

L'image du cycliste pendulaire peine à s'imposer !



Quand on n'enfourche pas son vélo seulement pour faire du sport, ça devient moins « fun » et les choses se compliquent. Le vélo embarqué apporte une souplesse et révèle un besoin, il a contribué à l'essor du TER 200.

Bus et tram ne sont pas toujours bien coordonnés avec les trains. La difficulté des cyclistes d'y embarquer trouve sa cause dans l'absence d'un matériel roulant adapté, d'une offre de service qui n'a pas su évoluer. Le rôle du service public est de chercher à y répondre que de chercher à l'éliminer.

La dernière réunion est qualifiée de « clôture de concertation ». Nous considérons cette concertation en échec car elle n'a permis :

- ni la levée de l'interdiction,
- ni le retour de fourgon modifié à 200 km/h,
- ni la continuité du service vélo embarqué,
- ni la suppression des 1ères Classes inoccupées au profit des vélos,
- ni l'étude d'un autofinancement possible (grâce à des abonnements vélos) pour réaliser des travaux d'aménagement des voitures.

La SNCF fait le pari d'avoir trouvé, avec le stationnement en gare et les trains non autorisés aux vélos, le moyen de réguler l'accès aux vélos dans les trains aux heures de pointes. Quelle courte vue!

Nous avons maintenu le cap, tenté de raisonner nos interlocuteurs .

Ils n'ont pas su rebondir sur les points suivants :

Les cyclistes doivent cesser d'être les boucs émissaires. Demandons une mansuétude de la part des contrôleurs.

L'argument « sécurité » à bord des trains ne tient pas la route quand les places assises manquent aux heures de pointes ou durant les grèves ; les trains roulent malgré tout, la SNCF ne se préoccupe alors pas de sécurité. Ce ne sont pas quelques vélos qui posent problème. Les retards ne sont pas causés par les cyclistes mais par les marches des voitures Corail, les files indiennes et l'absence d'espace vélo bien repérable dans la rame.

40% des usagers du train sont des PMR Personnes à Mobilité Réduite. L'échéance de 2020 pour voir du nouveau matériel roulant est trop loin-

taine, il y a nécessité de changer au plus vite le Corail au profit de voitures à 2 niveaux, doubles portes et plancher bas.

Nous subissons les conséquences du retrait des fourgons, nous avons été mis devant le fait accompli sans concertation. Voiture fourgon qui, si elle avait été maintenue, pouvait nous laisser espérer des améliorations techniques et surtout une continuité du service « embarquement vélo » dans de bonnes conditions.

Nous sommes victime d'un choix national de la transformation des fourgons ; nos remarques ne sont pas prises en compte. Nous savons l'existence de fourgons en France qu'il suffit de mettre en service TER 200. Etes-vous sûr, juridiquement, d'être dans une continuité de service ? Pas de réponse.

Situer les 6 crochets vélos dans la voiture pour handicapés (avec accès par la même porte) ne nous paraît pas être une bonne association et risque de compliquer les flux. Il aurait mieux valu une voiture spécifique vélo indépendante. Nous faisons cavalier seul quand à l'époque les vélos ont été autorisés à bord des trains alsaciens.

Nous demandons d'attendre le printemps pour appliquer toute mesure. La SNCF a su anticiper pour les TGV, elle doit savoir anticiper pour les TER. Mr Haenel a eu deux mois pour y réfléchir. « J'aurais aimé aujourd'hui vous entendre dire : nous avons confié à nos services techniques (étudiants...) l'étude d'un matériel spécifique bien adapté ; l'Alsace peut innover et être pionnière pour le vélo embarqué ».

Le vélo contribue à l'augmentation de la fréquentation des TER. Supprimer ce service est une aberration, à un moment de la journée où on en a le plus besoin.

C'est irréfléchi. Quid du Grenelle de l'environnement? L'embarquement des vélos est réaliste !

Transformer quelques compartiments en espace à vélo est réalisable rapidement avec les ateliers dont nous disposons dans la région.

La SNCF décide

- la mise en place d'un matériel roulant à grande capacité, voitures à 2 niveaux et plancher bas, est envisagé vers 2018 - 2020 !
- la priorité est donnée aux places assises voyageurs
- des améliorations techniques pour l'embarquement des vélos seront étudiées sur les trains autorisés aux vélos ; car dorénavant une distinction est faite avec les trains non autorisés
- le nombre de trains concernés par la mesure d'interdiction est revu à la baisse : des 24 trains (12 aller-retour) initialement prévus, ce sont maintenant 12 trains (6 AR)
- la mesure d'interdiction est maintenue au 10 décembre considérant qu'elle est annoncée depuis 3 mois et qu'elle n'est plus un scoop. La SNCF tient à faire accepter ce changement, elle considère que plus on attend, moins ce sera accepté
- l'information voyageur/vélo n'apparaîtra plus sur les fiches horaires ; une brochure spécifique info vélo sera distribuée indépendamment
- début 2008, les abonnés TER (et carte 18-25...) pourront coupler leur abonnement avec la location vélo et le gardiennage moyennant en sus :
 - ▶ 19,50 Euros / mois à Strasbourg,
 - ▶ 10,60 Euros / mois à Mulhouse, sous réserve de modification,
 - ▶ participation de la Région de 10 Euros à Stras. et 6 Euros à Mulh.
- à 1500 Euros d'investissement par place de stationnement sécurisé ; réalisation de :
 - ▶ en décembre : Colmar +116 places,
 - ▶ début 2008 : Sélestat +72 et St Louis +150
- stationnement en accès libre ; réalisation de : : Sélestat +40, Colmar +50, St Louis +50 (en décembre)
- remise à zéro de tous les badges de parking sécurisés afin de repartir sur de nouvelles bases.

CYCLISTES ASSOCIÉS POUR LE DROIT DE ROULER en sécurité

adresse 2, rue du Panorama 68200 MULHOUSE
tél/fax 03 89 42 73 42

e-mail velomulhouse@laposte.net
internet www.velomulhouse.fr





Août 2007	La suppression des fourgons postaux a pourri la situation et rendu les vélos bien plus gênants. +/- 40 vélos y trouvaient place malgré l'accès difficile. Les deux crochets dans chaque voiture sont progressivement supprimés.
Jeudi 6 septembre 07	Annonce de l'interdiction des vélos à bord des TER 200 à partir du 1-10-07 : de 6h00 à 8h30 et de 16h00 à 18h30 +/- . <u>A titre expérimental.</u> Un bilan sera fait fin 2007. Des pétitions se mettent en place.
Vendredi 14 septembre 07	Lettre du Sénateur Verts Jacques Muller à Adrien Zeller : il considère la décision inacceptable et propose de supprimer la 1 ^{ère} Classe au profit des vélos.
Samedi 15 septembre 07	Des cyclistes trouvent leur vocation de militants et créent à Strasbourg un collectif : le CMSV. www.maintienduservicevelo.blog.com
Jeudi 20 septembre 07	Première rencontre Conseil Régional et SNCF avec les usagers cyclistes autour d'un petit déjeuner dans le hall arrivée en gare de Mulhouse.
Samedi 22 septembre -07	Débat télévisé sur FR3 Alsace dans « La voix est libre ».
Samedi 22 septembre 07	Manifestation à Sélestat : discussion houleuse avec A. Zeller et Ph. Richert. Demandons le retour d'un fourgon mieux adapté.
Lundi 24 septembre 07	Annonce du report de l'interdiction au 10-12-07. Bilan au printemps 2008.
Vendredi 28 septembre 07	Réunion Région-SNCF-cyclistes à Strasbourg à la Direction Régionale SNCF.
Vendredi 28 septembre 07	Manifestations en gare de Mulhouse, Strasbourg et Colmar.
Lundi 1 ^{er} octobre 07	Manifestation CGT Cheminots à Strasbourg à la Direction Régionale SNCF.
Mercredi 3 octobre 07	Réunion à Sélestat avec Jacques Fernique, Conseiller Régional Verts.
Jeudi 4 octobre 07	Seconde réunion Région-SNCF-cyclistes à la gare de Colmar.
Vendredi 5 octobre 07	Seconde manifestation du CADR en gare de Mulhouse.
Mercredi 24 octobre 07	Troisième réunion Région-SNCF-cyclistes à la gare de Colmar. Refusons l'Ordre du Jour « tarification ».
Vendredi 26 octobre 07	Motion de l'intergroupe PS-Verts du Conseil Régional en séance plénière.
Mercredi 7 novembre 07	Réunion à la gare de Colmar des associations cyclistes et CMSV. Les pétitions totalisent plus de 5000 signatures après 2 mois de protestation.
Samedi 17 novembre 07	AG Alsace Nature Ht-Rh : motion pour la continuité du service vélo embarqué.
Lundi 26 novembre 07	Quatrième réunion Région-SNCF-cyclistes à la gare de Colmar. Les TER 200 interdits sont réduits de moitié : de 6h30 à 8h30 et de 17h00 à 18h30 +/-.

Consensus inattendu

Un comptage effectué par les soins du CMSV révèle une sous fréquentation importante de la 1^{ère} Classe aux heures de pointes. Mr Haenel s'accorde à dire « elles sauteront un jour ». Selon nous, ce serait l'occasion dès aujourd'hui d'en réduire la capacité au profit des vélos.

A notre demande, en l'absence de fourgon, les crochets retirés seront réinstallés dans chaque voiture.

Nous sommes dubitatifs sur la possibilité de revoir ces choix. Seule notre persévérance pourra nous faire espérer d'éventuels ajustements au printemps prochain de la part de nos décideurs. La SNCF a raté son train en marche. Léonard de Vinci dessinait pourtant les machines les plus invraisemblables...

Le XXI^{ème} siècle sera-t-il fécond ? En attendant, quel gâchis.