

Partenaires

> *en*Alsace

n° 14 Avril 2005

ENSEMBLE POUR
LE DÉVELOPPEMENT
DE VOTRE RÉGION



**BIENTÔT
LE TGV EST
EUROPÉEN!**

Rendez-vous p. 3



enjeux

L'ARRIVÉE DU TGV EST

en actions

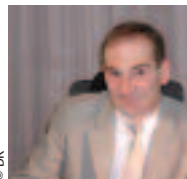
Terminus partiel à Sélestat pour les trains venant de Strasbourg. Les nouveaux équipements seront inaugurés fin août. p. 5

TRANSFORME LES ESPACES DE VENTE

Après Metz, c'est au tour de Strasbourg d'accueillir un espace de vente d'un nouveau type composé de bornes en libre-service et de guichets sans vitre. Ce concept, lié à l'arrivée du TGV Est européen, sera bientôt étendu aux gares de Mulhouse et Colmar. p. 3

LE BILLET DE...

MICHEL LOTH / DIRECTEUR DÉLÉGUÉ INFRASTRUCTURE SNCF ALSACE

"DERNIÈRE LIGNE DROITE
AVANT L'ARRIVÉE DU TGV"

© DR

Pour la SNCF en Alsace, 2005 sera vraiment l'année qui amorce la dernière ligne droite avant l'arrivée du TGV, prévue en mai 2007. En d'autres termes, elle ne devra pas prendre de retard dans les travaux

engagés. Par exemple, le PAI, c'est-à-dire le nouveau poste d'aiguillage de Strasbourg – moderne et informatisé –, devra être impérativement mis en service au second semestre de 2006. Les travaux sur la ligne Colmar-Metzerel devront être achevés à l'été 2005, tout comme ceux de la ligne reliant Strasbourg à Lauterbourg, fin 2006. Deux autres grands chantiers débiteront également en 2005. Celui des installations permanentes de contresens (IPCS) entre Baudrecourt et Réding, afin de permettre aux TGV de circuler dans les deux sens sur chaque voie – un système fort utile en cas d'incident. Enfin, la SNCF va entreprendre la construction d'une voie centrale à Mommenheim, de sorte que les TGV puissent passer pendant les heures de pointe des TER. Par ailleurs, pour permettre le développement du TER, tous ces projets vont évidemment nécessiter une mobilisation et une disponibilité accrues des effectifs, tant pour les travaux que pour les essais des nouveaux équipements, effectués par des agents très spécialisés, car, bien entendu, pendant cette période très chargée en travaux, la maintenance doit

VOS CONTACTS EN ALSACE

Philippe Laurin / directeur régional SNCF
Michel Raget / responsable des relations avec les élus et directeur de cabinet Tél. > 03 88 75 42 07
Fax > 03 88 75 41 39 E-mail > michel.raget@sncf.fr
Adresse > 3, bd du Président-Wilson, 67083 Strasbourg Cedex

continuer à être réalisée sur l'ensemble des lignes régionales. La SNCF va également tout mettre en œuvre pour que la circulation des trains n'ait pas à pâtir de tous ces chantiers, notamment en matière de ponctualité. Une ou deux minutes seront rajoutées à certains trains, et, à l'occasion de quelques week-ends, certains autres seront supprimés, mais sans gêne majeure pour nos clients. D'ailleurs, ces dispositifs ont déjà été expérimentés en 2004, à l'occasion des travaux concernant la voie centrale de Sélestat, le début du chantier du PAI de Strasbourg ou encore les travaux sur la voie Colmar-Metzerel et sur celle de Strasbourg-Cronenbourg. Au final, la SNCF, grâce à une excellente collaboration entre l'activité TER et l'Infrastructure, aura réussi en 2004, à augmenter encore la régularité par rapport à 2003.

RÉSULTATS

LE TGV STRASBOURG-
MARSEILLE PLÉBISCITÉ

Le TGV Strasbourg-Marseille, entré en service le 12 décembre dernier, tient toutes ses promesses. Fin décembre, le trafic avait en effet augmenté de 16,5 % par rapport à la même période de 2003. Avec un tel résultat et un taux de remplissage compris entre 90 et 100 %, la nouvelle liaison a été plébiscitée par les voyageurs.



© SNCF/CAV

RÉNOVATION



© SNCF

OBERMODERN, CINQUANTIÈME GARE RÉNOVÉE EN ALSACE

Le 7 avril a été inaugurée la gare rénovée d'Obermodern. C'est la cinquantième rénovation de gare en Alsace depuis 2000. L'accueil a été repensé, avec la rénovation du guichet, qui a été rouvert il y a quelques années. Mais surtout, on a repensé l'intermodalité – 30 % des voyageurs viennent en voiture ou en car – avec une gare routière pour les cars,

TGV EST EUROPÉEN

STRASBOURG-PARIS
EN DEUX HEURES VINGT

Vingt-quatre, c'est le nombre d'allers-retours quotidiens qu'effectuera, fin 2007, le TGV entre Strasbourg et l'Île-de-France. Dès sa mise en service, en juin, quinze allers-retours seront assurés entre la capitale alsacienne et Paris, puis neuf avec les gares nouvelles d'Île-de-France : Charles-de-Gaulle TGV, Massy TGV et Marne-la-Vallée. Le TGV reliera Paris Est en deux heures vingt, Marne-la-Vallée en deux heures vingt-



© SNCF

vingt-cinq et Charles-de-Gaulle et Massy en trois heures. Enfin, trois allers-retours sont prévus entre Paris et Colmar (en deux heures cinquante) et six avec Mulhouse (en trois heures dix).

NOMINATION

MARTIAL FISCHER, NOUVEAU DIRECTEUR DÉLÉGUÉ VOYAGEURS

Martial Fischer a été nommé directeur délégué Voyageurs de la région Alsace, en remplacement de Jean-Pierre Corne, qui a pris sa retraite. Martial Fischer, 53 ans, travaille depuis trente ans à la SNCF, et il a fait une grande partie de sa carrière dans le domaine commercial. Avant de prendre ce nouveau poste, il était directeur de l'établissement d'exploitation de Strasbourg centre. Le nouveau directeur, qui a pris ses fonctions le 1^{er} janvier dernier, aura la tâche importante de préparer l'arrivée du TGV

BOUTIQUE

UNE NOUVELLE BOUTIQUE
SNCF À STRASBOURG

En juin prochain, une nouvelle boutique SNCF ouvrira ses portes dans le centre-ville de Strasbourg, quai de Paris, à la place du Café de Paris. C'est la deuxième boutique de ce type qu'ouvre la SNCF dans la capitale alsacienne, la première ayant été ouverte en juillet 2003, rue des Francs-Bourgeois. La SNCF montre ainsi qu'elle souhaite se rapprocher des lieux de vie, de consommation et de travail de ses clients, dans la perspective de l'arrivée du TGV Est européen.



© SNCF

en 2007, notamment avec la poursuite de l'évolution des gares, l'organisation des services aux clients, la communication, l'articulation avec les TER et les trains interrégionaux.

Pour les pages Alsace (p. 1 à 5) – Directeur de la publication : Philippe Laurin. Rédacteur en chef : Gilbert Stammbach. Pour les pages nationales et débat (p. 6 à 8) – Directeur de la publication : Bernard Emsellem. Rédactrice en chef : Madeleine Le Page. Conception et réalisation : **TEXTUEL** 146, rue du Faubourg-Poissonnière, 75010 Paris. Gravure : Question d'Édition. Impression : Imprimerie Jouve. Crédits photos : SNCF et SNCF/CAV. ISSN : en cours.



INNOVATION

UN NOUVEL ESPACE DE VENTE À STRASBOURG

Le 12 mai, un nouvel espace de vente ouvre ses portes en gare de Strasbourg, dans la perspective de l'arrivée du TGV.

L'espace de vente qui ouvre ses portes le 12 mai à Strasbourg est un nouveau concept, déjà inauguré en gare de Metz, qui consiste à proposer deux zones distinctes aux voyageurs. La première, dite « en libre-service », permettra aux clients de se débrouiller tout seuls avec la présence de deux bornes destinées à l'achat de billets régionaux, de quatre bornes internet, directement reliées au site de la SNCF, sur lequel il sera donc possible de passer ses commandes et de faire ses réservations. La seconde zone sera plus traditionnelle avec quatorze guichets, sans vitre et suffisamment bas pour accueillir les personnes à mobilité réduite – les associations ont d'ailleurs

été consultées lors de la conception de cet espace. Le tout dans un cadre rénové, à l'identité visuelle affirmée – ton bois, couleur rouge –, avec cinq écrans plasma diffusant des messages publicitaires.

Les voyageurs seront accueillis par un conseiller, qui les guidera vers l'une des deux zones. Il pourra également les aider à effectuer leur réservation, à choisir une formule train-hôtel ou à préparer leur voyage... Aux guichets, des « gère file » seront mis en place – un dispositif en labyrinthe permettant de mieux canaliser les flux de voyageurs – donc de gagner du temps –, ainsi que des « miséricordes », c'est-à-dire des points d'appui pour se reposer.

Un nouvel espace vente de ce type ouvrira également ses portes au premier semestre 2007, juste avant l'arrivée du TGV, dans la partie sud de la gare de Strasbourg avec onze guichets.

En juin 2006, c'est Mulhouse qui inaugurera son espace vente avec douze guichets. À Colmar, un petit espace vente – avec trois guichets – sera également créé avant l'arrivée du TGV.

La SNCF entend ainsi s'adapter aux exigences des clients, comme être servi rapidement ou être conseillé. Elle compte également augmenter son chiffre d'affaires et baisser ses coûts de distribution.



TRAVAUX

COLMAR-METZERAL
FAIT PEAU NEUVE

Les travaux de rénovation de la ligne Colmar-Metzeral sont bientôt terminés. Sécurité et confort renforcés pour les passagers, temps de parcours réduits..., les voyageurs constateront de nombreuses améliorations à la prochaine rentrée scolaire de septembre 2005.



© PHOTOS SNCF

Le 7 août prochain, les travaux de rénovation de la ligne qui relie Colmar à Metzeral seront terminés.

Cette ligne, d'intérêt strictement régional, aurait très bien pu être fermée sans une décision du Conseil régional d'Alsace, dans le cadre du douzième contrat de plan liant la Région à l'État, qui court de 2000 à 2006. L'objectif était alors de proposer une nouvelle offre de desserte TER, de réduire le temps de parcours, d'augmenter le confort et l'accueil des voyageurs et, *in fine*, d'attirer une clientèle plus nombreuse sur cette ligne. En complément, tous les abris de voyageurs, les bancs et les poubelles seront remis à neuf sur l'ensemble de la ligne, et un dispositif d'information des voyageurs (ILA) sera proposé à chaque point d'arrêt.

La SNCF, chargée de la maîtrise d'œuvre des travaux pour le compte de RFF, maître d'ouvrage, a donc commencé par moderniser la voie, notamment entre Turckheim et Munster. C'est sur cette portion rurale de 12 kilomètres qu'il est en effet possible d'augmenter la vitesse des trains, de 70 à 100 km/h. La portion Colmar-Turckheim, longue de 6 kilo-

mètres, est trop urbanisée pour que la vitesse y soit augmentée. Par contre, elle passera de 40 à 60 km/h sur la dernière partie du parcours, longue de 6 kilomètres, entre Munster et Metzeral. Sur les deux portions concernées par l'augmentation de vitesse, la SNCF a donc renouvelé les traverses et le ballast, et changé ponctuellement les rails. Ces travaux ont eu lieu entre avril 2002 et juillet 2003, ainsi que la réfection des quais dans tous les points d'arrêt et les gares – notamment leur calibrage à 90 mètres, de longueur uniformisée (qui correspond à la longueur d'une composition de trois autorails XTER 73500 accouplés). De plus, la SNCF a procédé à la modernisation des installations de sécurité. Deux postes d'aiguillage informatisés seront installés à Munster et à Turckheim, ainsi qu'un poste central de commande à Munster, qui couvrira l'ensemble de la ligne. Enfin, un bloc automatique à permissivité restreinte (BAPR) sera installé entre Colmar et Munster. Cet équipement commande automatiquement l'espacement entre les trains, et permet d'augmenter le nombre. Le plan de voies des deux gares sera



également adapté afin d'augmenter la vitesse de franchissement des trains de 40 à 60 km/h. Deux nouveaux arrêts seront créés: l'un dans la périphérie de Colmar (Colmar Mésanges), l'autre à Munster Badischhof. Quant au point d'arrêt Saint-Gilles, il sera déplacé de 600 mètres pour se trouver en face du lycée horticole de Pflixbourg. Durant les trois semaines précédant le 7 août, date de la fin des travaux, la voie sera fermée à la circulation les jours ouvrés, pour effectuer les ultimes finitions, et surtout, réaliser la phase terminale des essais, qui durera deux semaines. L'investissement total s'élèvera à 15,9 millions d'euros, financés à 69 % par la Région Alsace, à 29 % par l'État et à 2 % par RFF. La future desserte est en cours d'élaboration par le Conseil régional, en relation avec la SNCF et en concertation avec le comité de ligne Colmar-Metzeral. Les nouvelles installations techniques permettront d'écouler un trafic allant jusqu'à vingt-six allers-retours quotidiens, au lieu de quatorze effectifs aujourd'hui (limités à vingt avec les équipements actuels).

TRAVAUX

SÉLESTAT À FOND DE TRAIN!

Avec une nouvelle voie centrale et un futur passage souterrain, la gare de Sélestat devient un véritable terminus partiel pour les trains venant de Strasbourg.



Il permet également à la SNCF de faire de Sélestat un terminus partiel pour les trains venant de la capitale alsacienne. Coût total de l'opération : 11 millions d'euros, dont le financement est assuré à 56,4 % par la Région, à 33,8 % par l'État et à 9,8 % par RFF. Parallèlement, des travaux sont engagés pour allonger de 15 mètres le passage souterrain de la gare, qui débouchera sur le nouveau parking et sur les quartiers ouest de la ville. La SNCF, le Conseil régional d'Alsace et la ville de Sélestat ont également décidé de remettre en service le bel escalier situé dans le prolongement du passage souterrain et débouchant directement côté ville. Coût des travaux liés au passage souterrain : 1,25 million d'euros (financés par la Région à



Depuis le 12 décembre dernier, la nouvelle voie centrale de la gare de Sélestat est en service. Située entre les anciennes voies 1 et 2, elle permet de faire entrer directement un train à 60 km/h et de le faire repartir en direction de Strasbourg, sans avoir à en « cisailer » une autre. Ce nouvel équipement s'inscrit dans le contexte de l'augmentation du trafic entre Mulhouse et Strasbourg, et de l'amélioration des dessertes TER.

28,54 %, la ville de Sélestat à 42,35 %, le département du Bas-Rhin à 14,11 % et RFF à 15 %). Le nouveau parking offrira 375 places de stationnement, un abri à vélos sécurisé de dix-huit places et une dépose automobile rapide. Le coût de ce nouveau parking s'élève à 820 300 euros, financés à 25,6 % par la commune, 25 % par la SNCF, 24,4 % par l'État, 16,5 % par la Région et 8,5 % par le département. L'inauguration de ces nouveaux équipements aura lieu après la rentrée (la fin des travaux du souterrain et du parking est prévue pour le corso fleuri en août prochain).



Adrien Zeller / PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL D'ALSACE

« FAIRE BÉNÉFICIER TOUS LES ALSACIENS DE L'ARRIVÉE DU TGV »

« Nous avons déterminé quatre grands objectifs pour accompagner l'arrivée du TGV Est européen. Tout d'abord, faire bénéficier tous les Alsaciens de l'arrivée du TGV. Cet objectif peut être atteint en offrant de bonnes correspondances entre les TGV et les TER, à Strasbourg, Colmar et Mulhouse. La Région investit d'ailleurs massivement dans les pôles d'échanges multimodaux des grandes gares alsaciennes, pour un montant cumulé de 20 millions d'euros. Mais il est nécessaire également de prévoir des correspondances avec les TGV desservant les métropoles françaises,

sans passer par Paris (TGV « province-province »). Enfin, nous souhaitons que les Alsaciens du Nord bénéficient d'une liaison directe à grande vitesse avec Paris, soit deux allers-retours quotidiens depuis Saverne. Le second objectif est de faire du TER 200 un prolongement du TGV sur l'axe nord-sud alsacien, grâce aux correspondances avec le TGV et au cadencement du TER 200. Notre troisième objectif est de profiter de l'arrivée du TGV pour mener une réflexion d'ensemble aboutissant, à terme, au cadencement de tout

REPÈRES

UN TRAVAIL COMMUN

Tous les corps de métier de l'Infrastructure sont intervenus dans ces opérations, tant au niveau des bureaux d'études que de la réalisation :

- génie civil ;
- ouvrages d'art ;
- tracé de voie ;
- signalisation ;
- caténaire ;
- bâtiments ;
- énergie électrique ;
- aménagement de la circulation des trains pour permettre la réalisation des travaux.

le réseau. Enfin, nous souhaitons conforter les liaisons interrégionales, et assurer de bonnes correspondances, non seulement à Nancy et Metz avec le TGV, mais aussi avec les grandes lignes et les lignes internationales. Nous travaillons avec la SNCF, au sein d'un groupe de travail spécifique, depuis novembre 2004, afin d'évaluer la faisabilité technique et les coûts des mesures envisagées. L'ensemble de ces réflexions devra avoir abouti fin 2005 pour une mise en service opérationnelle en septembre 2007. »