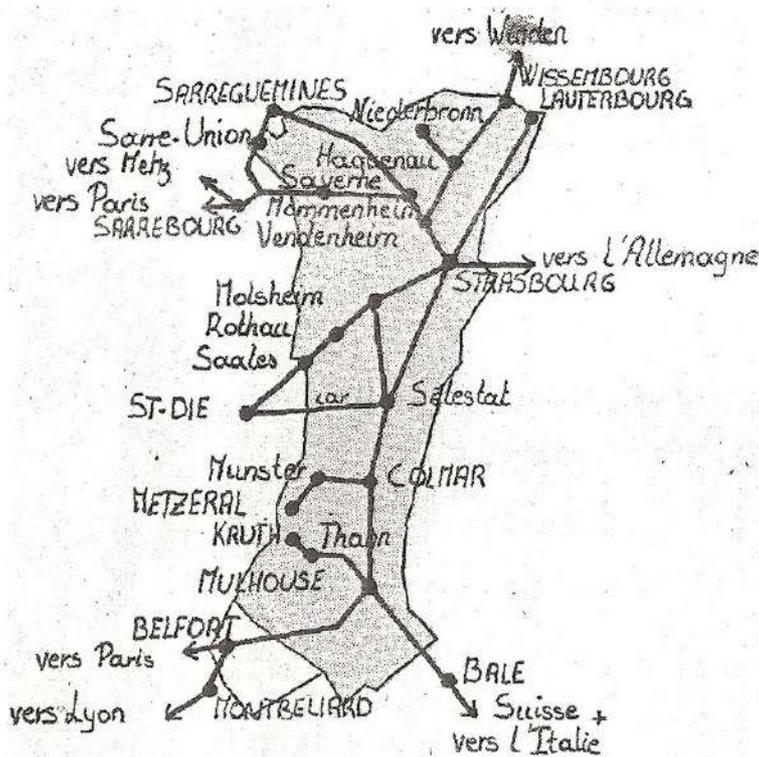


# Une nouvelle dynamique

● ● ● L'effort de l'institution régionale est relayé par un travail de comités de ligne - inspirés du rapport Haenel de 1994 - qui font remonter les propositions de la base (élus, usagers, cheminots...) étudiées ensuite par la région et la SNCF.

En 1998, une dizaine de ces comités devrait s'occuper des aménagements de dessertes. Beaucoup de lignes n'ont pas été modifiées depuis leur construction: pour accroître vitesse et débit, il faut réaliser des travaux. Le Conseil régional cherche un cofinancement avec les deux départements. Pour Strasbourg - Haguenau, les travaux portent sur la vitesse des trains aptes à 160 km/h, soit un parcours ramené à 20 mn, l'augmentation des fréquences, grâce au bloc automatique lumineux. A l'horizon 2001, l'exploitation se ferait avec des batteries de trois trains: Direct, semi-direct, omnibus... Pour le débit entre Vendenheim et Strasbourg, c'est une cinquième voie qui doit être installée avec banalisation.

Pour Mulhouse-Kruth, avec l'aide du département du Haut-Rhin et de l'État, les travaux permettront à terme une vitesse de 140 km/h jusqu'à Thann. Les échéances électorales en mars 1998 risquent fort de soulever d'autres projets, le passage



La carte ferroviaire alsacienne.

sur le Rhin de Colmar - Fribourg, Bollwiller - Guebwiller, Obermodern - Schweighouse ou les dessertes ferroviaires des aéroports.

## Rénover le matériel roulant

Le Conseil régional joue aussi le registre de la rénovation du matériel roulant. Si, dans le passé, des aménagements ou quelques acquisitions ont été opérés, cette fois-ci c'est un

constructeur alsacien, De Dietrich, qui va réaliser à Reichshoffen 20 autorails pour l'exploitation des petites lignes (une facture de 190 millions de F).

Afin d'inciter une plus large clientèle à revenir au train, la Région lance une tarification régionale: le forfait 20 F pour l'étape du tour de France à Colmar, le Passe-Noël avec 30 F pour visiter les marchés de Noël, des prix Découverte 12-25, des

retours gratuits pour certaines manifestations...

Il y a donc une large volonté politique de la commission transport présidée par Jean Waline, mais aussi de l'ensemble du Conseil régional pour renverser la vapeur et faire repartir le train alsacien. Les craintes des syndicats cheminots de voir à long terme un changement avec transfert vers la route ne sont pas fondées; néanmoins demeure le risque pour la SNCF de ne plus rester le seul opérateur ferroviaire comme les directives européennes le préconisent. Deux aller-retour entre Mulhouse et Bâle circulent avec matériel suisse.

L'expérimentation n'est qu'au tiers de son parcours. Elle devra être menée à terme, susciter par ses innovations un retour des Alsaciens au train. Alors, le conventionnement pourra entrer dans sa phase effective. Mais tout n'est pas dit sur le rail, peut-être faudra-t-il un autre volet, car le train n'a pas comme unique vocation de transporter des voyageurs, mais aussi des marchandises. Le sénateur Haenel en fait d'ailleurs état et la récente grève des routiers a révélé la fragilité d'un système basé sur un seul mode de transport. Alors, le rail renouerait avec ce qui fut son but initial, l'acheminement des marchandises!