

### Éditorial

Le numéro que vous avez sous les yeux met l'accent sur nos propositions en matière d'améliorations du service offert par le Réseau TER Alsace aussi bien celles concernant les dessertes du matin, que du soir, ainsi que du week-end. Il évoque également le nouveau matériel Régiolis qui, malheureusement, ne va pas toujours dans le sens de l'amélioration de la qualité du voyage pour les usagers du quotidien.

Nous faisons, par ailleurs, un point sur nos demandes en matière de desserte transfrontalière où beaucoup reste à faire pour profiter de cette proximité géographique qui devrait être enrichissante et qui est, de fait, freinée par des incohérences horaires.

La relance de l'autocar sur de longues distances nous interpelle car elle risque d'aggraver les conditions de transport des usagers - durée du trajet, confort - risquant le retour à l'utilisation de leur voiture personnelle. Si celui-ci peut être utile en extrémité de journée, il ne saurait cependant remplacer durablement une desserte ferrée sous couvert d'économies.

Toutes ces demandes, nous avons eu l'occasion de les porter à la Région lors de notre rencontre récente avec Messieurs HERTH, Vice-Président en charge des transports, et WEYER, nouveau Directeur des transports et déplacement à la Région Alsace.

La nouvelle équipe mise en place continuera à œuvrer dans le sens de la précédente, qui a eu l'immense mérite de lancer en 2010 la FNAUT Alsace. Le travail accompli par Patrice PAUL, qui vient de quitter la présidence - mais qui ne nous abandonne pas ! - mérite d'être salué, et nous essaierons de faire fructifier le travail accompli en essayant, particulièrement, d'élargir le champ des associations membres, et cela pour couvrir plus encore le territoire alsacien.

### Bureau FNAUT-Alsace

A l'occasion de la dernière Assemblée générale annuelle, un nouveau bureau a été élu, ainsi composé

Président : François GIORDANI (ASTUS)

Vice-présidents :

Michel FOUDRAT (Thur Ecologie et Transport)

André NIESS (Association de la ligne Haguenau Wissembourg)

Secrétaire : Sylvain DUBROMEL (Trajets)

Trésorière : Annick de MONTGOLFIER (CADR67)

Trésorier-adjoint : Patrick APPIANI (BPR)

Patrice PAUL, Président sortant, a été désigné Président d'honneur.

### 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 la mise en place d'amplitudes horaires plus longues dans les TER en Alsace

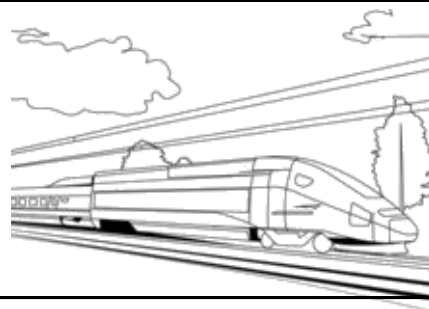
L'évolution actuelle et progressive des modes de vie augmente les besoins de déplacement en dehors des heures de pointe habituelles du matin, du milieu de journée et de la fin d'après-midi. En effet, les horaires de travail tendent à se diversifier. Par conséquent, de nombreux salariés, travaillant tôt ou rentrant tard le soir après 20h se heurtent à des offres de transports publics inadaptées à leurs besoins ; ils sont donc, malgré eux, souvent contraints à l'usage quotidien de la voiture individuelle, moyen de transport très dispendieux, encombrant et polluant. Par ailleurs, les réunions professionnelles et associatives se tiennent fréquemment tard en fin d'après-midi ou en début de soirée, tandis que le soir est une période de la journée propice aux activités sociales, culturelles ou récréatives.

Toutes ces raisons exigent un déploiement plus large de l'amplitude horaire des dessertes des principales lignes TER en Alsace, région dont la densité de population, proche de celle du Pays de Bade, est bien plus élevée qu'en Lorraine et en Franche-Comté. A l'instar des pays voisins, il nous paraît hautement souhaitable de mettre en service en Alsace des TER jusqu'à 23 h, voire même sur certaines lignes, jusque vers minuit, du moins dans la nuit du samedi au dimanche à titre expérimental.

L'alternative de l'autocar, certes moins coûteuse, qui est apparue ces dernières années sur plusieurs lignes (notamment celles de Strasbourg vers Haguenau, Saverne, Molsheim), est une fausse bonne idée. D'abord la durée du trajet est nettement plus longue : par exemple, 50 minutes entre Strasbourg et Haguenau, avec un seul arrêt à Bischwiller, contre 22-24 minutes en TER. En outre, le confort n'a pas la qualité du TER. De surcroît, le manque de lisibilité des horaires et la localisation des points d'arrêt rendent l'utilisation des autocars moins aisée. Bref, le transfert d'un service TER sur l'autocar, s'accompagne généralement de l'évasion des 2/3 des usagers au moins.

En définitive, la mise en place de quelques TER de soirée est assurément un moyen de fidéliser la clientèle, d'attirer de nouveaux usagers, d'étendre le réflexe de l'usage du TER à un nombre non négligeable d'habitants, qui a complètement perdu l'idée d'un déplacement avec le chemin de fer. Il suffit d'aller de l'autre côté du Rhin pour observer combien le train régional de soirée est devenu attractif, en semaine comme en WE, pour des motifs de déplacement sûrement très variés.

Patrice PAUL



## L'Alsace privée de TGV direct jusqu'à la Côte d'Azur

FNAUT-Alsace a écrit en septembre au Président de la SNCF pour demander une relation TGV directe desservant directement les principales gares de la Côte d'Azur, selon le modèle du TGV quotidien Metz-Nancy-Lyon-Nice (et vice-versa), qui circule chaque jour depuis plusieurs années. En effet, le potentiel de fréquentation en Alsace nous paraît nettement plus élevé qu'en Lorraine, et cela d'autant plus qu'il convient de tenir compte de l'apport des régions frontalières voisines. La réponse malheureusement négative de la SNCF est fondée sur le déficit d'exploitation de la desserte Rhin-Rhône-Méditerranée, l'existence de 3 possibilités quotidiennes en TGV avec des correspondances à Aix, Marseille ou Valence-TGV et la desserte directe complémentaire très utile de nuit en « Intercités » à laquelle nous souhaitons une longue vie et, aussi à terme, une bienfaitante cure de rajeunissement.

## Mise en service progressive du Regiolis

Les premières rames Regiolis circulent depuis fin avril 2014 sur certaines lignes en Alsace et seront officiellement intégrées dans la grille horaire de décembre 2014. La livraison des 24 trains commandés par la Région Alsace s'échelonne jusqu'en 2016 : 11 en 2014, 7 en 2015 et 6 en 2016. Les capacités de ce train bimode diesel-électrique sont de 222 places assises (4 voitures) ou de 354 places assises (6 voitures). Malheureusement ces trains ne sont pas équipés bi-courant, pour l'instant, et ne peuvent donc devenir transfrontaliers. D'après le Président de la Région Alsace ces trains vont progressivement remplacer le matériel existant et augmenter la capacité du parc de 15%, soit 5000 nouveaux sièges environ ! Mais il omet de dire que cette augmentation est essentiellement constituée de places ....debout !!!

Partons à la découverte de Regiolis !

De prime abord, on est séduit par l'aménagement et l'équipement intérieur : deux couleurs de sièges, bon éclairage général avec éclairage individuel à chaque siège, nombreuses prises électriques, faible niveau sonore en circulation, toilettes bien conçues, porte bagages solides et emplacements particuliers pour grandes valises, circulation possible dans tout le train.

Mais très vite, les inconvénients se multiplient ! Les différences de niveau entre siège et couloir central sur les parties en pente ont fait trébucher plus d'un usager. Les poubelles au niveau de chaque rangée de sièges ont disparu et sont remplacées par de grandes poubelles (2 tris possibles) près de chaque sortie. Mais l'inconvénient majeur est le manque de places pour vélos ! Deux emplacements avec possibilité de mettre 3 vélos fixés avec une sangle : c'est un aménagement primaire, qui est une diminution drastique par rapport aux trains existants. C'est en droite ligne avec la politique de la Région Alsace qui incite fortement à avoir deux vélos (un à la gare de départ et l'autre à la gare d'arrivée), les quelques places étant plutôt destinées aux touristes et aux voyageurs occasionnels.

Les premiers usagers se plaignaient de la sonorisation d'information voyageurs beaucoup trop forte et impossible à régler. En attendant une reprogrammation de l'intensité de cette sono en atelier, l'usager est souvent privé de sono et de toute signalétique visuelle en contradiction totale avec les critères de certification Ter.

Les toilettes sont effectivement bien conçues et bien accessibles aux handicapés mais malheureusement il n'y a plus qu'un seul bloc sanitaire dans les Régiolis (deux dans ceux à grande capacité). Dommage aussi que la Région Alsace n'ait pas retenu l'option de repérage des portes par télécommande, pour les non-voyants, comme l'a fait la Région Lorraine.

Enfin, on peut se poser la question pourquoi on a mis des portes intermédiaires si elles sont bloquées (impossible de les fermer, pour une raison de réglementation d'après les contrôleurs !)

Bon vent au Régiolis en espérant quelques améliorations et surtout une meilleure fiabilité du matériel que les AGC et autres 73500 d'Alstom assemblés à la hâte et à la finition douteuse.

## Une nouvelle desserte de soirée aller-retour entre Strasbourg et Offenbourg

Les horaires de décembre 2014 font apparaître une nouvelle desserte (aller-retour) qui comble une lacune de près de 2h1/2 jusqu'au dernier train vers minuit. Celui-ci sera cadencé avec les services précédents en quittant Offenbourg à 22h04 (arrivée à Strasbourg à 22h34) et retour de Strasbourg à 22h52 (arrivée à Offenbourg à 23h21). Cette amélioration, réclamée depuis plusieurs années par ASTUS et FNAUT-Alsace, va permettre d'éviter de longs temps d'attente de correspondance à Offenbourg ou à Strasbourg. Il reste maintenant à combler les deux lacunes criardes de la matinée : durant 1h30, puis 2h00, il n'y a aucune circulation. Il faudrait créer deux aller et retour supplémentaires dans chaque sens, dont l'horaire pourrait s'intégrer parfaitement dans le cadencement des autres circulations du matin et de l'après-midi. La création d'une arrivée plus tôt à Strasbourg reste également à l'ordre du jour, la première arrivée actuelle à 7h04 étant trop tardive.

## Les Comités de lignes locaux (CLAL)

Les Comités de lignes ont eu lieu pour la plupart au courant du mois de juin. La Fnaut Alsace est pratiquement présente dans tous les Comités, excepté le Sud Alsace. Elle s'efforcera de pallier ce manque en 2015. Souvent considérés comme de simples « chambres d'enregistrement » par les usagers présents, ces Comités deviennent de plus en plus ouverts et écoutés par les instances. Usagers et amis du train, n'hésitez pas à participer. Pour plus d'infos, renseignez-vous à la FNAUT Alsace.

## Horaires 2016 avec l'arrivée de la LGV

L'arrivée de la LGV au printemps 2016 entraînera d'inévitables changements d'horaires en cette année-là. Les lignes de l'Alsace du Nord seront très impactées, vu que les TGV circuleront sur les mêmes lignes que les trains venant de Haguenau, à partir de Vendenheim. Les nouveaux horaires de la semaine ont été discutés et « négociés » âprement lors des différentes réunions du Groupe de travail associant les usagers, la SNCF et la Région. Les horaires du WE sont en première phase de discussion.

## Contrat de Plan Etat-Région Alsace 2015-2020

Le Contrat de Plan 2014 rebaptisé 2015-2020 n'est toujours pas signé. Pour la partie ferroviaire, il comprenait un investissement pour les nœuds de Strasbourg et de Mulhouse, la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller, la deuxième partie de la modernisation de Haguenau-Niederbronn et le raccordement ferroviaire de l'Euroairport. L'Etat est très réticent à investir dans la création de lignes nouvelles (notamment Bollwiller – Guebwiller et même l'Euroairport). Notre position par rapport au raccordement ferroviaire de l'Euroairport est très claire. Il nous paraît inutile et ce n'est qu'une question de prestige pour la Région Alsace et les organismes consulaires. Le commun des mortels saura utiliser la navette reliant tous les 15 mn l'aéroport à la gare de Saint-Louis. L'amélioration des nœuds ferroviaires de Strasbourg et de Mulhouse est une nécessité absolue. Dommage que la deuxième phase de Haguenau-Niederbronn soit reportée à 2016.

## Informations transfrontalières Trans-PAMINA

Le Livre Blanc entre dans sa dernière phase d'écriture. Dans un premier temps, il servira de base de discussion avec les différents acteurs politiques et économiques des deux côtés du Rhin pour améliorer les lignes transfrontalières en Alsace du Nord, Pays de Bade et Palatinat du Sud. Une offre ferroviaire adaptée Strasbourg – Roeschwoog – Lauterbourg – Wörth-Karlsruhe sera certainement une importante étape dans la réalisation de ce grand projet. Dans la mesure où la Région Alsace et la SNCF ne souhaitent pas augmenter le nombre de trains entre Roeschwoog et Lauterbourg, pourquoi ne pas envisager une circulation de trains transfrontaliers en continu de Wörth (am Rhein) à Roeschwog, voire à Strasbourg ? Malheureusement, seul des trains Alstom 73900 sont homologués actuellement pour une circulation transfrontalière. Cela nécessiterait un investissement dans l'adaptation des trains Régioalis ou des trains allemands homologués. A suivre !

### Pour contacter le réseau FNAUT-Alsace :

 [www.fnaut-alsace.fr](http://www.fnaut-alsace.fr)

 [reseau@fnaut-alsace.fr](mailto:reseau@fnaut-alsace.fr)

Rédacteur en chef: François GIORDANI

