



PAGE. 4

**Mulhouse-Thann :
le projet tram-train
prend de la vitesse**

PAGE. 7

Environnement

**Haltes éco-durables :
cap sur l'innovation**

PAGE. 6

**Voyageurs handicapés
la SNCF se mobilise**

REFONTE HORAIRE

Nouvelles dessertes TER Alsace : lancement réussi !

La refonte complète des horaires des 630 trains quotidiens du TER Alsace, le 10 juin dernier, s'est plutôt



Dominique Devin /
Directeur délégué TER

bien passée. Les 55 000 voyageurs journaliers, qui ont dû changer leurs habitudes, nous sont restés très largement fidèles. De plus, depuis cette date, nous avons accueilli de nombreux nouveaux clients ; ce qui a entraîné une hausse de fréquentation de nos trains de plus de 10%.

Cette progression a pu créer des difficultés en pointe, nous conduisant, lorsque c'était possible, à adapter notre offre et à revenir sur les conditions d'accès des vélos à bord de certains trains.

Le dialogue engagé depuis mi-septembre, avec les voyageurs concernés, leurs associations et les élus, se poursuit pour trouver des solutions adaptées, garantissant l'accès et la sécurité de clients toujours plus nombreux. ●

vos contacts

Marie-Pierre Meynard / directrice régionale
Christel Kohler-Barbier / directrice du développement
Cécile Verhaeghe / responsable régional institutionnel et responsable des projets régionaux
T. / 03 88 15 50 92 F. / 03 88 75 43 17
@ / cecile.verhaeghe@sncf.fr
Adresse / 3, bd du Président-Wilson, 67083 Strasbourg Cedex

3

MILLIONS de voyageurs à mi-octobre ont déjà emprunté le TGV Est européen depuis son lancement en juin dernier. Un chiffre au-delà des attentes de la SNCF... et une belle réussite pour l'offre promotionnelle à 10 et 15 euros.

479

CLIENTS (en date du 18 septembre) avaient déjà bénéficié du service Accès Plus, depuis son lancement sur la région SNCF de Strasbourg le 10 juin dernier.

partenaires

Directrices de la publication : Marie-Pierre Meynard et Christel Kohler-Barbier. **Rédacteurs en chef** : Rénauld Louchart et Cécile Verhaeghe. **Conception et réalisation** : **LE PIRE**, 146, rue du Faubourg-Poissonnière, 75010 Paris. **Impression** : Alpha SA. **Photo de couverture** : SNCF - CAV - Pool CAV. **ISSN** : en cours.

NOUVELLES TECHNOLOGIES

Le fret ferroviaire à l'heure du haut débit



Avec le haut débit ferroviaire, Fret SNCF renforce la fréquence de ses réseaux et assure son développement en Europe.

Fidèle à l'engagement de la SNCF de jouer un rôle majeur dans le développement durable en France et en Europe, Fret SNCF a développé un système de haut débit ferroviaire qui va également permettre de mieux répondre aux besoins de volume et de réactivité des chargeurs. En massifiant ses trafics sur les grands axes économiques et en renforçant la fréquence de ses liaisons, Fret SNCF engage une révolution industrielle pour restaurer sa compétitivité et assurer son développement en Europe.

Mieux adaptée aux attentes de ses clients, cette approche industrielle implique de trouver des solutions adaptées à chaque marché et à chaque territoire, y compris ceux où la faiblesse des flux ne favorise pas la massification des trafics. La présidente de la SNCF, Anne-Marie Idrac, estime que « ce nouveau système de haut débit ferroviaire et, plus largement, l'ensemble des actions engagées permettront à Fret SNCF de construire son avenir dans la nouvelle donne du fret ferroviaire en Europe. » ●

SERVICES EUROPÉENS

Alliance ferroviaire à grande vitesse pour une meilleure qualité de service



► Sept membres fondateurs (SNCF, DB, SNCB, NS, CFF, Eurostar UK et ÖBB) ont signé en juillet dernier le contrat

donnant naissance à la coopération Railteam, véritable alternative au transport aérien. Railteam a pour vocation la mise en place d'un réseau à grande vitesse européen pour faciliter les voyages. Cet objectif ambitieux se réalisera grâce à une meilleure information des clients avant et pendant le voyage, mais aussi grâce à l'amélioration ou à la création de services dédiés (points d'information en gare, prise en charge efficace en cas de situation perturbée, accès aux salons d'affaires et bien d'autres avantages présentés sur le site web www.railteam.eu). ●

ÉVÈNEMENT

La SNCF en Ovalie

► Partenaire officiel de la Coupe du monde de rugby 2007, la SNCF a déployé d'importants moyens pour accompagner et assurer le transport lors de cet événement. Au total, 477 trains TGV et Corail supplémentaires ont été programmés, notamment pour le transport des équipes et des supporters, ainsi que 166 trains TER permettant d'assurer la desserte des sept matches joués au Stade de France. Comme le précise Guillaume Pepy, directeur général exécutif de la SNCF : « Pour que la Coupe du monde ne soit que du bonheur en transport ferroviaire. » ●

kesako

Ballast

► De graviers ou de roches concassées, le ballast est le matelas sur lequel repose la voie de chemin de fer. Utilisé depuis les débuts du ferroviaire, il absorbe une partie des efforts qu'engendre le passage des trains et protège le sol des tassements, tout en assurant l'ancrage des traverses. Mais ce n'est pas tout : le ballast assure également le drainage des eaux pluviales et amortit les vibrations (et le bruit) causés par les circulations. Un « chemin de pierres »... précieuses, donc. ●



Anne Zuber /
responsable de ligne
Nord-Alsace

“ Mon secteur comprend cinq lignes TER. En plus de veiller à la qualité de la production sur ces axes, je suis une interlocutrice de la SNCF auprès des élus et des autorités sur mon secteur. Dans ce cadre, je rencontre les élus pour l’initialisation de projets d’aménagement de gares.”



Philippe Laffitte /
responsable de ligne
Centre-Alsace

“ C’est vrai que faire rouler des trains confortables et à l’heure est un défi quotidien. En même temps, nous avons un rôle d’interface avec le client pour répondre à ses attentes, mais aussi de relais entre les voyageurs, la production et les élus.”

Un aperçu récent : lorsque plusieurs clients m’ont alerté, en juin, sur la surcharge d’un train du matin entre Sélestat et Strasbourg, j’ai étudié ce cas avec la production et, dès la rentrée, nous avons mis en circulation une nouvelle rame grande capacité.”

RESPONSABLE DE LIGNE

Le garant de la qualité du service

En 1997 était créé le métier de responsable de ligne. Une fonction incontournable pour l’amélioration de la qualité de service sur sa ligne et, bien plus encore, depuis le lancement des processus de certification en 2002 dans la région SNCF de Strasbourg.

La région est dotée de trois responsables pour onze lignes TER. « Ils ont la responsabilité de la qualité du service rendu sur leur ligne et de leur développement », résume Dominique Devin, directeur délégué TER pour la région. Avec la politique de certification de ligne volontaire (voir encadré ci-contre) entamée en Alsace dès 2002 (entre Strasbourg et Bâle), le responsable de ligne « a un rôle de management, c’est-à-dire qu’il est l’interlocuteur de tous les établissements producteurs du service. C’est lui qui supervise les mesures et anime les projets de mise en qualité. C’est le rôle essentiel, pour moi ». Leur deuxième mission concerne les relations publiques, par le biais de la participation systématique aux comités de ligne mis en place par la région Alsace. Lors de ces réunions, les responsables de ligne présentent les chiffres liés à la qualité du service, à la régularité, la propreté ou encore au développement du trafic. Un développement qui passe aussi par des actes de promotion commerciale



Les responsables de ligne SNCF jouent un rôle moteur dans le cadre des projets d’amélioration et de mises en service.

« en travaillant auprès des entreprises et des établissements scolaires, mais aussi en organisant des rencontres avec la clientèle sous la forme de petits déjeuners dans les gares pour des échanges enrichissants », poursuit le directeur délégué.

RELATIONS INSTITUTIONNELLES ET INFORMATION

Dominique Devin ajoute une troisième mission cruciale dans le cadre du programme

d’aménagement des gares : celle d’aller « au contact des élus locaux pour faire émerger autour des gares des projets sur l’intermodalité, les parkings autos et vélos, etc. ».

Leur quatrième charge est d’assurer une maintenance, au sens large, dans les points d’arrêt sans personnel. Ce qui consiste notamment à garantir l’information en cas de service perturbé et de faire état du plan de transport dès la veille. Sur ce point, « en Alsace, nous avons été un peu précurseur par rapport à la loi⁽¹⁾ », note-t-il. Dans ce cadre, il s’agit également d’assurer la propreté en faisant appel, à l’exemple de la ligne Mulhouse-Thann-Kruth, « à des entreprises d’insertion. Je souhaite favoriser le recours à ces entreprises, commente Dominique Devin, non seulement pour rendre agréables les abords des points d’arrêt, mais aussi pour concourir à la réinsertion de personnes en difficulté ».

(1) Il s’agit de la loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, dont le chapitre III est intitulé « Organisation de la continuité du service public en cas de grève ou autre perturbation prévisible du trafic ».



Stéphane Dumas /
responsable de ligne
Sud-Alsace

“ Notre rôle est de favoriser au mieux le transport des voyageurs. Par exemple, les travaux du tram-train sur la ligne entre Mulhouse et Kruth avaient nécessité la fermeture de la voie durant la période du 9 juillet au 31 août entre Thann Nord et Kruth, tandis qu’en même temps la nationale 66 faisait l’objet de travaux. Grâce à des synergies entre les services de l’État, les élus et le responsable de ligne, nous avons pu faire en sorte que le report de trafic sur la route crée le moins de gêne possible.”

CERTIFICATION

Certification acte v : Mulhouse-Belfort

Mulhouse-Belfort est la cinquième ligne de la région SNCF de Strasbourg qui devrait obtenir la certification NF Service courant octobre, en même temps que le renouvellement annuel des quatre lignes déjà certifiées. Ce label de qualité s’obtient à l’issue de mesures sur la conformité de huit critères obligatoires (ponctualité, propreté, information, etc.) et d’engagements complémentaires. « L’ambition est de certifier les onze lignes du réseau TER Alsace d’ici à 2009-2010 », précise Élodie David, responsable qualité TER.

TRAM-TRAIN

Première phase: Mulhouse-Thann

Le projet tram-train de Mulhouse à la vallée de la Thur s'est offert sa première pierre le 8 septembre.

Les travaux pour relier la sous-préfecture du Haut-Rhin à Thann sont entrés dans une phase active. Le point sur cette innovation quasi unique en France, avec l'interconnexion entre le réseau ferré national et le réseau urbain de tramway.

La première phase va consister à relier le réseau urbain mulhousien à Thann. « La pertinence de ce projet repose sur deux facteurs principaux, rappelle Olivier David, chef de projet tram-train à la direction déléguée TER Alsace. D'une part, il se situe dans une vallée encaissée dans laquelle 80 % de la population habite à moins de 1 kilomètre d'une gare, donc avec un fort potentiel sur ce mode de transport. D'autre part, la RN 66, qui parcourt la vallée, est extrêmement saturée aux heures de pointe. » Parallèlement, la voie unique actuelle limite l'offre. Il va donc s'agir de créer trois évitements, à Graffenwald, Vieux-Thann et Thann Nord, pour permettre aux trams-trains et aux trains de se croiser et augmenter ainsi les circulations, qui passeront de vingt-trois allers-retours actuellement à quarante-huit.

L'électrification de la ligne constitue un autre point prépondérant de l'investissement de 84 millions d'euros sur l'infrastructure, ainsi que la création d'une voie nouvelle de 4 kilomètres entre Mulhouse et Lutterbach, qui deviendra, de fait, une troisième ligne de tramway aux heures de pointe. Les travaux préparatoires, sous la maîtrise d'ouvrage de RFF, ont déjà débuté avec la démolition du tunnel de



Le projet tram-train reliant Mulhouse à Thann est entré dans sa première phase active. Ce projet innovant, unique en France, s'avère une alternative performante à la voiture pour les déplacements.

INNOVATION

Des rames Avanto pour le tram-train

Pour le matériel roulant, le choix s'est porté sur des rames Avanto de Siemens, déjà en service sur le tram-train Aulnay-sous-Bois - Bondy, en région parisienne. Elles comptent deux cent quarante places, dont quatre-vingts assises. Ce matériel bicourant (25 000 volts pour le réseau ferré et 750 volts pour l'urbain) est capable de rouler à 100 km/h, avec des performances en accélération et en freinage identiques à celles d'un tramway. Grâce à son plancher bas, l'accès peut se faire en toute autonomie pour les personnes en fauteuil roulant. De plus, les quais des gares sur la partie ferroviaire seront adaptés. La différence de gabarit des voies ferrées impose toutefois le déploiement automatique d'une palette amovible pour combler le vide entre la rame et le quai. Douze rames ont été commandées pour un coût de 53 millions d'euros ●

Thann Nord, qui laissera la place à une nouvelle gare, dont le nom sera Thann Saint-Jacques. « Les grandes étapes qui nous attendent à l'été 2008 sont la construction de la station Thann Saint-Jacques et, à l'été 2009, l'électrification », précise Olivier David. Ces travaux nécessiteront des transports de substitution. D'autres points forts marquent ce projet, comme l'entretien du tram-train dans le même atelier que les tramways du réseau urbain, mais aussi le partage de deux réseaux (urbain et réseau ferré) par deux opérateurs, la SNCF et Soléa, l'opérateur de l'agglomération. ●



Jean-Pierre Baumlér /
maire de Thann et
conseiller régional
d'Alsace

“ La ligne Mulhouse-Thann, inaugurée en 1839, a été le troisième chemin de fer construit en France. Le tram-train constituera une nouvelle étape dans cette longue histoire qui lie notre ville au rail. Il trouve place dans une volonté forte de rééquilibrer les investissements en faveur du transport collectif et de répondre aux exigences d'une politique de développement durable. Il facilitera la création de liens nouveaux, porteurs de progrès futurs, avec les territoires voisins, notamment l'agglomération mulhousienne. Et cela, dans les domaines les plus divers.”



La commune de Thann Jacques accueillera la future station du projet tram-train reliant Mulhouse à la vallée de la Thur, et dont la construction démarrera courant 2008, les travaux se poursuivant ensuite avec l'électrification de la ligne dès 2009.



Jean-Marie Bockel /
maire de Mulhouse,
président du Sitram,
secrétaire d'État à la
Coopération et à la
Francophonie

“ Pour les communes traversées, le tram-train sera l'occasion de restructurations urbaines dont les effets à moyen terme seront bénéfiques pour le cadre de vie et l'attractivité de ces communes. Pour toute la vallée, c'est également un pas important vers le désengorgement routier, avec une nouvelle offre cadencée et une augmentation significative de la desserte, et cela, dès 2010 ! Le tram-train favorisera autant la mobilité interne à la vallée que les échanges avec Mulhouse.”



Le 8 septembre dernier, la commune de Thann Saint-Jacques et ses élus, en présence d'Anne-Marie Idrac, présidente de la SNCF, ont inauguré le début du chantier du tram-train en posant la première pierre de ce vaste projet d'interconnexion entre le réseau ferré national et le réseau urbain de tramway.

Adrien Zeller /
président du
conseil régional
d'Alsace



“ Nous attendons du tram-train qu'il offre une réelle alternative à la voiture pour les déplacements. Le service sera performant, avec un cadencement à vingt minutes entre Thann et Mulhouse et une desserte étoffée dans la haute vallée. Les autorités organisatrices travaillent à la création d'un véritable réseau avec une tarification intégrée zonale permettant d'emprunter tous les transports collectifs, un réseau de distribution innovant et des services d'information des voyageurs communs.”



Le choix de la performance technique

Ce sont des rames Avanto de Siemens qui ont été choisies pour le tram-train. Ce matériel innovant est capable de rouler à 100 km/h, avec des performances en accélération et en freinage identiques à celles d'un tramway.

SERVICES VOYAGEURS HANDICAPÉS

Une mobilité accrue

Avec Accès Plus, un service gratuit et complet destiné aux personnes handicapées, la SNCF s'engage pour faciliter leur voyage en organisant de bout en bout la chaîne des déplacements.

Depuis le 10 juin et l'entrée en service du TGV Est européen, la région SNCF de Strasbourg propose ce nouveau service gratuit, dédié aux personnes handicapées, quel que soit leur type de handicap. « L'idée de la démarche Accès Plus est de faciliter le voyage des personnes handicapées, donc de proposer un service de qualité qui garantit une prise en charge depuis l'accueil en gare de départ jusqu'à la sortie de la gare d'arrivée. Grâce à ce service, la SNCF permet aux personnes handicapées de se déplacer en toute sérénité, sur des petits ou longs trajets. Mais aussi de découvrir, comme tout un chacun, ce qui se passe de beau et de bon ailleurs... tout en profitant d'une meilleure mobilité! », résume Rénald Louchart, de la direction du développement de Strasbourg. Pour bénéficier du service d'organisation du voyage Accès Plus de bout en bout, un geste suffit: entrer en contact avec le conseiller SNCF du centre d'appels Accès Plus, joignable par plusieurs canaux⁽¹⁾. Grâce à un téléconseiller Accès Plus, « le client handicapé peut obtenir les informations

dont il a besoin pour programmer son voyage. Ce conseiller est à l'écoute des besoins exprimés et peut procéder à l'organisation du déplacement de bout en bout, de la vente des billets à la réservation des prestations d'accueil et d'accompagnement souhaitées par le voyageur handicapé. Le jour J, la personne handicapée sera attendue et accueillie par les services de la SNCF », poursuit Rénald Louchart. Toutes les personnes handicapées détenant une carte d'invalidité à 80 %, tous les pensionnés ou réformés de guerre, ainsi que les personnes arrivant en gare en fauteuil roulant peuvent bénéficier de ce service gratuit. Dès à présent, ce service concerne douze gares de la région SNCF de Strasbourg, notamment les cinq gares du TGV Est européen⁽²⁾; mais le développement d'Accès Plus concerne également l'ensemble du territoire national: ce service devrait couvrir quelque quatre cent vingt gares au cours de l'année 2008. Dès 2004, la SNCF était passée à l'action. Objectif: tracer les lignes d'une nouvelle politique d'accessibilité.



« D'un côté, la SNCF, avec tout ce qu'elle a déjà fait depuis vingt ans pour faciliter le voyage des personnes handicapées, sait qu'elle peut présenter un bilan qui la place dans le peloton de tête de ceux qui se sont investis pour l'accessibilité. De l'autre, nous savons également que les temps ont changé, et que ce qui convenait il y a dix ans a pris un coup de vieux. La SNCF a décidé de devancer l'appel de la nouvelle loi pour l'accessibilité votée le 11 février 2005⁽³⁾. Par anticipation des investissements demandés par cette loi, Accès Plus est un service qui apporte une première réponse concrète et immédiate aux nombreuses associations de personnes handicapées avec lesquelles nous travaillons depuis des années », conclut Rénald Louchart. ●

(1) Vous pouvez joindre Accès Plus par téléphone au 0 890 640 650 (0,11 €/min) tous les jours de 7 heures à 22 heures; par fax au 0 825 825 957; par e-mail: accesplus@snctf.fr; par SMS au 0 610 640 650; en cas d'urgence, au 0 890 640 650, touche 2 « urgence accessibilité ».

(2) Ce sont les gares TGV de Strasbourg, Mulhouse, Colmar, Saverne et Sarrebourg; hors gares TGV, il s'agit des gares d'Altkirch, Saint-Louis, Molsheim, Sélestat, Haguenau, Belfort et Montbéliard.

(3) Loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

EN SAVOIR + www.accessibilite.sncf.com

Mission accessibilité

La Mission voyageur handicapé de la SNCF est chargée de la politique d'accessibilité.

Le correspondant local est le relais de cette politique sur son périmètre régional.



Cécile Verhaeghe /
Direction du développement de la région SNCF de Strasbourg

« Responsable institutionnelle régionale depuis le mois d'octobre, j'assure également la mission de correspondante locale pour l'accessibilité aux voyageurs handicapés »

En quoi consiste cette mission et votre rôle de correspondant local ?

Depuis 2004, la mission Voyageur Handicapé est dirigée par Marie-Christine Cottin, directrice des Relations Extérieures de Voyageurs France Europe. Ainsi, la SNCF a décidé de devancer la loi pour l'accessibilité votée en février 2005, pour s'engager dans une politique nationale en faveur des personnes handicapées. Pour en assurer le déploiement, chaque région SNCF dispose d'un correspondant qui occupe un rôle de relais auprès de l'ensemble des activités et des domaines régionaux de la SNCF.

Quels sont vos autres interlocuteurs ?

Ils sont nombreux, à commencer par l'ensemble des associations représentatives des personnes handicapées, avec lesquelles nous entretenons des relations étroites depuis de nombreuses années. Mais il y a aussi l'ensemble des autorités organisatrices des transports en charge de la problématique de l'accessibilité, comme le conseil régional d'Alsace, pour le schéma d'accessibilité des transports régionaux alsaciens aux personnes à mobilité réduite, et également les différents Conseils généraux, les communautés urbaines, sans oublier les services de l'État. ●

EN BREF

REGROUPER LES TRAVAUX

Sous l'appellation « schéma pluriannuel de répartition des capacités », la région SNCF de Strasbourg applique, depuis cette année, une nouvelle démarche d'organisation des travaux. Elle consiste à regrouper des opérations différentes sur une même plage horaire, avec interruption de la circulation. Les économies engendrées seront directement affectées à la rénovation du réseau.

NOUVELLE CONVENTION DE GESTION SNCF-RFF

La nouvelle convention de gestion entre la SNCF et RFF devient quadri-annuelle (2007-2010). Dotée de 11 milliards d'euros, dont 7,5 milliards pour l'entretien du réseau ferré, elle va permettre une meilleure visibilité et une plus grande autonomie pour l'activité Infrastructure. Cette nouvelle donne devrait bénéficier à la maintenance du réseau alsacien.

ENVIRONNEMENT

Un nouveau concept pour les haltes



Niederbronn-les-Bains, au nord de Strasbourg, a été choisie pour accueillir l'un des prototypes de haltes dites « éco-durables ». Un nouveau concept de haltes modulaires mis à l'étude par SNCF Proximités (anciennement direction du transport public), afin d'adapter l'aménagement à toutes les configurations de haltes. Le prototype devrait être érigé avant la fin de l'année.

“Un test pour étudier la tenue dans le temps”

Quel est ce concept de halte ?

Tout d'abord, nous n'en sommes qu'au stade du prototype, un test pour étudier la tenue dans le temps et le choix des solutions techniques, des matériaux, etc.

Charles Steinmetz /
directeur d'opération délégué TER
région SNCF de Strasbourg



Il s'agit d'innover pour apporter plus d'autonomie à un lieu d'accueil des clients dépourvu d'agents SNCF, notamment dans son fonctionnement, son entretien et dans les services.

Pourquoi « éco-durable » ?

D'abord, dans son mode de construction qui répond à des critères de la norme HQE (haute qualité environnementale), notamment en faisant appel à des entreprises locales pour limiter les déplacements. Ensuite, nous développons une stratégie face à l'environnement : par exemple, l'orientation est prévue pour se protéger du chaud ou du froid, de la pluie ou du vent. Enfin, nous choisissons des matériaux générateurs de confort thermique, laissant une empreinte minimale au sol, et favorisant la modularité des équipements. Nous travaillons beaucoup sur le photovoltaïque, l'éclairage.

Comment sera configurée la halte de Niederbronn-les-Bains ?

Il y aura trois modules : un pour l'attente des clients avec un mur de services, un abri à vélos sécurisé et un passage couvert, reliant ces deux parties. Ce qu'on en attend, c'est un retour d'expérience pour savoir comment ça vit, comment c'est perçu par le client, ce que ça apporte en matière d'économie. Ce n'est pas quelque chose de figé. ●

“Depuis la fermeture des bâtiments de la gare, les voyageurs se plaignaient de ne plus disposer d'abris. La proposition d'installation d'une halte « éco-durable » répond donc parfaitement à notre attente.”



Frédéric Reiss /
député du Bas-Rhin, maire
de Niederbronn-les-Bains

“Cette proposition répond parfaitement à notre attente”

Quelle relation votre cité entretient-elle avec le chemin de fer ?

Pour Niederbronn-les-Bains, une station classée hydrominérale depuis 1926, le chemin de fer a été le moyen de transport privilégié pour rejoindre son lieu de cure. Après une période de crise, au milieu des années 1990, où la fermeture de la ligne était envisagée, un travail de fond a été engagé via les comités de ligne. Grâce aux efforts déployés de modernisation du matériel roulant par la région Alsace et de concertation avec les utilisateurs et les communes, le trafic voyageurs connaît une progression constante depuis 2000. Je reste très optimiste quant à la poursuite de l'engouement pour le train tous publics. Si, pour les salariés, les horaires souples des entreprises sont un handicap, la plupart des lycéens et des étudiants prennent le train en toute sécurité pour rejoindre les établissements de Haguenau et de Strasbourg. ●

Comment percevez-vous ce projet d'installation d'une halte « éco-durable » et son intégration dans votre cité ?

Depuis la fermeture des bâtiments de la gare, les voyageurs ne disposaient plus d'abri, et quelques-uns s'en sont plaints. La proposition d'installation d'une halte « éco-durable » répond donc parfaitement à notre attente. L'emploi de matériaux comme le bois ne peut que réjouir les habitants d'une commune forestière.

De quelle façon vous sentez-vous concerné par ce sujet ?

Depuis quelques années, la commune s'est résolument orientée vers des équipements « éco-responsables ». C'est le cas d'une chaufferie au bois de 1,5 MW mise en marche en 2007 et d'un projet d'urbanisation de 14 hectares, dont les futures constructions devront respecter la norme HQE.



Gare de Hochfelden

Le 11 mai, Gérard Ober, maire de Hochfelden, Chantal Reibel, suppléante du député Émile Blessig, Adrien Zeller, président du conseil régional d'Alsace, Bernard Ingwiller, vice-président du conseil général du Bas-Rhin, Paul Pfister et Dominique Devin, directeur délégué TER à la SNCF, ont inauguré les aménagements de la gare et de ses abords, et ont procédé au baptême d'un autorail grande capacité (AGC) aux couleurs de la commune.



Erstein

Le premier rail de la troisième voie autour d'Erstein et de Benfeld sur la ligne Strasbourg-Mulhouse-Bâle a été soudé le 24 septembre, en présence (de gauche à droite) de Marcel Bauer, maire de Sélestat, conseiller général, Roland Brendlé, conseiller général, Philippe Laumin, directeur régional de RFF, Antoine Herth, député, Jean-Marc Rebière, préfet de la région Alsace et du Bas-Rhin, Francis Grignon, sénateur, conseiller général, Adrien Zeller, président du conseil régional, Théo Schnee, maire d'Erstein.



Saverne

En présence de Thierry Carbiener, maire de la commune, et d'Adrien Zeller, président du conseil régional d'Alsace, les acteurs des transports publics se sont retrouvés à Saverne en juin dernier, à l'occasion d'un séminaire consacré à la politique de la branche SNCF Proximités.

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...



Strasbourg

Cinquante chefs d'entreprise japonais installés en Europe ont pris part, cet été, à une rencontre organisée par l'agence de développement Alsace International, en présence de Marie-Pierre Meynard, directrice régionale de la SNCF. François Loos, député du Bas-Rhin et conseiller régional, est intervenu à cette occasion.

Gares de Obernai et de Wisches

Au printemps dernier, les clients ont pu rencontrer l'équipe TER Centre Alsace autour d'un petit déjeuner aux couleurs du TER Alsace. Cette équipe a écouté les attentes des voyageurs, pris en compte leurs remarques, mais aussi répondu à leurs interrogations à propos de l'arrivée du TGV Est européen ou des quatre-vingts circulations supplémentaires TER proposées pendant l'été. Sept petits déjeuners de ce type sont organisés chaque année.



Gare de Thann

L'équipe TER de la ligne Mulhouse-Kruth a présenté aux voyageurs de la gare de Thann les évolutions de cet axe, au sujet notamment de l'interconnexion tram-train de Mulhouse, la première du genre en France.