

ASTUS INFO n°36

Le journal des usagers strasbourgeois
des transports en commun.

Juin 2008

Gare de Londres Saint Pancras - Photo : Michel Derché



Le mot du Président

Encore un numéro très orienté « Chemin de fer » ! L'actualité dans le domaine est lourde et surtout les « petites gens » grognent. Ma nature étant aux antipodes du râleur systématique et estimant avoir déjà suffisamment écorné mon image en la matière, je laisse à d'autres le soin d'en remettre une couche ! La Fnaut - dont l'Astus est membre - vient de s'exprimer

au sujet du calendrier voyageur et de l'opacité des tarifs. Voir pages suivantes. Nous publions aussi la lettre que Jean Sivardière, Président de la Fnaut, a adressé au Président de la SNCF. Ce courrier a été fait à la demande de la majorité du Bureau de cette organisation au cours d'une réunion où les critiques ont été très vives, y compris de certains cheminots qui y siègent et qui ne comprennent plus ! Sujet plus « cool » en apparence : les stagiaires de l'IUT de Schiltigheim ont fait une « étude - enquête » sur les

SOMMAIRE



Le mot du Président.
Congrès de la FEV à Londres.
Réforme du calendrier voyageurs.
Site Internet d'Astus.
Courrier de la Fnaut au Président de la SNCF.
Lexique (suite).
Lokal Bahn en Forêt Noire.
Dunkerque 2008.
Du Prédit 3 au Prédit 4.
Encarts Astus.

Pages 1 & 2
Page 3
Pages 4 & 5
Page 5
Page 5
Pages 6 & 7
Pages 8 à 11
Page 11
Page 12
Page 12

Les Transports
sont à la Nation ce
que la circulation
sanguine est au
corps humain !

compagnies locales qui fleurissent de l'autre côté du Rhin où l'opérateur historique a dû ouvrir son marché dans les temps (alors que le nôtre freine des quatre fers et croit préparer le terrain à sa manière ; dans certains cas cela frise le sabotage...). Contrairement aux affirmations des syndicats cheminots il n'y a pas « d'accidents tous les jours si on laisse des chauffeurs de cars conduire des trains ! »... Cela marche, coûte moins cher, satisfait les clients qui reviennent aux trains. Des lignes et des gares sont ré-ouvertes. Des voies, équipements et stations sont modernisés. Du matériel léger et moderne acheté.

Que du bonheur !

Vous trouverez aussi le compte rendu du Vice-Président qui m'a remplacé au congrès de la FEV - Fédération Européenne des Voyageurs - à Londres. Là aussi se trouve un rapport, indirect, avec le sujet principal : tout le monde, de ce côté-ci du channel, pense que la privatisation des chemins de fers anglais a été une catastrophe ! C'est ce qui a été claironné depuis des lustres. Il y a une part de vérité qui concerne essentiellement l'infrastructure et la précipitation avec laquelle cela a été mené au début : Mme Thatcher, dans son totalitarisme, a fait tout ce qu'il faut pour discréditer le « libéralisme ». L'intégrisme n'est jamais la solution... Notre ami Trevor Garrod, Président de la FEV, est venu s'exprimer sur ce sujet au Siège de la Fnaut. Surprise pour beaucoup : à part les points cités plus haut, le résultat est considéré par des spécialistes anglais, dont il fait partie, comme globalement positif. Il y a de l'intox dans l'air chez les mangeurs de grenouilles et d'escargots !

Pour ceux qui seraient encore sceptiques, je tiens à leur disposition le rapport de la cours des comptes qui malgré les termes diplomatiques utilisés est accablant pour notre Société Nationale !

Après ce qui fâche, passons aux points de satisfaction. C'est bien sûr à Strasbourg que nous trouvons de quoi réjouir les amateurs de déplacements économes pérennes et écologistes.



Le tram n'attend que la fin des discours pour s'élancer vers Lingolsheim. Photo : Max Mondon



Le tram, notre tram, celui que les strasbourgeois plébiscitent, a encore gagné DEUX précieux kilomètres ! Lingolsheim est maintenant relié efficacement au centre ville. Fini les usagers coincés dans des bus englués sur la route de Schirmeck ! L'alternance démocratique a offert au nouvel élu, Roland Ries, le plaisir d'inaugurer ce dernier tronçon lancé par ses prédécesseurs... Courtois, il a remercié ses challengers malheureux d'avoir continué dans le sens initié par une autre équipe, dont il était. « La démocratie s'exprime mais les grands projets d'intérêt général perdurent ». C'est ce qu'à l'Astus le Président a toujours prôné... Nous sommes d'autant plus satisfaits que de nouvelles extensions sont annoncées ! La grande priorité : le Zénith. A l'Astus nous avons proposé que l'extension à double voie jusqu'à ce lieu festif soit prolongée à voie unique, comme à Bâle et plus récemment à Montpellier, vers Oberhausbergen. L'extension vers Kehl est obligatoire pour la Capitale Européenne et très attendue de ce côté-là du Rhin : un grand symbole ! Beaucoup d'autres extensions sont attendues maintenant par les usagers du bassin de déplacement strasbourgeois. Les choix et arbitrages vont être ardu. Du pain sur la planche mais quel enthousiasme que de modeler notre cité pour un avenir équilibré, harmonieux et intelligent.

Max Mondon



Des annonces réjouissantes pour les usagers. Les extensions se poursuivront ! Photo : Max Mondon

Voyage à Londres 14, 15 & 16 mars 2008

Le Président de l'Astus étant retenu par d'autres obligations, c'est le Vice-Président qui le remplace au Congrès de la FEV (Fédération Européenne des Voyageurs) à Londres. Le voyage en train se passe bien et pour votre rédacteur c'est un baptême avec la première traversée du tunnel sous la Manche. Arrivée à Londres Saint Pancras (la gare est splendide), c'est le tube (le métro) qui m'emmène jusqu'à l'hôtel dans le quartier de Paddington. Le 15 mars 2008, après un petit déjeuner anglais copieux, direction la salle où a lieu le Congrès et où les participants sont accueillis par Trevor Garrod, le Président de la FEV. Après la réception et le discours de bienvenue, c'est Brian Cooke, le Président de London Travel Watch qui nous souhaite un bon séjour à Londres. Puis se succèdent les intervenants avec, après leurs interventions, le petit jeu questions-réponses.



Dans l'ordre ce sont succédés :

Dave Wetzel, Vice-Président des transports pour Londres

Jacques Barrot, Vice-Président de la Commission Européenne

Ian Brown, Directeur de TFL Rail

Nick Mercer, Directeur Commercial Eurostar

Anthony Smith de National Passagers.

Les débats ont été très intéressants et ce sont déroulés dans une bonne ambiance. Nous avons parlé du 3^{ème} paquet ferroviaire de la Commission Européenne, de rendre les voyages internationaux



plus faciles, des lignes à grande vitesse, de la tarification, etc...

Il faut améliorer les moyens de transports publics en exprimant les opinions des usagers, des trains, des bus, des transports urbains.

En conclusion, le Président de la FEV nous dit qu'il faut également chercher de nouveaux adhérents et des ressources supplémentaires pour renforcer nos activités.

Le dimanche 16 mars 2008, a été consacré à la visite du métro automatique léger des Docklands (le VAL anglais). Nous étions dans une rame spéciale au départ de la station Georges V pour aller jusqu'au dépôt de Beckton. Après les explications techniques et la visite de ce dernier, c'est le retour en ville. Un petit tour en bus rouge à étage, direction l'hôtel, puis la gare de Saint Pancras pour le retour en Alsace en passant par Lille.

Bonne nouvelle, le Congrès de la FEV 2009 aura lieu en Suisse, certainement à Berne.

Texte et photos : Michel Derché



Réforme du calendrier voyageurs

La SNCF vient d'annoncer la réforme du « calendrier voyageurs » pour les voyages effectués à compter du 6 juillet 2008.

Cette réforme s'applique aux Corail Intercités, si on se réfère au « guide des voyageurs Corail INTERCTES » qui vient d'être édité, aux Corail « tout court » et aux TER... comme indiqué nulle part dans la nouvelle documentation écrite de niveau national alors que les tarifs régionaux, déterminés dans le détail par les régions, ont un cadre réglementaire national.

Les modifications apportées sont mentionnées ci-après :

Le lundi, la période blanche du matin est réduite de 5h-10h à 6h30-8h.

Du mardi au jeudi, deux périodes blanches sont créées :

le matin de 6h30 à 8h ;

l'après-midi de 17h à 18h30 ;

Le vendredi matin, de 6h30 à 8h : nouvelle période blanche ; l'après midi, la période blanche est étendue de 15h-20h à 14h-20h.

Le samedi (pas de période blanche) et le dimanche (période blanche de 15h à 20h) ne sont pas modifiés.

Les avantages et inconvénients théoriques peuvent se résumer de la façon suivante :

La mesure est favorable aux « pendulaires ».

La clientèle qui effectue des déplacements domicile travail quotidiens à courte distance est généralement titulaire d'abonnements de travail ou d'étudiants ou d'abonnements commerciaux pour les plus longs parcours.

Le nouveau calendrier va supprimer une partie des voyageurs occasionnels qui reportera ses voyages – quand c'est possible – dans d'autres plages horaires. En conséquence, **le confort ou la capacité de transport sont augmentés.**

La mesure est défavorable à la clientèle à moyenne ou longue distance

Le nouveau calendrier pénalise les trajets de « grandes lignes » c'est-à-dire à caractère interrégional ou national. En période blanche, le prix des voyages augmente pour trois catégories de clientèle : les juniors, les familles et les seniors. En effet, sur une base 100 pour le « tarif normal » :

pour les voyages occasionnels, au tarif « découverte » sans carte, le prix passe de 75 à 100, soit + 33%,

pour les déplacements fréquents avec carte commerciale, le prix passe de 50 à 75, soit + 50%.

Les augmentations de prix sont inadmissibles car très importantes.

Elles sont de plus très maladroites car elle pénalisent davantage la clientèle fidèle titulaire d'une carte ! La rentabilité de ces dernières baisse fortement, comme c'est déjà le cas, mais de façon soigneusement dissimulée, pour les trains à réservation obligatoire avec la mise en application de NOTES. Une fois encore, comme après la modification du programme de fidélité « Grand Voyageur », **la SNCF crée une rupture abusive de contrat.**

Les conséquences pratiques globales sont très variées

Pour essayer de pondérer le pour et le contre, on peut faire une analyse sur plusieurs exemples de relations.

Relations domicile – travail :

Paris – Rouen : majorité de Corail Intercités, quelques TER, 24 AR, bilan global positif, les voyageurs occasionnels peuvent légèrement modifier leurs horaires ;

Paris – Amiens : $\frac{3}{4}$ d'Intercités, $\frac{1}{4}$ de TER, 21 AR, bilan globalement positif comme ci-dessus ;

Paris – Troyes : Corail Intercités, 11 AR, bilan globalement positif.

Globalement favorable, ce bilan est toutefois à nuancer car la clientèle en correspondance à Paris avec d'autres trains peut être handicapée en modifiant ses horaires, sauf si des mesures tarifaires existent, par exemple avec les trains à réservation obligatoire, qui la dispenseraient de la contrainte du calendrier voyageurs. Mais comme la documentation actuelle, inutilement cloisonnée par catégorie de train, ne traite pas ce cas, on est amené à constater une nouvelle lacune dans l'information fournie au client.

Relations interrégionales à moyenne ou longue distance :

Lyon – Marseille : TER interrégional, 7 AR, bilan mitigé compte tenu du nombre plus réduit de relations ;

Paris – Belfort : Corail Intercités, 5 AR, bilan encore plus mitigé ;

Strasbourg – Lyon : Corail, 4 AR + 1 TGV, bilan défavorable, compte tenu du nombre réduit de relations ;

Metz – Lyon : Corail, 3 AR, bilan très défavorable, 2 dessertes sur 3 sont pénalisées ;

Nantes – Bordeaux : Corail Intercités, 3 AR, bilan très défavorable ;

Toulouse – Bayonne : Corail Intercités, 3 AR, bilan très défavorable ;

Caen – Rennes : TER interrégional, 2 AR, aucune possibilité de report, bilan catastrophique ;

Orléans – Lyon : TER interrégional, 1 AR, bilan catastrophique comme ci-dessus.

Dans les deux derniers cas, le nouveau calendrier revient à annihiler totalement les efforts faits par les régions pour améliorer les relations interrégionales.

De cette analyse théorique et pratique, on constate que :

les « pendulaires » sont les seuls bénéficiaires de l'évolution du calendrier voyageurs ;

cette mesure, globalement défavorable, **conduit à une forte dégradation du rapport qualité prix** des dessertes interrégionales ou nationales ;

les tarifs augmentent très fortement pour trois catégories de clientèle à moyenne ou longue distance ;

certaines relations interrégionales, très bien réalisées par les régions, sont très fortement pénalisées par ces mesures.

Cette analyse montre l'absence totale d'unité et de cohérence de la gestion des relations interrégionales à moyenne et longue distance où, selon les lignes ou parfois sur une même ligne, les services sont assurés par des TER interrégionaux, des Corail Intercités ou des Corail, et gérés avec une absence totale de vision nationale.

Elle montre aussi l'absence d'homogénéité des Corail Intercités : les caractéristiques d'une desserte « pendulaire » comme Paris – Rouen sont très différentes de celles d'une

relation telle que Nantes – Bordeaux.

Conclusion :

Le nouveau calendrier voyageur peut améliorer les trajets domicile travail quotidiens en améliorant la capacité ou le confort de ces dessertes.

Par contre, après la baisse des fréquences, la suppression de voitures directes, la mauvaise organisation des correspondances, la suppression des possibilités de restauration et de réservation des places dans de nombreux cas, la très mauvaise information horaire et les modifications de commercialisation des Corail Intercités, cette modification constitue une mesure supplémentaire qui dégrade l'offre « grandes lignes », comprise entre TGV et TER.

La SNCF augmente fortement ses tarifs dans les nouvelles périodes blanches, de + 33% pour la clientèle occasionnelle à + 50% pour sa clientèle la plus fidèle dont **la rentabilité des cartes commerciales est fortement diminuée.**

Aucune concertation préalable à toute décision n'a été menée avec les représentants des usagers. Comme avec la nouvelle offre tarifaire, la convention signée avec les associations de consommateurs a été une nouvelle fois bafouée.

Les augmentations de prix sont réalisées de manière très discrète comme l'ont été celles des voyages en TGV dont le nombre de ceux qui circulent en période de pointe a augmenté de façon soigneusement dissimulée. Rappelons que, selon les trajets, les prix en période de pointe sont plus chers de 22% à 25%, mais avec des maximums beaucoup plus élevés tels que : **+27% sur Paris – Strasbourg**, **+29,5% sur Paris – Lyon** et **+39% sur Paris – Lille !**

FNAUT, Paris le 30 avril 2008

Site Internet d'Astus

<http://astus67.free.fr> - 1 an : 40 359 visites

Je tiens à remercier l'ensemble des nos visiteurs ; pour ce faire, une nouvelle version (3) du site est en cours de développement : plus rapide, plus animée pour attirer encore plus de visiteurs (et pourquoi pas d'adhérents ?).

Cette nouvelle version permettra notamment d'avoir une information claire sur les grèves ou toute autre perturbation sur les réseaux CTS et SNCF. D'autre part, un site internet mobile (à partir de votre téléphone portable) est en création pour vous permettre d'avoir quelques informations utiles sur notre association et sur d'éventuelles perturbations de réseaux. Etant conscient que chacun ne dispose pas d'un abonnement illimité à l'Internet Mobile j'ai conçu ce site afin que chaque connexion ne vous coûte pas plus de 10 centimes (pas d'images à charger par exemple).

Antoine Breidenstein

Webmaster - webmaster.astus67@free.fr

Courrier du Président de la FNAUT au Président de la SNCF

Monsieur le Président,

Les pratiques commerciales de la SNCF ont beaucoup évolué depuis la fin 2006, et leur opacité nous semble contraire aux intérêts des voyageurs.

Cette évolution est fortement contestée au sein de nos associations, comme nous avons pu le vérifier à nouveau à l'occasion de notre récente assemblée générale.

Nous avons écrit à Madame Idrac sur ces sujets en septembre 2007 et avons été reçus par Madame Faugère en octobre. En avril 2008, nous vous avons écrit après avoir constaté une dégradation de commercialisation des Corail Intercités, sans par ailleurs qu'aucune des améliorations que nous avions proposées ait été prise en compte.

Nous constatons ainsi que la SNCF impose de plus en plus ses décisions, dont nous découvrons souvent la teneur dans la presse, sans consultation préalable avec nos associations.

Cela vient d'être à nouveau le cas avec la modification du calendrier voyageurs en juillet prochain. Le projet d'évolution du calendrier bicolore avait été présenté lors de la réunion du 26 avril 2007 avec les associations de consommateurs, sans qu'une réelle concertation soit envisagée.

Or cette modification va avoir des conséquences importantes sur le coût des trajets des utilisateurs des trains TER et Corail titulaires ou non de cartes de réduction commerciales de la SNCF. Elle est très défavorable au maintien du trafic et à la promotion des Corail Intercités à caractère interrégional ou national. De plus, à l'heure où le pouvoir d'achat est la préoccupation principale de nos concitoyens et du gouvernement, cette modification risque de contribuer à la dégradation de l'image de la SNCF.

Nous demandons donc à vous rencontrer très prochainement afin de pouvoir vous expliquer à nouveau nos positions et vous présenter nos demandes.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Jean Sivardière



Détournement : Maintenant c'est aux usagers de vous faire aimer le train !

LEXIQUE - partie 2

Entreprises de Transports

Rappel :

J'ai séparé par des points les signes dont l'usage est d'épeler les lettres séparément et de lier les sigles qui se lisent comme des mots. Max Mondon

B.L.S.

Bern-Loetschberg-Simplon (Cie Suisse)
www.blsalptransit.ch

D.B.

Die Bahn (ex Deutsche Bahn) - Chemins de fer allemands - www.db.de

C.E.R.

Communauté Européenne du Rail - www.cer.be

C.F.F.

Chemins de Fer Fédéraux (Suisse) - www.cff.ch

F.N.T.R.

Fédération Nationale des Transports Routiers - www.fntr.fr

F.N.T.V.

Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (Autocaristes) - www.fntv.fr

L.T.F.

Lyon Turin Ferroviaire
www.lyonturin-ferroviaire.com

R.A.T.P.

Régie Autonome des Transports Parisiens
www.ratp.fr

R.F.F.

Réseau Ferré de France (Infrastructure)
www.rff.fr

S.N.C.F.

Société Nationale des Chemins de fer Français (Exploitant) - www.sncf.fr

L.F.

Fédération des entreprises de Transport et Logistique de France. - www.e-tlf.com

U.T.P.

Union des Transports Publics - www.utp.fr

U.I.C.

Union Internationale des Chemins de fer
www.uic.asso.fr

U.I.T.P.

Union Internationale des Transports Publics

www.uitp.fr

UNOSTRA.

Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers - www.unostra.com

V.F.E.

Voyages France Europe (ex-grandes Lignes)
www.sncf.fr

V.N.F.

Voies Navigables de France - www.vnf.fr

Organismes en rapport avec les transports

ACNUSA

Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aériennes.

ADEME.

Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie.

AFNOR

Association Française de Normalisation.

AFITF.

Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France.

ANVAR.

Agence Nationale de Valorisation de la Recherche.

C.A.E.

Conseil d'Analyse Économique.

CAS.

Conseil d'Analyse Stratégique (ex-Plan)

C.E.N.

Comité Européen de Normalisation (European Committee for Standardisation)

CERTU

Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

C.E.S.

Conseil Économique et Social (ne pas confondre avec le Certificat d'Études Spécialisées en Médecine)

CÉTÉ.

Centre d'Études Techniques de l'Équipement

C.G.P.C.

Conseil Général des Ponts et Chaussées

CIADT.

Comité Interministériel d'Aménagement et de développement du territoire



C.I.E.S.

Comité des Investissements Économiques et Sociaux

C.N.A.

Conseil National de l'Air

C.N.A.D.T.

Conseil National de l'Aménagement et du Développement du Territoire

C.N.C.

Conseil National de la Consommation

C.N.C.A.

Conseil National des Clients Aériens (ex-COMUTA)

C.N.D.P.

Commission Nationale du Débat Public

C.N.S.R.

Conseil National de la Sécurité Routière

C.N.T. *

Conseil National des Transports

C.N.V.A. *

Conseil National de la Vie Associative

COLIAC.

Comité de Liaison pour l'Accessibilité des Transports et du cadre Bâti

COMUTA. *

Comité des Usagers du Transport Aérien

C.S.S.P.F. *Conseil Supérieur au Service Public Ferroviaire - www.csspf.fr**D.4.E.**

Direction des Études Économiques et de l'Évaluation Environnementale

DATAR.

Voir DIACT

D.G.A.C.

Direction Générale de l'Aviation Civile

D.G.M.T.

Direction Générale de la Mer et des Transports

DIACT.

Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité du Territoire (ex-DATAR)

D.S.C.R.

Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières

F.N.A.U.

Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme

GART.

Groupement des Autorités Responsables des Trans-

ports.

IFEN.

Institut Français de l'Environnement

I.N.C.

Institut National de la Consommation

INRETS.

Institut National de la Recherche sur les Transports et leur Sécurité

LET.

Laboratoire d'Économie des Transports

MEEDDAT

Ministère de l'Énergie, de l'Environnement, du Développement Durable, de l'Aménagement du territoire et des Transports

PREDIT. *

Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports terrestres.

A l'initiative des Ministères chargés de la Recherche, des Transports, de l'Environnement et de l'Industrie, de l'Ademe et de l'Anvar. - www.predit.prd.fr**TÜV. (Prononcer TUF)**

Organisme de certification allemand

U.I.T.P.

Union Internationale des Transports Publics (International Association of Public Transport)

A suivre, il reste quelques sigles pour le prochain numéro !



Dans la nuit londonienne un bus à étage : image d'une tradition qui perdure. Mais maintenant il y a un lien avec Strasbourg...

Photo : Michel Derché

L'Organisation du système ferroviaire de nos voisins d'Outre Rhin

La politique de transports en Allemagne diffère sensiblement de celle de la France. En effet, là où en France on désaffecte des voies que l'on ne juge pas rentables, on en rénove des anciennes en Allemagne. La quasi-totalité des zones sont desservies outre Rhin. De plus, les cadencements sont beaucoup plus réguliers qu'en France et les correspondances fonctionnent à la perfection, puisqu'il est rare de devoir attendre plus de 10 minutes en gare avant de pouvoir prendre la correspondance que l'on souhaite.

Ce phénomène qui voit le transport ferroviaire prendre une place prépondérante dans la société allemande s'explique par les politiques des grandes villes comme Karlsruhe ou Freiburg qui souhaitent réduire le nombre de voitures. De ce fait, on a rénové un certain nombre de lignes et on a implanté des Tram-Trains dans les villes, afin qu'ils puissent poursuivre leurs trajets sur les lignes de chemins de fer. A titre d'exemple, lorsque nous avons effectué une sortie en Forêt Noire (voir *circuit découverte en Forêt Noire*, ASTUS N°34), nous avons emprunté le Tram-Train S41 de Karlsruhe (voir photo) alors que nous nous trouvions pour-



tant à plusieurs kilomètres de cette ville ! De plus, la région du Baden Württemberg a mis en place une politique de tarifs préférentiels pour les groupes afin de développer les transports en commun. Elle propose par exemple un ticket à 27 euros afin que les groupes de 5 personnes maximum puissent emprunter tous les transports en commun de la région, tandis que le tarif individuel est de 18 euros.

Comme vous avez pu vous en apercevoir si vous avez pris un jour le train chez nos voisins Alle-

mands, plusieurs compagnies se partagent l'accès aux installations ferroviaires. En effet, depuis la privatisation de la Deutsche Bundesbahn qui a débuté en 1996, chaque compagnie privée bénéficie d'un droit d'accès aux installations ferroviaires allemandes... De ce fait, un certain nombre d'entreprises répondent aux appels d'offre de la région en ce qui concerne le transport des personnes. On pourrait par exemple citer la SWEAG (Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft), ou encore la HZL



(Hollenzolerische Landesbahn AG) qui partagent les voies de chemin de fer avec la DB.



L'utilisation des installations ferroviaires.

Chaque entreprise qui souhaite utiliser les rails doit définir chaque année au mois d'avril les trajets qu'elle souhaite proposer l'année suivante. Après avoir planifié ses besoins, l'entreprise doit contacter la « Deutsche Bundesbahn Station und Service » afin de réserver les voies qu'elle souhaite utiliser. Les deux parties devront ensuite s'entendre afin de régler les problèmes dus à l'occupation des voies à l'horaire demandé... Après avoir eu confirmation de la réservation des voies, l'entreprise de transport devra s'acquitter d'une prime de

location des installations ferroviaires. Cette prime permet à la « DB Station und Service » d'effectuer la maintenance et de financer la création de nouveaux équipements ferroviaires. A titre d'exemple, le montant de la prime de location des rails pour un aller simple entre Kehl et Offenburg (environ 10 km) s'élève à plus de 100 €. De plus, il va également falloir louer les gares, dans lesquelles les trains de la compagnie vont s'arrêter. Les tarifs pour chaque arrêt varient de 2 à 3 € pour les petites gares à environ 15 € dans une gare comme celle d'Offenburg (gare de taille moyenne).

Une entreprise de transport : la SWEG.

La SWEG (Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft) est une entreprise de transport qui exploite des voies de chemin de fer et des lignes de bus. Son parc de matériel roulant se compose de :

- 290 bus dont la SWEG est propriétaire
- 50 bus en location
- 51 nouvelles rames (RS1) circulant sur rails
- 12 NE81 autorails et Tram-Trains
- 6 MAN autorails et Tram-Trains
- 5 locomotives diesel pour le transport des marchandises
- 1 locomotive à vapeur

Petit historique de l'entreprise :

Le 10 Décembre 1962 est créé à Ettlingen la SWEG (Südwestdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft mbH) de la région Baden-Württemberg. Suite à la menace de fermeture des lignes de la DEBG (Deutsche Eisenbahn-Betriebsgesellschaft), la SWEG a été constituée pour reprendre ses lignes. Le 1^{er} Mai 1963, la SWEG racheta à DEBG les 10 derniers autorails encore exploités par cette dernière. Ceci conclut le rachat définitif de DEBG par la SWEG.

Puis la SWEG va assurer :

- Achertalbahn
- Bouchsal-Obstadt-Odenheim und Bruchsal-Obstadt-Menzingen
- Harmersbachtalbahn
- Jagsttalbahn
- Kandertalbahn
- Münstertalbahn
- Neckanbischsheim-Hüffenhardt
- Oberscheffleuz-Billigheim
- Oberweier-Eltenheimmünster
- Nebenbahn Wiesloch-Neckesheim/Waldangelloch

Le 1er Octobre 1971, la région Baden-Württemberg qui était également propriétaire de la

MEG (Mittelbadische Eisenbahnen) fusionna celle-ci avec la SWEG. La fusion de ces 2 compagnies devint la SWEG, mais le siège social fut transféré à Lahr/Schwarzwald.

Comme le transport par bus prit une importance plus grande que le transport ferroviaire, en 1984, l'entreprise Südwestdeutsche Eisenbahnen Aktiengesellschaft changea sa dénomination et elle devint Südwestdeutsche Verkehrs Aktiengesellschaft en gardant ses initiales SWEG.

La SWEG est membre de la convention collective des tarifs TBNE (Tarifverband der Bundes-eigenen-National und Nichtbundeseigenen-Regional Eisenbahnen in Deutschland).

Actuellement, le transport par bus dans la partie régionale Baden, constitue l'activité essentielle et principale de l'entreprise SWEG.

L'organisation de la SWEG est divisée en 11 établissements de transport régional avec 3 dépôts de bus. La SWEG n'exploite plus que 6 lignes ferroviaires.

Ortenau-S-Bahn (OSB) est une filiale de la SWEG. La SWEG est également actionnaire à hauteur de 50% à la Breigau-S-Bahn.

A long terme, la SWEG établira une coopération plus étroite avec le Hohenzollerische Landesbahn.

La SWEG aujourd'hui :

Au cours de l'année 2006, la compagnie a transporté 43.6 millions de voyageurs. Elle emploie dans toute la région 654 personnes et son chiffre d'affaires s'élève à 64 millions d'Euros pour l'année 2006. L'ensemble des trains appartenant à la société parcourent plus de 1 500 000 kilomètres chaque année dans toute la région.

La SWEG possède également des bus circulant notamment à Offenburg et Kehl. Ces bus sont chargés de ramener les écoliers vers leurs établissements respectifs puisque des trajets spéciaux sont réservés par celles-ci.

La SWEG utilise des trains de type VT 528 ayant une capacité de 76 places assises ainsi qu'une capacité théorique de 80 personnes debout. Cependant, il est difficile de rentrer plus de 120 personnes dans une rame. Ces trains sont assemblés à Ber-

SWEG



lin par le fabricant Suisse Stadler et utilisent des moteurs MAN ainsi qu'une transmission Voith.

La SWEG a pour objectif futur de multiplier les trajets de ses trains sur le territoire français. Cet objectif est cependant difficilement réalisable du fait de la barrière de la langue. En effet, le conducteur d'un train allemand a l'obligation de maîtriser le français à partir du moment où il s'aventure à plus de 10 kilomètres de la frontière, car il doit être en mesure de communiquer avec les personnes se trouvant dans les postes d'aiguillages. Des stages de français sont organisés pour les conducteurs allemands mais c'est beaucoup plus difficile pour ces derniers lorsqu'ils se retrouvent en situation réelle.

En outre, les transports assurés par la SWEG au-delà de Kehl vers Strasbourg s'effectuent dans le cadre d'une convention avec la SNCF. L'établissement du planning horaire se fait chaque année en étroite concertation avec la SNCF. Dans la convention sont également réglées toutes les conditions techniques, ainsi que celles concernant le personnel régissant la circulation transfrontalière.



Quelques spécificités allemandes dont on pourrait s'inspirer :

Lors de notre sortie en Forêt Noire, quelques aménagements simples mais vraiment pratiques nous ont impressionnés. Quelques-uns de ces aménagements pourraient être aisément repris dans le système ferroviaire français, afin d'améliorer et de faciliter la vie de nos voyageurs, et de participer à la protection de notre environnement qui en a bien besoin !

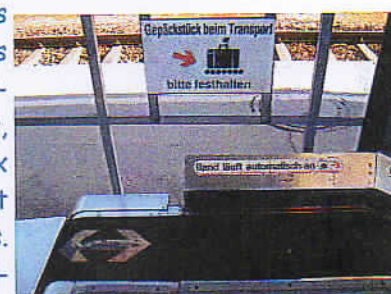
- A l'heure où Madame Christine Lagarde plébiscite l'utilisation du vélo, les Allemands ont trouvé un moyen fort ingénieux d'allier l'utilisation du vélo avec celle des transports en commun. En effet, ils

ont prévu à l'extérieur de la gare des casiers à vélo



individuels et étanches, ce qui permet de protéger les vélos à la fois du vol et des intempéries.

- Des monte-bagages ont été installés dans les escaliers permettant l'accès aux quais, afin de faciliter aux usagers le transport des bagages lourds. (Voir ci-contre et ci-dessous)



- Des zones non fumeurs ont été délimitées grâce à un marquage au sol sur chaque quai, afin de permettre aux non-fumeurs de ne pas être incommodés par la fumée

- Les Allemands ayant une culture écologique très développée, ont installé des poubelles à plusieurs compartiments permettant un tri des déchets simple et rapide

- Les trains et les autorails sont, pour la majeure partie d'entre eux équipés de prises électriques, ce qui est très pratique pour les personnes qui se rendent en train à leur travail, car cela peut leur permettre de travailler sur leur ordinateur portable. A titre de comparaison, les prises de courant n'existent qu'en première classe dans les rames de TGV françaises !

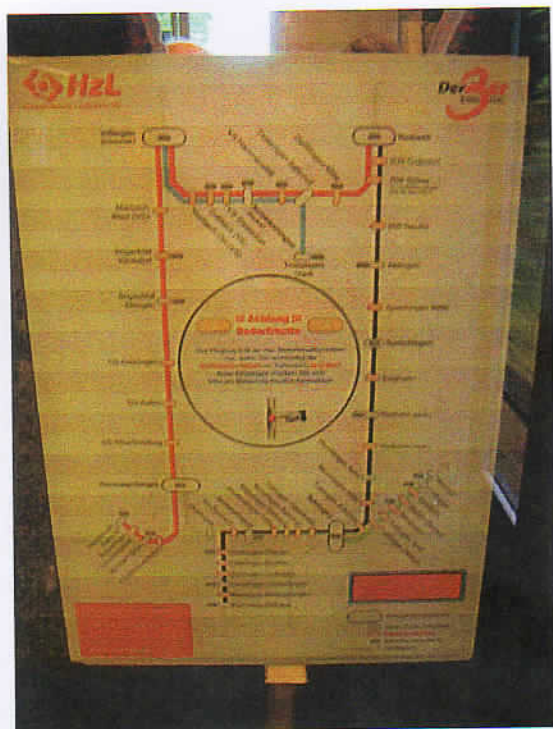
Verdict sur les bienfaits de la privatisation :

Nous pouvons voir à travers l'exemple allemand que la privatisation a des effets positifs. En effet, elle permet de faire réapparaître les transports en commun dans certaines régions dans lesquelles ils s'étaient faits rares. L'aide des collectivités locales qui subventionnent tout ou une grande partie des coûts auprès des compagnies contribue à faire ré-



apparaître les transports de voyageurs.

De plus, plusieurs compagnies peuvent se relayer afin de proposer aux utilisateurs un service de qualité. Par exemple, les petites compagnies privées (ou semi privées), de type HZL ou SWEG, ont des coûts largement inférieurs à ceux pratiqués par les poids lourds nationaux.



Remerciements

Nous tenions tous particulièrement à remercier Monsieur Mathias Laber (Directeur technique de la Ortenau-S-Bahn) pour son accueil chaleureux ainsi que pour les nombreux renseignements qu'il nous a apportés, Monsieur Max Mondon (Président de l'Association ASTUS) pour nous avoir communiqué sa passion le temps d'une journée, la secrétaire d'ASTUS pour sa sympathie et Monsieur Patrick Couillaud (Professeur à l'ITUT Louis Pasteur de Schiltigheim) pour nous avoir accompagnés et encadrés tout au long de ce projet.

Feist Michaël
Metz Ludovic
Schwartz Emilie

Dunkerque 2008

Les 29, 30 et 31 janvier 2008, se sont tenues les neuvièmes Assises de l'Energie.

C'est Michel Delabarre, Député-Maire de Dunkerque, qui en était le maître d'œuvre. C'était l'occasion de parler d'énergies nouvelles comme par exemple l'hydrogène qui est déjà en expérimentation sur des bus M.A.N. du réseau de Berlin ou certaines marques de voitures (BMW, Toyota et autres). Les débats ont été riches dans tous les domaines avec des exemples de grandes villes aux USA, en Chine et en Europe qui ont fait beaucoup de choses pour économiser l'énergie. Il a été également question des éoliennes qui devraient être posées dans les environs de Dunkerque, tout le monde dit oui sauf le Préfet Maritime. Pourquoi ? Petit détail pittoresque, nous avons eu droit à une soirée carnavalesque, ce qui nous a permis de décompresser après une journée de travail.

Le saviez-vous ? Les premières Assises de l'Energie ont été lancées par la ville de Grenoble.

Michel Derché



Photo : Max Mondon



Photo : Michel Derché

Du Prédit 3 au Prédit 4

Tout d'abord qu'est ce que le Prédit ? C'est le programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres. Votre rédacteur était présent au Palais des Congrès à Paris pour clôturer le Prédit 3 (2002 à 2007). Jean-Louis Léonard est le Président de cette structure qui comporte 11 groupes de travail dénommés « groupes opérationnels », je fais partie du GO 2 -Services de Mobilité. La réunion plénière d'ouverture se fait en présence de Valérie Pécresse, Ministre de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche. Ne restant que deux jours sur les trois, je consacre l'après-midi aux démonstrations qui ont lieu au camp militaire de Satory à Versailles. Sont présentés des véhicules électriques, des moteurs au gaz naturel, au GPL et le micro bus Gruau avec moteur stop and go (le bus s'arrête, le moteur est coupé et redémarre grâce à une pression sur la pédale d'accélérateur). Mais la vedette c'est l'Hyronis, projet concept bus d'Iris-

bus Iveco. Ce véhicule est une solution d'hybridation hydraulique et une architecture innovante permettant une baisse de 30% pour le CO₂ et 50% pour les NOx. Ce bus a également une masse abaissée d'une tonne. Il y a également de nombreux ateliers qui traitent du transport public dans tous ses domaines et même de la sécurité routière.

Le mardi 6 mai, en fin d'après-midi, a eu lieu la remise du prix du Prédit pour les projets les plus innovants (15 catégories). Le Prédit 3 a bien travaillé, mais il y a des progrès à réaliser et le but du Prédit 4 qui va démarrer, c'est d'être encore plus performant.

Michel Derché



Photo : Michel Derché

⇒ **ASTUS INFO** (Bulletin trimestriel de l'Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise)

BULLETIN N°36

⇒ Association membre de la Fnaut : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (Transport, consommation, environnement)

● Ont collaboré à ce numéro : Kevin Benoit, Antoine Breidenstein, Michel Derché, Madeleine Faucher, Michaël Feist, Ludovic Metz, Max Mondon, Emilie Schwartz, Laurent Trapp, Françoise Zabé.

L'équipe de l'ASTUS

Président :
Max Mondon

Vice-Présidente & Permanente :
Françoise Zabé

Trésorier :
Claude Bouleaux

Secrétaire :
Madeleine Faucher



Bonnes Vacances
à toutes et à tous.
A bientôt.



✉ Maison de la Famille
7 rue Sédillot
67000 STRASBOURG
☎ / 03 88 25 04 11

⇒ PERMANENCES :

Lundi et Mercredi :
de 9 h 30 à 11 h 30 et de 14 h à 17 h
Vendredi : de 9 h 30 à 11 h 30

A vos ordinateurs...

Nouveau site internet :

<http://astus67.free.fr>

Adresse électronique :

astus67000@free.fr

Voir aussi :

<http://www.fnaut.asso.fr>

SI VOUS VOULEZ ADHÉRER :

Merci de renvoyer le bulletin d'adhésion à ASTUS

Maison de la Famille - 7 rue Sédillot - 67000 STRASBOURG

☐ j'adhère à ASTUS et vous adresse ci-joint le règlement de ma cotisation

Nom/Prénom : _____

Association : _____

Adresse : _____

Téléphone : _____

☐ Adhésion simple : € 8

☐ Association : € 15

Date

Signature

