

partenaires

ensemble, notre région avance



ALSACE

N° 18 / Automne 2006



PAGE. 3

Le TER s'étoffe

PAGE. 7

Colmar, un nouveau pôle intermodal

PAGES. 4-5

Strasbourg

Métamorphose à grande vitesse

2 **COBOUGE**

À VOTRE ÉCOUTE

Après un développement du trafic de 6,5 % en 2005, le TER Alsace affiche une croissance plus conséquente encore en 2006, avec 8,9 % à fin août. Même si les facteurs externes jouent un rôle important dans ce résultat, l'essentiel tient à la qualité de l'offre qui est le fruit du partenariat qui lie le conseil régional



Dominique Devin / directeur délégué TER de la région SNCF de Strasbourg

à la SNCF, sans oublier l'appui des autres collectivités territoriales d'Alsace pour le développement de l'intermodalité. Une nouvelle étape de ce partenariat se dessinera en juin 2007 avec des circulations plus nombreuses (quatre-vingts trains) et offrant plus de places (+ 28 %). Ce développement, conçu pour potentialiser les synergies avec le TGV

Est européen, permettra de mieux répondre aux attentes des clients et de diffuser « l'effet TGV » dans toute l'Alsace. Cette étape importante pour le TER Alsace sera également un challenge pour la SNCF. ●

> **kesako**

BLS

> **La borne libre-service (BLS) est un automate de vente déployé par la SNCF fin 2005 en remplacement des automates points de ventes (APV).** Elle permet d'effectuer des opérations simples d'achat, de retrait et d'échange de billets que ce soit pour des parcours en France ou à l'étranger (Thalys, Eurostar et à destination de toute les grandes gares internationales). Elle est dotée de nouvelles fonctionnalités que ne possédaient pas les APV : achats en dernière minute grâce à la fonction départ immédiat, nouvelles facilités pour échanger, visualisation de la durée des trajets et des correspondances. ●

642

PERS O N N E S O N T É T É accueillies au Point accueil solidarité en 2005. Un chiffre en augmentation constante depuis la création de cet espace, le 1^{er} avril 1998.

1 275

ITIN É R A I R E S S O N T P O S S I B L E S grâce au nouveau poste d'aiguillage informatisé (PAI) mis en service à Strasbourg le 4 novembre. Il s'agit du plus gros PAI de France.



NOMINATION

> **Philippe Durr** devient directeur d'établissement équipement à Mulhouse-Belfort. Il a quarante-huit ans, et a été au service de la maintenance des installations ferroviaires à partir de 1981 en région parisienne et sur le TGV Nord. Dernièrement en poste à la direction générale déléguée exploitation SNCF.

PARIS-STRASBOURG

La ligne se prépare pour la grande vitesse

L e 10 juin 2007, la liaison Paris-Strasbourg en TGV sera une réalité. Afin de la préparer au mieux, la SNCF a décidé de mettre progressivement en service des TGV sur cet axe. Ainsi, depuis le 28 août, un aller-retour quotidien relie les deux villes et, dès le 10 décembre, trois allers-retours quotidiens supplémentaires viendront enrichir cette offre. Ces rames empruntent les mêmes lignes que celles qu'utilisent actuellement les trains Corail et Corail Téo et respecteront les mêmes arrêts et les mêmes temps de parcours ; la tarification à bord sera similaire à celle

des Corail Téo. En avril 2007, cinq allers-retours Strasbourg-Paris quotidiens s'effectueront dans ces conditions. Cette phase préparatoire permettra à l'ensemble du personnel SNCF concerné (agents des gares, contrôleurs, conducteurs, agents de maintenance de l'infrastructure et du matériel) de se familiariser avec ce nouveau matériel et d'être pleinement opérationnel le jour du passage à la grande vitesse. Car, à partir du 10 juin 2007, seize allers-retours relieront chaque jour Strasbourg et Paris en seulement deux heures vingt. ●



EN SAVOIR + www.tgvesteuropeen.com

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.
Photo de couverture : Christine Burgun/SNCF **ISSN :** en cours.

ACCORD

Des actions communes en faveur de l'emploi

> Afin de faciliter l'emploi et l'insertion professionnelle de jeunes en difficulté, la SNCF vient de signer un accord avec le Conseil national des missions locales. Pour une durée de trois ans et suivant les préconisations de la Halde*, la SNCF prévoit de recruter davantage de travailleurs handicapés, de personnes résidant dans les quartiers en difficulté et de soutenir l'insertion professionnelle des bénéficiaires de minima sociaux. ●

* Haute Autorité de lutte contre les discriminations et pour l'égalité

ALLIANCE

Rail Team, un réseau européen à grande vitesse

> En juin dernier, la SNCF s'est associée aux principales grandes compagnies ferroviaires européennes (la DB, les ÖBB, les CFF, les NS et la SNCB) pour lancer le concept Rail Team. Le projet Rail Team réunit les principaux services à grande vitesse européens (Eurostar, Thalys, ICE, TGV, Lyria...) afin de proposer le meilleur de la grande vitesse et un réseau de services communs de haute qualité. Dès mi-2007, cette alliance proposera des services harmonisés aux voyageurs et une alternative ferroviaire au transport aérien en Europe. ●

vos contacts

Marie-Pierre Meynard / directrice régionale
Olivier Lidoyne / directeur du développement
Rénaud Louchart / responsable régional institutionnel et responsable des projets régionaux
T. / 03 88 15 50 92 F. / 03 88 75 43 17
@ / renald.louchart@sncf.fr
Adresse / 3, bd du Président-Wilson, 67083 Strasbourg Cedex

TRAFIC TER

Le TER à l'heure du TGV Est européen

C'est indéniable, le TGV Est européen va permettre au trafic ferroviaire alsacien de faire un bond en avant. Afin que chaque Alsacien puisse en profiter pleinement, horaire et fréquence des TER ont été adaptés.



Les nouveaux AGC commandés par le conseil régional d'Alsace accompagnent la montée en puissance du parc.

PHOTOS: TER-SNCF/TER

C'est fait : la nouvelle grille horaire des TER en Alsace est prête. Depuis plus d'un an, les services de la SNCF ont travaillé d'arrache-pied pour répondre aux deux objectifs que lui a fixés la région Alsace dans son cahier des charges. Le premier consiste à articuler l'horaire des TER avec

celui du futur TGV Est européen, qui sera inauguré en juin 2007. En d'autres termes, comme le dit Pierre Scheffer, responsable commercial TER à la SNCF, « il s'agit de faire en sorte que tous les Alsaciens aient accès au TGV, quel que soit leur lieu d'habitation ». Le TGV, au-delà de son trafic propre, « va engendrer un fort développement du marché des déplacements dans la région ». L'ancienne grille horaire des TER a donc été totalement remise à plat pour prendre en compte celle du TGV. « Pour répondre à la demande de la région Alsace, poursuit Pierre Scheffer, la SNCF a cherché à créer le maximum de correspondances avec les TGV. »

Le second objectif a été de profiter de l'occasion pour augmenter l'offre TER Alsace et répondre aux besoins des clients régionaux. Cela a donné lieu de multiples concertations avec les comités locaux de ligne. Au final, il y aura plus et plus souvent de TER, avec un renforcement de l'offre aux heures de pointe et à midi. Ainsi l'offre augmentera de 12,8 % en desserte (trains/km) et de 28 % en capacité (places/km) La SNCF



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

« La bonne articulation de l'offre régionale de TER avec le TGV a pour but de faire bénéficier tous les Alsaciens de ce dernier, de faire du TER 200 son prolongement sur l'axe nord-sud, de veiller au développement des liaisons locales et de renforcer les liaisons interrégionales. »

Adrien Zeller /
président du conseil
régional d'Alsace



« L'articulation de l'horaire des TER avec celui du TGV, ainsi que l'augmentation de l'offre, bénéficieront à l'ensemble du territoire régional. Cela va également permettre de valoriser au maximum les investissements consentis par le contribuable alsacien. »



LA SNCF ET LA RÉGION MODERNISENT LES RAMES

Sur les vingt-quatre rames RRR, treize ont déjà été rénovées (peinture extérieure, sièges, décoration et climatisation), les onze autres le seront d'ici à 2008. Cinquante-trois voitures Corail subiront également un lifting, depuis septembre 2006 jusqu'à début 2009. Ces opérations sont financées par la région Alsace.

est également en train de revoir de fond en comble les dessertes routières du TER Alsace, comme alternative au rail lors des périodes de faible trafic. Au final, Pierre Scheffer illustre les progrès considérables réalisés en Alsace depuis quelques années par quelques chiffres clés : en 1997, la SNCF faisait circuler 330 TER par jour, en 2006 l'offre atteint 550 trains journaliers et, en 2007, ce seront 630 TER Alsace qui circuleront quotidiennement. Le TGV aura donc aussi contribué au renforcement du trafic ferroviaire régional en Alsace. ●

EN SAVOIR + www.tgvesteuropeen.com

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

EN SAVOIR + www.cr-alsace.fr

4 | la SNCF & VOUS

TGV EST EUROPÉEN

La gare de Strasbourg fait peau neuve

En prévision de l'arrivée du TGV en juin 2007, la rénovation de la gare de Strasbourg a connu une étape importante. Le premier arc de la future verrière géante a été levé le 10 juillet dernier, en présence de Guillaume Pépy, directeur général exécutif de la SNCF. En attendant la pose de dix-sept autres arcs et celle des plaques de verre. Le tout devra être terminé en mai prochain.

EN SAVOIR+ www.strasbourg.fr

Le 10 juillet dernier, en présence de Guillaume Pépy, directeur général exécutif de la SNCF, le premier arc de la future grande verrière de la gare de Strasbourg a été levé par Fabienne Keller, maire de Strasbourg et Robert Grossmann, président de la CUS, en présence d'Adrien Zeller, président du conseil régional d'Alsace, et de Philippe Richert, président du conseil général du Bas-Rhin. Cette verrière, qui mesurera 24 mètres de haut, 150 mètres de long et 20 mètres de profondeur, comptera au total dix-huit arcs de ce type. Il s'agit de structures en acier courbé, le plus léger possible pour une plus grande transparence. Les fondations de cette verrière – des zones sud et nord – sont désormais terminées, ce qui permettra de poser les plaques de verre en novembre. La verrière constituera la couverture d'une vaste salle de 2 000 m², véritable lieu d'échange pour les voyageurs.

DES ÉNERGIES NATURELLES

Les techniques les plus respectueuses de l'environnement ont été mises en œuvre. Pour exemple, afin de maintenir la température à un niveau confortable, on a fait appel à des énergies naturelles, et le système de ventilation a été soigné. Des atomiseurs seront installés ainsi que des planchers

réversibles, des totems diffuseurs de froid. Les plaques de verre ont été traitées afin de diminuer l'impact du réchauffement climatique. Elles sont composées de deux plaques collées l'une à l'autre avec entre les deux un film transparent capable de filtrer les rayons du soleil. Un système de sérigraphie, composé de petits points renvoyant les rayons du soleil vers l'extérieur, a également été utilisé. La verrière devrait être prête en mai 2007, le bâtiment voyageurs fin février 2007 et la place de la gare en juin. ●



Le hall des transports - La pose du premier arc du hall des transports, le 10 juillet dernier, marque le démarrage de la construction de la verrière qui recouvrira une vaste salle de 2 000 m². Longeant le bâtiment des voyageurs, cette verrière sera soutenue par dix-huit arcs. Ce défi de verre et d'acier permettra de doubler la surface de circulation disponible tout en préservant un patrimoine architectural unique.

RÉHABILITATION

Ouverture des nouveaux hall et souterrain

Le troisième hall et le troisième souterrain de la gare de Strasbourg ont été ouverts au public le 25 août. Jusqu'alors, le troisième hall abritait le buffet, et le troisième souterrain était utilisé comme entrepôt. Ils ont été réhabilités et doivent permettre d'améliorer le cheminement en gare et l'accès des voyageurs aux quais. ●



Photos: ER-SUTJER

Troisième hall et souterrain -
Le troisième hall et le troisième souterrain implantés à la place de l'ancien buffet de la gare permettent le fonctionnement du bâtiment sur toute sa longueur.



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

“ Conserver sa gare historique est une vraie chance pour Strasbourg. Accueillis au cœur de la ville, les voyageurs évoluent dans un quartier central rajeuni et modernisé. L'aménagement de Strasbourg est repensé pour tirer profit du dynamisme du TGV.”



Robert Grossmann /
président de la CUS

“ Au-delà d'être plus accessible, Strasbourg sera bientôt dotée d'une gare digne de ses ambitions. Cette nouvelle capacité d'accueil contribuera au rayonnement, à l'attractivité, et au développement de la capitale européenne et de son environnement.”



Guillaume Pépy /
directeur général
exécutif de la SNCF

“ Le futur pôle d'échange intermodal de Strasbourg représente une réponse innovante aux besoins de déplacements générés par l'arrivée du TGV Est européen en juin 2007. Conçu par l'architecte Jean-Marie Duthilleul, cet espace souligne la structure historique de cet édifice et met en lumière son modernisme.”



Une réussite collective - La mobilisation de tous les acteurs de la région a permis de mener à bien le projet de transformation de la gare de Strasbourg en pôle multimodal prêt à accueillir 60 000 voyageurs par jour.

Place de la gare - Le hall des transports offrira aux voyageurs comme aux riverains des espaces conviviaux avec des cheminements plus directs et plus confortables. Avec ses multiples accès sur le parvis et sur la ville, il regroupera l'ensemble de l'offre de transports publics au plus près de la gare.



6 QUOIdeneuf ?



PÉDAGOGIE

Le voyageur citoyen fait école

Respecter les règles de sécurité et apprendre la citoyenneté ferroviaire, tels sont les objectifs des interventions pédagogiques de la SNCF dans les écoles et les collèges. Clef de voûte de ce programme, le nouvel outil pédagogique « Voyageurs et citoyens ».

Depuis de longues années, la SNCF se rend dans les écoles et les collèges pour sensibiliser les jeunes aux problèmes de sécurité liés au transport ferroviaire. Le nouveau partenariat conclu avec l'Éducation nationale donne un nouveau souffle à cette démarche pédagogique. Dès la rentrée scolaire 2006, les interventions des agents de l'entreprise se sont en effet déployées avec plus d'amplitude et d'efficacité grâce à une nouvelle mallette d'outils intitulée « Voyageurs et citoyens ».

Finis les affiches et autres supports traditionnels que l'on trouve peu utilisés. Désormais, les cheminots pédagogues ont à leur disposition un DVD montrant des scènes réelles de la vie quotidienne, dans le train, dans les gares, près des voies de chemin de fer. Les enfants sont d'autant plus intéressés par ce nouveau média qu'il s'agit de scènes tournées en Alsace, dans des lieux qu'ils peuvent s'amuser à reconnaître. Un film a même été réalisé en collaboration avec la CTS, la Compagnie de transport urbain de Strasbourg. C'est dire combien l'ancrage régional est au centre de cette démarche. L'intitulé même du programme pédagogique renseigne sur son double objectif : sensibiliser les enfants aux enjeux primordiaux de la sécurité et les initier à la citoyenneté. De la classe de CM1 à la troisième, les animateurs interviennent dans des établissements soigneusement choisis en concertation avec l'Éducation nationale pour leur situation dans des quartiers difficiles, où apparaissent le plus de problèmes. Les premières interventions ont eu lieu à Strasbourg fin septembre. Cent treize autour de l'utilisation du DVD, à la fois support de l'exposé de l'animateur et point de départ des échanges avec les élèves, les animations ont une durée d'une heure et demie environ dans les écoles, et de cinquante minutes dans les collèges ou les sections professionnelles.

EN BREF

DES GARES PLUS ACCESSIBLES

La démarche entamée dès 2005 en Alsace, se poursuit sur toute la ligne du TGV Est. Les gares de Strasbourg, Mulhouse, Colmar et Saverne sont en cours d'aménagement afin de permettre



Gilbert Stambach / directeur régional sûreté

“Un levier important pour la sécurité”

Dans quelle stratégie s'inscrit votre intervention ?

Notre intervention se veut avant tout préventive, elle constitue un levier important pour faire progresser la sécurité dans le domaine ferroviaire. Elle se veut aussi éducation à la citoyenneté, au respect des autres. Par exemple, on ne jette rien par la fenêtre par respect pour l'environnement, on ne met pas les pieds sur les sièges par respect de la collectivité et des autres voyageurs. Le train n'est pas un terrain de jeu, mais un outil merveilleux qu'il faut apprendre à respecter. ●



à toutes les personnes, quels que soient leurs handicaps ou leurs difficultés, de se déplacer et d'obtenir une meilleure accessibilité dans les gares dès l'arrivée du TGV Est européen.

PHOTOS : DR - SNCF

TGV EST EUROPÉEN

Colmar se métamorphose en pôle intermodal

La gare de Colmar fait peau neuve pour accueillir dignement le TGV Est européen. Au menu, la création d'un nouvel accès, côté ouest, dans le cadre d'un important réaménagement urbain.

Au départ, la SNCF avait songé, avec l'arrivée du TGV, de refaire le côté est de la gare de Colmar. Après concertation avec la ville et le conseil régional, elle a finalement changé son fusil d'épaule, puisque c'est le côté ouest qui fera l'objet d'importants travaux. La raison en est simple : une étude a montré que 60 % des flux de voyageurs provenaient de ce côté-là. Il s'agissait donc de créer un nouvel accès. D'autant plus

que, dans ce secteur, la municipalité procède à un véritable renouvellement urbain, avec l'élargissement de la rue du Tir, la création d'une maison des services et du commerce, dans l'ancien bâtiment Mr. Bricolage, la création d'un parking de 388 places, une dépose minute... Un nouveau pavillon construit en cohérence avec le style architectural de la gare sera ouvert début novembre 2006. Il comportera trois guichets accessibles aux personnes à mobi-

lité réduite, un accès au passage souterrain avec un grand escalier, et un ascenseur d'une capacité de 1 500 kg pouvant recevoir deux fauteuils roulants à la fois. Le pavillon, à la charge financière de la SNCF, ne constitue qu'un des aspects de la rénovation de la gare de Colmar, conçue comme un pôle d'intermodalité, c'est-à-dire comme un lieu où l'on pourra utiliser le train bien sûr, mais aussi les bus de la ville et du CG68, les taxis, les vélos... RFF a en charge la mise en place des ascenseurs conduisant aux quais, la ville refait le parvis devant la gare et une dépose minute de dix-huit places. Enfin, côté est, la SNCF prévoit d'aménager une nouvelle salle d'attente, un relais toilettes et de remplacer les guichets existants par des guichets accessibles aux personnes à mobilité réduite. Tout sera prêt pour juin 2007, date de l'arrivée du TGV. ●

Fabien Laurent / directeur ACOG (agence de conduite des opérations en gares)

“Faire face à l'augmentation de 50 % du nombre de voyageurs”



PHOTOS : DR. SNCF, DR.

Quels sont les enjeux de la rénovation de la gare de Colmar ?

Le premier enjeu concerne l'arrivée du TGV et l'augmentation du trafic de voyageurs qu'il va générer. Le nombre de voyageurs en gare de Colmar va augmenter de plus de 50 %, il devrait passer de 2,2 millions par an, actuellement, à 3,4 millions. Nous allons passer de 6 150 à 9 500 voyageurs par jour. Six TGV s'arrêteront chaque jour à Colmar, trois dans chaque sens.

Il y a également des enjeux pour la ville de Colmar...

Effectivement, la ville de Colmar est en train de rénover tout le secteur situé à l'ouest de la gare, avec l'élargissement du boulevard, et la création prévue d'une zone d'activité tertiaire dans l'ancien quartier militaire. Tous ces projets n'ont pu se réaliser, pour la SNCF, qu'en étroite partenariat avec la ville de Colmar, mais également avec le conseil régional d'Alsace et les autres collectivités. ●

parlons-en 7

Gilbert Meyer / député et maire de Colmar



Quelle importance attachez-vous à la rénovation de la gare de Colmar ?

Une très grande importance. Il s'agit d'un aménagement structurant non seulement pour la ville de Colmar, mais aussi pour l'ensemble de la région Alsace. Notre ambition, avec ce chantier, est de nous montrer à la hauteur de l'événement qui se prépare, l'arrivée du TGV Est européen, mais aussi d'offrir aux habitants de notre ville le service qu'ils attendent de nous à cette occasion. En fait, nous avons

essentiellement conçu cette rénovation autour de la création d'un nouvel accès sur le côté ouest de la gare, avec une véritable seconde entrée. De nombreuses études ont en effet montré que 60 % des voyageurs qui arrivent en gare viennent du quartier ouest. Il s'agissait donc pour nous de prendre en compte cette réalité.

La ville a également développé un grand projet urbain de ce côté...

Effectivement, le projet ne concerne pas que la gare. Il concerne l'ensemble du quartier, qui est le lieu d'une véritable rénovation urbaine. Notre objectif est bien de redessiner l'ensemble du secteur urbain de ce quartier. C'est dans ce contexte que se situe la rénovation de la partie ouest de la gare. Je n'hésite pas à qualifier cet aménagement d'avant-garde. Il va offrir un confort supplémentaire exceptionnel pour Colmar et ses habitants. Je dois enfin ajouter que ce projet a fait l'objet de nombreuses discussions par le passé entre nous et nos partenaires. Aujourd'hui, il fait l'unanimité, et nous sommes applaudis partout. ●

“Un aménagement d'avant-garde, à la hauteur de l'arrivée du TGV Est européen”

8 ensemble

Renouvellement des voies

Le 28 juin dernier, Adrien Zeller, président du conseil régional d'Alsace, s'est rendu sur la ligne entre Colmar et Limersheim, où le renouvellement des voies et du ballast sur 39 kilomètres s'est achevé fin août.



Gare de Benfeld

Pour fêter les sept cents ans de la ville, une exposition retraçant l'histoire de la gare de Benfeld, « Du premier train à la troisième voie », a été organisée du 3 au 11 juin. Un événement auquel ont pris part le maire de la ville, Robert Lustig (à droite) et le responsable de lignes Centre Alsace, Philippe Laffitte (à gauche).



Munster

Les clients du TER découvrent l'opération « Petit-déjeuner », que la municipalité et l'équipe TER Centre Alsace ont organisée le 13 juin pour recueillir leur opinion sur l'organisation des courts trajets dans la région.



Balade dans la cité cheminote

Le 29 septembre, la tournée du ban communal de Bischheim a réuni près de cent trente personnes, élus, fonctionnaires et représentants du monde socio-économique de la cité. Au premier plan, dans le nouveau hall d'essais couvert de l'EIMM* : André Klein-Mosser, maire de Bischheim, Jean-Louis Hoerlé, président de la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin, et Thierry Bauchet, directeur de l'EIMM.
* Établissement industriel de maintenance du matériel.

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 Hochfelden

Le 4 mai, Gérard Ober (deuxième en partant de la gauche), maire de Hochfelden, a participé avec l'équipe de lignes TER Nord Alsace et ses clients un petit-déjeuner convivial, au cours duquel il a présenté le projet d'aménagement de la gare et de ses abords.



Gare de Bischwiller

L'équipe TER Nord Alsace et les élus de Bischwiller prêts à accueillir les clients TER à l'occasion de l'opération « Petit-déjeuner » organisée dans leur ville le 22 juin.



Gare de Saverne

À l'occasion l'opération « Petit-déjeuner » organisée par l'équipe de lignes TER Nord Alsace en gare de Saverne, le 8 juin, Thierry Carbiener (de face au centre), maire de la ville, présente le projet d'aménagement de la gare et de ses abords.



Gare de Duttlenheim

Jean-Luc Ruch (deuxième en partant de la droite), maire de Duttlenheim, prend part à l'opération « Petit-déjeuner » organisée le 1^{er} juin dans sa ville.