

Partenaires

> *en*Alsace

n° 16 Février 2006

ENSEMBLE POUR
LE DÉVELOPPEMENT
DE VOTRE RÉGION

SNCF

**BIENTÔT
LE TGV EST
EUROPÉEN!**

Rendez-vous p. 3



enjeux

LE NOUVEAU TGV

en actions

Les gares alsaciennes font **peau neuve**, comme ici celle de Bischwiller, afin d'améliorer l'accueil des voyageurs. **p. 5**

GRIFFÉ PAR CHRISTIAN LACROIX !

Très colorés et confortables, les espaces intérieurs du TGV Est européen ont été très appréciés par le public alsacien, les élus et les décideurs locaux invités à venir découvrir ce nouvel aménagement. **p. 3**

LE BILLET DE...

Dominique Devin / DIRECTEUR DÉLÉGUÉ TER SNCF ALSACE

"UN BILAN POSITIF"



© DR

Au cours de l'année 2005, le partenariat renouvelé en 2002 entre le Conseil régional et la SNCF pour l'exploitation et le développement du TER Alsace aura considérablement progressé ; au point que la nouvelle « signature » de la SNCF – « Donnons au train des idées d'avance » – aura trouvé ici un terrain d'application privilégié. Preuve d'un partenariat fructueux centré sur le client du TER, pas moins de trois innovations (pour autant de premières nationales) ont vu le jour cette année. Tout d'abord, en réponse à une préoccupation de la Région et à une attente de nos clients, un dispositif permettant non seulement de mieux prévoir et de mieux adapter le niveau de service lorsqu'un conflit n'a pu être évité, mais aussi d'assurer aux usagers une information préalable fiable a été proposé par la SNCF. Les engagements souscrits font l'objet d'un mécanisme de responsabilisation de l'exploitant (avec bonus et malus). De même, Région et SNCF ont souhaité conforter leur relation dans la durée (la convention du TER Alsace court désormais jusqu'en décembre 2009) et financièrement. Ainsi, à partir de 2005, la Région percevra-t-elle un intéressement aux efforts continus de productivité conduits par la SNCF, laquelle bénéficie des actions de modernisation de l'infrastructure et du matériel décidées par la Région. Cette participation aux résultats de l'exploitation du TER Alsace a été fixée à 12,5 % en cas de résultat bénéficiaire et limitée à 6,25 % à l'inverse. Un tel dispositif concrétise, s'il en était besoin, la vitalité du partenariat entre la SNCF et la région Alsace. Enfin, la décision de principe prise par les partenaires du tram-train de Mulhouse - vallée de la Thur de mettre en œuvre pour 2010 la première phase de ce projet, qui sera le premier tram-train interconnecté (donc le premier vrai tram-train) de France, vient couronner une année fructueuse pour le partenariat Région-SNCF et le TER Alsace, dont le succès de la fréquentation ne se dément pas.

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

DIRECTION

RÉORGANISATION DE LA SNCF EN RÉGION

Afin de gagner en efficacité et pour se rapprocher de ses clients, la SNCF en région se réorganise avec la création, depuis le 1^{er} octobre 2005, de trois nouvelles directions transversales par-delà les grandes branches nationales. La direction déléguée développement, dirigée par Olivier Lidoine, est chargée du développement ferroviaire, au plus près des besoins locaux, et de la conduite des projets. La direction déléguée management, dirigée par Guy Quignon, est chargée du pilotage économique et des ressources humaines et de leur optimisation au niveau régional. Enfin, la direction déléguée production, dirigée par Jean-Paul Gelu, est chargée de tout ce qui est production de trains. Il s'agit pour la SNCF d'optimiser les moyens des trois branches dans la région.

JOURNÉE PORTES OUVERTES

Quinze mille personnes à Bischheim

La journée portes ouvertes de l'établissement industriel de maintenance du matériel TGV de Bischheim, le 17 septembre dernier, a connu un succès sans précédent : quinze mille personnes, venues de toute la région mais aussi des Vosges, de Suisse ou d'Allemagne, se sont pressées pour voir les ateliers dans lesquels sont entretenus les TGV Atlantique et, prochainement, les TGV Est européen. Le matin, trois cent cinquante élèves des communes de Bischheim, Hœnheim et Schiltigheim ont pu admirer du matériel ancien, comme la locomotive à vapeur Crampton, qui



© Photos: SNCF

assurait autrefois la liaison Paris-Strasbourg, ou encore une BB 14000. Ils ont ensuite découvert les nouveaux aménagements du TGV, destinés notamment à desservir l'est de la France, conçus par le couturier Christian Lacroix. De nombreux élus, dont Fabienne Keller, sénateur,

maire de Strasbourg et présidente de l'Association TGV Est, ont également honoré l'établissement de leur présence en fin de matinée. Les associations cheminotes ont aussi présenté leurs activités (modélisme, photo, jardinage...), et un film sur les activités de l'établissement a été projeté sur grand écran.



SERVICES



VOYAGE EN CHŒUR

Le 27 septembre, la SNCF a organisé une opération « voyage en chœur » dans sept gares de France, dont celle de Strasbourg. Il s'agissait, pour des personnes handicapées, non voyantes, malentendantes ou en fauteuil roulant, d'effectuer un parcours dans la gare, en compagnie d'agents de la SNCF placés dans les mêmes conditions (en fauteuil, avec un bandeau sur les yeux ou un casque sur les oreilles). La finalité était de faire vivre aux agents un moment avec des personnes handicapées afin qu'ils connaissent mieux et comprennent leurs difficultés. Cette journée aura donné à la SNCF l'occasion de faire le point sur les progrès réalisés dans son offre de services (messages visuels numériques, ascenseurs, prise en charge...), mais aussi de réfléchir aux progrès à réaliser (définition des niveaux d'accès, amélioration de la signalétique...).

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

COLORÉ, SPACIEUX, CONFORTABLE, LE NOUVEL INTÉRIEUR DU TGV EST EUROPÉEN, CONÇU PAR CHRISTIAN LACROIX, CONSTITUE UNE VÉRITABLE RÉVOLUTION PAR RAPPORT AUX TRAINS EXISTANTS.

TGV EST EUROPÉEN

UNE RÉVOLUTION INTÉRIÈRE

Imaginé par Christian Lacroix, les espaces intérieurs du nouveau TGV garantissent un confort original et serein aux voyageurs.

En septembre dernier, la SNCF a convié le public alsacien, les personnalités régionales, les élus et la presse locale à découvrir le nouveau TGV Est européen. Au total, onze mille cinq cents personnes se sont pressées dans les gares de Strasbourg, Mulhouse, Colmar, Saverne, Sarrebourg et Bâle pour admirer les aménagements du dernier-né de l'entreprise. Les commentaires, notamment ceux de la presse, ont été élogieux: le TGV est apparu coloré, spacieux, confortable... Son éclairage, doux et serein, a beaucoup plu. Conçu par le couturier Christian Lacroix, le design intérieur du TGV Est constitue une véritable révolution par rapport aux trains existants.

Tout y est nouveau, à commencer par les couleurs. En seconde classe, les sièges sont rouge coq de roche, ponctués de quelques sièges violet amarante, de façon à éviter la monotonie. En première, le principe est le même: les sièges sont gris moyen et vert chartreuse. Chacun est équipé d'une liseuse, d'un espace pour garder près de soi les petits bagages et, nouveauté en seconde, les appuie-tête sont réglables. L'espace entre deux sièges est plus important, une bonne nouvelle pour les grands. En première, la fonction inclinaison des fauteuils est pneumatique, ce qui la rend plus facile d'utilisation. Dans les deux classes, les sièges sont équipés d'un porte-revues et d'une bande élastique pour ranger son titre de transport. L'éclairage a lui aussi été repensé avec des arches lumineuses, des sources de lumière au plafond mais aussi dans les voûtes, près des fenêtres et sur certaines



tablettes, pour donner une plus grande impression de confort et de sérénité. Dans cet esprit, les traditionnels rideaux ont été remplacés par des stores.

Deux espaces famille ont été créés dans chaque rame: il s'agit de quatre places qui se font face deux à deux, avec la possibilité de relever les sièges afin de libérer de l'espace pour les enfants. Les tablettes escamotables constituent des plateaux sur lesquels les enfants pourront jouer aux dames ou aux petits chevaux. Un espace bureau a également été conçu pour permettre la tenue de réunion, le branchement des ordinateurs et la recharge des portables.

Du côté du bar, un espace comptoir a été aménagé. Il permettra de grignoter et de boire ce que l'on aura choisi dans des distributeurs. Enfin, les amateurs de petite reine pourront ranger leur vélo (jusqu'à quatre bicyclettes) dans un espace réservé en bout de voiture.



LIGNES RAPIDES

À L'EST, DU NOUVEAU

Si le TGV Est européen destiné à relier la France, l'Allemagne et la Suisse utilisera des rames identiques à celles du Paris-Strasbourg, sa motrice, elle, sera entièrement nouvelle. Construite par Alstom* dans son usine de Belfort, elle sera tritension, donc capable de fonctionner sur les réseaux des trois pays. De la même façon, elle pourra s'adapter aux différentes signalisations. Les premiers tests à 250 km/h viennent de commencer en Allemagne, sur une ligne à grande vitesse entre Offenbourg et Rastatt. Ils devront durer cinq mois pour permettre l'homologation par les autorités allemandes. La ligne mise en service reliera Paris à Stuttgart en quatre heures, au lieu de six aujourd'hui. Le train roulera à grande vitesse entre Strasbourg et Stuttgart. En Suisse, les essais de la nouvelle motrice débiteront cette année dans la perspective de relier Paris à Zurich. À terme, c'est un axe rapide entre Paris et Budapest, via Munich et Vienne, que l'Union européenne entend développer. Le TGV Est constitue la première pierre de ce projet, mais cet axe ne sera pas pour autant une ligne TGV de bout en bout. Ainsi, les Autrichiens, qui modernisent actuellement les lignes concernées, utiliseront l'ICE, le train allemand à grande vitesse.

* Des 2007, cette motrice devrait aussi équiper les nouveaux TGV duplex.

TRAVAUX

LES LIGNES ALSACIENNES SE MODERNISENT

Grâce aux opérations financées par le Conseil régional d'Alsace, l'État et Réseau Ferré de France, le trafic régional s'améliore de jour en jour.

Les lignes régionales d'Alsace connaissent actuellement nombre de travaux. Pour n'en citer que quelques-uns : sur la ligne de Strasbourg à Mulhouse, un terminus partiel avec voie centrale a été installé à Sélestat, afin d'en faciliter la desserte. Construite entre les deux voies directes, elle permet aux trains venant de Strasbourg d'arriver et de repartir sans en traverser aucune.

Un quai a été construit le long du nouveau tracé de la voie 1, où s'arrêtent dorénavant les TER 200 à destination de Mulhouse. Cet aménagement, d'un montant de 11 millions d'euros, a été financé à 33,8 % par l'État, à 56,4 % par la Région et à 9,8 % par Réseau Ferré de France (RFF). La construction d'une troisième voie débute également sur cette ligne à hauteur d'Erstein, sur une longueur de près de 17 km. Elle permettra aux TER 200 et aux TGV de dépasser les trains de fret et les TER omnibus, donc d'augmenter la capacité de ce tronçon. Modernisation aussi sur la ligne Colmar-Munster-Metzeral. Deux nouvelles stations ont été créées, Munster Badischhof et Colmar Mésange. La signalisation a été modernisée, et un nouveau poste d'aiguillage a été installé à Munster. Il télécommande celui de Turckheim, neuf lui aussi. Le point d'arrêt de Saint-Gilles, qui ne desservait que deux maisons, a été déplacé au lycée horticole. La vitesse des trains a augmenté de



© Photos : SNCF

moitié, passant de 70 à 100 km/h entre Munster et Turckheim et de 40 à 60 km/h entre Munster et Metzeral. La SNCF travaille actuellement à la refonte de l'horaire de cette ligne, dans le cadre du réaménagement général lié à l'arrivée du TGV Est européen en juin 2007. Pour le confort des voyageurs, tous les quais de la ligne ont été refaits, surélevés, revêtus et équipés de dalles podotactiles, les candélabres ont été remplacés, et de nouveaux panneaux de signalisation ont été installés. Une « infoligne » d'accueil a également été mise en place. Les travaux ont été réalisés, en semaine, pendant les vacances scolaires des étés 2003, 2004 et 2005, la ligne restant en service durant les week-ends afin de ne pas pénaliser l'activité touristique de Metzeral. Cette opération, d'un montant de 15,9 millions d'euros, a été financée à 64,3 % par la Région, à 27,5 % par l'État et à 8,2 % par RFF.

Enfin, depuis septembre, le nombre de trains a considérablement augmenté sur la ligne Strasbourg-Bischwiller-Haguenau. Les voyageurs ont désormais à leur disposition, en dehors des heures de pointe, une desserte cadencée à la demi-heure, au lieu d'une toutes les heures et demie auparavant. Les blancs travaux (interruption du trafic pour l'entretien des voies), d'une durée d'une heure et demie en début d'après-midi, ont pu être supprimés grâce au financement, par la Région et RFF, de 3 km

de voie neuve. Ces améliorations demandées par le conseil régional d'Alsace, en vue du cadencement des circulations TER toute la journée, ont été réalisées dans le cadre d'un partenariat associant la collectivité, la SNCF et RFF pour la modernisation de certaines portions de voie et l'introduction d'un nouveau schéma de maintenance des installations ferroviaires allégeant les tâches quotidiennes d'entretien. Entamés au mois d'octobre 2005, ces travaux, réalisés de nuit, se sont achevés en novembre sans avoir perturbé le trafic. Leur coût de 4,9 millions d'euros a été pris en charge à 60 % par la région Alsace et à 40 % par RFF. Aux heures de pointe, Haguenau et Bischwiller bénéficient d'un train toutes les dix minutes le matin vers Strasbourg et tous les quarts d'heure en fin d'après-midi vers Haguenau, grâce à l'investissement d'aménagement de ligne réalisé dans le cadre du XI^e Plan.



Philippe Laumin / DIRECTEUR RÉGIONAL DE RFF

“RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE : MAÎTRE D'OUVRAGE ET INVESTISSEUR”

« Les travaux que nous menons en ce moment en Alsace, en collaboration étroite avec les équipes de la SNCF, visent à répondre à la fois aux attentes du public en matière de mobilité et aux enjeux définis dans le contrat de plan État-Région. Il s'agit en particulier de proposer une alternative crédible à la voiture. RFF, dans cette perspective, est d'abord un maître d'ouvrage. Il identifie les besoins, réunit les budgets et s'assure que les programmes, les délais et les procédures sont respectés. En tant que propriétaire du réseau, il est

également responsable de son exploitation et de son entretien. À cette fin, il fixe des objectifs et veille à l'évolution de la performance, à l'exemple de l'opération réalisée avec la SNCF et la Région entre Strasbourg et Haguenau pour l'instauration du cadencement généralisé du TER. RFF est enfin investisseur, de manière variable selon les projets. Par exemple, nous finançons à 100 % le nouveau poste d'aiguillage ultramoderne de la gare de Strasbourg, dans la perspective de l'arrivée du TGV. L'an

prochain, nous allons aussi renouveler une trentaine de kilomètres de voies au nord de Colmar, sur la ligne Strasbourg-Mulhouse. Parallèlement, le lancement de travaux d'aménagement de la capacité au titre du contrat de plan permettra de répondre aux différents besoins de circulation sur l'axe ferroviaire le plus important de la région Alsace. Notre part de financement est alors de 15 % en moyenne, le complément provenant des subventions d'investissement de l'État et de la Région. »

GARES

LES RÉNOVATIONS CONTINUENT

Parce que l'accueil des voyageurs est une priorité, la région Alsace a décidé que ses gares feraient peau neuve. Un pari jusqu'ici gagné.

La politique de rénovation des gares alsaciennes se poursuit sous l'impulsion du Conseil régional: sur cent soixante et une gares que compte la région, soixante-huit ont été complètement rénovées, douze sont en cours de travaux, et douze autres le seront d'ici à fin 2006. L'idée est de répondre toujours mieux aux attentes des clients de la SNCF, en rénovant chaque gare mais aussi ses abords. L'intermodalité est ainsi favorisée par la création de nouveaux parkings pour les voitures, de garages à vélos, de cheminements en « mode doux », c'est-à-dire pour les piétons et les cyclistes... Le confort sur les quais est amélioré avec de nouveaux abris, de nouveaux bancs et des poubelles. Les façades des gares sont rénovées, de nouveaux guichets sont installés...

Les dernières rénovations en date concernent Bischwiller, où les quais ont été complètement refaits, les escaliers couverts et les marquises remises à neuf. Dans la petite gare de Roeschwoog, la façade a été ravalée, la salle d'attente modernisée et les quais réhabilités; un parking et un garage à vélos sécurisés ont également été aménagés. Enfin, à Metzeral, les quais ont été reconstruits avec des bords en brique rouge, pour les personnes handicapées mentales, et des bandes tactiles pour les malvoyants. Une aire de repos pour les touristes a été aménagée, et des abris ont été réalisés en « haute qualité environnementale », notamment grâce à l'utilisation du bois à la place du verre.



© Photos: SNCF

INTERVIEW

Jean-Luc Hirtler / MAIRE DE BISCHWILLER

“UN VÉRITABLE PETIT BIJOU”

Jean-Luc Hirtler revient sur les travaux de rénovation réalisés en gare de Bischwiller et sur l'impact sur les douze mille habitants de la ville.

Les travaux de la gare de Bischwiller sont achevés. Que pensez-vous du résultat ?

Avec la rénovation des bâtiments et des quais, la création d'un parking de cent cinquante places et d'un parc à vélos sécurisé, avec le fait que nous ayons rénové le square De Gaulle, les espaces verts et le rond-point et que nous ayons installé des places d'arrêt minute, la gare de Bischwiller est aujourd'hui un véritable petit bijou et constitue un ensemble harmonieux bien réfléchi.

Quels étaient vos objectifs en entreprenant de tels travaux ?

Cette opération était nécessaire, la gare était vétuste, le quartier coupé du cœur de la ville, et la SNCF perdait régulièrement des voyageurs. Cette rénovation avait quatre objectifs pour la municipalité. Le premier consistait à réintégrer la gare et son quartier, un peu relégués jusqu'alors, au cœur de la cité. Aujourd'hui, je ne crains pas de dire que la gare constitue l'une des plus belles portes d'entrée de la ville. Le deuxième était de sécuriser les déplacements, aussi bien des automobilistes et des piétons que des cyclistes. Ce qui a été fait. Le troisième

objectif consistait à offrir de nouvelles possibilités de stationnement, en nombre suffisant et de manière ordonnée. Enfin, nous entendions améliorer l'esthétique du quartier.

La nouvelle gare a-t-elle été bien accueillie par vos administrés ?

Depuis cette rénovation, je ne cesse de recevoir des éloges, de la part des habitants comme des gens de passage. Ils apprécient à la fois la beauté du lieu et son côté fonctionnel. Cette réalisation va d'ailleurs faire partie du dossier que je vais présenter l'an prochain au jury du concours des villes fleuries, et j'espère bien ainsi obtenir une troisième fleur. Nous venons déjà d'être récompensés par le département du Bas-Rhin.

À court et moyen terme, quels bénéfices votre ville pourrait-elle tirer de ces travaux ?

La rénovation de la gare représente un enjeu de taille pour notre ville de douze mille habitants. Nous entendons attirer à Bischwiller une nouvelle population de classe moyenne, qui travaille à Strasbourg. Désormais, avec le train, nous sommes à vingt minutes de la capitale alsacienne, et les gens arrivés sur place peuvent utiliser le tram pour se rendre à leur lieu de travail. Ces nouveaux habitants pourront acheter un logement ici, notamment dans des lotissements, et réaliser des opérations immobilières, à des prix qui restent raisonnables dans le contexte régional. La gare nouvelle et l'amélioration des dessertes vers Strasbourg constituent donc des conditions nécessaires pour que nous puissions atteindre cet objectif.