

Éditorial

Ce nouveau numéro de FNAUT-Infos montre la diversité des modes de transports dans le périmètre de nos associations d'usagers : le train bien entendu, mais aussi tram-train, bus et vélo.

Il vient casser l'image essentiellement ferroviaire qui colle généralement à la peau de la FNAUT et confirme qu'un déplacement est une chaîne de transports mise en oeuvre par différents opérateurs.

C'est là que la FNAUT doit intervenir pour apporter une vision globale tellement nécessaire pour que nos déplacements se déroulent dans les meilleures conditions.

Parmi les sujets importants de ce début d'année, le fameux contrat de projets Etat-Région qui permet de donner la ligne directrice dans les cofinancements des grosses infrastructures régionales pour la période 2014-2020.

Préparé par les techniciens et validé par les politiques, le contenu des futurs projets d'infrastructures de mobilité a été dévoilé au grand public.

FNAUT Alsace y retrouve des idées qu'elle défend avec ferveur.

Citons les modernisations des nœuds ferroviaires de Strasbourg et Mulhouse qui permettraient d'augmenter la capacité en gare, d'accélérer certaines relations et de mieux desservir les pôles urbains autour des gares centrales.

Le maintien à niveau de l'infrastructure existante est aussi un élément important pour la robustesse du réseau : la modernisation de la ligne Haguenau-Niederbronn est donc un signal positif si le financement est confirmé.

Le futur n'est pas oublié avec la volonté de réouvrir l'axe Bollwiller-Guebwiller.

Cependant, FNAUT-Alsace déplore l'absence de projet pour un axe important de déplacement transfrontalier : il s'agit notamment de l'axe Colmar-Volgelsheim-Breisach qui se prolonge jusqu'à Freiburg.

Enfin, le projet de raccordement ferroviaire de l'EuroAirport est un projet multimodal intéressant sur le principe. Il est cependant pénalisé par un coût important et ne répond qu'imparfaitement aux besoins de déplacements quotidiens des usagers alsaciens.

Afin de mettre en musique tous ces projets au niveau du territoire alsacien, FNAUT-Alsace attend toujours avec impatience un schéma régional des transports (ou SRADDT) qui permettrait de rendre tous ces projets cohérents.

Sylvain DUBROMEL

Associations affiliées à FNAUT-Alsace

Association de Défense et de Promotion de la ligne ferroviaire Haguenau-Wissembourg (ADPHW)

Association pour la Promotion du chemin de fer Colmar - Metzeral (APCM)

Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération de Strasbourg (ASTUS)

Bruche-Piémont-Rail (BPR)

CADR 67 (Comité d' Action Deux-roues 67)

CADR Mulhouse (Cyclistes Associés pour le Droit de Rouler)

Groupement Insertion Handicapés Physiques (GIHP)

Molsheim, Ville à Pied et à Vélo (MVPV)

Piétons 67

Trajets Déplacements en Alsace centrale

Thur Ecologie et Transports (TET)



Pour contacter le réseau FNAUT-Alsace :

 www.fnaut-alsace.fr

 reseau@fnaut-alsace.fr

Rédacteur en chef: Patrice PAUL

Le développement du transport ferroviaire peut contribuer au développement économique du Centre Alsace

Le combat mené par l'association Trans Rhin Rail en vue de la réouverture de la voie ferrée Colmar Freiburg permet de poser la question du développement économique du Centre Alsace à une autre échelle que celle que nous connaissons actuellement.

Dans le contexte actuel où émergent deux grandes métropoles, Strasbourg et Mulhouse, avec les effets induits représentés par plus d'attractivité, en particulier en termes d'emplois et de mise à disposition de moyens budgétaires conséquents, pouvons-nous encore nous permettre de ne raisonner que par entités géographiques isolées : la vallée de Munster, la ville de Colmar, voir même la CAC, ou l'espace de plaine compris entre Colmar et Le Rhin ? Cette même question se pose également pour la Région de Sélestat partie intégrante du centre Alsace.

Placer la question au niveau de **l'aménagement du territoire permettrait précisément d'ouvrir un chemin en répondant à la problématique de façon nouvelle**. Ne pas raisonner en Alsace qu'en termes de relations Nord - Sud. Si nous nous placions aussi sur un axe Est Ouest, de la Forêt Noire aux Vosges, en passant par Freiburg et Colmar ? A-t-on bien conscience qu'il existe un nouveau potentiel de développement économique : qu'il s'agisse d'Alsaciens en quête d'emploi, pouvant se rendre rapidement Outre Rhin, ou de touristes français et allemands, désireux de profiter du potentiel existant de part et d'autre des deux rives du Rhin.

Actuellement, entre la vallée de Munster et le Rhin, sans parler de la traversée de Colmar, la réponse ne peut être apportée par l'infrastructure routière. Il n'y a pas de fatalité : l'accroissement du trafic automobile est inéluctable et conduit à moyen terme à l'impasse. Aucun responsable politique avisé, ne pourra, en se projetant dans l'avenir, se satisfaire de cet état de fait, à moins d'être frappé de cécité.

Le rétablissement de la voie ferrée entre Colmar et Freiburg, avec **franchissement du Rhin à Breisach**, permettrait de relier directement la vallée de Munster à la Haute Forêt Noire, voire bien au-delà et inversement. Le courant d'échange entre les deux régions frontalières pourrait non seulement être amplifié, mais fluidifié de façon sensible, ce qui favoriserait un nouveau développement économique.

C'est toute la problématique de la politique de transport qui est posée. Or, l'Alsace est une des deux régions de France, où il n'existe pas encore de schéma régional de transports. Chaque autorité organisatrice - la Région, le Conseil général, les communautés de communes - continue, dans la dispersion des moyens, à bricoler son propre schéma de transports, avec le risque de doublons sur un même sillon horaire. Cela conduit au gaspillage inéluctable de l'argent du contribuable.

Poser la question du développement économique sous l'angle de l'aménagement du territoire pour le centre Alsace, par la création d'une voie de transport Est Ouest, faisant appel au train, est une façon nouvelle de la traiter. Mais, pour y répondre de façon correcte, il faudra investir et sans doute opérer de nouveaux arbitrages budgétaires au niveau de la Région Alsace et entre territoires. On pourrait sans doute compter également sur les ressources disponibles au plan européen, pour ce type de projet. D'ailleurs pourquoi écarter durablement le centre Alsace de la possibilité de disposer d'infrastructures de transport performantes? Le centre Alsace ne pourrait-il en bénéficier légitimement ?

Aujourd'hui, la question se situe bien au plan politique. L'argument objectif avancé pour ne pas faire, est le coût jugé élevé (70millions d'Euros). En réalité, il s'agit bien d'une question de fixation de priorités. La relation transfrontalière que l'association Trans Rhin Rail et l'Association pour la promotion du chemin de fer Colmar Metzeral souhaitent rétablir par franchissement du Rhin à Breisach n'est pas reconnue comme telle. Un contre-exemple, dans une autre région de France : la réouverture de la ligne Avignon Carpentras dont le coût avoisine celui du projet Colmar Freiburg, montre bien, que, lorsque la volonté politique existe, les projets deviennent réalité ; les sources de financements sont trouvés. Le financement du Shunt de Mulhouse a bien été bouclé, alors que son utilité reste plus que douteuse, dans la perspective de l'achèvement du maillon manquant du TGV Rhin Rhône.

La démarche des deux associations vise à réactiver une volonté politique forte, **l'implication la plus large des élus des Vosges jusqu'à la Forêt Noire**. Les allemands sont prêts à s'y engager, dans la mesure où les alsaciens font le pas manquant.

Trans Rhin Rail et l'Association pour la Promotion du chemin de fer Colmar Metzeral, se fixent à présent, comme objectif, de créer un collectif d'élus, prêts à se mobiliser pour un tel challenge.

Pierre HARTMANN
Association pour la promotion du chemin de fer Colmar Metzeral

La navette des crêtes – saison 2014

La navette des crêtes portée par le Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges (PNRBV) constitue une démarche touristique d'ensemble combinant le transport en commun et la découverte des patrimoines des Hautes Vosges. Elle vise à développer une offre alternative de découverte du massif des Vosges, en particulier de la grande crête des Vosges, pour le grand public mais également pour la clientèle touristique locale ou de séjour. Pour cela, les offices du tourisme proposent des produits touristiques (balades pédestres ou circuits VTT,...) au départ des arrêts de la navette sur la route des crêtes.

Cette action s'inscrit pleinement dans un programme plus global de valorisation touristique de la route et des sentiers des crêtes animé par le Parc et destiné à créer une richesse économique pour les prestataires touristiques de la crête comme pour les vallées environnantes.

Historiquement, cette navette se limitait à 2 montées par car (de Metzeral au Markstein et de Bitschwiller les Thann au Grand Ballon), la crête étant desservie entre le Grand Ballon et le col du Calvaire par une liaison cadencée comme aujourd'hui. Par manque de financement, ce dispositif a été supprimé pendant plusieurs années. Il a été restauré en 2013, étendu à la région Lorraine et reconduit en 2014.

Le dispositif prévoit une complémentarité entre les cars, montant des vallées vers la crête en correspondance avec les TER Alsace, trains et bus (liaison Strasbourg-Colmar-Mulhouse, Sélestat-Ste Marie aux Mines, Colmar-Munster-Metzeral, Mulhouse-Cernay-Thann). Les bus, arrivés sur la crête, assurent le cadencement entre le Vieil Armand et le Col des Bagenelles.

Le même principe est mis en œuvre côté lorrain.

La maîtrise d'ouvrage est assurée par le Parc.

Les autorités organisatrices des Transports sont : le PNRBV, la Région Alsace, les CG 68 et 88.

Le financement est assuré par 19 collectivités : Région Lorraine, Région Alsace, l'Etat (le Parc), et 13 territoires. Les recettes des ventes de tickets ne représentent que 10% du coût total.

Infos pratiques

En Alsace la navette des crêtes circulera sur 12 liaisons en direction de la route des crêtes et du Ballon d'Alsace les dimanches, jours fériés et certains mercredis du 16 juillet au 24 août.

Les tarifs et horaires exacts seront prochainement publiés sur le site www.navettedescretes.com.

La position de la FNAUT

Le rétablissement de ce dispositif est une bonne nouvelle pour la population alsacienne, désireuse de se rendre sur les sommets vosgiens, en ayant recours aux transports en commun, en tant qu'alternative au « tout voiture ».

Elle constitue un relais intéressant pour la valorisation touristique du massif, en permettant l'émergence de nouvelles offres comme la création d'un pass-navette permettant aux voyageurs ayant emprunté la navette de bénéficier de réductions de prix sur des attractions et activités de loisir.

Cependant, la multiplicité des financeurs conduit à ce que chacun veut en avoir pour son argent. Ainsi les choix faits en matière d'organisation sont loin d'être à l'optimum : 2 bus (liaisons Schlucht et Markstein) et un train circulent sur le même créneau horaire entre Colmar à Munster. Les élus invoquent la desserte fine du territoire à la demande de leurs élus mais cela conduit à une perte d'une vingtaine de voyageurs en moyenne pour le train !

A noter qu'en 2014, l'Association pour la Promotion du chemin de fer Colmar Metzeral (APCM) financera une montée supplémentaire à 11h au départ de Metzeral vers le Markstein en correspondance immédiate avec le TER (Strasbourg à 1h de Munster, 1h10 de Metzeral !)

Signalons aussi qu'en 2014, le dispositif est étendu à quelques jours de semaine. Or, les correspondances train/bus sont altérées car les grilles horaires sont différentes du week-end. Le dispositif perd donc de son efficacité pour les voyageurs venant de loin (exemple : Strasbourg).

Du fait de sa complexité, le Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges, ne pourra porter indéfiniment ce dispositif de navette des crêtes. Pour qu'il puisse perdurer, nous y voyons 3 conditions :

Diminuer le nombre de financeurs, donc de décideurs

L'intégrer dans un schéma régional de transports – ce même schéma qui fait terriblement défaut en Alsace.

Rendre la grille tarifaire plus lisible : un voyageur, montant dans la navette, muni d'un billet de train, quelle que soit sa nature, n'a pas à s'acquitter d'un nouveau ticket – une telle mesure pouvant être valable à tout moment de l'année comme pour les navettes de Noël et dans toute l'Alsace.

A la clé, une plus grande efficacité, une desserte des territoires optimisée et plus juste ainsi qu'une diminution des coûts de transports au niveau régional.

Actualités transfrontalières en Alsace du Nord

Les représentants de l'alliance franco allemande TRANSPAMINA continuent de se retrouver alternativement des deux côtés du Rhin pour avancer dans la finalisation du Livre Blanc, détaillant la situation actuelle des lignes ferroviaires transfrontalières et la version cible prévue par Transpamina. Ce Livre Blanc, indispensable pour obtenir éventuellement des fonds européens via Intereg 5, sera présenté aux acteurs politiques et économiques lors d'une conférence publique prévue fin 2014. En attendant, un flyer a été édité et vous permet de comprendre les différentes étapes envisagées dans notre démarche. L'étape 1 consiste à prolonger la ligne de bus existante allant Baden-Baden et Iffezheim jusqu'à Roeschwoog et Haguenau. L'étape suivante est la mise en place d'un cadencement quasi horaire sur la ligne Strasbourg-Lauterbourg-Wörth (am Rhein). Enfin, à plus long terme, est prévue la réactivation de la ligne ferroviaire Rastatt—Roeschwoog - Haguenau.

Roeschwoog deviendrait ainsi le point d'interconnexion central Est-Ouest (bus Baden Baden - Roeschwoog-Haguenau) et Nord Sud avec la ligne transfrontalière Strasbourg-Roeschwoog- Lauterbourg-Wörth-Karlsruhe et la ligne ferroviaire Haguenau - Roeschwoog-Rastatt.

D'importantes modifications d'horaires en Alsace du Nord en 2016

La mise en service de la LGV en mars 2016 permettra de relier Strasbourg à Paris en moins de 1h50.

Elle rejoindra la ligne de Haguenau-Strasbourg juste avant la gare de Vendenheim. Ces travaux de connexion et la mise en place d'un nouveau poste d'aiguillage ont nécessité une fermeture totale de la ligne vers Haguenau et ont généré des ralentissements importants sur les lignes vers Saverne et Sarreguemines pendant 2 mois. L'été 2014 sera plus calme et il n'est pas prévu de fermeture de ligne mais des retards de trains ponctuels liés aux travaux.

Les nouveaux horaires 2016 pour les lignes de l'Alsace du Nord font l'objet de réunions d'un groupe de travail piloté par la région et la SNCF. La FNAUT Alsace y participe très activement pour améliorer les durées de trajet, augmenter le nombre d'arrêts pour les gares de la CUS et optimiser les correspondances avec le TER200, les trains vers Paris ou les trains vers l'Allemagne. Les discussions sont souvent âpres, vu le budget transport de la Région resté constant. Mais, dans l'ensemble, on peut dire que bon nombre de nos revendications ont été prises en compte ; toutes ont été étudiées, certaines refusées pour des raisons techniques ou de sécurité, d'autres par manque d'enveloppe financière. Les conclusions du Groupe de travail seront présentées lors des réunions de Comité de Lignes prévues courant juin 2014.

Nos impressions d'une grande traversée ferroviaire de l'Alsace

Profitant d'une belle journée ensoleillée de printemps, le 8 mars dernier, les membres bas-rhinois de FNAUT-Alsace sont allés rencontrer leurs confrères haut-rhinois à Saint Amarin dans la vallée de la Thur.

Première étape : préparation du voyage

Des horaires différents sont indiqués selon les sites Internet : 2h à 3h selon le cas. La différence provient de la correspondance réduite à Thann qui n'est pas prise en compte de la même façon par les calculateurs d'itinéraires.

Mention à Vialsace et au site de la DB ; des progrès encore pour le site des CFF ; carton rouge pour le calculateur du site TER.

Seconde étape : premiers soucis au début du voyage

Petit souci technique : les deux toilettes de l'AGC sont condamnées entre Strasbourg et Mulhouse.

Troisième étape : correspondance à Dornach.

Constat frappant : l'arrêt TER est dans un état peu avenant dont l'aménagement semble remonter à la création de la ligne en 1839.

Des quais bas avec un revêtement très dégradé, un passage souterrain glauque et non aménagé pour les personnes à mobilité réduite font pâle figure à côté du nouvel arrêt Tram/Tram-Train.

Le tram-train arrive. Cette fois-ci, pas de souci technique car il n'y a pas de toilettes.

Quatrième étape : Thann-SNCF or Thann-Saint-Jacques, that's the question

La correspondance pour la vallée est moins évidente qu'il n'y paraît. En effet, aucune information n'est donnée à l'arrivée à Thann SNCF.

Les bas-rhinois, peu habitués aux subtilités haut-rhinoises - descendent en pensant trouver le train en correspondance vers la vallée. Mais des habitués leur signalent immédiatement de remonter dans le tram-train car la correspondance se fait plus loin.

Après vérification sur les fiches horaires, nous constatons effectivement que la correspondance a lieu à 2 arrêts différents selon l'heure et le jour : pas évident à comprendre pour des non-initiés.

A Thann Saint-Jacques, nous retrouvons un TER avec des toilettes en fonctionnement

Nous arrivons à l'heure au terminus de notre voyage où nous sommes accueillis par nos amis de Thur-Ecologie et Transports.

Retour dans l'après-midi

Le trajet est plus long (2h30) qu'à l'aller à cause du délai de correspondance à Mulhouse.

La différence de confort des sièges surprend : moelleux dans le TER, plus raides dans le Tram-

