

PAGES. 4-5

L'inauguration
du tram de Mulhouse

PAGE. 3

TGV Est européen
**Feuille
de route**

PAGE. 7

Mulhouse - Fribourg,
une percée transfrontalière

À VOTRE ÉCOUTE

Afin d'être plus proche de vous, *Partie nantes* évolue. Désormais, notre revue sera 100 % régionale. Projets, enjeux, réalisations seront développés dans des rubriques concrètes, riches en illustrations. Aujourd'hui, notre ambition et nos actions sont concentrées sur la réussite de l'arrivée du TGV Est



Marie-Pierre Meynard /
directrice de la région
SNCF de Strasbourg

européen en juin 2007 pour faire en sorte que tous les Alsaciens, grâce à l'articulation avec le TER, bénéficient des progrès qu'il apportera à compter de cette date : remodelage des dessertes TER en accord avec le Conseil régional d'Alsace et en association avec

les comités de lignes, gares rénovées en étroite collaboration avec les collectivités, travaux d'infrastructures, etc. L'ensemble du système ferroviaire alsacien se voit ainsi transformé. Soyez-en sûr, les six mille cheminots de la région SNCF de Strasbourg sont mobilisés et fiers d'avoir ce défi à relever.

> **kesako****IPCS**

> **En temps normal, sur un tronçon à double voie, un train roule dans un sens défini, à droite en Alsace-Moselle, à gauche ailleurs.** L'installation permanente de contresens (IPCS) est un système d'aiguillage localisé permettant de circuler sur l'autre voie, et par conséquent en sens inverse au sens normal de circulation, en toute sécurité et sans réduction de la vitesse d'exploitation. Ce dispositif est un équipement très utile qui permet d'assouplir la gestion du trafic et des incidents (un train rapide pouvant ainsi doubler un train plus lent), soit au final d'assurer une meilleure régularité des circulations. ●

+7,3%

C'EST, EN POURCENTAGE, la hausse de fréquentation des TER depuis le début de l'année. Un très bon chiffre, qui confirme la tendance constatée depuis septembre 2005.

39

KILOMÈTRES DE VOIES reliant Colmar à Limersheim sont actuellement rénovées. Ces travaux nécessiteront 80 000 tonnes de ballast et 70 000 traverses en béton.

**NOMINATIONS**

> **Jusqu'à présent adjoint au responsable des ventes de l'établissement Belfort-Mulhouse, Stéphane Dumas a été nommé responsable des lignes TER Sud Alsace et Nord Franche-Comté*.**

* Colmar-Mulhouse, Mulhouse-Bâle, Mulhouse-Belfort, Mulhouse-Kruth et Belfort-Clerval.

> **En avril dernier, Anne Zuber a été nommée responsable de ligne sur le secteur Nord de l'établissement d'exploitation de Strasbourg. Elle supervise donc les cinq lignes TER qui sillonnent le nord de l'Alsace*.**

* Strasbourg-Lauterbourg, Strasbourg-Wissembourg, Strasbourg-Sarrebourg, Haguenau - Niederbronn-les-Bains, Mommenheim-Diemeringen.

COLMAR-LIMERSHEIM**Le rajeunissement intégral d'une ligne de trente-cinq ans**

Chaque jour, cent quarante trains de voyageurs et soixante trains de fret empruntent la ligne ferroviaire reliant Colmar à Limersheim. Pour assurer la sécurité de ces rames et le confort des voyageurs, la SNCF a décidé de renouveler intégralement (rails, ballast, traverses) ce tronçon âgé de trente-cinq ans. Entamé le 24 avril, ce chantier de grande



envergure s'achèvera mi-août.

Un train-usine, également appelé « suite rapide », traite quotidiennement 700 à 800 mètres de voies, de préférence la nuit, afin de ne pas perturber le trafic (environ deux cents trains par jour, 85 % du trafic s'effectuant entre 6 heures et 20 heures). Les trains de voyageurs peuvent néanmoins continuer de circuler de nuit, dans les deux sens, sur la voie contiguë au chantier *via* les IPCS (*voir encadré*). Pas moins de 560 ouvriers, techniciens et ingénieurs, dont 230 agents de la SNCF venus de divers établissements de France, sont mobilisés pour ce vaste chantier. D'un coût global de plus de 40 millions d'euros, les travaux sont financés par RFF, la SNCF étant le maître d'œuvre. Cette modernisation bienvenue pour tous les voyageurs était d'autant plus attendue que, dès juin 2007, des TGV emprunteront cette ligne à 220 km/h. ●

partenaires

Directeurs de la publication : Marie-Pierre Meynard et Olivier Lidoyne.

Rédacteur en chef : Rénaud Louchart. **Conception et réalisation :**

TEXTURE 146, rue du Faubourg-Poissonnière, 75010 Paris. **Impression :** Alpha SA.

Credits photo : SNCF et SNCF/CAV. **ISSN :** en cours.

INFRASTRUCTURE**Deux parcs gérés par le technicentre**

> C'est une première : inauguré le 6 avril dernier, le technicentre Est européen de Paris Ourcq assurera la maintenance aussi bien de 140 voitures Corail que des 52 rames du TGV Est européen. À terme, 500 agents formés à ces deux types de matériel travailleront sur cet imposant site de 28 hectares, équipés de 62 kilomètres de voies. ●

**FRET****Revaloriser la rive gauche du Rhin**

> Quatre entreprises ferroviaires historiques (la SNCB, les CFL, la SNCF et CFF Cargo) ont créé une filiale commune, Sibelit, chargée d'optimiser le transport de fret sur l'axe Anvers-Bâle. Premier objectif des 25 employés de cette entité : redynamiser l'itinéraire qui suit la rive gauche du Rhin et passe par la France et le Luxembourg. ●

vos contacts

Marie-Pierre Meynard / directrice régionale

Olivier Lidoyne / directeur du développement

Rénaud Louchart / responsable régional institutionnel

et responsable des projets régionaux

Tél. / 03 88 15 50 92 **Fax** / 03 88 75 43 17

@ / renaud.louchart@sncf.fr

Adresse / 3, bd du Président-Wilson, 67083 Strasbourg Cedex

© Parent / Région Alsace



Adrien Zeller /
président du Conseil
régional d'Alsace

“ Nous voyons enfin le bout du tunnel ! Rarement un TGV aura été aussi attendu. Il va raccorder la région aux grands réseaux français et européens, aux autres grandes villes, et permettre une mobilisation de tous les acteurs économiques d'Alsace...”

Robert Grossmann /
président de la CUS



“ La mise en service du TGV Est ouvre une nouvelle « route européenne » entre la façade atlantique et l'Europe centrale. Ce sera un formidable moyen d'accéder rapidement à Strasbourg et à l'espace rhénan, à la beauté de ses cités et de ses trésors artistiques.”



Fabienne Keller /
maire de Strasbourg,
sénatrice du Bas-Rhin

“ Les milieux économiques, universitaires et internationaux strasbourgeois sont activement engagés dans la préparation de l'arrivée du TGV Est européen. Pour Strasbourg, sa mise en service est un succès à construire ensemble, pour le gagner ensemble !”

TGV

J-365 avant l'arrivée du TGV Est européen



Un an avant son lancement, le compte à rebours du TGV Est européen a commencé en Alsace, avec une montée en puissance progressive jusqu'en juin 2007. C'est en effet à ce moment de l'année que le TGV Est européen, dessiné par Christian Lacroix, fera son entrée dans la gare rénovée de Strasbourg, après avoir effectué un

voyage deux fois plus rapide (320 km/h) que les allers-retours actuels sur le même trajet. Autant dire que chacun met les bouchées doubles pour que tout soit prêt à temps. Réaliser une mise en service dans des délais aussi courts est une première pour la SNCF : 85 % de l'offre devra être en place le jour J. Il s'agit donc d'un « grand soir » ou d'un « grand matin »,

Les nouveaux intérieurs du TGV aménagés par Christian Lacroix offrent beauté et sérénité aux voyageurs.

au choix. Pour que tout soit prêt et rodé, un nombre croissant de TGV sera mis en circulation : quatre rames fonctionneront entre Paris, Metz et Luxembourg dès le 26 juin 2006 ; une rame assurera l'aller-retour entre Paris, Nancy et Strasbourg à partir du 26 août ; trois autres rames seront lancées sur la même ligne en décembre 2006 ; enfin, une rame supplémentaire sera mise en circulation en avril 2007... Il s'agit de mettre les beaux et nouveaux trains à la disposition des clients sans attendre, mais surtout de faire tourner la machine afin qu'elle soit parfaitement opérationnelle le jour du grand départ.

Du côté du chantier, on est dans les temps. La voie à grande vitesse est posée à 75 %, elle sera terminée comme prévu pour la fin 2006, prête à accueillir les tests. En avril 2007, sans retard sur le calendrier, RFF devrait remettre officiellement les clés à la SNCF. Parallèlement, les chantiers de modernisation se pour-



LA GARE DE STRASBOURG PRÊTE À 50 %
L'aménagement de la gare de Strasbourg est aujourd'hui à mi-chemin, et dans les temps. 50 % des travaux et du gros œuvre de la galerie du tram sont réalisés, le nouvel espace de vente est terminé... Tout sera prêt en juin 2007.

suivent, notamment la réfection de la voie entre Baudrecourt (la fin de la ligne TGV) et Strasbourg. Une voie centrale est créée à Mommenheim afin d'augmenter la capacité de la ligne et de recevoir des TER, tout en autorisant la circulation des TGV.

Le nouveau poste d'aiguillage informatisé de la gare de Strasbourg devrait être livré au tout début novembre. Exemple de pointe commandera 1 200 itinéraires. L'aménagement des gares de Mulhouse, Strasbourg et Colmar se poursuit et devrait être terminé à l'heure (*voir ci-contre*). Enfin, la formation des conducteurs, des contrôleurs, des agents de maintenance du TGV ainsi que de tous le personnel ayant un contact avec le public, a été lancée. ●

EN SAVOIR + www.tgvesteuropeen.com

Le site officiel du TGV Est européen pour connaître l'historique, les acteurs et toute l'actualité du projet.

INAUGURATION

Mulhouse : aujourd'hui le tramway, demain le tram-train

Un tramway nommé plaisir. Les Mulhousiens n'ont pas boudé le leur à deux reprises. Le 13 mai, avec des expositions, des chars, des musiciens dans toute la ville... Le 20 mai, lors d'une cérémonie plus officielle, en présence du président de la République Jacques Chirac. Deux célébrations d'envergure, préludes à la mise en route du tram-train en 2010.

EN SAVOIR + www.tram-train.net

Pour découvrir les chiffres clefs, l'histoire, les bons plans du tram-train, et suivre les chantiers en direct.

Si le 13 mai a été festif, l'inauguration officielle du tramway, le 20 mai, a donné toute sa dimension à l'événement, avec notamment la présence du président de la République, du maire de Mulhouse, Jean-Marie Bockel, et de Bernard Sinou, directeur de Transport public, représentant Louis Gallois, alors président de la SNCF. Mulhouse renoue donc avec son passé (il y avait ici deux lignes de tramway jusqu'en 1954) et donne par la même occasion le coup d'envoi du premier tram-train de France. La SNCF a donc naturellement voulu participer à la fête. Elle a, par exemple, accueilli l'exposition « Ambassadeurs du tramway » préparée par les enfants des écoles de la ville. Ce parcours pédagogique rappelle l'histoire du transport public dans la cité, soulignant les mérites des deux lignes de tram et la volonté des promoteurs d'inscrire cette opération dans une démarche de développement durable.

COMPATIBLE AVEC LES RÉSEAUX URBAIN ET FERROVIAIRE

Car le tram soulagera le centre-ville, trop souvent pris dans les encombrements aux heures de pointe. Également accueillie par la SNCF dans la gare de Mulhouse, l'école supérieure d'art et de design a présenté au public des animations sonores et visuelles sur le thème de l'invitation au voyage. Le nouveau tram va donc circuler sur deux lignes urbaines, mais surtout il va évoluer en 2010 en un tram-train, empruntant le réseau ferroviaire entre Mulhouse et Thann (Haut-Rhin), dans une première étape. Plus



En centre ville - Les élèves de sept classes de Mulhouse, Bollwiller et Dietwiller ont été les « ambassadeurs » du tramway. Ils ont préparé pendant un an une exposition sur des thèmes liés au tramway (histoire des transports en commun, environnement ou commande publique artistique), qui s'est tenue du 13 au 20 mai à la gare de Mulhouse.

tard, il sera prolongé jusqu'à Kruth (Haut-Rhin). Il sera donc possible de se rendre directement du centre-ville jusqu'à Thann sans changement. Grâce à la création de nouveaux points d'arrêt, ce nouveau mode de transport de proximité facilitera les déplacements quotidiens entre la vallée vosgienne et la ville. Ces déplacements s'effectuent aujourd'hui majoritairement en voiture, notamment sur la nationale 66, seul axe majeur existant, donc fortement encombrée aux heures de pointe. ●

FINANCEMENT

131 millions d'euros jusqu'à Thann

Le tram-train est un matériel hybride qui peut circuler indifféremment sur les infrastructures ferroviaires et urbaines. Coût de la première phase, entre Mulhouse et Thann : 54 millions d'euros pour l'achat des trams-trains, et 77 millions d'euros pour les infrastructures, à la charge de la région Alsace, du département du Haut-Rhin, du Sitram, de l'État, de RFF et de la SNCF. La mise en service est prévue pour 2010. ●



Jean-Marie Bockel /
maire de Mulhouse,
sénateur
du Haut-Rhin



Bernard Sinou /
directeur de
Transport public

“ Avec le tramway, nous changeons d'époque, nous passons de la ville pour la voiture à celle des transports publics. Le tram a transformé les autoroutes urbaines qu'étaient devenus les grands axes en des espaces partagés entre tram, vélos, piétons et voitures. Il a embelli la ville.”



Adrien Zeller /
président du Conseil
régional d'Alsace

“ Avec le tram-train, nous avons la satisfaction d'avoir fait le bon choix, sans fuite en avant, à des coûts raisonnables. Il va permettre de relier la vallée vosgienne, qui connaît des difficultés d'emploi, à la deuxième zone urbaine d'Alsace.”

“ Le tram-train constitue pour la SNCF une réponse innovante aux nouveaux besoins de déplacements générés par la périurbanisation et la congestion des plus grandes agglomérations. Véritable système intégré de transport, il permet de passer d'une allure prudente en zone urbaine à une vitesse pouvant aller jusqu'à 100 km/h sur le réseau ferré national. C'est un formidable outil d'aménagement du territoire qui répond aux enjeux actuels du transport public.”



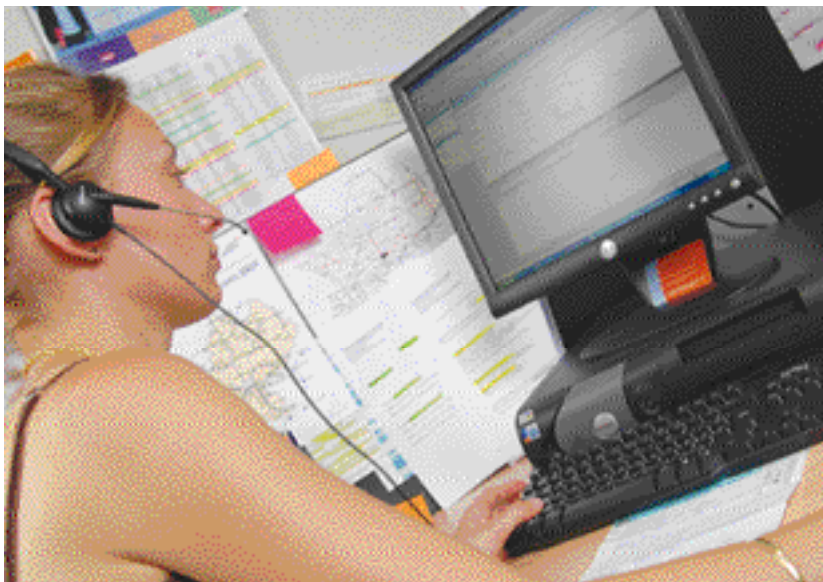
À bord du tram - Le lancement du tramway sera progressif du 13 mai jusqu'au 5 juillet, date de mise en service de l'ensemble du nouveau réseau.



Inauguration le 20 mai - Jacques Chirac et Jean-Marie Bockel prennent un bain de foule parmi les habitants venus nombreux malgré la pluie.



En station - À chaque station, de nombreux habitants se pressaient pour essayer leur nouveau tram, heureux de pouvoir enfin en profiter. Ainsi, dans la seule journée du 13 mai, près de 70 000 visiteurs l'ont emprunté...



SERVICES

Contact TER tout près de vos attentes

Téléphone, télécopie, courriel et bientôt SMS... Avec Contact TER, les voyageurs peuvent poser sur le mode qui leur convient, et en temps réel, toutes les questions sur leur moyen de transport favori. Succès confirmé pour ce service de grande proximité.

Depuis le 27 mars dernier, la SNCF a mis en place, en partenariat avec la région Alsace, la première phase d'un nouveau service destiné aux voyageurs TER : Contact TER Alsace. Il s'agit d'un centre unique auquel les clients peuvent adresser par téléphone, fax

ou courriel toute question qu'ils se posent sur leur voyage, qu'il s'agisse des tarifs, de la desserte, des retards, de l'horaire en général. Ce service peut également joindre à ses réponses des documents dont les clients peuvent avoir besoin, par exemple des informations relatives aux abonnés du

travail, aux attestations patronales... Contact TER Alsace semble bien correspondre à une attente des voyageurs puisqu'il monte en puissance avec régularité depuis son lancement. Dans les premiers jours, le centre recevait deux ou trois coups de téléphone, aujourd'hui trente à quarante appels sont traités par jour, sans compter les trente courriels et deux cents lettres qui, chaque mois, reçoivent une réponse. Ouvert sans interruption du lundi au vendredi de 6 h 30 à 19 h 30, le centre est également accessible le samedi de 7 heures à 13 h 30.

Pour faire connaître ce service, des publicités sont parues dans la presse quotidienne régionale alsacienne. Des prospectus ont été distribués dans les trains et dans les gares, des affiches ont été apposées et un courrier a été envoyé aux 30 000 abonnés des lignes TER alsaciennes. Il s'agit là d'une première phase développée pour nourrir une relation encore plus personnalisée avec les clients du TER. Dès le dernier trimestre de 2006, pour la deuxième phase, les clients pourront recevoir sur leur portable les informations concernant le trafic, les problèmes techniques ou les situations perturbées. Pour cela, il leur suffira de s'inscrire auprès du centre, qui pourra encore mieux les renseigner puisqu'il connaîtra ainsi avec précision la ligne qu'ils empruntent, les heures auxquelles ils voyagent... Cette inscription est évidemment gratuite. L'objectif est de rendre un service encore plus proche des attentes des voyageurs. ●



“L'expression d'une démarche de fond appelée à durer”

Pourquoi la SNCF a-t-elle lancé le service Contact TER ?

Nous avons développé Contact TER parce que ce service répond à l'évolution de la demande des voyageurs, qui veulent être toujours mieux informés. Nous devons donc être en mesure de leur apporter des réponses de plus en plus précises, de mieux en mieux adaptées. L'information constitue un point crucial de notre activité de transporteur, avant, pendant et après le déplacement. Avant, afin d'aider les gens à préparer leur voyage ; pendant, par une information fournie par les contrôleurs et les panneaux lumineux ; après, en gare.



Pierre Scheffer / responsable commercial TER

En quoi l'information constitue-t-elle un moment crucial de votre activité ?

L'information participe totalement au produit que nous proposons et fait partie de notre engagement à réaliser notre prestation. Nous sommes dans le quotidien des voyageurs et nous devons donc les aider à maîtriser leur temps de transport et les conditions dans lesquelles il s'effectue. Le TER doit offrir un service de qualité. Notre autorité organisatrice nous y incite, les clients l'attendent.

Une bonne information fait partie d'une démarche plus large de qualité de service...

Effectivement. L'effort que nous fournissons dans ce domaine ne peut être dissocié, par exemple, des actions que nous déployons pour faire certifier nos lignes, et, tout aussi clairement, il s'inscrit dans notre objectif général d'améliorer le confort des voyageurs dans les gares et dans les trains... Contact TER n'est donc ni un « coup » de communication, ni une lubie, mais l'expression d'une démarche de fond appelée à durer. ●

EN BREF

TRAVAIL ET DÉTENTE AU SALON GRAND VOYAGEUR

Le 9 mai 2006, le salon Grand Voyageur a ouvert ses portes en gare de Strasbourg. Ce service propose au client Grand Voyageur des espaces de travail équipés du téléphone, d'un fax, d'une connexion Wi-Fi et d'un photocopieur. Il propose également une zone de détente avec la presse, à consulter et à emporter, des boissons chaudes et froides et des en-cas.



DES ÉTABLISSEMENTS SOUCIEUX DE L'ENVIRONNEMENT

La semaine du développement durable a été l'occasion pour la SNCF en Alsace de rappeler que tous ses établissements sont engagés dans le tri et la valorisation des déchets.

MULHOUSE-FRIBOURG

Escapades du dimanche à Mulhouse et Fribourg

Voilà une opération très symbolique : l'ouverture, à titre expérimental, de la ligne pour voyageurs entre Mulhouse et Fribourg-en-Brisgau, en Allemagne. Dès l'été prochain, les trains circuleront le dimanche, avec six allers-retours.

Dominique Devin / directeur délégué TER

“Nous souhaitons nous assurer que le trafic attendu entre les deux villes est bien là” 



Pourquoi avez-vous décidé d'expérimenter la ligne voyageurs entre Mulhouse et Fribourg ?

Cette ligne répond aux vœux du Conseil régional d'Alsace de développer les liaisons transfrontalières de part et d'autre du Rhin. Il s'agit d'une opération très symbolique en matière culturelle, économique, d'aménagement du territoire et de relations entre les deux pays et entre deux grandes agglomérations rhénanes.

Pour l'heure, il ne s'agit que d'une expérimentation...

Effectivement : l'équipement actuel de cette ligne ne permet pas d'autoriser en même temps les circulations de trains de fret et de voyageurs. Il a donc été décidé de vérifier l'intérêt de cette liaison entre les deux villes en l'expérimentant le dimanche, seul jour où il n'y a pas de circulation de fret. Ainsi, trente circulations annuelles seront proposées à compter du 9 juillet avec six allers-retours par jour d'ouverture de la ligne. Chaque dimanche retenu l'a été en fonction des événements programmés dans les deux villes (marché de Noël à Mulhouse ou festival de l'automobile à Fribourg...).

Que se passera-t-il si l'expérience est concluante ?

D'abord, nous voulons vérifier qu'il y aura suffisamment de voyageurs. Si c'est le cas, comme c'est vraisemblable, il faudra étudier le coût de l'aménagement de la ligne permettant d'assurer la mixité quotidienne des circulations (mise aux normes de sécurité, aménagement de points d'arrêt). Alors, les décideurs en matière d'infrastructure, État, région Alsace et RFF pourront prendre la décision d'investir, pour la partie française de la ligne, et les autorités allemandes pour l'autre. ●

Hubert Haenel / sénateur du Haut-Rhin,
vice-président du Conseil régional d'Alsace



Pourquoi avoir ouvert de nouveau la ligne Mulhouse Fribourg ?

L'idée était dans les têtes depuis fort longtemps, d'autant plus que cette ligne a existé autrefois. Je crois que c'est l'arrivée du TGV à Mulhouse qui a donné l'opportunité de prendre la décision. Cette arrivée est en effet l'occasion de développer

les liaisons autour de Mulhouse, notamment de l'autre côté de la frontière. Cette décision a été le fruit d'une réflexion des deux côtés du Rhin, il y avait notamment une forte attente du côté allemand.

Que représente pour vous cette réouverture ?

Cette mise en service a tout d'abord une valeur symbolique indéniable. Il s'agit de renforcer les liens avec nos amis allemands. Pour cela, il y a de nombreuses décisions qui ont une valeur de symbole, notamment la construction de ponts sur le Rhin, mais là, il s'agit d'un symbole ferroviaire. À cela il faut ajouter qu'une mise en service définitive de cette ligne favoriserait les échanges entre deux bassins de vie très importants, Mulhouse et Fribourg. Je pense aux échanges de voyageurs bien sûr, mais aussi aux échanges économiques, notamment par l'amélioration du trafic de fret. Au final, il s'agit pour nous comme pour nos amis d'outre-Rhin de constituer un véritable espace transfrontalier, qui permette aux gens de vivre ensemble par-delà la frontière. ●

“ Il s'agit de constituer un véritable espace transfrontalier qui permette aux gens de vivre ensemble par-delà la frontière ”

Mulhouse

L'envers du décor dans le poste d'aiguillage (PRS) de Mulhouse Ville.



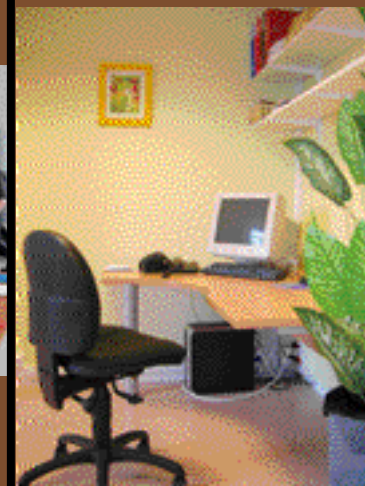
Bischheim

À l'occasion des journées « J'aime le train », une classe découvre l'établissement industriel de maintenance du matériel (EIMM), où les rames de TGV trouvent une nouvelle jeunesse.



Sélestat

Même si l'édition 2006 était particulièrement destinée au jeune public, des stands présentaient aux plus grands les métiers de l'équipement, pour lesquels la SNCF recrute.



Solidarité Strasbourg

En avril, la gare a inauguré le « point accueil solidarité » (PAS) permettant d'accueillir, grâce à deux travailleurs sociaux, les personnes en errance dans les alentours du site.

ENJEUX

Tour d'horizon de nos actions sur le terrain

Chaque jour, la SNCF s'engage dans notre région en matière de développement durable, de solidarité, de citoyenneté...



Gare de Colmar

Découverte du métier d'horariste, d'« aiguilleur du fer » ou d'opérateur de circulation. La gare de Colmar proposait ainsi « un tour de gare pas comme les autres ».



Établissement de Mulhouse

Le 12 avril, des représentants des différents services de la SNCF ont réalisé une opération de nettoyage de la cour marchandises de Belfort en prélude à la semaine du développement durable. Une action menée en partenariat avec la ville de Belfort.



Gare de Strasbourg

Un groupe scolaire s'apprête à découvrir le monde des réparations du matériel ferroviaire.