



BRUCHE-PIÉMONT-RAIL

14 impasse des Vignes · 67130 Lutzelhouse · Tél. 03 88 47 34 16 · Fax 03 88 97 53 13

Association créée le 4 février 1993 · R.A. vol. xxxiii-89, tribunal d'instance de Saverne
Défense et promotion des lignes de chemin de fer de l'étoile ferroviaire de Molsheim

Bulletin n°8

Novembre 2005

EDITORIAL

Encore un effort !

L'année dernière nous vous faisons état de quelques espoirs concernant le déblocage de certains dossiers, à côté d'un environnement qui déjà n'était pas rose. Force est de constater qu'un an après de nombreuses réunions et négociations, certains dossiers bougent, mais dans un environnement qui bouge également et rapidement ! Les différents articles de ce numéro détaillent quelques gros dossiers auxquels nous avons activement participé cette année et sur lesquels des solutions vont être mises en œuvre : le dossier de la Haute Bruche (mise en place en 2006), les horaires du week end (mise en place dès **Décembre 2005**) ; **la grille horaire de la semaine qui s'adapte au TER et au TGV (mise en place en 2007)**. D'où vient cependant, à côté de ces quelques réalisations utiles, et dans lesquelles la Région, la SNCF ont leur part, un certain scepticisme teinté de lassitude. Il est peut être lié au sentiment que des évolutions très fortes sont en cours. La congestion des transports devient de jour en jour plus importante. Les prix des carburants, et il s'agit là d'une tendance lourde qui ne s'atténuera pas car il est lié à l'épuisement progressif des ressources fossiles. Le réchauffement climatique devient une réalité de plus en plus tangible et de moins en moins niée. Il est directement lié à nos modes d'utilisation des transports. En face de cela les bonnes intentions ne suffisent plus. Les plans d'action mis en œuvre il y a quelques années ne sont peut être plus à la hauteur des enjeux et demandent un réexamen urgent à la hausse. Deux exemples parmi d'autres. Tout usager du soir ou du matin connaît bien à l'heure actuelle les tracas quotidiens qui empoisonnent la vie de tous les jours pour se rendre à son travail ou à son école. Lorsque les trains ne sont pas en retard, leur capacité n'est pas suffisante. A cela deux raisons : l'insuffisance du matériel disponible pour répondre à la demande et le manque d'investissements sur les infrastructures qui, nous ne cessons de le répéter, limitent à quelques ajustements les modifications nécessaires sur la grille horaire. Les investissements concernent sur notre ligne la mise en place de blocs automatiques et la réfection des voies au delà de Molsheim. Ils doivent permettre les croisements de train et l'accélération des dessertes (rappelons que l'on va plus lentement aujourd'hui de Strasbourg à Saales qu'avant la dernière guerre !). Pour le matériel et c'est un point positif il y a la mise en place progressive des nouveaux matériels roulants plus performants et plus adaptés, tel l'AGC (un peu bruyant tout de même pour les riverains). Mais on commence à entendre des propos d'usagers qui regrettent l'ancien matériel progressivement mis au rebut, tout simplement parce que celui-ci au moins disposait de beaucoup de places !

Il est clair que l'arrivée du TGV, et l'importance des travaux qu'elle occasionne, contribue à geler tous les autres projets, ne serait ce que par la hantise des responsables de dépassements de travaux. Une illustration est fournie par le projet de **tram-train**. Voilà un projet ambitieux dont on connaît les grandes lignes depuis longtemps : relier Strasbourg à Gresswiller et Barr par une desserte cadencée utilisant successivement la traction train sur la Région et la traction tramway sur la Communauté Urbaine de Strasbourg. Sur ce dossier la SNCF a travaillé et le

projet est prêt à être lancé. La mise en place d'une tarification unique, première démarche vers une carte Orange Régionale, est même bien avancée. Las, que constate t'on ? Rien, si ce n'est que dans un premier temps une desserte rapide (et non un tram-train) sera réalisée entre Strasbourg et Molsheim avec une nouvelle gare à l'aéroport d'Entzheim. On est loin du projet initial. Au-delà de Molsheim vers Obernai et Barr d'un côté, de Gresswiller et de Schirmeck de l'autre, il faudra attendre.

Mais il y a plus préoccupant. Depuis plusieurs années maintenant, nous vivons un **désengagement massif de l'Etat et le tarissement des financements publics** qui en résulte. Nous en supportons directement aujourd'hui les conséquences sur les rails, dans le gel et le rapetissement des projets. Or que fait le gouvernement pour répondre à ces défis qui impliquent nécessairement le développement de mode de transports collectifs économes et respectueux de l'environnement. L'actualité encore récente nous en a fourni quelques illustrations

Il incite à réduire sa vitesse au volant, comme si les citoyens dans leur large majorité n'avaient pas été déjà capables de prendre en compte ce nécessaire changement de comportement.

Suite en page 2

Desserte de la Haute Bruche : Du mieux mais en 2006

Grâce à l'action de Bruche-Piémont-Rail, les dessertes ferroviaires de la ligne de la Bruche et du Piémont ont été considérablement améliorées ces dernières années. Cela s'est traduit par une augmentation de la fréquentation amplifiée aujourd'hui par les congestions routières et l'augmentation des carburants.

Il reste encore cependant beaucoup à faire pour satisfaire les besoins des usagers qui vont croissants notamment pour la desserte de la Haute Bruche (au-delà de Rothau).

Suite à l'insistance de BPR une étude a été réalisée et a confirmée le bien fondé de nos demandes. Ce projet aurait du voir le jour en décembre 2005.

Suite page2 en bas de page

En page 2:

- Une nouvelle grille du week end en Décembre.
- Et le Fret !
- Suite des articles de la première page

Nous contacter: <http://bprail.free.fr>
Email de l'association: bprail@club-internet.fr

De Saales à Schirmeck:

- Hervé Brignon.....tél - fax 03 88 97 72 85
- Evelyne Rudi.....tél - fax 03 88 97 78 00
- Martin Gleitz.....tél - fax 03 88 97 72 03

De Schirmeck à Molsheim:

- Patrick Appiani.....tél - fax 03 88 97 57 77
- François Le Normand.....tél 03 88 47 34 16
- Joël Allain.....tél 03 88 47 58 81

De Sélestat à Molsheim:

- Jean-Joseph Risch.....tél 03 88 85 58 14

Suite: Encore un effort !

Et pendant ce temps, on va vendre les autoroutes au privé alors que le précédent gouvernement avait promis de créer avec l'argent récupéré sur les péages d'autoroutes un fond de développement des transports collectifs. C'est ainsi la raison du désengagement de l'Etat pour le projet tram-train.

Pendant ce temps, la SNCF annonce la suppression de liaisons interrégionales, projet qu'il retire devant la réaction vive des élus régionaux. Mais qu'on ne s'y trompe pas ! il s'agit d'un premier ballon d'essai pour inciter les régions à financer les liaisons interrégionales.

Pendant ce temps, la SNCF se désengage massivement du fret ferroviaire jetant le transport de marchandises sur la route (voir article ci-joint).

En définitive, et bien au delà des aléas de la conjoncture, c'est à une nécessaire prise de conscience par tous des défis dans nos modes de transport que nous appelons, et à la responsabilisation de leurs acteurs.

François LE NORMAND

Et le Fret !

800 millions d'euros ! C'est le montant de la subvention que le gouvernement français, avec la bénédiction de Bruxelles, a versé à la SNCF pour financer le plan fret, plan destiné à équilibrer et à développer le fret SNCF.

En guise de développement, la SNCF a décidé de fermer de nombreuses gares fret au trafic et de supprimer des milliers de km/trains peu rentables, pensent ils, avec à la clé la suppression de plusieurs milliers d'emplois (2 500). Tout cela se traduisant naturellement par des milliers de camions supplémentaires sur la route.

Drôle de politique alors que tout le monde aujourd'hui s'accorde, y compris au gouvernement, pour dire qu'il faut moins de camions sur les routes.

Pour nous, association d'usagers des transports, le versement de fonds publics doit s'accompagner d'obligations allant dans le sens d'une amélioration de l'offre au service d'une meilleure qualité de vie des habitants et de l'emploi, que ces entreprises soient publiques ou privées.

Hervé BRIGNON

Une nouvelle grille du week end en Décembre

Plusieurs semaines durant, BPR a participé à un groupe de travail pour l'étude de la desserte du WE.

Le but ayant été de pouvoir répondre au mieux aux besoins des usagers (travail/étude, loisirs, occasionnels), tout en assurant les correspondances Grandes Lignes et TER200.

Concernant le **samedi** matin, BPR a émis le souhait que les trains puissent circuler dans les mêmes horaires qu'en semaine, les besoins des usagers étant souvent identiques (travailleurs et scolaires). Bien que certaines circulations supplémentaires vont pouvoir se faire, nous regrettons que les horaires de pointes du matin ne puissent être alignés sur ceux de la semaine ; Urmatt étant fermé le samedi matin.

Des rectifications minimales ont été apportées, répondant à des demandes spécifiques (randonneurs, scoutisme).

Le dernier train (Strasbourg. 19h09) pourra monter jusqu'à Saales.

Le dimanche, BPR a souhaité pouvoir effectuer au minimum un aller-retour par demi-journée sur chaque ligne (matin, midi, fin d'après-midi). Cette possibilité ne sera hélas pas réalisée, car elle nécessite une décision politique au sujet de la (ré)ouverture de la gare d'Obernai le dimanche matin. Nous regrettons également, la grille incongrue du dimanche soir, où aurai du circuler vers Sélestat un train et un bus, le train ne s'arrêtant pas entre Molsheim et Sélestat... Ceci sera rectifié en janvier 2006 !

Patrick APPIANI

BULLETIN D'ADHÉSION

(à découper ou à recopier)

Renvoyer à BRUCHE-PIÉMONT-RAIL
14 impasse des Vignes, 67130 Lutzelhouse

- Je souhaite adhérer à l'association
 Ci-joint ma cotisation de 6€ (2€ jeunes et personnes sans revenu)
 J'ajoute un don pour permettre à l'association de mieux travailler

NOM _____

PRÉNOM _____

ADRESSE _____

TÉL. _____

SIGNATURE : _____

N'hésitez pas, faites-nous part de vos soucis de transport (train, bus urbain...), de vos questions, suggestions. Nous avons besoin de votre avis pour le Comité de ligne, pour améliorer les transports. Merci.

Suite Desserte de la Haute Bruche : Du mieux mais en 2006

Malheureusement suite aux tergiversations de la SNCF et de RFF (Réseau Ferré de France qui gère les infrastructures), qui ont exagérément gonflé leurs factures, le projet a pris du retard. Il a fallu revoir les budgets de financements. A noter que c'est le budget européen qui finance majoritairement les investissements...

En tout état de cause, et après plusieurs réunions de travail au Conseil Régional, un accord a été trouvé pour sa réalisation en 2006.

Rappelons que **dans un premier temps** :

La gare de croisement de Saint Blaise La Roche sera réactivée et modernisée.

Le train scolaire qui a son origine actuellement à Rothau (07h06) sera reporté à Saales (06h45)

Les arrêts dans les gares intermédiaires seront réaménagés pour offrir plus de possibilités de déplacement.

En parallèle le Conseil Général du Bas-Rhin, en accord avec la Communauté des Communes, mettra en place **un service routier de rabattement sur différentes gares**

Lignes régulières aux heures de pointe (Ranrupt-Saint Blaise et Champenay/Plaine-Saint Blaise), et transport à la demande en dehors des pointes.

Lignes à la demande pour Saulxures, Le Ban de la Roche, la vallée de la Rothaine et du Framont.

Ce service sera expérimental et sa consolidation sera fonction de sa fréquentation.

Par ailleurs cette première étape devrait permettre d'améliorer la desserte en train de la Haute Bruche par le prolongement de certains trains de Rothau à Saales, voire Saint Dié. Actuellement une concertation est en cours sur les grilles horaires 2007 suite à l'arrivée du TGV-Est à Strasbourg et à Saint Dié.

Hervé BRIGNON

Ne pas jeter sur la voie publique