraient cohabiter, mais se gênent mutuellement, et qui sont contraires au Code de la route, ce qui a amené notre association à les contester devant le Tribunal administratif.

Mais le principal obstacle au bon développement de notre association est sans aucun doute le fait que nous sommes très peu nombreux (essentiellement des personnes d'un certain âge qui adhèrent pour nous soutenir sans même se faire connaître) ... alors que tout le monde est piéton. Nous lançons donc un appel aux volontaires pour qu'ils nous rejoignent, et en particulier aux membres d'ASTUS qui, utilisant les transports en commun, sont bien évidemment également piétons. Plus nous serons nombreux, mieux nous pourrions nous faire entendre et nous défendre.

NOTA Nous avons établi il y a quelque temps un plan de Strasbourg indiquant les temps de parcours à pied entre les principaux pôles (places, monuments, etc...). Il est à disposition de ceux qui le souhaiteraient.

**Gilles HUGUET - secrétaire de Piétons67**

### Pour nous contacter :

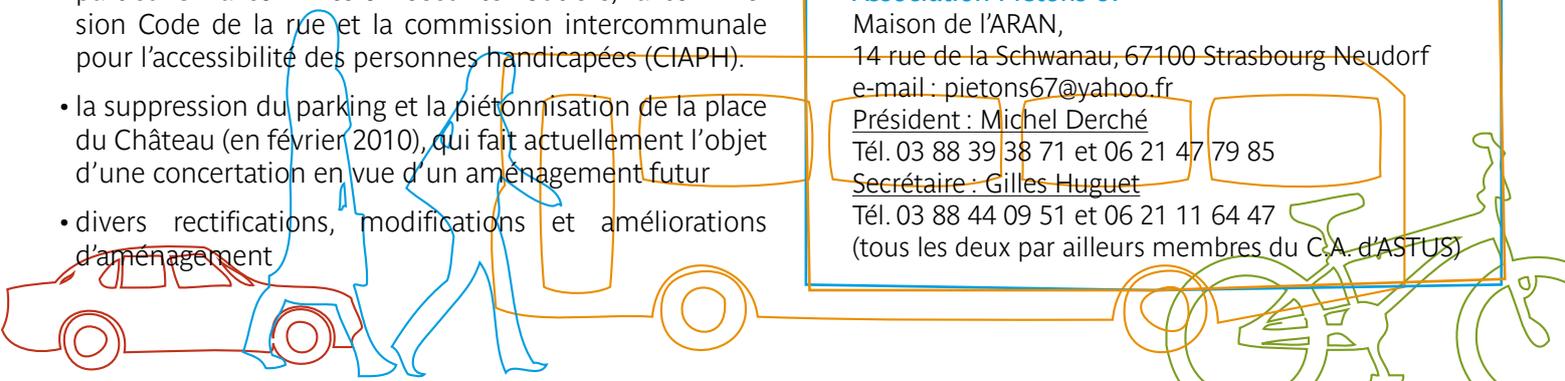
#### Association Piétons 67

Maison de l'ARAN,  
14 rue de la Schwanau, 67100 Strasbourg Neudorf  
e-mail : [pietons67@yahoo.fr](mailto:pietons67@yahoo.fr)

Président : Michel Derché  
Tél. 03 88 39 38 71 et 06 21 47 79 85

Secrétaire : Gilles Huguét  
Tél. 03 88 44 09 51 et 06 21 11 64 47

(tous les deux par ailleurs membres du C.A. d'ASTUS)



## UNE JOURNÉE PASSIONNANTE ET BIEN REMPLIE : LA SORTIE TRAM-TRAIN DU 11 NOVEMBRE 2010 À KARLSRUHE

*La sortie d'ASTUS à Karlsruhe a été consacrée à l'utilisation d'une partie du réseau de tram-train de Karlsruhe sur plus de 150 km. Il y a eu aussi un contact très enrichissant avec le TTK, bureau d'ingénierie chargé de concevoir des projets d'amélioration des transports publics, où Monsieur Marc Perez a bien voulu nous consacrer un exposé intéressant sur le réseau tram-train, son évolution et ses perspectives, ce qui a suscité de nombreuses questions et compléments d'informations.*



Nous avons été une dizaine à monter à Kehl dans le train de 8h34 sous un beau soleil. Le premier changement de train s'est effectué dès Appenweier, arrêt utile pour acheter des Baden-Württemberg-Ticket à 28 euros pour 5 personnes, valables les jours ouvrables à partir de 9h. Quelques minutes plus tard, c'est un nouveau changement à Achern afin d'attraper le S4, tram-train reliant S4 Achern à Heilbronn par le centre de Karlsruhe, distant de 51 km. Après la visite au TTK, un autre Tram-train S4, semi-direct, s'arrêtant à Tullastrasse, nous a transporté en moins d'une demi-heure jusqu'à Bretten petite ville située à 26 km au nord-est de Karlsruhe. Nous avons admiré la souplesse, le confort de la rame, la durée des arrêts très brèves et certains arrêts à la demande, les fortes accélérations en douceur. En dehors des zones fortement agglomérées, la vitesse était le plus souvent autour de 90 km/h, la vitesse de pointe observée au compteur ayant été de 98 km/h ! Puis après une petite pause pique-nique, le S9 nous a mené à Bruchsal, où un court changement de 4 minutes nous a permis de revenir à Karlsruhe-Bf. Durlach par le S3, roulant sur la ligne DB Heidelberg-Karlsruhe.



Le début de l'après-midi a été consacré à une escapade jusqu'à Wörth, en Rhénanie-Palatinat (pas de problèmes, notre BWT intégrant Wörth !). Il s'agit d'une extension récente d'un tram-train (S5) avec lequel nous avons emprunté les voies de la DB sur quelques kilomètres avant de les quitter à nouveau pour sillonner le centre urbain restructuré de Wörth. Enfin, pour terminer une journée bien remplie, un coup d'oeil sur le plus vieux itinéraire, qui est une ancienne ligne de la DB, transformée pour le tram-train (S1), qui aurait pu nous mener jusqu'à Bad-Herrenalb en Forêt-Noire à 26 km au sud-est de Karlsruhe. Nous nous sommes contentés de découvrir à la tombée de la nuit le charme de la ville médiévale d'Ettlingen, remarquablement desservie par des tram-train, alternant avec des trams urbains fréquents sur les mêmes voies.



Au total, nous retenons que le réseau de tram-train a permis de fidéliser de nombreux usagers, notamment d'anciens automobilistes. Par exemple, sur la ligne de Bretten avant la mise en place du tram-train, 40 % des voyageurs utilisaient leur voiture. Le réseau actuel est très maillé avec de nombreux tronçons communs, avec un principe de cadencement simple, facilement mémorisable, à 10 minutes ou à 20 minutes en périurbain, avec des convois longs de 3 (voire 4 rames) que l'on peut découpler. Le tram-train a permis de sauver ou de développer des voies ferrées peu fréquentées, alors qu'en France, on ne sait pas encore faire cela. Au total, le succès est très impressionnant. Il convient de souligner que le financement des infrastructures est assuré à 60 % par l'Etat, 20 % par le Land et 20 % par les communautés de transport de Karlsruhe. 80% des dépenses d'exploitation sont couvertes par les recettes des usagers, ce qui est remarquable lorsque l'on compare ce résultat avec celui de la plupart des agglomérations françaises, où la contribution des utilisateurs dépasse rarement 30 %. La saturation en tram au centre-ville a conduit au démarrage à l'été 2010 d'un gros projet, le « Kombilösung » (588 millions d'euros). Un tunnel pour les trams de 2,4 km sous la Kaiserstrasse est en construction.

La Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) a invité les associations d'usagers à participer à *la semaine de la mobilité* qui s'est déroulée du 16 au 22 septembre dernier, place Kléber à Strasbourg.



ASTUS a répondu favorablement à cette invitation. En effet, l'association lutte ardemment pour éveiller les consciences au devenir de notre planète et fait acte de résistance contre cette marche inéluctable du dérèglement climatique. Les transports terrestres représentent 23 % des émissions de carbone et 25 % de la consommation d'énergie commerciale. De plus, ils utilisent la moitié du pétrole produit dans le monde ! Ainsi ASTUS encourage chaque personne à adopter une démarche éco-citoyenne car il ne faut pas oublier que **la voiture individuelle est climaticide et énergivore** ; aussi prenez-la le moins souvent !

Sachant que le 15 septembre est désormais « *La journée nationale des transports publics* », il était tout-à-fait légitime de voir de nombreuses associations sur cette place. Or, il n'en était rien. En fait, seules deux associations étaient présentes sur la place Kléber : CADR 67 et ASTUS. S'ajoutent à cela les contraintes matérielles quotidiennes : monter et démonter les tentes, installer les tables et les bancs... puis ranger le

tout dans le transporteur loué par l'association CADR67. Par ailleurs le froid apporté par le vent du nord nous glaçait le corps et risquait d'anesthésier nos cerveaux.

Pour égayer les longues journées et sensibiliser les plus jeunes, ASTUS avait organisé un concours de dessins avec pour sujet « Imagine les transports de demain » et pour les plus grands prévu la possibilité de participer à un petit concours de culture générale sur la thématique des transports en commun.

ASTUS a mis à disposition des usagers **un cahier de doléances** afin de recueillir leurs remarques et leurs suggestions. Plus tard, lors d'une réunion, ASTUS a pris en compte ces écrits et a analysés, à charge pour les faire remonter au service compétent. Pour répondre aux attentes des usagers le mieux possible. Alors, si la réponse tarde à venir, n'hésitez pas à nous contacter... nous ferons le nécessaire.

De son côté, CADR 67 a profité de cette semaine pour faire des marquages : au total de 484 vélos marqués, 400 vélos contrôlés et 420 vélos stationnés et surveillés.

**Point négatif relevés par CADR 67** : une communication quasiment inexistante avant *la semaine de la mobilité*

Beaucoup de passants et peu de curieux !

Se pose la question du devenir des transports en commun. Le binôme ne peut symboliser, à lui seul, l'ensemble des modes de déplacement doux. Est-ce à dire que les personnes se désintéressent de ce problème ? Que les associations s'essoufflent ? Que les priorités de nos dirigeants sont ailleurs ? Que reste-t-il des différents Grenelles ? Beaucoup de questions et aucune réponse car il n'y avait personne pour y répondre.

Une semaine sous la grisaille et la pluie... est-ce un présage ?

**Hélène BAL - chargée de mission**



### Comment se rendre à la permanence d'ASTUS ?

Un renseignement (horaires, lignes...) à demander, une amélioration à préconiser ou des suggestions à faire, une revendication à formuler : toutes vos idées sont les bienvenues aux permanences d'ASTUS qui se tiennent tous les jours de 16 à 18 heures au local 13 rue Georges Rossdeutsch à Bischheim.

Pour vous y rendre, vous pouvez utiliser la ligne B du Tram et descendre à l'arrêt Le Marais. Prenez la rue du Marais direction Bischheim. Et après quelques pas sur le trottoir opposé à celui du lycée professionnel Emile Mathis vous verrez un grand bâtiment, la résidence l'Ortenbourg, que vous contournez en prenant à gauche la rue Charles Bock, puis à nouveau à gauche, la rue Georges Rossdeutsch. Devant le n°13 se trouve un parking : le local d'ASTUS est situé au rez-de-chaussée de la résidence l'Ortenbourg à droite, devant l'entrée vitrée.

Vous pouvez également prendre le bus 50 A jusqu'au même arrêt ou les bus 6 ou 70 jusqu'à l'arrêt Pont Phario un peu plus au nord. À vélo, deux pistes cyclables existent le long du tram depuis la place de Bordeaux jusqu'à Hoenheim.