

20^e congrès Strasbourg, les 21 – 22 - 23 octobre 2016 Au Pavillon Joséphine à l'Orangerie



« ... la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) organise un congrès tous les deux ans. Le 20^e se tiendra à Strasbourg... »

Depuis sa création en 1978, la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) organise un congrès tous les deux ans. Le 20^e se tiendra à Strasbourg, les vendredi 21, samedi 22 et dimanche 23 octobre 2016. Il sera organisé par l'Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise (ASTUS), en collaboration avec la FNAUT Alsace.

LE PROGRAMME COMPRENDRA :

- des visites techniques (le technicentre SNCF à Bischheim, l'usine Lohr à Dupigheim, un circuit en Allemagne, le chantier de l'extension tram vers Kehl, la multimodalité, des déplacements en TER, en tramway, en bus à haut niveau de service) 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.

Les congressistes seront accueillis à la Maison de la Région le vendredi 21 au soir et à l'Hôtel de Ville de Strasbourg le samedi 22 au soir.

Membres d'ASTUS, participez nombreux à ce congrès.

Afin de faciliter l'organisation du congrès (accueil, hébergement, restauration, déplacements, visites), demandez le dossier d'inscription par courrier, téléphone ou internet à

FNAUT - Congrès de STRASBOURG
32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris
Tél. 01 43 35 35 75
Internet : fabrice.michel@fnaut.fr



sommaire

EDITO	P. 1
PROJET TRAM OUEST Contribution à la concertation sur le projet de ligne de tramway entre le centre-ville de Strasbourg et Koenigshoffen	P. 2-3
ENGAGEMENTS D'ASTUS Participation de l'employeur aux frais de transport Un ticket unique pour la CUS	P. 4
VIE DE L'ASSOCIATION Du « Collectif transport » à ASTUS	P. 5
EXTENSIONS DE LIGNES DE TRAM Extension des trams A et E à Illkirch Extension du tram D vers le Port du Rhin et Kehl	P. 6
ÉCOLOGIE Pollution atmosphérique et trafic routier	P. 7
INTERROGATION Questions sur le tramway sur pneus	P. 8

À l'occasion du Congrès national de la FNAUT, ASTUS s'est penchée sur son passé récent, notamment pour nous présenter aux collègues que nous allons accueillir : c'est pourquoi vous retrouverez dans ce numéro des articles déjà parus qui nous semblent symboliques de nos actions et de ce que nous défendons.

ASTUS compte sur ses adhérents - sur vous - pour que ce Congrès soit accueillant et ouvert : c'est pourquoi nous vous avons sollicités pour héberger nos invités et donner des « coups de main » à la gare, pour les visites techniques et au pavillon Joséphine.

Ce numéro a été élaboré en juin pour permettre au petit Félix, qui aura eu 3 ans en ce même mois et à qui tout ASTUS souhaite un bon anniversaire, d'accueillir son petit frère ou sa petite sœur ! Félicitations à notre graphiste Isabelle et à son conjoint !

projet
du tram ouest

CONTRIBUTION À LA CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET DE LIGNE DE TRAMWAY ENTRE LE CENTRE-VILLE DE STRASBOURG ET LE QUARTIER DE KOENIGSHOFFEN



Le 12 juillet 2013, le Conseil de la Communauté urbaine de Strasbourg a voté la réalisation en une seule étape d'une nouvelle ligne de tram d'une longueur de 4 kilomètres entre la Gare et le quartier des Poteries, via le quartier de Koenigshoffen.

« ASTUS approuve totalement dans son principe ce projet d'extension, dans la mesure où il s'agit d'une première étape pour aller à terme vers le quartier des Poteries... »

Le 18 décembre 2015, le Conseil de l'Eurométropole a malheureusement réduit le projet et a validé un nouveau programme de réalisation d'une infrastructure tramway sur

l'ouest de l'agglomération avec pour objectif une mise en service à l'horizon 2019 d'une première phase de 2 kilomètres jusqu'à l'allée des Comtes.

La concertation publique lancée depuis le 7 mars 2016 porte donc sur le seul tronçon centre-ville de Strasbourg - allée des Comtes à Koenigshoffen.

ASTUS approuve totalement dans son principe ce projet d'extension, dans la mesure où il s'agit d'une première étape pour aller à terme vers le quartier des Poteries, puis vers la commune de Wolfisheim. ASTUS rappelle que cette desserte ouest n'a que trop tardé. Après les péripéties avortées des projets de tram-train et de tram sur pneu, il aurait été urgent de mener une extension ambitieuse dès à présent jusqu'à Wolfisheim qui aurait permis :

- de faire l'économie du maintien de la ligne de bus 4 ;
- d'éviter la construction d'un P+R trop près du centre-ville en captant les usagers plus en amont.

« Après les péripéties avortées des projets de tram-train et de tram sur pneu, il aurait été urgent de mener une extension ambitieuse dès à présent jusqu'à Wolfisheim... »

Après bien des tergiversations, l'Eurométropole a consenti à mettre au débat 5 variantes d'itinéraires, contre 2 initialement. Nous ne pouvons que l'en remercier.

« ... l'Eurométropole a consenti à mettre au débat 5 variantes d'itinéraires, contre 2 initialement. Nous ne pouvons que l'en remercier. »



Malheureusement les termes de comparaison restent biaisés et incomplets :

- ainsi la variante qui a les faveurs ostensibles de la collectivité (déviation du tram F par le Faubourg national) ne prend pas en compte dans son coût (29 millions d'euros) les nouvelles propositions tout à fait judicieuses de ramener les voies dédiées à la voiture de 5 (y compris le stationnement) à 2 et de piétonniser - type Magistrale rue du Maire Kuss - la petite rue de la Course. Cela fausse la comparaison sincère des variantes ;
- ainsi les 3 variantes « déviation de la ligne F » ne prennent pas en compte, dans le surcoût d'exploitation, qualifié de « faible », celui généré par le maintien de la ligne de bus 4 entre la rue des Comtes

et la station les Halles Pont de Paris ;

- ainsi il est affirmé que la ligne C est actuellement saturée aux heures de pointe, sans que ne soit produite une quelconque étude prospective des évolutions probables de comportement des usagers et des reports de charge consécutifs :

- à la prolongation de la ligne de bus G vers le parc de l'Etoile, puis vers le quartier Danube (où elle croiserait la ligne de tram C et offrirait une alternative) ;

- à la mise en place de l'abonnement unique permettant avec un bonnement CTS de fréquenter les lignes de TER dans l'Eurométropole, et particulièrement les arrêts Krimmeri Meinau et Graffenstaden.

ASTUS estime que la fréquence à 10 minutes proposée dans la variante Faubourg National sera notoirement insuffisante, ce que l'Eurométropole admet implicitement en maintenant la desserte en parallèle par la ligne de bus 4, puisque le nœud Homme de Fer, saturé avec un tram toutes les 30 secondes en heures de pointe, ne permet pas l'ajout de rames supplémentaires, sinon au détriment des autres lignes du réseau.

ASTUS ne se satisfait pas de la diminution de l'offre qui s'ensuivrait sur le quartier de l'Elsau.

« Quelle que soit la variante retenue, ASTUS demande que la fréquence reste soutenue et attractive pour tous... »

Quelle que soit la variante retenue, ASTUS demande que la fréquence reste soutenue et attractive pour tous :

- dans le cas de passage par le Faubourg National, le marché soit maintenu et les voies dédiées à la voiture ramenées de 5 (y compris stationnement) à 2 et que la petite rue de la Course devienne une aire piétonne - type Magistrale rue du Maire Kuss - avec une priorité accrue aux piétons au droit de la traversée vers la place de la gare ;
- dans le cas d'un passage devant la gare, une intermodalité attractive et incitative soit assurée vers les trains TER, les cars interurbains, les cars TER, les bus CTS, la ligne G et qu'une priorité soit assurée au carrefour Wodli / Wilson pour les lignes C, G et F, le cas échéant.



« Les variantes proposées sur les boulevards de Nancy et de Metz offrirait une réelle opportunité de rénover ces axes majeurs en profondeur... »

Les variantes proposées sur les boulevards de Nancy et de Metz offrirait une réelle opportunité de rénover ces axes majeurs en profondeur avec une mutualisation de la plateforme tram avec les bus urbains et les cars interurbains et la création de pistes cyclables et de cheminements piétons sécurisés. La mise en service de l'extension du bus G vers le Parc de l'Etoile en parallèle permettrait de minimiser les coûts de construction de l'infrastructure.

« en perspective un renforcement de la desserte du Wacken, son nouveau quartier d'affaires en cours de construction, l'agrandissement projeté du Rhenus et à plus long terme le nouveau parc des expositions »



De plus, ces variantes, avec dévoiement de la ligne F, offrirait une réelle alternative au passage par le nœud Homme de Fer, avec en perspective un renforcement de la desserte du Wacken, son nouveau quartier d'affaires en cours de construction, l'agrandissement projeté du Rhenus et à plus long terme le nouveau parc des expositions.

« ASTUS refuse la perspective de création d'un parking relais à l'endroit prévu, (...) Elle rappelle qu'il est préférable de dissuader beaucoup plus en amont les automobilistes d'entrer en ville afin de désengorger l'A35 et l'A351. »

ASTUS refuse la perspective de création d'un parking relais à l'endroit prévu, beaucoup trop proche du centre-ville. Elle rappelle qu'il est préférable de dissuader beaucoup plus en amont les automobilistes d'entrer en ville afin de désengorger l'A35 et l'A351. Ce refus s'inscrit dans la cohérence du refus des parkings (souterrains ou en silos) projetés ou évoqués au Wacken, place de Bordeaux, place de Haguenau ou parc de l'Etoile, alors que tout n'est pas fait pour valoriser les parkings-relais existants à l'Espace Européen de l'Entreprise, à l'Elsau ou à Rives de l'Aar.

Le président,
François GIORDANI

Crédit photos : Collectif Koenigshoffen

VOUS ÊTES SALARIÉ (E) : BÉNÉFICIEZ-VOUS DE LA PARTICIPATION DE VOTRE EMPLOYEUR À VOS FRAIS DE TRANSPORT ?



Vous empruntez les transports en commun ou louez un vélo pour vous rendre de votre domicile à votre lieu de travail ? La prise en charge par votre employeur vous concerne !

En effet, depuis le 1^{er} janvier 2009, votre employeur doit prendre en charge une partie de vos frais d'abonnement de transport en commun ou de location de vélo dans un service public type Vélhop.

Les titres de transport pris en charge sont les titres multimodaux à nombre illimité de voyages, les abonnements annuels, mensuels, hebdomadaires ou illimités émis par la SNCF et les opérateurs de transport public comme la CTS ou le Réseau 67.

Le remboursement s'opère à hauteur de 50% du coût des abonnements sur

présentation d'un justificatif, ou à hauteur de 200 € par an de participation aux frais de carburant ou d'alimentation électrique si vous utilisez votre véhicule personnel et que vous résidez en-dehors d'un périmètre de transport urbain ou avez des horaires de travail ne vous permettant pas d'emprunter un mode collectif de transport et rendant indispensable l'utilisation d'un véhicule.

Il existe quelques cas particuliers : les salariés à temps partiel bénéficient de la même prise en charge, à condition d'effectuer un nombre d'heures supérieur ou égal à la moitié de la durée légale hebdomadaire ; les salariés qui travaillent à différents endroits pour une même entreprise bénéficient aussi de la prime transport ; enfin ceux qui travaillent dans plusieurs entreprises peuvent solliciter tous leurs employeurs, chacun remboursant une partie des frais, au prorata des heures effectuées.

Depuis le 1^{er} juillet 2010, ce dispositif a été étendu aux agents des trois fonctions publiques (Etat, territoriale et hospitalière) et des groupements d'intérêt public, ainsi qu'aux magistrats et aux militaires. En sont exclus les agents qui bénéficient, à un titre quelconque, d'une autre indemnisation de

leurs frais de transport domicile-travail, ceux logés par l'Administration qui ne supportent aucun frais de transport, ceux disposant d'une voiture de fonction, ceux bénéficiant d'un titre de transport gratuit.

Dans tous les cas, la mention de la participation de votre employeur à vos frais de transport, ainsi que leur montant, doivent figurer sur votre bulletin de paie.

Les remboursements partiels du prix des titres d'abonnements sont exonérés d'impôt sur le revenu. Les sommes allouées par l'employeur sont exonérées de cotisations et de contributions sociales, dans la limite de 200 € par an et par salarié.

*Hélène BAL - Chargée de mission
n°42 - Avril 2011*

Depuis 2016, une indemnité kilométrique vélo, fixée à 0,25 € par kilomètre parcouru peut être prise en charge de façon facultative par l'employeur. Elle peut être cumulée avec le remboursement des abonnements transports pour les trajets de rabattement vers des arrêts de transport public.

TRANSPORTS COLLECTIFS : UN TICKET UNIQUE POUR LA CUS

Faisant suite à l'action du 22 novembre 2011 (voir ASTUS info n°44), c'est par une course entre différents modes de transports collectifs que l'association ASTUS s'est à nouveau mobilisée le jeudi 10 mai 2012 pour porter la demande d'une mise en œuvre rapide du ticket unique.

Deux groupes sont partis de la gare de Fegersheim-Lipsheim à destination de la place de l'Homme de Fer. L'un en TER jusqu'à la gare centrale puis en tram, l'autre en bus puis en tram.

24 MINUTES CONTRE 58 !

A l'arrivée, la différence est flagrante : le groupe ayant pris le TER puis le tram est arrivé en 24 minutes alors que le groupe ayant pris le bus puis le tram a passé 58 minutes dans les transports en commun.

4,50 € CONTRE 1,60 € !

La différence de coût du transport est tout aussi flagrante : l'équipe gagnante a dû



s'acquitter d'un billet TER puis d'un ticket de tram, soit un coût dissuasif de 4,50 €. L'autre équipe a profité du tarif du réseau urbain de la CTS dès le départ, soit un prix raisonnable de 1,60 €, mais après un trajet particulièrement long et donc dissuasif à l'usage du transport collectif.

Les résultats de cette course mettent clairement en avant l'avantage d'utiliser le TER sur cette relation (c'est également le cas pour de nombreuses autres relations dans la CUS et à Kehl). Un travail en partenariat entre les autorités organisatrices de transports pour mettre en place le ticket unique est donc nécessaire.



En effet, afin que l'utilisateur puisse librement utiliser le transport le plus efficace pour son déplacement dans la communauté urbaine de Strasbourg et à Kehl, nous demandons qu'il soit possible d'utiliser le TER avec les titres (tickets et abonnements) du réseau urbain de la CTS.

Afin que le TER soit utilisé à sa juste valeur et qu'il complète très efficacement le réseau urbain de la CTS, mettons en place le ticket unique!

n°46 - Juin 2012

Pour 2017, est enfin prévue une intégration tarifaire pour les abonnés CTS résidents de l'Eurométropole. Une amorce vers un vrai ticket unique.

DU « COLLECTIF TRANSPORT » À ASTUS



La mascotte d'ASTUS

Au début il y eut le projet VAL... C'était en 1988 et plus grand monde, 30 ans après le démantèlement du tramway strasbourgeois, ne s'intéressait aux questions de transport public et de déplacement. Et au conseil de communauté en juin 88, pas grand monde, y compris les quelques socialistes (dont Roland Ries) n'avait trouvé à redire à ce projet de transport « moderne » de métro automatique conçu par la société Matra. Pourtant le projet était d'importance : 12 km de ligne, une partie en aérien depuis la Meinau et surtout une traversée du centre ville en souterrain sur près de 2 km, pour un coût estimé à 5 milliards de francs.

Mais à l'automne 88, à l'approche des élections municipales de 1989, les oppositions allaient se faire jour. D'un côté les commerçants du centre ville inquiets de voir leurs clients « enterrés » et de l'autre un regroupement de personnes et d'associations autour du « collectif transport » animé par un petit groupe de réflexion sur la ville et les enjeux urbains (le GRIM).

Rapidement le débat se cristallisa autour de deux thèmes : un projet alternatif de tramway et l'exigence d'un référendum. Marcel Rudloff, maire de Strasbourg de l'époque, expliquait que le tramway était un outil du passé, peu adapté aux villes modernes. Et ce malgré les expériences réussies de Grenoble et de Nantes. Deuxième thème : l'exigence d'une consultation populaire : un référendum. Sous la pression, Marcel Rudloff accepta une réunion publique en novembre 88 où les opposants se firent entendre très nombreux et où sous la pression populaire M. Rudloff lâcha que les élections municipales de mars 89 constitueraient un référendum « pour ou contre » le projet VAL.

On sait ce qu'il advint : victoire de l'équipe de Catherine Trautmann, abandon du projet VAL, mise en chantier rapide de la première ligne de tram et mise à l'ordre du jour d'une politique de déplacement et de restructuration de la ville. Le « collectif transport » se reconstitua en réseau de réflexion d'associations et de personnes et fut très actif dans

la phase de concertation. Mais, malgré le « couac » de l'aménagement de la station Halles, avec l'affaire dite des marronniers en juillet 1991, il était très difficile d'intervenir sur les choix d'un projet pour lequel nous avions milité pendant quelques années et qui globalement donnait satisfaction.

« rapidement se fit sentir la nécessité de la création d'une association d'usagers. La CUS et la CTS étaient favorables à la création d'une telle structure de dialogue et de partenariat et au cours de l'année 1993 la création d'ASTUS se matérialisa. »

Cependant, de nombreuses personnes et associations se sont investies dans la concertation et ont rapidement porté la parole des « usagers » des transports. Accessibilité, confort des rames, modernisation du réseau de bus, fréquence et horaires : pour porter plus concrètement ces préoccupations, rapidement se fit sentir la nécessité de la création d'une association d'usagers. La CUS et la CTS étaient favorables à la création d'une telle structure de dialogue et de partenariat et au cours de l'année 1993 la création d'ASTUS se matérialisa. Il nous faut ici rendre hommage à deux personnes qui ont joué un rôle important dans la construction de l'association des usagers : Dominique Leblanc qui œuvra discrètement, et efficacement, pour qu'ASTUS ait les moyens matériels de fonctionner : subventions, local, permanences mais aussi représentation au conseil d'administration de la CTS et Laurence Palmer, chargée de mission pendant plusieurs années, qui contribua à la mise en place d'ASTUS : création d'un logo, lancement d'un journal régulier, campagne d'adhésion parmi les usagers, manifestations publiques pour faire connaître ASTUS (exposition place des Halles), interventions régulières auprès de la CTS pour faire valoir le point de vue des usagers.

ASTUS se faisait à la fois le relais de pré-occupations d'associations (par exemple les associations de quartiers et associations

de défense des handicapés) mais surtout ASTUS se voulait le porte-parole des milliers de personnes, utilisateurs quotidiens des transports publics. L'ouverture de la première ligne de tram se fit à la satisfaction générale et constitua une petite « révolution » en matière de déplacements. Selon un sondage de l'époque 90% des usagers se déclaraient satisfaits de la création de la première ligne de tram : quel changement en quelques années ! Pour les extensions de ligne envisagées à partir de 1995, les interventions d'ASTUS et du Collectif Transport furent plus critiques, en particulier autour de la question de la traversée du centre ville Schiltigheim, Bischheim, Hoenheim - finalement repoussée plus à l'est -, sur les extensions futures vers le Neuhof et sur les aménagements de stations dans le secteur de la porte de Schirmeck. ASTUS a continué de défendre l'intérêt des usagers, face à une réflexion plus « technicienne » de rentabilité apparente et de vitesse commerciale. Et ASTUS, ainsi que les associations qui s'étaient mobilisées, obtint une victoire « historique » au terme de l'enquête publique avec la création d'une station « Laiterie » que les promoteurs de la ligne vers l'Elsau refusaient d'envisager.

« ASTUS se voulait le porte-parole des milliers de personnes, utilisateurs quotidiens des transports publics. »

25 ans plus tard, ASTUS et celles et ceux qui l'ont animée et l'animent encore, sont plutôt fiers du travail accompli. La région strasbourgeoise n'a plus rien à voir en matière d'urbanisme et de transport avec la région des années 70/80 et les funestes projets du type place des Halles. Mais, même si la bataille idéologique semble gagnée, il reste nécessaire de maintenir la pression sur les pouvoirs publics et les décideurs et il est plus que jamais vital de faire entendre la voix des usagers.

« 25 ans plus tard, ASTUS et celles et ceux qui l'ont animée et l'animent encore, sont plutôt fiers du travail accompli. »

Longue vie à ASTUS.

*Bernard PARENT - ancien président d'ASTUS
n°50 - Juin 2013*

AVIS REMIS AUX COMMISSAIRES ENQUÊTEURS AU SUJET DE L'EXTENSION DES TRAMS A ET E À ILLKIRCH



La CUS a fait le choix de proposer un tracé pour la ligne A qui dessert le centre-ville d'ILLKIRCH : pour ASTUS des raisons tout aussi opportunes militaient pour un tracé desservant par tram, d'une part le quartier Liebermann où vivent près de 7.000 habitants, d'autre part la Vigie et la gare de Graffenstaden.

«ASTUS demande que des compensations conséquentes soient prévues pour les usagers des deux autres itinéraires...»

ASTUS soutient cependant son choix, afin de ne pas répéter les erreurs du passé qui ont conduit à éviter les centres de SCHILTI-GHEIM, BISCHHEIM et HOENHEIM

pour la ligne B, puis le centre de NEUDORF pour la ligne C.

Cependant, si l'enquête publique conclut à la pertinence du tracé choisit par la CUS, ASTUS demande que des compensations conséquentes soient prévues pour les usagers des deux autres itinéraires :

- s'agissant de la cité Liebermann et au-delà, la proposition d'y faire aller la ligne de bus 2 nous convient : cependant cela s'entend, pour ASTUS, avec une amplitude égale à celle du tram et des fréquences type « tapis roulant » à partir de l'arrêt « Parc Malraux » comme cela existe pour la ligne 19 entre la Rotonde et la cité nucléaire à Cronembourg.

- s'agissant de la Vigie et de la gare de GRAFFENSTADEN, la proposition d'y créer un arrêt sur la ligne 63 ne saurait être qu'un début : ASTUS demande la création d'un véritable pôle multimodal à cet endroit avec arrêts systématiques des TER omnibus de la ligne STRASBOURG - SELESTAT, coordination des dessertes en bus 63 avec les horaires TER, Véloparc et emplacements Auto'trement.

Dans le cadre du PDU (plan de déplacements urbains), il appartiendra à la CUS d'obtenir de la Région Alsace une améliora-

tion conséquente des fréquences de desserte TER de cette gare.

«ASTUS souhaite que l'extension des lignes A et E ne soit pas synonyme de restriction du service fourni aux usagers.»

Concernant la fréquence de passage sur les lignes de tram A et E, il semble prévu, selon le document d'enquête publique, des fréquences de 8 minutes sur la ligne A et de 12 minutes sur la ligne E prolongée jusqu'à Campus Illkirch, ce qui serait un recul notable par rapport à la situation actuelle. Ainsi, par exemple, les lycées Le Corbusier et Gutenberg seraient moins bien desservis qu'actuellement. ASTUS souhaite que l'extension des lignes A et E ne soit pas synonyme de restriction du service fourni aux usagers.

Enfin, ASTUS prend acte, pour l'avenir, qu'est possible la desserte par tram en voie unique, ce qui était décrit comme impossible jusqu'à ce jour dans d'autres quartiers.

n°49 - Mars 2013

EXTENSION DE LA LIGNE DE TRAM D VERS LE PORT DU RHIN ET KEHL

L'extension de la ligne D vers Kehl est un projet structurant qui s'inscrit dans une perspective d'aménagement et d'urbanisation du quartier du Port du Rhin.

L'Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise (ASTUS) s'est félicitée, à l'occasion de l'enquête publique, que ses remarques aient été prises en compte :

- des pistes cyclables et des trottoirs aménagés le long du tram, dimensionnés de façon à éviter tout risque de conflit entre les piétons et les cyclistes



- la création d'une seule station « centrale » au Port du Rhin

Elle adhère au tracé qui a été repensé en 2010, en cohérence avec le projet urbain des Deux Rives.

ASTUS s'interroge cependant sur les deux fréquences prévues, à savoir :

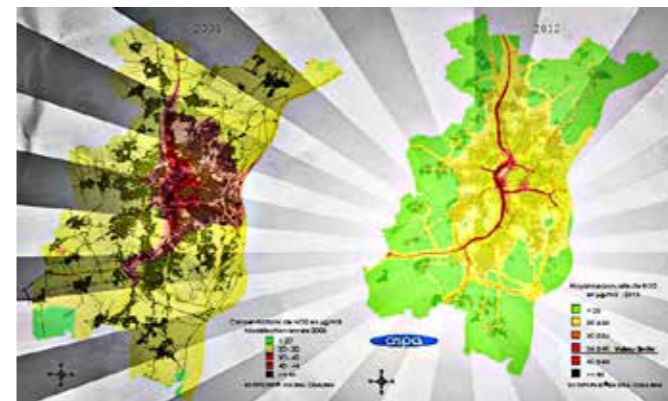
- 8 minutes jusqu'à la station « Port du Rhin »
- 12 minutes jusqu'au terminus provisoire « Kehl Bahnhof »

et souhaite un complément d'information à ce sujet.

Elle propose également un prolongement de la ligne de bus 2 jusqu'à l'Auberge de jeunesse du Jardin des Deux Rives.

ASTUS demande que soit mise en place une tarification unique, quel que soit le mode de transport (tram, bus, TER) utilisé entre la Communauté urbaine de Strasbourg et la ville de Kehl.

n°51 - Septembre 2013



L'Association pour la Prévention de la Pollution Atmosphérique en Alsace (APPA-Alsace) œuvre depuis près de 50 ans pour une meilleure connaissance et une prévention plus efficace de la pollution de l'air et de ses effets sur la santé et l'environnement. Elle a organisé le 24 avril 2012 une conférence-débat consacrée au thème « Pollution atmosphérique et trafic routier » avec trois intervenants qui ont suscité des débats riches et intéressants.

«... certains gaz nocifs présentent encore des concentrations à des niveaux élevés.

Les transports routiers à carburant fossile sont une source majeure de pollution de l'air...»

Le premier, Cyril Pallarès, ingénieur qualité de l'air à l'ASPA*, a montré combien l'association accomplit, avec beaucoup de rigueur, sa mission de surveillance de la qualité de l'air et étudie les causes et les risques encourus sur la santé et l'environnement.

Maintenant, les taux de pollution de l'air sont globalement stabilisés, mais certains gaz nocifs présentent encore des concentrations à des niveaux élevés. Les transports routiers à carburant fossile sont une source majeure de pollution de l'air, plus particulièrement celle issue des oxydes d'azotes et des particules fines. Les

mesures révèlent souvent de fortes concentrations, notamment à proximité des routes à trafic automobile dense. Existe-t-il des solutions sans freiner la mobilité en Alsace où 60 % des déplacements sont effectués en voiture ? C'est un défi à relever qui pourrait engendrer des changements de comportement.

Philippe Chican, second intervenant, directeur des programmes de recherche au Pôle Véhicule du Futur, a évoqué l'émergence de plusieurs alternatives techniques aux véhicules à moteur thermique : la voiture électrique avec batterie rechargeable, dont l'autonomie ne porte que sur de courtes distances, les véhicules hybrides électriques, la voiture à pile combustible. Les performances énergétiques de ces nouveaux types de véhicules émettant très peu de CO2 sont prometteuses. De nombreux défis restent à relever par les industriels du transport. Les changements à prévoir exigent des concepts de mobilité qui s'appuient non seulement sur ces nouvelles technologies, mais aussi sur un changement des comportements requérant une véritable éducation citoyenne. Il faudra, entre autres, concevoir des déplacements de porte-à-porte dans lesquels des transports multimodaux peuvent devenir une véritable alternative à la voiture individuelle.

«... la CUS essaie d'être un précurseur pour une meilleure qualité environnementale de son tissu urbain...»

L'exemple de la CUS, laboratoire de mobilités du futur, a été exposé par Delphine Krieger, responsable stratégie innovation et filière mobilité innovante de la CUS. En 2012, 63 % des déplacements au centre-ville de Strasbourg s'effectuent en transports collectifs, à vélo ou à pied, le réseau de tramway urbain étant l'un des plus étendus de France. Le service de location de vélos partagés (Véllhop) et l'autopartage (Auto'trement) vont aussi dans le sens d'une mobilité plus douce. Des actions de développement de nouvelles mobilités innovantes et multimodales sont en cours d'élaboration, en relation avec le pôle de compétitivité Véhicule du futur comme, par exemple, le projet européen DEVUD d'expérimentation en conditions réelles de livraison du courrier par une flotte de véhicules électriques. En somme, la CUS essaie d'être un précurseur pour une meilleure qualité environnementale de son tissu urbain.

(Pour de plus amples informations, voir le site de l'APPA-Alsace : www.appa-alsace.fr)

Patrice PAUL
n°47 - Septembre 2012

* Association pour la Surveillance et l'étude de la Pollution de l'air en Alsace.

brève

RENTREE DES ASSOCIATIONS

ASTUS vous accueillera à la rentrée des associations les samedi 24 et dimanche 25 septembre 2016 au Parc de la Citadelle à Strasbourg.

Vous pourrez aussi (re)découvrir près de 300 associations et participer à de nombreuses rencontres et animations gratuites.

Plus d'information sur : http://www.mdas.org/index.php?g=rentree_associations

Horaires

Samedi de 13h à 19h et dimanche de 11h à 18h.

Comment s'y rendre ?

Accès tram : Trams C ou E, arrêt Esplanade
Accès bus : Bus 15 et 30 (arrêts Rome, Esplanade ou Ankara)
Parking vélo gratuit sur site !



L'idée de la municipalité de Strasbourg et de la CUS d'opter pour le tramway sur pneus, à guidage monorail, surprend après les déboires qu'ont connus les villes qui l'ont adopté : Nancy, Caen d'un côté, Clermont-Ferrand (où l'influence de Michelin a joué) de l'autre. Notons tout d'abord que Caen vient de prendre la décision de remplacer son tram sur pneus par un tramway classique sur rail !

« les déconvenues n'ont pas manqué : mise au point laborieuse des systèmes (...) - déraillements. »

QUELS SONT LES ARGUMENTS POUR UN TRAMWAY SUR PNEUS ?

On se passe des rails, on utilise un guidage central et ça devrait coûter moins cher. L'idée est apparue dès 1868 avec un train routier à vapeur entre Raincy et Montfermeil : dès 1920 un tramway sur rail est établi à sa place. Deux techniques ont été utilisées : Bombardier invente un engin circulant sous une ligne d'alimentation unifilaire avec captage par pantographe et retour du courant par le rail de guidage (Caen). Le TVR de Nancy utilise le captage par perches sur une ligne bifilaire à l'image des trolleybus. Sur ces deux réseaux, les déconvenues n'ont pas manqué : mise au point laborieuse des systèmes - découverte du phénomène d'orniérage des chaussées, les roues passant toujours au même endroit - déraillements.

Le Translohr de Lohr Industrie est un bus bi-mode guidé : il a été vendu à Clermont-Ferrand.

Les deux idées essentielles qui motivent le choix du tram sur pneus sont les suivantes :

- une meilleure adhérence sur les fortes rampes : un cas plutôt rare dans l'agglomération strasbourgeoise !
- des coûts d'installation de l'infrastructure réduits.

Une première réponse peut être donnée à l'argument n° 1 : à Lisbonne, de très vieilles motrices conventionnelles, et particulièrement pittoresques, gravissent sans problème, et ce depuis plus de 100 ans, des rampes de 135 ‰ autour de la cathédrale !

Examinons de près le second argument ; les coûts d'installation d'une ligne de tramway, quelle qu'elle soit, comprennent avant tout la préparation de l'infrastructure : aménagement des équipements sous la chaussée et des trottoirs, installations des conducteurs aériens. L'option tram sur pneus n'y change rien, sauf qu'il ne lui faut qu'un seul rail. Mais d'autres défauts apparaissent : la capacité du tram sur pneus restera limitée. Il est difficile d'ajouter des modules en cas de besoin : l'évolution des trafics dans l'avenir est difficilement prévisible (voir le cas de la ligne A du tram à Strasbourg) comme on a pu le faire pour l'Eurotram.

« la capacité du tram sur pneus restera limitée. Il est difficile d'ajouter des modules en cas de besoin »

Depuis l'avènement du chemin de fer, une de ses qualités est la faible consommation d'énergie du roulement « roue fer sur fer » : que disent les écologistes militants ? L'exploitant se trouve, par ailleurs, prisonnier d'un seul fournisseur, contrairement au tramway où de multiples constructeurs peuvent être mis en concurrence. Enfin, dans une agglomération de la taille de Strasbourg, la coexistence de deux systèmes incompatibles semble devoir engendrer des impossibilités d'évolution des lignes : un réseau installé sur deux systèmes incompatibles restera figé.

En conclusion, le seul point positif de ce choix serait pour Strasbourg de faire travailler un constructeur alsacien : mais celui-

« ... une de ses qualités est la faible consommation d'énergie du roulement « roue fer sur fer » : que disent les écologistes militants ? »

ci peut aussi produire un tram classique en sous-traitance, et par ailleurs Alstom ne fabrique-t-il pas les tramways Citadis à Reichshoffen ?

Une technique qui montre autant d'insuffisances, n'est-ce pas une mauvaise idée que de l'adopter ?

« Une technique qui montre autant d'insuffisances, n'est-ce pas une mauvaise idée que de l'adopter ? »

(Réf. : Rail Passion : Hors-série Novembre 2011 : « Les tramways en France »)

Michel BERNAULT
n°46 - Juin 2012

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 Rossedeutsch
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 : Hélène BAL, Michel BERNAULT, Patrice PAUL, Bernard PARENT et tous les membres d'ASTUS qui ont fait vivre l'association depuis 20 ans

Prochaine parution : décembre 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, © dervish15 - Fotolia.com