

édito



Crédits: CTS et Alsion Transport

Le développement du réseau de transport (qu'il s'agisse du réseau de tram et de bus ou du réseau TER) reste l'objectif majeur d'ASTUS.

L'ouverture fin avril de trois nouvelles stations au sud et la réorganisation du réseau de bus vont dans le bon sens. Elles permettent notamment des correspondances bus - TER à Lipsheim-Fegersheim, à Geispolsheim et à Graffenstaden.

L'extension vers Koenigshoffen reste trop limitée pour nous, mais marque une ébauche, à condition que les fréquences soient mieux adaptées et que l'itinéraire dans le quartier gare soit fixé en tenant compte des besoins des usagers.

« Toutes ces extensions ne valent que si la commercialisation des titres de transport permet à tous, (...) de profiter de tous les tarifs incitatifs et promotionnels, ce qui n'est toujours pas le cas. »

Une enquête publique va débuter à la Robertsau : ASTUS y défendra l'intérêt public contre les petits intérêts particuliers égoïstes.

Le réseau de bus au nord de l'agglomération est en cours de réorganisation : de nouvelles offres pourraient voir le jour, mais ASTUS veillera à ce qu'elles soient suffisamment attractives (amplitudes, fréquences, circulation tous les jours de la semaine).

Toutes ces extensions ne valent que si la commercialisation des titres de transport permet à tous, quel que soit son lieu d'habitation, de profiter de tous les tarifs incitatifs et promotionnels, ce qui n'est toujours pas le cas.

ASTUS s'est également manifestée plusieurs vendredis soirs de suite pour permettre aux usagers notamment du tram de pouvoir rejoindre le stade de la Meinau en toute sécurité : à quoi sert de développer l'offre de transport en commun si la voiture s'annexe trottoirs et pistes cyclables impunément ! D'autres actions du même type seront à mener en d'autres lieux où les adeptes des modes doux et actifs ne sont pas protégés par les autorités.

Enfin ASTUS restera vigilante aux réorganisations menées par la nouvelle Région Grand Est qui risquent de porter gravement atteinte au service rendu aux usagers par le TER dans les 13 gares de l'Eurométropole : comment accepter des offres en baisse alors que l'abonnement unique va se mettre en place !

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

ASTUS c'est aussi...

34 réunions internes ou externes auxquelles ont participé des membres de l'association en mars, avril et mai 2016, dont :

- le colloque sur les gares multiples avec les étudiants d'ASÉAU et de TESAA
- l'assemblée générale d'ASTUS
- les ateliers de concertation publics sur le projet de réaménagement des quais
- des opérations « anti-stationnement sauvage » avec CADR 67 et Piétons 67 aux abords du Racing
- des réunions organisées avec le collectif pour le tram à Koenigshoffen
- la réunion trimestrielle ASTUS/Eurométropole/CTS
- une réunion à l'Eurométropole dans le cadre du projet « 3 mois sans ma voiture »

Prochaine réunion ASTUS/Eurométropole/CTS le mardi 13 septembre 2016.

sommaire

EDITO	P. 1
FUTUR DES TRANSPORTS EN COMMUN	
Contribution à l'enquête publique sur le PLU de l'Eurométropole	P. 2-3
ENGAGEMENTS D'ASTUS	
A la rencontre des usagers	P. 3
Pas de nouvelles autoroutes au détriment des transports en commun	
Contre le stationnement sauvage aux abords du stade de la Meinau	P. 4
VIE DE L'ASSOCIATION	
Sortie à Mayence	P. 5
TRANSPORTS D'AILLEURS	
Le petit train vert de Sardaigne	P. 5
Voyage au Japon	P. 6
PAROLE AUX ASSOCIATIONS	
Associations étudiantes	
ASÉAU ET TESAA	P. 7
ACTUALITÉS	
Assemblée Générale et avenir du réseau des transports en commun	
20 ^e congrès de la FNAUT	P. 8

ASTUS a pris connaissance des documents du plan local d'urbanisme - dont l'enquête publique s'est déroulée du 4 avril au 20 mai 2016 - qui vise à définir les règles d'aménagement au sein de l'Eurométropole de Strasbourg pour les trente prochaines années.

ASTUS s'est plus particulièrement intéressée au programme d'orientations et d'actions concernant la thématique des déplacements et les grandes orientations visant à développer et coordonner les différents réseaux de transports en commun. Plusieurs points posent question.

« ASTUS s'est (...) intéressée au programme d'orientations et d'actions concernant (...) les grandes orientations visant à développer et coordonner les différents réseaux de transports en commun. »

Concernant la création d'une nouvelle ligne structurante de transport reliant Bischheim, Schiltigheim et Strasbourg via la route de Brumath, le mode de transport n'est pas défini alors que la délibération du conseil communautaire du 12 juillet 2013 parle de la création d'une ligne de tramway sur fer pour relier le centre de Strasbourg aux communes du nord. Dans une seconde phase, au-delà de 2020, il n'est pas encore acquis que cette nouvelle ligne aille à terme jusqu'à Vendenheim et le futur pôle d'échange multimodal de la gare. Récemment adoptée, la modification du plan d'occupation des sols actuel de la ville de Schiltigheim va permettre la création de nombreux logements, bureaux et service sur l'ancien site de France Télécom et la friche de la brasserie Fischer. Cette densification programmée doit naturellement être accompagnée de mesures destinées à favoriser la mobilité des nouveaux habitants.

Après consultation de la liste des emplacements réservés et des plans de zonage, il apparaît qu'aucune emprise n'a été retenue pour permettre le passage d'une ligne de transport en commun en site propre vers le nord de l'agglomération, notamment sur le site de l'ancienne brasserie Fischer ainsi que le long de la route du Général de Gaulle et de la route de Brumath.

Le développement des transports en commun telle qu'une ligne de tram reliant le centre de Strasbourg et la promotion des modes de déplacements alternatifs que sont la marche et le vélo nous semblent pleinement appropriés et légitimes. D'autres secteurs de l'agglomération sont amenés à se densifier et il est nécessaire de définir en amont quels seront les besoins en mobilités de ces nouvelles zones.

ASTUS a noté le point suivant sur les tracés envisagés au-delà de 2030 afin d'étendre le réseau structurant de transports en commun urbains :

« Tous ces tracés font actuellement l'objet d'une réflexion d'extension du réseau à long terme ou ont fait l'objet d'une délibération en termes de tracés de principe dans le Schéma Directeur des Transports Collectif 2025.

En prenant en compte l'incertitude du choix de tracé et de mode, et en l'absence d'études de définition, un corridor d'étude peut inclure plusieurs emprises différentes inscrites dans la carte. L'objectif de l'inscription de ces tracés est la conservation de la possibilité de mise en place de sites propres sur ces axes, les emprises nécessaires étant à préserver tout au long de ces tracés. »

Concernant le réseau tram, le nœud

« Concernant le réseau tram, le nœud d'Homme de Fer saturé aux heures de pointe ne permet plus d'injecter de rames supplémentaires. »

d'Homme de Fer saturé aux heures de pointe ne permet plus d'injecter de rames supplémentaires. C'est une contrainte au développement du réseau dont des lignes sont encore amenées à être prolongées vers la périphérie.

Une meilleure efficacité et attractivité du réseau de bus est souhaitable à la fois pour l'usager et pour la collectivité de par son renforcement, notamment en seconde couronne, son efficacité et sa lisibilité. En complément, l'expérimentation de systèmes de transports collectifs adaptés aux zones d'activités et zones peu denses de type navettes permettrait d'offrir une complémentarité

aux lignes régulières ainsi qu'une intermodalité avec les gares TER périurbaines.

« Concernant l'intermodalité du réseau urbain avec le réseau ferré, ASTUS approuve la stratégie ferroviaire à l'échelle du bassin de vie strasbourgeois à l'horizon post-2030. »

Concernant l'intermodalité du réseau urbain avec le réseau ferré, ASTUS approuve la stratégie ferroviaire à l'échelle du bassin de vie strasbourgeois à l'horizon post-2030. Celle-ci vise à une meilleure intermodalité avec le réseau urbain structurant par la création de trains passants à la gare centrale de Strasbourg et de nouvelles haltes à des points stratégiques permettant des correspondances avec le réseau urbain structurant. Cette stratégie est en cohérence avec la mise en place d'un abonnement unique permettant d'utiliser les réseaux de la CTS et de la SNCF. Il est important de rappeler que dans ce cadre, l'Eurométropole et la Région se sont engagés à maintenir chacun son niveau d'offre à l'intérieur du périmètre du territoire de l'Eurométropole tant pour les TER que pour les transports urbains (trams et bus en correspondance avec les gares ferroviaires).

Au-delà d'un abonnement combiné, ASTUS souhaite la mise en place d'un vrai ticket unique afin que, dans le Périmètre des Transports Urbains de l'Eurométropole, l'accès au TER et aux cars du réseau 67 soit autorisé avec les tickets et abonnements du réseau urbain de la CTS.

« ASTUS souhaite la mise en place d'un vrai ticket unique afin que, (...) l'accès au TER et aux cars du réseau 67 soit autorisé avec les tickets et abonnements du réseau urbain de la CTS. »

Cette mesure permettrait d'améliorer l'efficacité des réseaux de transport en développant la complémentarité TER et réseau interurbain, d'optimiser la performance du réseau urbain en intégrant l'étoile ferroviaire et d'améliorer la lisibilité de la tarification multimodale avec un aboutissement à terme à un modèle de type RER S-Bahn.

« ASTUS rappelle enfin qu'elle est opposée au projet de grand contournement ouest et prône des solutions alternatives qui auront le mérite d'intégrer les transports en commun. »

ASTUS est favorable à une ouverture de la gare centrale à 360° et au développement du quartier de l'arrière gare comme cela existe déjà dans d'autres grandes villes françaises et européennes, avec par exemple, la création d'une nouvelle gare routière destinée à remplacer celle des Halles. Ce grand projet contribuerait au renforcement de l'accessibilité multimodale à la gare centrale de Strasbourg, dans laquelle l'augmentation prévisible des flux voyageurs la fera passer au second rang des gares françaises de province les plus fréquentées après celle de Lyon Part-Dieu.

ASTUS rappelle enfin qu'elle est opposée au projet de grand contournement ouest et prône des solutions alternatives qui auront le mérite d'intégrer les transports en commun. Ainsi, le futur BHNS de rocade (sud, ouest, nord) doit être à plus long terme un maillon d'intermodalité avec de futures extensions du réseau tram vers l'ouest et le Transport en Site Propre Ouest de l'ag-

glomération pour inciter au report d'une partie des déplacements automobiles vers les transports collectifs, avec la création de parking-relais en seconde couronne et non à proximité du centre. Ce sont autant d'arguments légitimes et réalistes contre un projet coûteux de contournement autoroutier à péage qui, de plus, ne drainera qu'un faible pourcentage de l'A35 actuelle et aura un impact environnemental négatif.

L'Eurométropole ambitionne une croissance de 50000 habitants jusqu'en 2030 sur son territoire. Ce sont autant de personnes qui devront se déplacer quotidiennement. Le plan local d'urbanisme et le schéma directeur des transports devront répondre à ces besoins.

François GIORDANI

engagements d'ASTUS

ASTUS À LA RENCONTRE DES USAGERS SUR LE MARCHÉ D'ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN



Une semaine après leur mise en service commerciale, les extensions tram A et E ont été inaugurées le samedi 30 avril 2016 en fin de matinée. D'une longueur de 1,8 km, l'extension de la ligne A permet de se rendre au centre-ville d'Illkirch-Graffenstaden sans rupture de charge depuis le centre de Strasbourg. La spécificité de cette extension est la voie unique d'une longueur de 630 mètres sur l'avenue Messmer entre les

stations Parc Malraux et Cours de l'Illiade, une première sur le réseau strasbourgeois.

La ligne E, elle, est prolongée depuis Baggerssee jusqu'à la station Campus d'Illkirch, permettant ainsi aux 47 000 étudiants de bénéficier d'une liaison directe avec le campus de l'Esplanade à Strasbourg.

Ces extensions ont nécessité une restructuration complète du réseau de bus dans le

but de favoriser les déplacements des usagers vers le centre de Strasbourg depuis les communes du sud de l'agglomération dans le but d'assurer une meilleure complémentarité des dessertes et une meilleure intermodalité entre les réseaux de bus, de tram et de trains.

À cette occasion, ASTUS, en compagnie du CADR 67, est allée à la rencontre des habitants d'Illkirch-Graffenstaden sur le marché du centre-ville afin d'échanger, de les informer et de répondre à leurs demandes concernant ce nouveau réseau.

Le réseau tram va poursuivre son développement vers l'est et au-delà du Rhin, avec l'extension de la ligne D jusqu'à la gare de Kehl dont la mise en service est prévue en avril 2017.

David WENDLING



Extension du tram à Illkirch-Graffenstaden



PAS DE NOUVELLES AUTOROUTES AU DÉTRIMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN.



« (...) notre association est opposée à ce projet de GCO qui propose plutôt un investissement dans une autoroute supplémentaire avec un accroissement global du trafic et de la pollution (...) »

En avril et mai, ASTUS a participé au week-end festif anti-GCO du « Bishnoï » à

Ernolsheim-Bruche et à l'inauguration de la 7^e cabane sur le tracé du GCO à Griesheim sur Souffel.

Les lecteurs et lectrices de l'ASTUS-info savent qu'ASTUS revendique des transports en communs efficaces et attrayants. À ce titre, notre association est opposée à ce projet de GCO qui propose plutôt un investissement dans une autoroute supplémentaire avec un accroissement global du trafic et de la pollution et le sacrifice de 300 hectares des terres les plus fertiles du Kochersberg.

« Oui, mais les camions » nous rétorque-t-on « et la surexposition à la pollution des rive-rains de l'actuelle A35 ! ». La mise en place de l'écotaxe demandée depuis des années par

l'Alsace et refusée à toute la France par Ségolène Royal, sans que nos élus ne montent au créneau, et le développement des transports en commun prévus au Plan Local d'urbanisme de l'Eurométropole après 2030... peut-être, suffiraient pour délester l'A35 et permettre d'absorber le trafic qui resterait.

« L'objectif pour les décennies à venir n'est pas de contraindre encore plus au transport individuel de voyageurs et de marchandises mais d'investir avec une vision d'avenir (...) »

L'objectif pour les décennies à venir n'est pas de contraindre encore plus au transport individuel de voyageurs et de marchandises mais d'investir avec une vision d'avenir pour offrir à la prochaine génération des transports collectifs répondant à leurs besoins.

André ROTH

MOBILISATION CONTRE LE STATIONNEMENT SAUVAGE AUX ABORDS DU STADE DE LA MEINAU

Les associations ASTUS, CADR 67 et Piétons 67 ont mené trois actions, respectivement le 22 avril, les 6 et 13 mai 2016 contre le stationnement sauvage avenue de Colmar à proximité du stade de la Meinau les soirs de matchs. En effet, à cette occasion, un certain nombre d'automobilistes utilisent le trottoir de part et d'autre de la chaussée comme des places de stationnement, obligeant les piétons et les cyclistes à se déporter sur la route. Ainsi, les membres associatifs présents ont déroulé de la rubalise de part et d'autre du pont enjambant le Krimmeri, laissant le cheminement



libre sur le trottoir et la piste cyclable, à la grande satisfaction des nombreux usagers du tram. En effet, toutes les trois ou quatre minutes, des centaines de supporters sortent à la station Krimmeri pour cheminer jusqu'au stade de la Meinau. La troisième action du 13 mai a montré que les automobilistes ne cherchaient plus à se garer de force. Les deux actions précédentes relayées par les médias, la présence de la

police municipale et les verbalisations effectuées la semaine précédente ayant semblé-t-il être dissuasives.

Rappelons qu'en 2015, une cycliste avait été tuée sur cette même avenue à quelques centaines de mètres en amont en raison d'une camionnette stationnée en partie sur la bande cyclable.

David WENDLING



UN DIMANCHE À MAYENCE, CAPITALE DU LAND DE RHÉNANIE-PALATINAT



C'est avec le Schönes Wochenende-Ticket que nous nous sommes rendus le dimanche 29 mai à Mayence, capitale du Land de Rhénanie-Palatinat. La majorité des personnes présentes venant de Strasbourg, nous nous sommes tous retrouvés regroupés à la gare de Kehl avec correspondance à Offenbourg et Karlsruhe. Mayence est une ville d'un peu plus de 200 000 habitants située sur la rive ouest du Rhin, qui forme la limite nord et est de la ville, près de l'embouchure du Main. Une fois arrivés sur place, nous avons pu nous rendre compte que la ville dispose d'un réseau de transports en commun très développé, matérialisé par un grand pôle d'échange multimodal sur la place de la gare.

C'est donc en tramway que nous nous sommes rendus à l'église Saint-Etienne. Cet édifice dont la construction date du X^e siècle est la seule église allemande pour laquelle l'artiste juif Marc Chagall (1887-1985), né en Russie, créa des vitraux. Le premier vitrail fut installé en 1978. Après sa mort, Charles Marq, son collaborateur, créa les autres vitraux dans les nefs latérales.

À partir de là, nous avons déambulé dans les ruelles qui mènent au centre-ville. Pour s'orienter aisément dans la ville, la municipalité a mis au point un système de signalisation très simple : les rues inscrites en rouge et blanc mènent au Rhin tandis que les rues en bleu et blanc lui sont parallèles.

C'est finalement le long du Rhin que quelques-uns d'entre nous se sont accordés une pause déjeuner sous le soleil, le long du Rhin, où nous avons pu observer le ballet incessant des avions amorçant leur descente sur l'aéroport international de Francfort situé à moins de 20 kilomètres plus à l'est. C'est à pied que nous nous sommes ensuite dirigés vers la cathédrale Saint-Martin. Siège du diocèse de Mayence, cette basilique à colonnes d'architecture romane possédant trois nefs date de la fin du X^e siècle, à laquelle ont été ajoutés par la suite des éléments gothiques et baroques aux XVII^e et XVIII^e siècles. Elle réunit un ensemble de monuments funéraires

d'archevêques et a également la particularité de posséder deux chœurs, un à l'est et l'autre à l'ouest.

Cette journée n'aurait pas été complète sans la visite du Musée Gutenberg (ou musée mondial de l'Imprimerie) fondé en 1900. La reconstitution d'un atelier d'imprimerie du XV^e siècle donne un aperçu de l'évolution des conditions de travail et des techniques de l'imprimerie, des incunables et livres du XVII^e au XIX^e siècle. Le musée expose, entre autres, les bibles de 42 lignes de Gutenberg.



Et c'est vers 18h00 que nous nous sommes tous retrouvés, fatigués mais satisfaits, à la gare pour prendre le train vers Strasbourg. Le temps pluvieux qui nous attendait contrastait avec celui plus clément que nous avions pu avoir tout au long de cette journée de découverte.

David WENDLING

LE PETIT TRAIN VERT DE SARDAIGNE



Je ne vous parlerai pas du petit train jaune de Cerdagne, mais du petit train vert de Sardaigne. La Sardaigne, deuxième plus grande île de la Méditerranée après la Sicile, est une

région autonome de la république italienne. À noter que son drapeau comporte 4 têtes de Maures, identiques à celle figurant sur le drapeau de la Corse. C'est le pays des châtaignes, des oliviers, des moutons... et d'un réseau conséquent de voies ferrées à écartement métrique construit à la fin du 19^e siècle.

Mais hélas il n'y a plus que quelques lignes régulières de voyageurs. Il y a par contre plusieurs trains touristiques en circulation, dont celui de la région de la Gallura, au nord de l'île, que j'ai eu l'occasion de prendre ce 14 avril. D'Arzachena à Tempio Pausania, ce ne sont pas moins de 45 kilomètres parcourus en 1h40 environ. Sur une voie unique, avec quelques tunnels, le train serpente - courbes souvent serrées - entre les collines au milieu de paysages boisés. Avec un arrêt - point de vue superbe au dessus du lac de Liscia, après être passé sur un viaduc surplombant une anse de ce lac (photo de droite).

Le train se composait d'une locomotive diesel et d'une seule voiture datant des années 1950, mais une locomotive à vapeur et un autorail circulent aussi. Je n'ai malheureusement vu personne qui aurait pu me donner quelques informations techniques sur le matériel roulant. Ce fut un moment très agréable, d'autant qu'il faisait beau.



Gilles HUGUET



LE SHINKANSEN QU'EST-CE QUE C'EST ?

Le « Shinkansen », littéralement « nouvelle grande ligne », peut être - un peu - considéré comme le TGV japonais. De manière plus exacte, ce terme désigne plus spécifiquement les rames à grande vitesse ainsi que les trains qui y circulent, bien que ces derniers portent également un nom propre, unique, selon les lignes et les stations qu'ils desservent. Leur vitesse et les tickets permettant leur accès sont, par conséquent, bien différents d'un train à un autre. Il existe deux axes de Shinkansen qui traversent le Japon : le premier qui relie Tokyo à Kagoshima et le second qui part également de la capitale pour rejoindre Aomori. Toutes les rames comptent un nombre maximum de seize voitures pour des vitesses variant entre 250 et 320 km/h.

« Le « Shinkansen », littéralement « nouvelle grande ligne », peut être - un peu - considéré comme le TGV japonais. »

Ajoutons encore que le service ferroviaire japonais est toujours ponctuel, même en cas de séisme, puisqu'il n'y a eu qu'un seul déraillement en 40 ans et que ses tarifs ne varient jamais.

DÉCOUVERTE PAR MICHEL DERCHÉ

« Après onze heures de vol au départ de Francfort me voilà à Tokyo. Capitale du Japon, pays du Soleil Levant, c'est une mégapole comptant un peu plus de 13 millions d'habitants.

Sur l'archipel nippon, on ne plaisante pas avec l'hygiène publique et le civisme. Ainsi, comme dans de nombreuses villes, il est interdit de fumer sur les trottoirs de la capitale. Il faut donc respecter les zones fumeurs, si on ne veut pas se faire verbaliser. Dans le même esprit, l'archipel a également fini par chasser le diesel, réduisant la part du gazole sur les routes de l'Archipel pour privilégier l'hybride et l'hydrogène. Un réseau de bus hybrides sillonne la ville ainsi que de nombreux taxis avec une particularité : les portes arrière électriques. Tokyo a un immense réseau de transports urbains et c'est une marée humaine qui les emprunte chaque jour.

« ... l'archipel a (...) fini par chasser le diesel, réduisant la part du gazole sur les routes (...) pour privilégier l'hybride et l'hydrogène. »



Avec mon guide d'une journée, j'ai pu visiter beaucoup de temples, parcs, anciens et nouveaux quartiers, grâce à de nombreux déplacements en train, métro et même tramway.

Pour ma part, je suis parti de la gare de Tokyo avec ma carte « Japan Rail Pass », où j'ai pris le « Hikari Super Express » qui va jusqu'à la gare de Shin-Osaka. Cependant, je suis descendu à Kyoto, l'ancienne capitale jusqu'au début de l'ère Meiji en 1868, située un peu plus au Nord. Cette ligne représente environ 450 km, pour un trajet de 2h45 avec de nombreux arrêts. Au retour, je suis monté dans le « Nozomi » qui, lui, ne s'arrête qu'à Nagoya, ville du centre d'Honshū située à 2h40 de Tokyo en Shinkansen. Particularité japonaise : les chauffeurs (de taxis, conducteurs de trains, de bus, ...etc.) portent des gants blancs, élément distinctif de leur uniforme. Au départ de l'hôtel, il a fallu 3/4 d'heure de tunnel routier sous la ville pour rejoindre l'aéroport de Tokyo Haneda.»

« ... Particularité japonaise : les chauffeurs (...) portent des gants blancs, élément distinctif de leur uniforme. »



Pour aller plus loin : <https://www.japan-rail-pass.fr/japon-en-train/conseils-voyage/conseils-pour-utiliser-le-shinkansen>
<http://www.quechoisir.org/transport/train-route/actualite-shinkansen-japonais-contre-tgv-francais-la-claque>

Michel DERCHÉ, Aurélie HILD



Début avril, au conseil départemental, un concours lancé par deux associations d'étudiants en urbanisme aménagement et architecture présentait le potentiel sous-exploité des réseaux TER Euro-métropolitain et des gares de banlieue de l'agglomération Strasbourgeoise. Le concours interdisciplinaire des #Gares multiples de l'Euro-métropole est une initiative étudiante du collectif IBA Strasbourg - Ville inclusive. Il était organisé par les associations TESAA (ENSAS) et par l'ASéAU (Faculté de géographie et d'Aménagement de l'Unistra), avec la participation au Jury de David Wendling, suivie d'une conférence de Patrice Paul.

« (...) se doter de transports publics rapides, fréquents et confortables à l'échelle de son aire urbaine constitue un objectif. »

L'évènement de cette année avait pour objet les mobilités, alors que l'agglomération Strasbourgeoise entend adopter le mode de fonctionnement d'une métropole. Pour ce faire : se doter de transports publics rapides, fréquents et confortables à l'échelle de son aire urbaine constitue un objectif. Ce dernier peut passer par un renforcement de l'offre TER et un travail sur les gares de proximité. Dans ce contexte, le projet de schéma directeur des transports collectifs a pour objectif de développer d'autres solutions, comme celle d'un réseau rapide vers la deuxième couronne utilisant les voies ferrées existantes. Ainsi une offre renforcée au niveau des TER, la mise en place de « trains passants » en gare centrale de Strasbourg, ainsi qu'une harmonisation tarifaire CTS-SNCF pourraient permettre la création d'un réseau type (S-bahn, RER). Par delà la réalisation d'un nouveau réseau, le concours interdisciplinaire visait à générer une réflexion

« (...) le concours interdisciplinaire visait à générer une réflexion multi échelle, allant de considérations urbaines, sur les lignes de trains de banlieue, jusqu'aux gares »

multi échelle, allant de considérations urbaines, sur les lignes de trains de banlieue, jusqu'aux gares : sujet de ce concours. Le concept de ce colloque visait entre autre à l'inclusion de différentes fonctions au sein de mêmes bâtiments ou d'ensembles architecturalement cohérents, visibles dans le paysage, tels des repères urbains. Concernant les multiples combinaisons d'activités, un seul mot d'ordre était de mise : rêvons !

« Grâce à ces rencontres les apprentis urbanistes peuvent se confronter à l'expérience du monde professionnel, et être accompagnés vers la vie professionnelle. »

Plus globalement cet évènement était l'occasion de se confronter à l'expertise de professionnels du domaine. Par leurs éclairages ils permettent de positionner le débat dans les contingences du projet en situation réelle. Grâce à ces rencontres les apprentis urbanistes peuvent se confronter à l'expérience du monde professionnel, et être accompagnés vers la vie professionnelle. C'est d'ailleurs sur ce thème que les deux associations s'accordent désormais pour envisager d'autres initiatives similaires. Voici maintenant leurs portraits :

L'ASÉAU

L'Association Strasbourgeoise des étudiants en Aménagement et Urbanisme (ASéAU) a été fondée en décembre 2010 par des étudiants en urbanisme et aménagement du territoire désireux de promouvoir leur filière et de créer un véritable réseau entre étudiants et les acteurs du monde professionnel. L'association compte parmi

ses adhérents des étudiants issus des différentes formations strasbourgeoises menant au métier d'urbaniste, mais également des enseignants et professionnels en urbanisme. Ses missions annexes consistent à organiser des voyages de découvertes de villes européennes et des conférences sur le thème de l'urbanisme.



Association Strasbourgeoise des étudiants en Aménagement et Urbanisme

TESAA

L'association est dans la lignée d'architrave fondée en 1996, la première association étudiante de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg (ENSAS) avait pour vocation l'insertion dans le monde du travail des étudiants en architecture. L'association permet aux étudiants de l'ENSAS, et de l'INSA de Strasbourg, de compléter leurs bagages théoriques par une expérience pratique (stages et Workshop) en les mettant en lien avec des professionnels. Nous partons du principe que l'expérience ne peut s'acquérir que sur le terrain. Nous souhaitons que chaque étudiant, dans son domaine de compétence propre, puisse trouver sa place dans les mécanismes de projets, comme futur acteur du bâtiment et/ou de la ville.

Fort de leur fructueuse coopération, sur la question des mobilités, les associations souhaitent dans l'avenir renforcer le lien qui les unit, tant il semble important de travailler la main dans la main à la vue des nombreuses connexions que leurs domaines recoupent, tout en continuant à favoriser le débat au delà du monde universitaire.



Pour en savoir plus : rendez vous sur le site internet : <http://aseau.unistra.e.monsite.com>

Et pour connaître les résultats du concours des Gares Multiples nous vous invitons à lire l'article de Christian Robischon du bureau strasbourgeois du Moniteur : Les étudiants secouent les idées sur les gares de périphéries de Strasbourg, lien URL : <http://www.lemoniteur.fr/article/les-etudiants-secouent-les-idees-sur-les-gares-de-peripheries-de-strasbourg-32220378>

Le 1^{er} avril 2016, l'Assemblée Générale d'ASTUS a réuni plus de cinquante personnes (dont 43 adhérents). 22 adhérents étaient excusés et 17 procurations avaient été transmises.

Des personnalités nous ont fait l'honneur de leur présence : Bruno GAZEAU, *président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)*, Michel FOU DRAT, *vice-président de la FNAUT Alsace*, Ronan GOLIAS, *chef du service déplacements de l'Eurométropole*, Isabelle VALENTIN, *responsable Synergie Projets à la direction régionale de la SNCF*, Marie-José FIGNIER, *présidente de la Chambre de Consommation d'Alsace*, Vincent DORFNER, *secrétaire général de la Chambre de Consommation d'Alsace*, Dominique STEIGER, *président de la commission territoriale Transports, mobilités, infrastructures au CESER*.

Le président François GIORDANI a souhaité tout particulièrement que l'Assemblée Générale soit un moment d'échange car l'intérêt des usagers pour l'amélioration des réseaux de transports est une priorité pour l'association. De nombreuses questions



concernant l'avenir de notre réseau ont été posées. L'abonnement combiné, la concertation pour le Plan Local d'Urbanisme, la perspective d'un projet tram Nord, la concertation sur le projet de tram Ouest ont notamment été évoqués. Ronan GOLIAS a apporté des réponses et a signalé notamment la mise en place d'un nouveau système billettique pour 2018.

À l'issue de la partie statutaire, le président de la FNAUT, Bruno GAZEAU, a pris la parole pour aborder plus en détail la réforme ferroviaire qui a débuté en 2015. La FNAUT demande par ailleurs un 4^e appel à projet en matière de transports urbains, y compris ferroviaires. Il appelle les usagers à

faire des retours et à participer aux débats et aux différentes enquêtes pour maintenir et améliorer le ferroviaire.

L'Assemblée a été close à 20h30 et prolongée de débats chaleureux autour d'un verre de l'amitié.

Aurélië HILD

20^E CONGRÈS DE LA FNAUT

Depuis sa création en 1978, la FNAUT organise un congrès tous les deux ans. Son prochain congrès, le 20^e, aura lieu à Strasbourg Pavillon Joséphine à l'Orangerie les vendredi 21, samedi 22 et dimanche 23 octobre 2016. Il sera organisé par l'association ASTUS, en coopération avec la FNAUT Alsace.

Le programme comprendra :

- des visites techniques : technicentre SNCF à Bischheim, usine Lohr à Duttlenheim, circuit en Allemagne dans l'Ortenau, chantier de l'extension du tram le vendredi après-midi,
- un dialogue avec des représentants de l'Eurométropole de Strasbourg, du Conseil départemental du Bas-Rhin et du Conseil Régional Grand Est - un débat sur la politique européenne des transports,
- l'attribution de prix (Ticket Vert et Ticket Rouge),
- des ateliers thématiques et des exposés divers le dimanche matin,
- des visites touristiques le dimanche après-midi.

Vendredi soir nous serons reçus à la Maison de la Région et samedi soir à l'Hôtel de Ville de Strasbourg.

Membres d'ASTUS, participez nombreux à ce congrès : nous faisons dès à présent appel à vous pour héberger des congressistes et pour participer à l'accueil en gare et dans la salle : faites connaître vos disponibilités à David au local (03 88 95 79 63)

Afin de faciliter l'organisation du congrès, demandez dès maintenant le dossier d'inscription par courrier, téléphone ou internet, au plus tard le 08 septembre :

FNAUT-
CONGRES DE STRASBOURG
- 32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris

Tél. 01 43 35 35 75

- Internet : fabrice.michel@fnaut.fr

Le dossier préparatoire du congrès (fiche d'inscription, renseignements pratiques, programme définitif, rapport de conjoncture,...) vous sera envoyé mi-septembre.

François GIORDANI

agenda

- le jeudi 23 juin : Réunion publique « Extension du tram E » au Centre Social et Culturel l'Escalé à la Robertsau, 78 Rue du Dr François, de 19h à 21h
Stammtisch déplacement organisé par l'AHBAK de 20h à 22h
- le vendredi 24 juin : ASTUS participe à l'Odyssée Citoyenne Thémis
- le vendredi 9 septembre : Journée du Transport Public
- les 24 et 25 septembre : Rentrée des Associations
- le mercredi 28 septembre : Colloque ferroviaire de la FNAUT

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

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 : Aurélië HILD

Ont collaboré à ce numéro : Michel DERCHÉ,
Gilles HUGUET, André ROTH, David WENDLING

Prochaine parution : Juin 2016
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, © devish15 - Fotolia.com