

édito



« Depuis le 11 décembre également, une de nos revendications a commencé à être mise en œuvre avec l'abonnement unique CTS - TER - Réseau 67. »

L'année 2016 a été riche pour ASTUS qui a accueilli, à l'occasion du Congrès national de la FNAUT en octobre dernier, plus de 170 membres d'associations d'usagers des transports en commun. Depuis le 11 décembre également, une de nos revendications a commencé à être mise en œuvre avec l'abonnement unique CTS - TER - Réseau 67.

2017 ne le sera pas moins avec l'extension de la ligne de tram D vers KEHL en avril prochain et des réorganisations du réseau bus, avec notamment la transformation de la 15 en nouvelle ligne structurante L1». C'est l'occasion pour ASTUS et les associations avec lesquelles elle travaille dans le cadre de la FNAUT Grand Est de pousser au développement de liaisons transfrontalières et à la desserte plus fine des lieux d'emploi et d'activité.

En parallèle, ASTUS continue de mettre en avant ses demandes quant au ticket unique comme étape suivante après l'abonnement unique.

Par ailleurs, ASTUS demande toujours une égalité de traitement des habitants de l'Eurométropole quant à l'achat de tous les titres de transport près du domicile de chacun.

Comme vous l'avez constaté, ce numéro d'ASTUS Info paraît six mois après le précédent. Au vu de la diminution des subventions dont nous avons bénéficié jusqu'en 2016, nous avons dû nous résoudre à réduire notre fréquence de parution à deux fois par an.

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

sommaire

EDITO P. 1

DOSSIER SPÉCIAL
La constitution des réseaux maillés de tramway : Strasbourg, un retour du tramway en quatre actes P. 2-3

ARTICLE DE FOND
Analyse comparative sur les choix Tramway-BHNS dans les agglomérations françaises P. 4

ENGAGEMENTS D'ASTUS
Un abonnement unique, oui mais... Ticket secours à 2 euros Brèves P. 5

Astus contre la fermeture de la boutique SNCF rue des Francs Bourgeois P. 6

TRANSPORTS D'AILLEURS
Le Canada en train P. 6

VIE DE L'ASSOCIATION
Sortie à Hausach
Le train spécial de Noël vers Neuf-Brisach
Sortie à Gengenbach P. 7

ACTUALITÉS
Le repas de nouvelle année d'Astus Astus a demandé, Astus a obtenu P. 8

ASTUS c'est aussi...

100 réunions internes ou externes auxquelles ont participé les membres de l'association depuis septembre 2016 :

- la rentrée des associations au parc de la Citadelle
- le 20^e congrès national de la FNAUT à Strasbourg
- une rencontre avec le conseil citoyen du quartier Ampère sur la thématique mobilité
- les journées CEREMA sur la mobilité

urbaine en Europe et l'efficacité des transports urbains

- les États Généraux de la Mobilité
- les inaugurations de cabanes et les marches anti-GCO
- la réunion trimestrielle ASTUS/Eurométropole/CTS
- une rencontre entre les associations et l'Eurométropole sur la thématique « Air »

LA CONSTITUTION DES RÉSEAUX MAILLÉS DE TRAMWAY : STRASBOURG, UN RETOUR DU TRAMWAY EN QUATRE ACTES

L'article qui suit est extrait d'un numéro spécial de la revue Transports urbains de novembre 2016 (n°129) : nous la remercions de nous avoir autorisé à le reprendre. Il est signé de Monsieur Marc LE TOURNEUR, ancien directeur de la CTS.

Le tramway de Strasbourg a connu une histoire particulièrement mouvementée que l'on peut résumer en quelques lignes :

PREMIER ACTE

Suite au concours Cavaillé de 1975, Pierre Pflimlin, maire de Strasbourg, faisait étudier un projet de tramway, ou plutôt de retour du tramway, 15 ans après avoir présidé la grande fête de clôture d'un des plus grands réseaux de tramways de France. Il riait lui-même d'avoir été le même maire à décider sa clôture puis sa réintroduction, et en parlait comme d'une des grandes erreurs urbaines d'après guerre.

DEUXIÈME ACTE

Marcel Rudloff son successeur abandonne le projet de deux lignes de tramway en X issu du concours Cavaillé au profit du Val. La modernité Strasbourgeoise ne peut chasser les voitures de la place Kléber et reconstruire un transport du passé.

TROISIÈME ACTE

1989, les Strasbourgeois rejettent le Val, et le maire (1) qui va avec, au profit d'une jeune femme dont le programme municipal est centré autour du projet de tramway abandonné en 1982.

QUATRIÈME ACTE

Les Strasbourgeois (sans doute pas les mêmes) se mobilisent massivement contre le tramway de Catherine Trautmann et Roland Ries, livre noir du tram vendu à 10000 exemplaires, pétition de 30000 signatures (sans aide d'Internet !) contre l'abattage des arbres préalable au chantier du tram. Mais Catherine Trautmann tient bon et inaugurerà l'éviction des voitures de la place Kléber en février 1992 et la première ligne du nouveau tramway le 25 novembre 1994 dans la liesse générale.

Mais revenons au projet. Ces deux lignes en X visent classiquement à répondre à la plus forte demande potentielle existant sur le réseau de la CTS. Une des branches du X est rigoureusement similaire à la ligne historique

la plus chargée, la ligne tramway n°4 avant de devenir la ligne bus n°4, permettant de relier les communes de Hoenheim, Bischheim et Schiltigheim au nord, via la place de Haguenau, au centre-ville et au quartier de Neudorf et de Neuhof à Strasbourg. L'autre branche du X correspond là aussi classiquement à une desserte nouvelle, celle de la ZUP de Haute-pierre, ZUP des années 1960, et à la reprise de la branche sud de la deuxième ligne historique la plus chargée de l'ancien réseau de tramway et du réseau de bus, la ligne n°6 entre le Parc des expositions du Wacken au Nord et la ville industrielle de Graffenstaden au Sud. Ainsi plus des trois quarts des deux lignes projetées reprenaient presque rue par rue le tracé du réseau historique de tramway détruit dans les années 1960. Ce dernier fut un des plus importants réseaux de tramway intra-muros des villes françaises avec 80 km de lignes dans les années 1930, auxquels se rajoutaient plus de 200 km de lignes de tramway périurbain.



Tramway dans le quartier Européen

Le X ainsi étudié comprenait comme à Grenoble un tronç commun transversal nord-sud à travers le centre-ville allant du centre commercial des Halles, qui avait remplacé l'ancienne gare terminus française, jusqu'à la place de l'Étoile.

« En 1990 donc, le projet est repris, il conduit à la réalisation de la première ligne, celle qui relie la ZUP de Haute-pierre à Bagersee au sud avant de rejoindre ultérieurement Illkirch-Grafenstaden... »

En 1990 donc, le projet est repris, il conduit à la réalisation de la première ligne, celle qui relie la ZUP de Haute-pierre à Baggersee au sud avant de rejoindre ultérieurement Illkirch-Grafenstaden au-delà. Elle est mise en service en 1994. Il faut attendre l'inauguration de cette ligne pour que Strasbourg relance la réflexion sur le réseau long terme. Entretemps, on a failli installer dans l'espace urbain les appareils de voie permettant d'amorcer les deux branches nord et sud du X initial. Heureusement la tentation a été évitée et les réflexions ont pu recommencer sur un terrain vierge.

À la différence du réseau en X des années 1980, la réflexion sur ce réseau à long terme s'appuie sur une problématique liée au projet urbain et aussi au succès fulgurant de la ligne A. En effet, encore plus qu'à Grenoble, la ligne A dépasse dès les premiers mois la clientèle attendue de 60000 voyageurs pour atteindre rapidement les 90000 voyageurs par jour, posant comme à Grenoble la question clé de la saturation de la première ligne dans l'espace central.

QUATRE POINTS VONT EXPLICITER LES DONNÉES DE BASE DE CE FUTUR RÉSEAU À HORIZON DE 15 ANS

1 – Le campus universitaire de l'Esplanade était à l'écart du réseau en X et sa fréquentation de l'époque nécessitait une desserte en tramway, élargissant par là même l'espace central. Ce qui était tabou dans les années 1980 devient une évidence dans les années 1990 ;

2 – La restructuration complète de l'ancien glacis sud autour de la route du Rhin, glacis qui jusqu'à présent avait été occupé par des installations portuaires, va donner lieu à une grande opération urbaine, justifiant par là même une desserte en tramway ;



Nœud de l'Homme de Fer, où se croisent désormais cinq lignes

3 – La surcharge du tronçon central de la ligne A depuis la gare jusqu'à la place de l'Étoile rend indispensable la mise en place d'un doublement du nombre de passages de tramways. Autrement dit, dès 1995-96, les tramways ont beaucoup de mal à écouler le trafic des TER, qui déversent chaque matin et récupèrent chaque soir de très nombreux voyageurs, handicapant ainsi le fonctionnement de la ligne A ;

4 – Le quartier Européen (2) installé autour de l'Orangerie et du Wacken, et en particulier le projet de nouveau parlement européen, demande à l'évidence à être rattaché au réseau de tramway. On n'imagine plus à cette époque-là qu'un quartier aussi emblématique de l'image du Strasbourg d'aujourd'hui soit à l'écart de son réseau phare.

« C'est ainsi que le projet de deuxième ligne en X (...) se transforme en un projet de réseau à quatre lignes sur des tracés totalement différents. »

VERS UN RÉSEAU MAILLÉ ÉVITANT LA SURCHARGE DU CENTRE ANCIEN

C'est ainsi que le projet de deuxième ligne en X fondée sur le remplacement par le tramway des deux lignes de bus les plus fréquentées se transforme en un projet de réseau à quatre lignes sur des tracés totalement différents. On peut le décrire en trois points :

1 – D'une part, doubler la capacité des tronçons de la zone centrale par le passage de deux lignes cadencées entre elles sur chacun des tronçons. Ainsi, cette zone centrale sera desservie en croix par deux fois deux lignes, permettant de résoudre la question de la saturation des parties les plus chargées du réseau ;

2 – Quatre points de maillage dessineront un polygone entre les points d'échange du grand centre. Un point de maillage dominant, avec quatre lignes se croisant à la station Homme de Fer au point nodal du centre-ville et trois autres points de maillage à deux lignes, place de la République dans la Neustadt (3), au carrefour Landsberg sur la route du Rhin au Sud Est, et place de l'Étoile ;

3 – La possibilité de créer de nouvelles lignes évitant le nœud de l'Homme de Fer, via l'Esplanade. Cette possibilité paraît tout à fait essentielle pour l'avenir du fonctionnement du réseau compte tenu du risque de saturation du nœud de l'Homme de Fer.

« ... avec l'ouverture en septembre 2000 des premières phases des quatre lignes A, B, C et D, le succès commercial va dépasser les espérances. »

Mais, une fois de plus, avec l'ouverture en septembre 2000 des premières phases des quatre lignes A, B, C et D, le succès commercial va dépasser les espérances. Ce succès repose la question de la saturation du carrefour de l'Homme de Fer avec ses quatre lignes qui se croisent. Il devient rapidement un sujet de préoccupation du fait de la noria des tramways qui se gênent entre eux. Près de 100 rames s'y croisent en effet aux heures de pointe. Mais il soulève aussi le sujet de l'importance de la foule déversée par les quatre lignes de tramway au cœur du principal flux piéton du centre-ville entre le centre des Halles et la place Kléber. De ce fait, les réflexions sur le bouclage de la ligne de l'Esplanade avec la ligne D puis la ligne A au sud en évitant l'hypercentre, sont accélérées. Les travaux de prolongement des lignes C et D vont donc s'engager plus vite que prévu. Ils vont permettre de créer une ligne E de desserte de l'Esplanade, sans passer par l'Homme de Fer, entre Baggersee au Sud et le quartier Européen dès le mois de septembre 2007.



Tramway de la ligne F à la station Montagne Verte

« ... En novembre 2010, compte tenu de l'augmentation de la fréquentation de la gare centrale (...) il est décidé de raccourcir la ligne C en la faisant partir d'une nouvelle infrastructure en surface depuis la gare. »

En novembre 2010, compte tenu de l'augmentation ininterrompue de la fréquentation de la gare centrale (4) avec à la fois le TGV et le développement des services TER, il est décidé de raccourcir la ligne C en la faisant partir d'une nouvelle infrastructure en surface depuis la gare.

Cette infrastructure se raccorde à l'itinéraire des lignes B et C, à hauteur de l'Homme de Fer et permet de compléter le réseau par une ligne F qui remplace la C dans son tronç commun Elsau/centre-ville et la double entre l'Homme de Fer et Esplanade. Il est à noter que cette amélioration fait pour la première fois une entorse au principe édicté par la CTS, consistant à ne pas mettre plus de deux lignes de tramway en tronç commun sur une même infrastructure.

Aujourd'hui la conception très maillée du réseau de Strasbourg ainsi que la résolution des problèmes de saturation des tronçons les plus chargés par le doublement des lignes les empruntant, est un vrai succès et confirme la place de ce réseau en tête des réseaux de tramway de France les plus fréquentés.

1) Marcel Rudloff, décédé en 1996, était également Président de la Région Alsace. C'était un homme politique de qualité qui, malgré sa défaite à la mairie, s'entendait très bien avec Catherine Trautmann pour défendre les grands dossiers alsaciens.

2) On sait peu que ce quartier abrite de nombreuses ambassades des 47 pays membres du Conseil de l'Europe. Et on sait encore moins que Strasbourg abrite la seule ambassade de France située sur le territoire national !

3) La Neustadt (Ville Neuve) est le magnifique quartier Wilhelminien construit par l'Empire Allemand entre 1870 et 1914.

4) La dénomination de Gare Centrale peu usitée en France n'est que la traduction du « Hauptbahnhof » allemand.



Le thème des retours d'expériences des choix BHNS-Tramway a fait l'objet d'une étude très approfondie (1), qui a été exposée en janvier dernier par l'un des auteurs, Jean-Marie Beauvais, dans le cadre du Conseil National de la FNAUT. Il m'a paru utile d'évoquer les principales conclusions de ce travail, qui compare de façon objective les coûts d'investissement et de fonctionnement de lignes de Tramway et de BHNS construites récemment dans 9 agglomérations françaises. Le BHNS G de Strasbourg a été pris en compte dans cette étude. Le but principal est d'aider les décideurs à obtenir la meilleure qualité de service possible (fiabilité, ponctualité et confort) à des coûts raisonnables dans les nouveaux projets d'extension de lignes de transports en commun en site propre.

« ... aider les décideurs à obtenir la meilleure qualité de service possible (fiabilité, ponctualité et confort) à des coûts raisonnables... »

La méthodologie employée consiste, pour chaque projet, à reconstituer les coûts et les données de fréquentation estimés au stade des études et à comparer ces mêmes informations qui deviennent des données observées, une fois le projet mis en service.

Les deux modes de transport considérés sont adaptés à des niveaux de fréquentation assez différents. Il apparaît ainsi nettement que les projets BHNS révèlent très vite des limites de capacité, dès que le nombre d'usagers dépasse un certain seuil; inversement, la réalisation de projets de tramway, dont la clientèle a été surestimée, aurait pu convenir pour une ligne de BHNS.

« ... les projets BHNS révèlent très vite des limites de capacité, dès que le nombre d'usagers dépasse un certain seuil; »

L'augmentation de fréquentation d'un nouveau transport en commun en site propre (TCSP) par rapport à une ligne de bus classique est en moyenne nettement plus élevée avec le tram (132 %) qu'avec le BHNS (34 %) ; toutefois, elle varie beaucoup selon les projets et la configuration urbaine. La première ligne A de tram à Tours a connu un gros succès (+162 % avec 57000 voyageurs/jour, chiffres très largement supérieurs aux prévisions). La hausse de fréquentation du BHNS de Metz (+32 %) a correspondu aux prévisions hautes ; celle du BHNS G atteint 40 % par rapport aux lignes de bus antérieures et répond aux besoins identifiés avec un coût d'investissement relativement restreint.

« La capacité d'absorption des usagers en heures de pointe dans le sens le plus chargé est un élément important à prendre en compte. »

La capacité d'absorption des usagers en heures de pointe dans le sens le plus chargé est un élément important à prendre en compte. En rapportant les chiffres à toute la journée avec des coefficients de pondération selon les heures de la journée, il apparaît qu'au-dessus de 45000 voyageurs/j,

« Si le trafic attendu est inférieur à 30000 voyageurs par jour, le choix du BHNS est préférable. »

le tramway est le seul mode à pouvoir absorber la demande. Entre 45000 et 30000 voyageurs par jour, les modes routiers ferrés sont envisageables, mais le tram reste pertinent quand on intègre tous les aspects environnementaux et qualitatifs, ressentis par les usagers. En outre, il offre de plus grandes capacités en cas d'augmentation de la demande, surtout si la politique de transport et d'urbanisme de la collectivité vise à une réduction de la place de la voiture en ville. Si le trafic attendu est inférieur à 30000 voyageurs par jour, le choix du BHNS est préférable.

En résumé, il serait trompeur de se reporter à la seule comparaison des coûts initiaux, élevés pour le tramway. En fait, l'étude montre bien qu'en tenant compte de l'exploitation, de l'amortissement du matériel et de bien d'autres facteurs secondaires, le coût global par voyage est légèrement moins cher en tramway qu'avec le BHNS. Cette conclusion assez inattendue, qui apporte des éléments d'aide à la décision devrait retenir l'attention des élus souhaitant développer un projet de transports en commun en site propre.

« l'étude montre bien qu'en tenant compte de l'exploitation, de l'amortissement du matériel (...), le coût global par voyage est (...) moins cher en tramway qu'avec le BHNS. »

Patrice PAUL

(1) Cette étude de 107 pages, intitulée Retour d'expériences des choix tramway / BHNS dans les agglomérations françaises, réalisée par Trans-Missions et TTK, est consultable sur le site internet de la FNAUT, rubrique « Actualité / Etudes et débats »



ASTUS s'est réjouie de la mise en place le 11 décembre 2016 d'un abonnement combiné CTS/TER. Une revendication de longue date qui permet aux abonnés du réseau CTS d'utiliser, sans supplément de prix, leur titre sur le réseau TER englobant les 13 gares de l'Eurométropole.

Malgré cette avancée, le compte n'y est pas : en effet, cet abonnement combiné ne bénéficiera qu'aux seuls résidents de l'Eurométropole qui seront contraints de plus de se procurer à l'agence CTS - chaque mois si leur abonnement est mensuel - une contre-marque prouvant qu'ils sont domiciliés dans l'Eurométropole.

Alors que d'autres grandes villes (Nantes ou Grenoble) le permettent, Strasbourg interdirait aux abonnés CTS non-résidents dans l'Eurométropole d'utiliser le réseau TER dans l'agglomération ? C'est une incitation pour ces habitants à rejoindre la ville en voiture plutôt que la laisser dans une gare TER

à l'entrée de l'agglomération. Cette mesure est discriminatoire, tous les autres titres de transport étant indépendants du lieu de résidence.

ASTUS continue par ailleurs à revendiquer pour tous un ticket unique permettant l'utilisation de l'ensemble des réseaux de transport en commun dans l'Eurométropole.

Notre association dénonce en parallèle le paradoxe de la suppression par la Région Grand Est de dessertes TER sur plusieurs gares de l'Eurométropole : ainsi, le 3 juillet dernier, Mundolsheim a perdu 12 trains par jour, Vendenheim 8, alors que seuls deux seront remis en place le 11 décembre, Krimmeri-Meinau en a perdu 1 et la régularité du matin. A compter du 11 décembre prochain, Lingolsheim perdra 14 dessertes le samedi et 23 le dimanche, Strasbourg-Roethig 10 le dimanche, Bischheim 6 le samedi et 5 le dimanche.

Ces suppressions effectives et programmées sont inacceptables, en totale incohérence avec la volonté de développer les gares de l'Eurométropole en pôles d'échange, afin de créer meilleures complémentarité et attractivité entre les réseaux urbain et ferroviaire ; l'Eurométropole compte s'appuyer sur le TER pour l'amélioration de la desserte des communes de la seconde couronne et s'y im-

plique financièrement à hauteur de 790000 euros par an.

ASTUS a donc demandé, pour une cohérence d'intermodalité et dans l'intérêt des usagers :

- le maintien et le développement de la desserte TER du pôle d'échange urbain de Krimmeri-Meinau et des haltes ferroviaires de Mundolsheim, Vendenheim, Lingolsheim, Strasbourg-Roethig, Bischheim, Graffenstaden,
- une augmentation de la capacité des rames TER aux heures de pointe afin de pouvoir effectivement monter dans les trains actuellement trop souvent surchargés à l'entrée de l'Eurométropole,
- un véritable cadencement rythmé tout au long de la journée sans « trous horaires »,
- l'intégration tarifaire de la gare de Kehl dans la zone de l'Eurométropole,
- une information efficace indiquant aux usagers les possibilités de correspondance entre bus/tram et trains,
- un vrai ticket unique qui ne soit pas limité aux abonnés CTS eurométropolitains, mais qui permette l'utilisation de tous les titres CTS sur le réseau TER dans l'Eurométropole par tous les usagers.

François GIORDANI

TICKET SECOURS À 2 €

Le 1^{er} février dernier a été mis en œuvre le ticket secours à bord des bus à 2 €. Cette mesure ayant pour but d'améliorer la vitesse commerciale des bus ne semble pas contestable sur le fond.

Il a cependant semblé à ASTUS que les conditions de mise en œuvre n'étaient pas remplies et elle avait saisi le Président de la CTS en ce sens.

En effet ASTUS a constaté qu'il subsistait au moins six communes de l'Eurométropole dans lesquelles il n'était pas possible d'acheter des titres de transport avant de prendre

un bus : Mittelhausbergen, Niederhausbergen, Breuschwickersheim, Osthoffen, Kolbsheim et Hangenbieten.

De même de nombreux arrêts de bus se trouvent très éloignés d'un lieu de vente (par exemple le nord de la Robertsau, départ des lignes 15a, 30 et 70) et plusieurs gares TER desservies par bus sont éloignées de tout lieu de vente.

Par ailleurs de nombreux quartiers offrent comme seul lieu d'achat de titres des bureaux ouverts selon des horaires limités.

En conséquence, afin de ne pas mettre certains de nos concitoyens en situation d'être discriminés par rapport à d'autres, ASTUS avait demandé de reporter la date de cette mesure, le temps d'élargir l'offre de lieux de vente de titres.

À ce jour, nous nous félicitons du rajout de points de vente de titres (malheureusement aux heures et jours d'ouverture limités) à Hangenbieten, à Kolbsheim et à Niederhausbergen, mais toujours pas de réponse à nos autres demandes.

André ROTH

BRÈVES



• A l'occasion de l'inauguration de l'extension de la ligne de tram D vers Kehl les samedi 29 et dimanche 30 avril prochains, ASTUS tiendra un stand en partenariat avec l'association Garten/Jardin. N'hésitez pas à venir nous voir !

• ASTUS, en collaboration avec le CADR 67 et Vélostation, tiendra un stand PDE/PDIE et proposera du conseil en mobilité personnalisée sur le site de la MGEN à Strasbourg, le samedi 20 mai 2017 entre 10h et 16h.

ASTUS CONTRE LA FERMETURE DE LA BOUTIQUE SNCF RUE DES FRANCS BOURGEOIS

La SNCF, après avoir fermé les boutiques de Hautepierre, Illkirch et Schiltigheim et supprimé le distributeur de Cora Mundolsheim, a fermé celle de la rue des Francs Bourgeois, en plein centre-ville de Strasbourg, au 1^{er} janvier 2017. Il ne reste plus que celle du quai de Paris et les guichets de la gare centrale.

ASTUS s'est demandé si la SNCF se préoccupait de ses clients : elle ferme progressivement toutes ses boutiques sous prétexte que de nombreux clients prennent leurs billets sur internet, mais elle semble ignorer :

- que de nombreux voyages et options ne sont pas proposés sur internet,

- que plus de 20 % des Français n'ont pas accès à internet !

- que les clients occasionnels, sans conseils appropriés, finissent par choisir leur voiture au détriment bien entendu de la SNCF, service pourtant public,

- que même les habitués des transports en commun ont également besoin de conseils pointus pour programmer leurs déplacements, ce qu'ils ne trouvent pas sur internet, ni même par téléphone pour les personnes parlant mal le français ou malentendantes, mais bien par un échange avec une personne à même de les renseigner.

ASTUS a déploré la fermeture programmée des points de vente et de conseils et rappelé que les précédentes fermetures avaient coupé des pans entiers de population fragile d'aide à la mobilité.

Hervé DIEBOLD



LE CANADA EN TRAIN



«... Le Canadian Pacific Railway fut la première ligne ferroviaire transcontinentale en Amérique du Nord entre l'Est du Canada à la Côte Pacifique...»

En septembre 2016, j'ai eu la chance d'effectuer la traversée du Canada en train de Québec à Vancouver.

Le 28 juin 1886, le Canadian Pacific Railway fut la première ligne ferroviaire transcontinentale en Amérique du Nord entre l'Est du Canada à la Côte Pacifique. Elle a accueilli ses premiers passagers entre Montréal, Toronto et Port Moody.

MON VOYAGE S'EST DÉROULÉ EN PLUSIEURS ÉTAPES

1^{ère} étape : Québec-Montréal, 275 kilomètres et 3 heures de trajet.

2^e étape : Montréal-Ottawa (la capitale), 195 kilomètres et 2 heures de trajet.

3^e étape : Ottawa-Toronto, 450 kilomètres et 4h20 de trajet.

Chaque trajet s'est effectué avec des trains classiques, mais tous équipés d'un fourgon à bagages et d'une vente ambulante.



Arrivé à Toronto, j'ai pris le car pour aller admirer les superbes chutes du Niagara.

Puis vint l'heure du grand voyage, de Toronto à Vancouver : 4466 kilomètres sur 4 jours et 3 nuits avec le célèbre Trans Continental du Canada.

Ce train composé de voitures construites dans les années 1950, fut exploité par le Chemin de Fer Canadien Pacific (CPCF)

jusqu'en 1978 sur la légendaire liaison « le Canadien ». En 1978, la société VIA Rail Canada reprit les services ferroviaires du CPCF et du CANADIEN NATIONAL (CN). Les voitures furent remises à neuf dans les années 1990, puis plus récemment en 2010.

Pendant la haute saison le Canadien peut compter jusqu'à 30 voitures et 3 locomotives. Composé de voitures lits de diverses classes, d'une voiture restaurant et en queue d'une voiture panoramique Dôme, c'est le Canada aux premières loges ; des paysages sauvages et un regard unique sur les gens et les lieux de ce pays.

Winnipeg, Edmonton et Jasper dans les Rockies (les Montagnes Rocheuses) marquent quelques-uns des nombreux arrêts qui ont jalonné cette longue traversée.

Ma traversée du Canada d'est en ouest restera inoubliable, marquée par des visites de belles villes et la découverte de paysages magnifiques. Mais il me fallait terminer sur une note culinaire en dégustant la célèbre «Poutine», une spécialité composée de frites et de fromage en grains dans une sauce brune, avec au choix de la viande de bœuf, de porc ou de poulet.

Michel DERCHÉ

Pour aller plus loin : <http://www.viarail.ca/fr/decouvrez-nos-destinations/trains/rocheuses-et-pacifique/toronto-vancouver-le-canadien>

vie de l'association SORTIE À HAUSACH



Le dimanche 4 septembre 2016, ASTUS proposait à ses adhérents de découvrir la Schwarzwald Modellbahn à Hausach et l'écomusée de Gutach.

Un groupe d'une dizaine de personnes s'est retrouvé en gare centrale pour rejoindre tout d'abord le site de Hausach. Une installation

de modélisme ferroviaire sur 400 m² parmi les plus remarquables d'Europe. Sur 1300 mètres de rails, entre 40 et 50 trains circulent simultanément gérés par ordinateur. Plus de 60000 arbres pour le décor. Un incroyable souci du détail, le tout à l'échelle 1:87.

Nous quittons ce monde lilliputien pour revenir dans la réalité le temps d'un déjeuner. Puis nous nous immergeons dans l'ambiance des fermes d'antan de la Forêt-Noire à l'écomusée de Gutach. Des bâtiments impressionnants en bois qui font revivre le monde rural tel qu'il a existé dans cette région jusqu'au siècle dernier. En tout on peut visiter six fermes de Forêt-Noire en-

tièrement meublées et datant du 16^e au 19^e siècle, la maison des journaliers ainsi que 15 bâtiments annexes comme les moulins, les scieries, la chapelle et les greniers.

Fondé il y a plus de 400 ans en tant que musée d'architecture de la Forêt-Noire, le Vogtsbauernhof, écomusée de la Forêt-Noire fait revivre la façon d'habiter et de travailler en Forêt-Noire.

Récemment, une halte ferroviaire a été créée spécifiquement pour faciliter l'accès au site.

André ROTH

LE TRAIN SPÉCIAL DE NOËL VERS NEUF-BRISACH

Le samedi 10 décembre dernier, l'association Trans Rhin Rail, qui milite pour la réouverture de la ligne ferroviaire entre Colmar et Fribourg-en-Brisgau, proposait à nouveau la circulation d'un train spécial Colmar - Neuf-Brisach aller et retour, cette fois-ci à l'occasion de la tenue d'un marché de Noël dans cette dernière ville ce week-end là.

24 «Astusiens» ont répondu à cet appel.

Après les retrouvailles dans le hall de la gare de Strasbourg et le classique trajet Strasbourg - Colmar, nous trouvâmes en gare de Colmar le pittoresque autorail «Caravelle» X4395 rouge et blanc datant des années 1960, mis à disposition par l'association du train touristique Thur - Doller - Alsace.

Il nous emmena à vitesse réduite, vu l'état de la voie, à travers le Ried alsacien jusqu'à la gare de Neuf-Brisach, située à proximité

immédiate des remparts qui, avec la forme d'un octogone parfait, entourent la ville fortifiée de Neuf-Brisach, le tout construit par Vauban autour de 1700.



De la gare seulement 300 mètres nous séparaient du «marché de Noël - village 1700» situé sur la place de l'Hôtel de ville, à proximité de la grande place centrale carrée, dénommée place d'armes.

Ce marché de Noël avait la particularité de présenter, outre les stands traditionnels, des stands d'artisans très divers, dont : apiculteur, cordier, forgeron, sabotier, tapissier, tourneur sur bois, vannier.

La plupart d'entre nous a déjeuné dans les restaurants alentour, puis s'est promené en ville ou dans les douves des remparts, avant le départ.

Quelques-uns ont même fait un arrêt au retour à Colmar, pour y voir... le marché de Noël, l'un des plus renommés d'Alsace.

Ce fut au dire de tous une très belle journée, alliant deux thèmes très différents : train touristique et marché de Noël.

Gilles HUGUET

MARCHÉ DE NOËL DANS L'ORTENAU

Le samedi 17 décembre, les associations GARTEN/JARDIN et ASTUS invitaient à la découverte du marché de Noël d'Offenbourg ainsi que de la ville de Gengenbach et son désormais célèbre calendrier de l'Avent sur la façade de l'hôtel de ville.



Une quinzaine de personnes montèrent successivement à la gare centrale, à Krimmeri-Meinau et à Kehl dans le train vers Offenbourg. Une patinoire et un marché de Noël sans grande authenticité étaient installés près de la Markplatz. Pour éviter de retourner à la gare prendre la correspondance vers Gengenbach, le groupe opta pour la ligne de bus qui part directement du centre d'Offenbourg vers Gengenbach. Nos tickets Europass nous permettaient d'utiliser à volonté bus-tram et trains régionaux dans l'Ortenau et l'Eurométropole.

À Gengenbach, une visite guidée de la ville et de son riche patrimoine nous attendait. Les chalets du marché de Noël proposaient

des produits originaux et à 18 h précises la place de l'Hôtel de ville était noire de monde. Difficile de se frayer un chemin pour trouver une place dans la foule venue pour voir le spectacle qui chaque soir accompagne l'ouverture de la fenêtre du calendrier de l'Avent.

Les participants pouvaient ensuite choisir le chemin du retour ou se restaurer sur place et rentrer un peu plus tard dans la soirée. La ligne Offenbourg-Strasbourg permet de rentrer jusqu'à minuit.

À quand cette possibilité sur nos lignes régionales ?

André ROTH



Le repas de la nouvelle année d'ASTUS a réuni une trentaine de nos adhérents à la Winstub Zuem Strissel au centre-ville de Strasbourg le 13 janvier.

Dans la salle qui nous était réservée, François GIORDANI, notre président, a pu prendre la parole pour rappeler les engagements d'ASTUS au service du développement des transports en commun et la possibilité pour chaque adhérent de participer activement à cet objectif.

Au menu, tartes flambées et des échanges divers et variés dans la bonne humeur.

Ce repas a été l'occasion de présenter notre stagiaire Ibiro. Originaire de Djibouti et

étudiant en première année de master en urbanisme, il va travailler pendant quatre mois sur l'étoile ferroviaire de Strasbourg.

Enfin, nous avons dit au revoir à Aurélie, notre chargée de communication, dont le contrat s'est terminé en janvier. Elle a beaucoup œuvré à renforcer notre communication à travers le journal, la plaquette tarifaire « Bouger malin » ou bien encore le nouveau site internet, qui sera mis en place cette année. Nous la remercions pour le travail accompli pendant ces deux années à ASTUS, et nous lui souhaitons bonne route pour la suite de sa vie professionnelle.

David WENDLING



ASTUS A DEMANDÉ, ASTUS A OBTENU

HORAIRES & CORRESPONDANCES

ASTUS : « Par ce courriel nous vous sollicitons pour un léger décalage de l'horaire du car TER 30301 Herrlisheim (5h10) - Strasbourg (5h53).

En effet, nous souhaiterions une arrivée légèrement plus précoce vers 5h45 afin de permettre les correspondances vers Sarreguemines à 5h50, Bâle à 5h51, Molsheim à 5h54 et Sélestat (semi-direct) à 5h56.

Ce positionnement permettrait également aux salariés débutant leur service à 6h00 d'arriver à temps sur leur lieu de travail. »

TICKET DE PARKING



ASTUS : « Monsieur le Directeur Général de la CTS,

Nous nous permettons de vous saisir de la situation de Monsieur S. qui nous a contactés suite à un achat contraint d'un ticket pour pouvoir sortir du parking-relais Rives de l'Aar le 29 septembre dernier.

Au vu des éléments qu'il nous a fournis et qui sont repris dans les pièces jointes que nous vous adressons, il semble qu'un remboursement du ticket nous paraît justifié. »

Usager CTS : « Bonjour, j'ai reçu samedi 10 décembre par courrier un chèque de la CTS, concernant le remboursement du ticket de 30 € qui avait été indûment perçu au parking RIVES DE L'AAR. Je tenais à vous remercier pour votre action efficace, rapide et bienveillante. »



Région : « Suite à votre demande et après échanges avec la SNCF, je vous confirme que les horaires du car n°30053 Haguenau (4h53) - Strasbourg (5h50) seront modifiés pour une arrivée à Strasbourg à 5h43 à partir du changement de service horaire du 11 décembre 2016. »

Agenda

- le samedi 8 avril : Assemblée générale de la FNAUT à Paris
- les 29 & 30 avril : Inauguration de l'extension de la ligne du Tram D vers Kehl. À cette occasion, ASTUS tiendra un stand avec l'association Garten/Jardin devant la gare de Kehl ; Festival anti-GCO à Kolbsheim
- le lundi 8 mai : sortie le long du Rhin entre l'Allemagne et la Suisse
- le samedi 20 mai : Atelier PDE/PDIE avec le CADR 67 et Vélostation à la MGEN
- le vendredi 23 juin : Forum de l'Odyssée citoyenne avec THEMIS à L'illiade
- les 23 et 24 septembre : Rentrée des associations au parc de la Citadelle

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

03 88 95 79 63 - www.astus67.fr
Courriel : astus67000@gmail.com
Facebook : [facebook.com/astus67](https://www.facebook.com/astus67)
Twitter : twitter.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 : David WENDLING

Ont collaboré à ce numéro : Michel DERCHÉ, Hervé DIEBOLD, Loÿ DURRENBERGER, Gilles HUGUET, Patrice PAUL, André ROTH

Prochaine parution : Octobre 2017
Registre des associations Tribunal d'Instance de Strasbourg volume LXXII Folio n°71

Graphisme et mise en page : www.ipiopia.fr
Imprimerie : Koche, imprimé sur papier recyclé.
Crédits photos : ASTUS, Pixabay
Couverture, © dervish15 - Fotolia.com