

Éditorial

La période actuelle ne porte guère à l'optimisme en ce qui concerne le développement des transports en commun : le motif de la diminution des ressources est systématiquement mis en avant par les collectivités organisatrices des transports pour justifier de la baisse de l'investissement dans ce secteur.

Pourtant, les financements sont bien là lorsqu'il s'agit de poursuivre le développement des voies autoroutières ou de contournement des grandes agglomérations, qui plus est, à grands frais. Faut-il rappeler à ce sujet que la France est le pays d'Europe à avoir le plus de kilomètres de routes par habitant ?

Ne nous racontons pas d'histoire, nous sommes bien dans un choix délibéré de la part des régions et de l'Etat de poursuivre dans cette voie. Le volet de la « réforme Macron » sur la libéralisation du transport par autocar à longue distance en est la manifestation assumée. Cette « avancée » lancée à la hâte risque fortement d'être un « recul » et de déstabiliser encore un peu plus les lignes ferroviaires, notamment la plupart des lignes Intercités.

Toutefois, et soyons clairs, la FNAUT n'est pas opposée à une libéralisation – mot trop connoté, nous devrions d'ailleurs parler plutôt d'harmonisation - mais elle nécessite une concertation préalable.

Ce changement doit se faire sous forme de complémentarité, au lieu d'une concurrence, avec ce qui existe déjà, particulièrement le rail, plus sûr et plus respectueux de l'environnement : il y va de l'intérêt de tous, utilisateurs des transports ou simples habitants concernés par la pollution à proximité des axes de transport.

A ce propos, dans ce numéro, vous constaterez que le service rendu par le TER Alsace n'est plus toujours à la hauteur des espérances des usagers (notamment quotidiens), mais sachez cependant que nous serons toujours à vos côtés dans la plupart des Comités de lignes et lors des nombreuses réunions avec la SNCF et/ou la Région.

L'article que vous lirez sur le devenir de la navette des crêtes nous rappelle les difficultés à mettre en œuvre un dispositif cohérent pour inciter les usagers de loisir à utiliser les transports en commun, contrairement à ce qu'on peut observer chez nos voisins allemands ou suisses.

Vous découvrirez aussi, au fil de votre lecture, que la coopération transfrontalière fonctionne bien au niveau des associations françaises et allemandes et qu'elle savent s'unir pour faire des propositions destinées à améliorer les relations voyageurs entre l'Alsace et les régions allemandes frontalières.

Bonne nouvelle pour terminer : quatre nouvelles associations ont rejoint la FNAUT Alsace : Trans Rhin Rail à COLMAR / NEUF BRISACH, Transpamina dans le Nord de l'Alsace, Florirail à GUEBWILLER et Rue de l'Avenir.

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)

Florirail

Groupement Insertion Handicapés Physiques (GIHP)

Molsheim, Ville à Pied et à Vélo (MVPV)

Piétons 67

Rue de l'Avenir

Trajets Déplacements en Alsace centrale

Transpamina

Trans-Rhin-Rail

Thur Ecologie et Transports (TET)

Pour contacter le réseau FNAUT-Alsace :



www.fnaut-alsace.fr



reseau@fnaut-alsace.fr

Rédacteur en chef: François GIORDANI

Dégradation des Services

La dégradation progressive des services se manifeste à tous les niveaux :

- suppression de trains et d'arrêts dans le cadre de service SA 2016
- service allégé en été (13 juillet 2015 au 21 août 2015 : 3 trains sur 4) et fin décembre 2015
- fermeture du service réclamations à la gare de Strasbourg
- trains qui ne continuent plus jusqu'à Bâle pour des raisons d'optimisation de roulement
- suppression de trains de nuit ou de lignes directes (Strasbourg vers Lille, Le Havre, Nantes ou Rennes)
- suppression progressive de trains Intercités
- diminution de la présence humaine dans les gares
- suppression drastique de cars du réseau 67 : on maintient juste les circuits scolaires ; pratiquement plus rien le WE
- suppression du guide régional (il existe pourtant en interne)
- réintroduction du tarif bleu/blanc
- réduction de la durée de validité des billets à 7 jours

Et cette liste n'est malheureusement pas exhaustive.

La Région Alsace dit qu'elle essaie d'améliorer le service fourni avec un budget Transport constant (environ 150 M € de fonctionnement) :

Elle veut rester dans une politique de développement d'offres qui ne doit pas dégrader l'équilibre des comptes.

La situation est inquiétante mais pas dramatique : des lueurs d'espoir existent .

Le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 (voir article par ailleurs) est prêt : 202 M€ pour les projets ferroviaires, certains projets tout à fait indispensables pour la FNAUT Alsace, d'autres plutôt contestables car non prioritaires (raccordement ferroviaire de l'EAP Mulhouse Bâle).

Nous trouvons une plus grande écoute dans les discussions sur les horaires 2016 avec la SNCF et la Région dans nos réunions régulières avec le Directeur des Transports de la Région et dans la prise en compte de la partie transfrontalière.

Quelques améliorations concrètes à signaler : un Strasbourg-Mulhouse à 23h21 le samedi soir, des bus de soirée pour Entzheim en phase avec les vols tardifs, un train

« Offenbourg » en plus le soir, une amélioration de quelques correspondances transfrontalières dans l'Alsace du Nord.

La Région Alsace, pionnière dans le projet de régionalisation du trafic Ter, a été victime de son succès : fréquentation multipliée par deux mais budget transport à peine en augmentation et maintenant en stagnation. Cela oblige la Région à faire des choix !

La question principale à se poser est : jusqu'où peut-on aller avec l'automatisation ?



LE DEVENIR DE LA NAVETTE DES CRETES

Le dispositif porté par le Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges a atteint ses limites.

La Navette des crêtes 2015, la dernière de la convention en cours avec le Commissariat du Parc des Ballons – attaché à la Région Lorraine – sera pourtant sauvée, au prix d'une réduction des dépenses : la liaison Mulhouse – Ballon d'Alsace, ne sera pas reconduite, de même que la montée supplémentaire du dimanche matin au départ de la gare de Metzeral.

En réalité, où le bât blesse-t-il ? Même si la quinzaine de territoires qui participent au financement confirment leur contribution, force est de constater que le dispositif est très lourd à monter. Il y a même un grand absent : la communauté d'agglomération de Mulhouse (M2A). La prise de décision n'est pas facile et nécessite de réunir un grand nombre de prescripteurs et décideurs autour de la table.

Le nombre de montées vers les sommets (13) pourrait être revu ; elles ne connaissent pas toutes la même fréquentation. Peut-être faut-il faire un tri et ne garder que les plus attractives. Le nombre de navettes sommitales (33) – une toutes les demi-heures – est satisfaisant. Le trafic pourrait encore être développé à condition d'instaurer une contrainte à la circulation automobile sur la crête les jours de navette. Cette suggestion serait contre carrée par le lobby des Fermiers Aubergistes opposés à tout frein à la circulation automobile sur la crête.

Il est vrai aussi que le facteur météo, reste pour notre région septentrionale, prédominant. Il est une cause majeure de la fluctuation de l'affluence (-23% en 2014 du fait du temps capricieux).

La visibilité dans la durée de fonctionnement de la navette n'est pas suffisante : 10 montées entre le 19 juillet et le 23 août, dont 3 mercredis et seulement 7 dimanches + le 15 août. La réduction du nombre de montées, conjuguée à une extension de la navette sur juin, juillet et août pourrait être de nature à la développer.

Les différents Offices de Tourisme n'ont pas suffisamment assuré leur rôle de communication ; Munster, Gérardmer et Kayserberg ont joué le jeu. Celui d'Epinal a fait un effort remarquable pour doper la montée vers le Hohneck. Mais les autres ? A noter que les Régions Alsace et Lorraine ont financé les porte-vélos sur les Bus, ce qui a permis d'attirer cette cible de clientèle, en particulier vers le Lac Blanc, le Markstein et le Grand Ballon.

Pour nous FNAUT Alsace, le constat amer que nous pouvons faire sur la place du Train dans le dispositif porte sur sa faible contribution. Deux raisons à cela : l'intermodalité ne fonctionne pas. Le train sur une courte distance – par exemple Colmar Munster ou Mulhouse Thann – n'est pas attractif. La rupture de charge entre Train et Bus n'est acceptée qu'à condition de voyager en train sur une grande distance (exemple : Strasbourg Munster). Nous proposons depuis toujours un train direct, sans changement à Colmar, de Strasbourg à Munster ; en vain. LA SNCF, par principe, s'y refuse, alors même que le matériel roulant le permet. La conquête de nouveaux voyageurs au départ de Strasbourg s'en trouverait facilitée : ce serait autant de voitures en moins sur la route et sur les crêtes. La difficulté majeure reste bien la prédominance de la culture de la voiture. On préférera engorger les routes de vallées, venir en voiture pour la garer sur les parkings SNCF et monter dans la navette. Il s'agit bien de mener un travail de fond pour faire évoluer les mentalités. Les moyens d'accompagnement seront une offre de qualité et lisible, une communication forte et ciblée. Si ça ne devait pas fonctionner, reste la contrainte à la circulation automobile, bien qu'en France, nous ayons toujours été frileux sur ce point.

Alors quelle avenir pour la navette des crêtes 2016 ? Plusieurs paramètres sont en jeu. Le premier est sans doute celui de la « légèreté » du dispositif à monter. L'idée de DSP a été évoquée ? Qui devrait la porter ? Le Parc ? ou plutôt la future grande Région ? Ce serait une bonne application pratique pour la mise en œuvre d'une politique de transport cohérente.



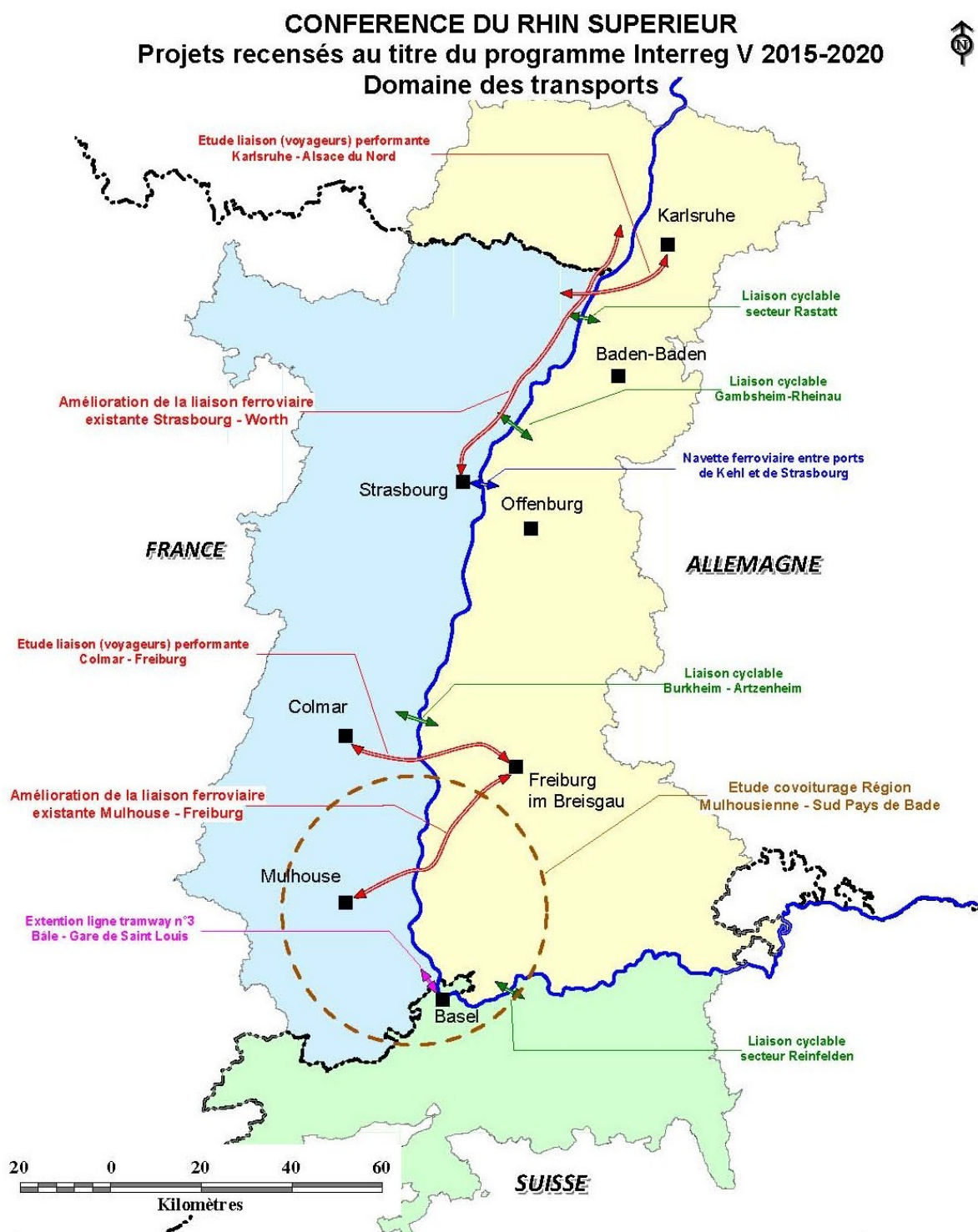
*Pierre HARTMANN
Membre des comités du Parc au titre de FNAUT Alsace
Président APCM*

Nouvelles transfrontalières de l'Alsace du Nord

l'Association transfrontalière TransPamina est maintenant juridiquement créée et intégrera FNAUT Alsace dans les prochains temps. Si vous êtes intéressés par tout ce qui concerne les relations transfrontalières vers le Palatinat ou le Pays de Bade, n'hésitez à appeler André Niess au 06 81 56 58 13 ou par mail, andre.niess@wanadoo.fr.

Nous avons élaboré avec nos amis allemands un livre blanc qui précise nos propositions d'amélioration des liaisons de bus et ferroviaires de la zone Pamina.

Elles seront transmises aux participants de la conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur qui recense l'ensemble des projets et fait des choix dans le cadre des possibilités financières européennes d'Intereg 5 ; en résumé cela concerne l'amélioration des correspondances ferroviaires à Wissembourg et à Lauterbourg, la mise en place de bus entre Baden Baden et Haguenau, via Roeschwoog et entre Rastatt et Roeschwoog et à moyen terme la réouverture de la ligne ferroviaire Rastatt- Haguenau.



Contrat de Plan Etat-Région Alsace 2015-2020

Après le Contrat de Projet 2007-2013, dont le taux de réalisation avait été assez satisfaisant, le CPER (qui s'appelle maintenant Contrat de Plan) 2015-2020 s'élève au total à 835,7 millions d'euros (1035,5 M€ pour la période précédente).

Rappelons que le principe global est de 50-50 :50% de crédits venant de l' Etat, 50% venant des collectivités territoriales.

Quelques ordres de grandeur :

Les engagements sont de 391,016M€ pour l'Etat, 237,200M€ pour la Région Alsace, 43,452 M€ pour le Conseil Général 67, 35,327 M€ pour la Conseil Général 68, 35,337 M€ pour Strasbourg et l'Eurométropole, 8,976 M€ pour Mulhouse et la M2A et enfin 7,231 M€ pour Colmar et sa communauté d'Agglomération.

Les grands principes de ce CPER sont : développer l'attractivité et la compétitivité de l' Alsace, améliorer la cohésion sociale et l'équité territoriale, promouvoir la dimension environnementale du développement durable.

Or, une première surprise : le CPER 2007-2013 consacrait 423,6 M€ aux " modes de transport alternatifs au mode routier", celui de 2015-2020 : seulement 279,8 M€ à la mobilité multimodale hors projets routiers, et 251,9 M€ pour les projets routiers (comme la déviation de Châte-nois, la seconde phase de la Rocade Sud de Strasbourg, ou la requalification de l' A 35 dans l'agglomération de Strasbourg...)

Pour le volet ferroviaire, le montant est de 202,100 M€, auquel on a ajouté 2 M€ pour la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller ajoutée in extremis au Contrat de Plan. Soit :

- 114,100 M€ pour le noeud de Strasbourg et l'aménagement de la 4è voie Vendenheim-Strasbourg
- 3,00 M€ pour le noeud de Strasbourg (études préliminaires pour le développement de la capacité de la gare, intégration de l'axe Strasbourg-Kehl et problématique de l'activité ferroviaire du port de Strasbourg)
- 42,00 M€ pour le noeud de Mulhouse (création de voies et quais, aménagement d'un plan de voies, aménagements permettant le relèvement de la vitesse de circulation en approche)
- 4,800 M€ pour le raccordement ferroviaire de l' Euro Airport (études préliminaires : les travaux ne seront engagés "qu'à l'issue de la conclusion d'un accord international avec la Confédération helvétique" selon le protocole d'accord du Contrat de Plan.
- 1,700 M€ pour les études prospectives et préparatoires pour l'opération LGV Rhin-Rhône (deuxième phase de la branche Est)

Notons que cette opération sera probablement remise à plus tard, en fonction des récentes décisions prises sur les investissements ferroviaires...

- 16,500 M€ pour l'achèvement de la voie de Haguenau-Niederbronn et sa modernisation (2è phase de développement, la première phase ayant été réalisée au titre du précédent CPER) Ces travaux devront être complétés par des travaux pour lever les ralentissements actuels et la dérogation autorisant la desserte de voyageurs, ainsi que d'assurer la livraison des Régiois
- enfin, 20,00 M€ pour la régénération de la ligne Barr-Sélestat , afin de garantir la circulation des TER et le niveau de service.

Contrat de Plan Etat-Région Alsace 2015-2020 (suite)

Notons qu'en l'absence de Schéma régional de l'Aménagement et du Développement durable du Territoire (SRADDT) et en attendant le Schéma Régional de l' Intermodalité des Transports publics prévu par la loi MAPTAM de 2014, les investissements sur les réseaux et les infrastructures sont prévus au coup par coup, sans vue d'ensemble.

Et que le CPER est adopté parallèlement aux PIA (Programmes d'Investissement d'avenir), aux fonds européens mobilisés par ailleurs, au Contrat triennal "Strasbourg capitale européenne", ce qui ne contribue pas à sa lisibilité!

Ce CPER a été élaboré dans le périmètre de la Région Alsace Actuelle.

Mais tout va changer, avec la mise en place de la Grande Région Alsace/Champagne-Ardenne/Lorraine dès janvier 2016.

La direction régionale de SNCF Réseau - l'ancien RFF- couvre déjà ce périmètre, mais ce n'est pas encore le cas de la direction régionale de la SNCF.

Une "clause de revoyure" était prévue en 2018, pour faire le point sur la réalisation de ces projets.

Avec l'existence de la région ACAL, cette révision et ces ajustements devront avoir lieu dès la fin de 2016. Il nous faudra donc être particulièrement attentifs, pour veiller à la mise en route effective des projets les plus urgents.

Annick de Montgolfier

