

ASTUS INFO



Journal n° 16

Avril 2000



L'ACTUALITE LOCALE



LE NETTOYEUR DES RAILS

Vous l'avez déjà vu sur les voies du tram, c'est le camion citerne (Mercedes) de l'entreprise Reiner. Avec ses petites roues « système lorry » il roule allègrement comme un tram. L'eau sous pression coulant de la Citerne humidifie les rails et nettoie les gorges. Résultat : plus de grincement dans les courbes et le TAC TAC au passage des rames se fait plus discret. M.D.

EN AVANT VERS L'ELSAU !

Lundi 13 décembre 1999, rue du Noyer, rue du Vieux Marché aux Vins, beaucoup de monde sur le qui vive : responsables de la CTS, de Cogifer, police municipale, journalistes, et la présence de l'Astus. En effet, ce soir c'est le voyage du 1^{er} tram vers le nouveau dépôt de l'Elsau.

A 21 H 08, la rame n° 1002 arrive de Cronembourg et s'arrête à l'aiguillage de la Rue du Noyer pour baisser le pantographe. Ensuite, c'est le camion Mercedes qui prend le relais pour tirer le tram, car il n'y a pas encore de courant électrique dans le fil de la caténaire direction l'Elsau.

Le voyage se fait à petite vitesse, sécurité oblige avec arrêts aux nouvelles stations pour vérifier si l'écart entre les portes et la bordure du quai est bon. Pour l'entrée de la rame dans le dépôt, beaucoup de techniciens de la CTS et de Cogifer, mais tout se passe sans encombre. *Suite ➔*



Une heure après, c'est au tour de la 1009 d'arriver, tirée par le nouveau tracteur (un John Deere) acheté pour pouvoir intervenir en cas de dépannage d'une rame en difficultés.

En effet, sur le Mercedes il y a un problème de porte à faux, ce qui pose des petits soucis lors des contrôles techniques.



Le 23 décembre, c'est au tour des 1011 et 1024 d'être remises à l'Elsau, avec un petit plus par rapport aux voyages précédents : il y a de la neige, ce qui fait que pour monter sur le nouveau pont de la Montage Verte, le tracteur commence à patiner. Message à son conducteur depuis la cabine du tram : ne t'arrête pas, sinon on reste sur place. Mais ça passe et nous arrivons dans les temps au dépôt. Voilà donc 4 rames dans le hall de remisage pour y subir quelques transformations (affichages électroniques à l'intérieur pour indiquer les directions etc...) M.D.



NOUVELLES BREVES

STRASBOURG

Dimanche 23 janvier 2000, un incendie a détruit une installation publicitaire sur le quai direction HautePierre de la station souterraine Gare Centrale. Le trafic a été interrompu sur la totalité de la ligne A de 17 H à 18 H 30.



MONTPELLIER

Le tramway de Montpellier sera inauguré le 30 juin 2000 avec 3 mois d'avance sur le planning.

ORLÉANS

Imitant l'exemple de Croydon, Orléans numérotera ses 22 rames Citadis 301 commandées chez Alstom, à partir du numéro 39 assurant de la sorte la continuité avec les 38 tramways qui roulaient dans la ville jusqu'en 1938.

BORDEAUX

La déclaration d'utilité publique du Tramway de Bordeaux a été signée le 26 janvier 2000. Les travaux de construction des 3 lignes prévues devraient commencer cette année et s'étendre jusqu'en 2006.

38 rames citadis ont été commandées à Alstom (commande contestée par un concurrent malheureux).

FRIBOURG EN BRISGAU (ALLEMAGNE)

Fribourg a reçu de Siemens le premier d'une série de 9 tramways de type Combino à plancher bas. Ce véhicule articulé de 42 mètres de long circule depuis le 15 janvier 2000 sur la ligne 1 Littenweiler-Landwasser.



Le 17 décembre 1999, on a donné le premier coup de pioche pour la construction d'une nouvelle ligne qui reliera en 2003 le quartier de Rieselfeld au centre ville en passant par Haslach, la Basler Land Strasse et le Rotteckring. Depuis, le 13 septembre 1997, la desserte de ce quartier est assurée via Weingarten sous forme d'un embranchement greffé sur la ligne 5 Zaeringen-Münzingerstrasse. Cet embranchement de 1,37 km exploité par la ligne 6 a été construit en plein champ au moment où les premiers immeubles de cette immense ZUP sortaient de terre.

PARIS

Le Tramway du Val de Seine T2 qui relie la Défense à Issy circule maintenant toutes les 4 minutes à la pointe du matin au lieu d'un tram toutes les 5 minutes. Ceci exige la mise en service de 15 rames sur le parc de 16 affecté à la ligne. Celle-ci doit être prolongée à ses deux extrémités dans les prochaines années. Il en est de même pour la T1 Saint-Denis - Bobigny.

KARLSRUHE

Des voies ont été posées sur 1,8 km dans la Brauerstrasse et dans la Ebertstrasse. Elles sont utilisées depuis le 28.1.2000 par une nouvelle ligne 6 qui ira du Tivoli près de la Gare Centrale au Kaiserplatz (Centre Ville).

Raoul Esquesne

JOURNAUX ET REVUES :

Les membres d'ASTUS peuvent consulter au bureau pendant les heures de permanences les derniers numéros de :

- FNAUT INFOS
- Transport Public
- La vie du Rail et des Transports etc...



LE MOT DU PRESIDENT



Nouvelle Equipe de l'ASTUS

Président,
Max Mondon

Vice Président,
Michel Derché

Trésorier,
Patrick Feldmann

Secrétaire,
Christian Sager

Chargée de Mission
Brinda Odayen

Rédacteur en Chef,
Raoul Esquesne

Ces derniers temps la CTS a décidé à plusieurs reprises de ne plus desservir certains quartiers de Strasbourg, suite au sempiternel problème des agressions contre les personnels ou le matériel.

Contre toute attente votre président approuve cette décision !

En effet nous défendons les transports en commun et ses usagers, nous ne pouvons donc que réprover vivement les atteintes qui leur sont portées.

Les Bus et les Trams sont des moyens mis en place pour rendre un service " PUBLIC " à un grand nombre de personnes dont c'est le seul moyen de déplacement. Ce service est du même ordre (toute proportion gardée) que les pompiers, le Samu, la poste ou bien d'autres... Il est financé en grande partie par nos impôts, payés par tous, même par ceux qui ne les utiliseront jamais !

La réaction mise en place est d'ordre DIDACTIQUE et non répressive. Il faut démontrer au public l'utilité sociale de cet outil pour que les parents, amis, voisins et proches de ces auteurs de troubles associatifs fassent pression sur eux en leur expliquant qu'ils pénalisent leur entourage ainsi qu'eux mêmes.

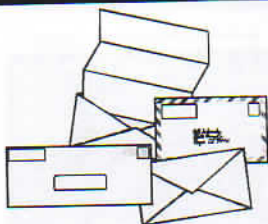
Par ailleurs, il existe dans notre démocratie des lois qu'il faudrait faire respecter. Des dispositifs de terrain ont été mis en place en complément ; devant ce constat d'échec on pourrait se poser la question de leur efficacité et donc de leur maintien. Beaucoup d'esprits simples ont déjà répondu à ces dernières questions : leurs bulletins de vote en témoignent ! Le laxisme et la démission sont des terrains fertiles pour la montée en puissance d'extrémistes fâcheux.

Nous sommes tous les acteurs du changement qui doit s'opérer le plus vite possible, sinon il sera trop tard.

Max MONDON

SOMMAIRE

Les nouvelles brèves	P. 2
Le mot du Président.....	P. 3
Le courrier des lecteurs.....	P. 4,5
Vu dans le tram	P. 6
La restructuration du réseau strasbourgeois de la CTS.....	P. 7
Le tram train.....	P. 8,9,10
A noter sur vos agendas.....	P. 11
Dernières Minutes.....	P. 12



COURRIER DES LECTEURS

UN ABRIBUS PEUT EN CACHER UN AUTRE

Depuis une quinzaine d'années les usagers CTS de Lingolsheim étaient habitués aux abribus de la Maison Decaux. Mais depuis peu, la Société Dauphin a posé ses « Albatros » qui ont un design agréable à l'œil. Objet du changement : trouver un marché plus attrayant avec pourquoi pas la ville de Strasbourg et un jour peut-être l'ensemble de la CUS. Longue vie au nouveau mobilier urbain.

Michel Derché



UNE MOSAÏQUE DANS LA PRAIRIE

Les personnes qui prennent le bus à l'arrêt polygone (direction de la ville) peuvent apercevoir derrière eux, dans la prairie qui descend jusqu'au Ziegelwasser une belle mosaïque en couleurs. Elle représente les armes, c'est-à-dire le blason de la ville de Strasbourg.

D'où vient-elle ? de quand date-t-elle ? un archéologue pourrait se mettre à rêver. Nous sommes à la porte de la ville, devant nous c'est le quartier de Neudorf. Derrière nous, le quartier du Neuhof : ce territoire sauvage, inculte, couvert de marécages et de forêts.

Non ! l'archéologue a tout faux ! il s'agit là de l'ancien abribus construit vers les années 50 par le centre A.F.P.A. Plutôt que de faire des exercices de carrelage et de tôlerie qui seraient démolis une fois le travail terminé, le centre avait ainsi réalisé un mobilier urbain utile à tous qui a servi pendant de nombreuses années.

Le tournant de la route du Neuhof ayant été rectifié, le vieil abribus n'était plus utile à cet emplacement précis. L'abri de tôle a été démonté et heureusement, on a gardé la belle mosaïque qui se perd peu à peu dans la prairie et fait se poser des tas de questions à ceux qui l'aperçoivent en attendant leur bus. P.S. Et si on demandait au centre A.F.P.A. de remettre ça en construisant à nouveau des abribus plus solides que les publicitaires qui sont à la merci des tempêtes du siècle et des pavés de sauvages. Celui de la rue de la Klébsau résiste vaillamment depuis longtemps aux assauts divers. Un coup de peinture de temps en temps le remet à neuf pour les regards du public.

Gabriel Carteron



BON À SAVOIR

Vous êtes à la recherche d'un emploi et vous avez des revenus inférieurs à 3000 F mensuels, achetez l'abonnement ESPASS au prix de 19 F par mois grâce au chèque transport de la CTS d'une valeur de 200 F. 7500 personnes ont acheté un abonnement avec le chèque transport.

Si vous habitez à Strasbourg : Renseignez-vous au Centre Administratif, 1 place de l'Étoile ou dans votre Mairie de Quartier

Si vous habitez dans une commune autre que la CUS : rendez-vous à votre Mairie ou au Centre Communal d'Action Sociale. B.O.



...Suite du Courrier des Lecteurs



TÉMOIGNAGE D'UN UTILISATEUR DES TRANSPORTS STRASBOURGEOIS

Je m'appelle Thierry S, j'ai 37 ans et ai d'assez graves problèmes de vue que j'ai eus depuis ma naissance. En effet, à la suite d'une cataracte, la vue de loin est très faible (environ 1/10ème) corrigée des 2 yeux. Pour mes divers déplacements, je suis amené à prendre les transports en commun (puisque ma vue ne me permet pas de conduire une automobile).

Voilà quelques-uns des problèmes que je rencontre en prenant le bus :

- 1) trajet domicile - travail. Habitant la Cité de l'ILL, je prends le bus 23 jusqu'à la place Brant, puis le 10 jusqu'à l'arrêt Bateliers puis me rends à pied jusqu'à mon lieu de travail.

La première difficulté que je rencontre chaque matin est de devoir traverser au passage piéton de la rue de l'ILL, une rue très passante, cloutée à l'angle de la rue Hechner et de la rue de l'ILL. Ce passage se situe à environ 150 m du feu rouge près de la Tour Schwab. Souvent, quand une voiture me laisse passer sur la file de droite, une autre passe sur la file de gauche, souvent à vive allure.

En effet, l'arrêt du terminus du 23 - s'il est moins dangereux - est situé beaucoup plus loin de chez moi et n'offre pas la possibilité de prendre les lignes 23 ou 30.

Une fois dans le bus, quelle que soit la ligne empruntée, tout se passe généralement assez bien (il faut tout de même faire attention aux marches de certains bus -des 30 généralement - et souvent on n'a pas de place assise sur cette ligne).

La correspondance avec le 10 de 8H10 se fait généralement bien. Le seul problème que je rencontre est celui lié au fait que plusieurs bus s'arrêtent place Brant. Quand le 10 se trouve derrière un 15 et un 23, souvent je ne vois pas le numéro du

bus (assez peu lisible sur certains bus en haut du bus). Il m'arrive donc de le rater pour cette raison. Une fois dans le bus, cela se passe bien. On trouve facilement des places assises. Le seul problème qui s'est posé au début est la signalétique des stations de bus. Souvent c'est difficile à lire, car le nom des stations est écrit trop petit et placé trop haut pour que je puisse le lire. Le problème ne se pose plus désormais parce que j'ai l'habitude de la ligne mais il serait bon d'annoncer les stations, surtout sur cette ligne empruntée par de nombreux touristes.

Le trajet retour qui se fait souvent de nuit me pose d'autres problèmes. Souvent je prends le bus au quai de Paris pour rentrer chez moi. A cet arrêt, se posent plusieurs problèmes :

- 1) La voirie est très peu large d'où risque d'empiéter sur le couloir de bus avec le danger que cela comporte.
- 2) Il y a un nombre important de bus qui passent
- 3) Des problèmes d'insécurité dus aux pickpockets

Les bus 23 à plancher bas ne posent pas de problèmes de marches. Ici pourtant on est loin d'être sûr d'avoir des places assises. Il faut donc se tenir sur les barres qui sont assez hautes. J'y arrive tout juste. Parfois, un coup de frein brutal du chauffeur fait qu'on se retrouve 10 m plus loin et qu'on est tout heureux de ne pas tomber.

A la sortie du bus on peut se retrouver à l'arrêt Hechner nez à nez avec des cyclistes qui prennent la piste cyclable qui longe la rue de l'ILL. C'est parfois dangereux, car les vélos, ça ne fait pas de bruit et ça se voit mal, surtout quand il fait noir et que les phares ne sont pas allumés, ce qui arrive parfois.

Des petits désagréments peuvent aussi se produire le soir, si on a la mauvaise idée de rentrer après 21 h 30. Comme il faut attendre 1 h le bus suivant (surtout les samedis et dimanches), cela limite grandement les sorties le soir.

D'autres problèmes que j'ai rencontré concernent :

- l'accès à certaines stations de tram, très « casse gueule » surtout Place de l'Homme de Fer
- les ruptures de continuité. Souvent, il faut traverser une ou plusieurs rues pour prendre les bus (cas des 23 et 7 Place Brant)
- dans certains quartiers (Neuhof), il y a très peu de plans aux arrêts de bus. Quand on n'est pas sorti à la bonne station, c'est alors difficile de se repérer.
- difficile de voir la destination indiquée sur la remorque de tête du tram.
- certains trajets sont très longs et obligent à de nombreuses correspondances.

(ex. de la cité de l'ILL au Neuhof, il faut compter 1 heure de trajet et changer 3 fois de bus)

Bien entendu, des personnes qui ont un autre handicap que le mien peuvent avoir d'autres problèmes : les sourds auront du mal à entendre le tram, les bus et tram sont peu adaptés à des personnes de petite taille. Même si l'arrivée du tram peut résoudre quelques problèmes (temps de parcours réduit, plus de confort), ce mode de transport n'est pas forcément adapté à tous les handicaps. Il serait souhaitable que la mise en service de la nouvelle ligne B du tram fasse l'objet d'une plus large concertation avec les associations d'usagers. D'ores et déjà, le passage dans 2 sens différents des lignes de tram Place de l'Homme de Fer ne va pas sans poser des graves problèmes de sécurité.

Un usager !





VU DANS LE TRAM

INCIVILITES

DANS LE TRAM...



Il était aux environs de 21 heures et je rentrais d'une réunion. Peu de monde dans la longue rame à quatre caisses dans laquelle je m'étais installé. A l'arrêt Homme de Fer, deux « Pulsars », un homme et une femme, montent et se tiennent debout sur la plate-forme devant moi.

Le tram venait de s'enfoncer dans le tunnel quand l'homme pulsar se précipite vers l'arrière. Je me retourne et je vois un individu de grande taille coiffé d'un drôle de chapeau tyrolien sans blaireau qui tire avec ardeur sur une longue cigarette soufflant la fumée comme une cheminée. Le pulsar lui demande d'éteindre son brulot, car il est interdit de fumer dans le tramway.

Loin d'obtempérer, l'individu répète obstinément « j'ai envie de fumer cette P..... de cigarette, j'ai envie de fumer cette P..... de cigarette. »

Le convoi arrive à la station Rotonde. Discrètement la femme « pulsar » va chercher du renfort. L'individu répète toujours sa rengaine « Je veux fumer cette P..... de cigarette, j'ai envie de fumer cette P..... de cigarette..... ».

Quatre hommes en noir se présentent aux deux portes du compartiment. Ils rappellent fermement l'interdiction de fumer. Si le voyageur a tellement envie de griller sa cigarette qu'il descende le faire sur le quai de la station.

L'individu comprend qu'il n'aura pas le dernier mot « O.K., j'éteins ma cigarette ».

Les hommes en noir s'éloignent. Le tram repart. Le pulsar essaie d'engager la conversation avec le faux tyrolien pour détendre l'atmosphère. Apparemment sans succès. Quand je descends aux « Ducs d'Alsace », l'individu a rallumé son pétard.

R.E.



DANS LE BUS...



Vendredi 18 février 2000, l'autobus 6 de 16 H 22 quitte son terminus de Hoenheim Ried en direction du Centre Ville. Au fur et à mesure des arrêts, le bus articulé se remplit. C'est l'heure de la sortie du travail : de nombreux jeunes garçons montent et se regroupent à l'avant du véhicule. Wacken, Place de Bordeaux... On approche de l'Avenue des Vosges.

Subitement, les jeunes s'agitent et s'exclament dans leur langage fleuri : « oh p....., oh p....., ah les c..... » ! L'autobus s'arrête à Vosges-Oberlin. Le groupe de jeune quitte le 6 et se dirige sans hâte excessive vers Saint-Pierre le Jeune. Le chauffeur prend ses cliques et ses claques, s'extrait péniblement de sa cabine sécurisée et s'arrête sur le trottoir en se frottant les yeux. Les voyageurs s'empresent autour de lui. « Qu'est ce qui se passe ? » - « avec une bombe lacrymogène dans la figure, je ne continue pas à rouler. »

Une clio s'arrête à côté du bus. Est ce par hasard ou a-t-elle été alertée par le chauffeur ? Deux hommes et une femme en blouson vert en descendant, s'approchent du chauffeur qui leur explique la situation, leur montre les jeunes qui ne sont pas encore très loin, leur désigne le coupable. Rien ne se passe...

Comme nous avons une correspondance à prendre, nous partons à pied vers les Halles Pont de Paris.

R.E.





LA RESTRUCTURATION DU RÉSEAU STRASBOURGEOIS DE LA CTS

Il se murmure que c'est le premier ministre en personne qui viendra le 1er septembre 2000 inaugurer notre deuxième ligne de tramway. Après la cérémonie, la population sera conviée pendant 3 jours à essayer gratuitement son nouveau moyen de transport.



La mise en service des lignes B Elsau - Hoenheim et C Elsau-Esplanade entraînera une profonde restructuration du réseau des bus.

Les lignes d'autobus ou sections de ligne qui font double emploi avec le tramway seront supprimées ou rabattues sur une station de correspondance. De ce fait, les norias d'autobus qui circulent maintenant sur les quais encadrant le fossé du faux rempart disparaîtront, car seulement deux des 7 lignes (2, 3, 4, 6, 7, 15 et 23) subsisteront sur cet itinéraire. Ce seront le 4 et une nouvelle ligne 6 combinant la branche « route de Brumath » de l'ancien 6 avec la branche « Robertsau » du 23.

Celui-ci, venant de la route de Schirmeck se dirigera désormais vers la gare où il reprendra l'itinéraire Nord de la grande ceinture 20, et celui du 2 vers le Pont du Rhin. Le 2 et le 20, seront supprimés, le tracé Sud du 20 étant remplacé par le 15 entre le boulevard d'Anvers et la route de Schirmeck.

La trop longue ligne 7 sera coupée en deux :

- au sud un 7 reliant l'Esplanade à Fort URICH,
- à l'Ouest une navette 17 circulant entre la gare des marchandises de Cronembourg et Mittelhausbergen.

Le 3 venant de Lingolsheim Bruche se terminera à la station « Montagne Verte », arrêt mieux connu jusqu'à présent sous les noms de porte de Schirmeck, Pipeau ou Widenpiff. (Notons en passant que pareille bizarrerie se rencontre au Rond Point Mendès-France où

l'arrêt de bus connu depuis toujours sous le nom de Saint-Urbain d'après le cimetière éponyme jouxte le terminus du tramway D Etoile - Polygone : source de confusion avec les arrêts Etoile - Bourse (à côté du centre administratif de la C.U.S.) et Polygone (Piscine de la Kibitzenau). On pourrait citer d'autres exemples (...).

Les lignes de Robertsau Nord (15, 23, 30 et 50) seront réorganisées comme suit :

- le 15 abandonnera sa section terminale au-delà de l'arrêt Mélanie ;
- le 30 qui passera par la Krutenau ira à Sainte-Anne et à la Cité des Chasseurs ;
- le « nouveau 6 » sera prolongé de la Cité de l'Il au Lycée Marc Bloch de Bischheim ;
- une rocade nord ligne 52 joindra Robertsau Renaissance à l'espace européen de l'entreprise via le Pont Phario (correspondance tramway B), Bischheim et l'avenue de Périgueux ;
- le 50 sera dévié depuis le centre de Schiltigheim vers le Wacken. Dans l'autre sens, cette ligne sera mise en correspondance avec les trams B et C à Montagne Verte et prolongée de la Cité Molkenbronn à Lingolsheim Tiergaertel par l'avenue Schuman.

Dans le secteur de l'espace européen de l'entreprise qui se construit en plein champ à l'ouest du triage de Hausbergen, on trouvera en plus du 6 et du 52 les prolongements du 9 et du 51.

Le terminus de Hoenheim Gare de la ligne B sera mis en correspondance avec les lignes 4 et 6. La correspondance avec les futures navettes ferroviaires Strasbourg-Herrlisheim sera réalisée ultérieurement.

Ainsi la mise en service du Tramway et des aménagements qui l'accompagnent, apporteront des progrès sensibles aux utilisateurs. Il faut espérer qu'ils seront appréciés des automobilistes qui pourront laisser leur véhicule aux parkings relais de l'Elsau, des Rives de l'Aar et de Hoenheim Nord.

Malheureusement rien n'est parfait et la restructuration appelle aussi un certain nombre d'observations comme à Schiltigheim où les associations se plaignent de la disparition de la liaison directe avec la Cité de l'Il et le Lycée Marc Bloch assurée jusqu'à présent par le bus 50.



Au quartier boulevard de la Marne, l'association de quartier conteste l'obligation de faire le détour par l'Es-

planade (station Observatoire, point de correspondance du 15 avec le tram C) ou par la place de Bordeaux (station Lycée Kléber, point de correspondance du 23 avec le tram B) pour se rendre au centre ville. Elle constate que les arrêts de la place Arnold et de la place Golbery sont supprimés sans remplacement.

A la Montagne Verte, il en est de même pour l'arrêt Creps dans la rue du Schnokeloch. Au carrefour Wodli, la correspondance vers Cronembourg de la petite ceinture disparaît.

Là encore on pourrait citer d'autres exemples. La nouvelle organisation une fois rodée, aura certainement besoin de quelques retouches. On regrettera aussi qu'au marché gare (place de l'abattoir) où de nouvelles implantations attirent le public, les transports en commun restent absents. Après la rocade nord n°52, on pourrait aussi rêver d'une rocade ouest reliant Haute-pierre Maillon - Eckolsheim - Lingolsheim et la Vigie...

R.E.





LE TRAM TRAIN

TRAMS TRAINS

Début 2000, la SNCF, la CTS et Transdev ont fondé la Société d'Intermodalité du Bassin Strasbourgeois (SIBS) au capital de 200 000 Euro chargée de préparer l'arrivée du Tram Train à Strasbourg. Partant de l'Esplanade, il empruntera la ligne C du Tramway jusqu'au Vieux Marché aux Vins. De là, par des voies à construire, il rejoindra la gare pour emprunter ensuite les voies SNCF/RFF qu'il suivra jusqu'à Molsheim, Obernai, Barr et Gresswiller en desservant au passage l'aéroport d'Entzheim. Selon les prévisions actuelles, les premiers Trams Trains circuleront en 2006.

Le Tram Train n'est pas une idée nouvelle. Étaient déjà des trams trains avant la lettre, les longs convois qui, il y a plus de 40 ans, portaient de l'ancienne gare - l'actuel centre Halles - utilisaient d'abord les voies des tramways strasbourgeois de la ligne 18/28 avant de s'élancer, après Lingolsheim, à travers la campagne plantée de choux pour aboutir au bout d'une heure de trajet à la place centrale d'Obernai.

C'est la ville de Karlsruhe qui grâce à l'intuition de son directeur Dieter Ludwig a su redonner au concept de Tram Train le cachet de la modernité.

Ce n'est pas uniquement la réalisation, après plus de 20 ans d'expérimentation, d'un véhicule apte

à circuler sous 750 volts sur le réseau urbain et sous 15000 volts 16 2/3 hz sur celui des chemins de fer allemands (DB) qui a fait le succès de la Stadtbahn Karlsruhe. C'est toute une philosophie d'exploitation tramway sur voie ferrée qui a accompagné la mise en service de ce véhicule :

- stations rapprochées et intermodales,
- rames spacieuses et confortables avec un pourcentage important de places assises,
- vitesse commerciale élevée grâce à des arrêts brefs et de bonnes accélérations,
- horaires cadencés avec passages fréquents jusqu'à tard dans la nuit aussi bien en semaine que le dimanche,
- conduite à agent seul,
- tarifs attractifs
- points d'arrêt simples mais bien équipés en abris, informations voyageurs, zones de stationnement pour bicyclettes et automobiles...

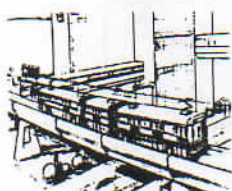
Le matériel roulant (77 rames triples, bicourant, bidirectionnelles et 60 rames monocourant) peut rouler jusqu'à la vitesse de 100 km/h. Les rames du dernier modèle GT 8 - 100 D/2 S - M offrent 100 places assises et 123 places debout. Un train de 2 rames accouplées peut ainsi transporter en heure de pointe 450 personnes.

A l'heure actuelle, les trams trains desservent pratiquement toutes les directions autour de Karlsruhe et aux heures de pointe les trains se succèdent sur certaines sections, à une fréquence inférieure à 10 minutes.

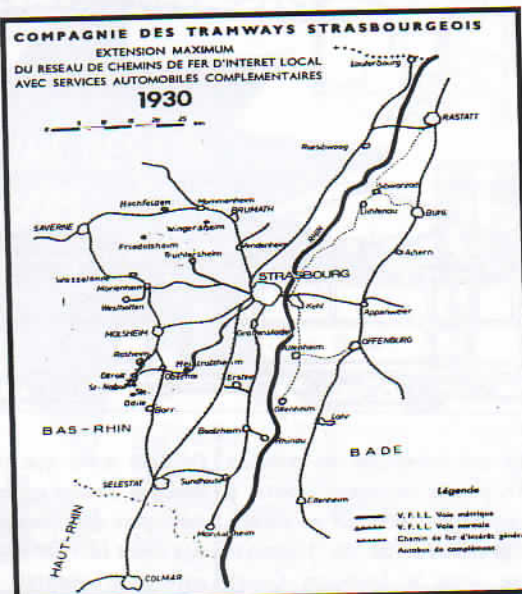
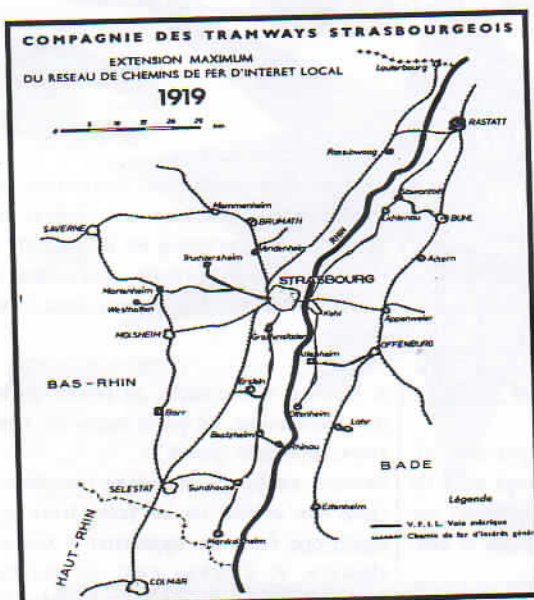
Sur plusieurs lignes, il a fallu doubler les voies et le réseau continue de s'étendre. Par exemple la ligne S 4 qui part de Baden Baden où les trams côtoient aussi bien les Intercity Express (le TGV allemand) que de lourds trains de marchandises, atteint depuis le 29 septembre 1999 la ville de Heilbronn à 103,7 km de là. D'ici 2003 les trams trains traverseront le centre historique de Heilbronn pour parvenir à Oehringen 28 km plus loin. En 2000 des travaux commenceront dans la vallée de la Murg pour relier Rastatt à Forbach.

Le succès spectaculaire de l'expérience de Karlsruhe a fait des émules dont le nombre avec des variantes diverses ne cesse de croître. La Sarre, la première, a résolu d'exploiter l'ensemble de son réseau ferroviaire selon les principes de Karlsruhe. Pour commencer une ligne internationale de 44 km devait relier Sarreguemines, première ville française à connaître le tram train, à Lébach dans le Nord de la Sarre. Depuis le 27 octobre 1997 partant de la gare de Sarreguemines les trams bleus de la Saarbahn roulent sur voie SNCF jusqu'au pont de la Sarre où commencent les rails de la DB. Après la gare de Brebach, le tram quitte le domaine ferroviaire et descend, par une rampe spécialement construite, au niveau de la grande artère-ici nommée Mainzerstrasse - qui traverse tout le centre de Sarrebruck. Il trouve là un site propre qui occupe un emplacement occupé en partie, jusqu'en 1965 par les anciens tramways en voie métrique. .../...

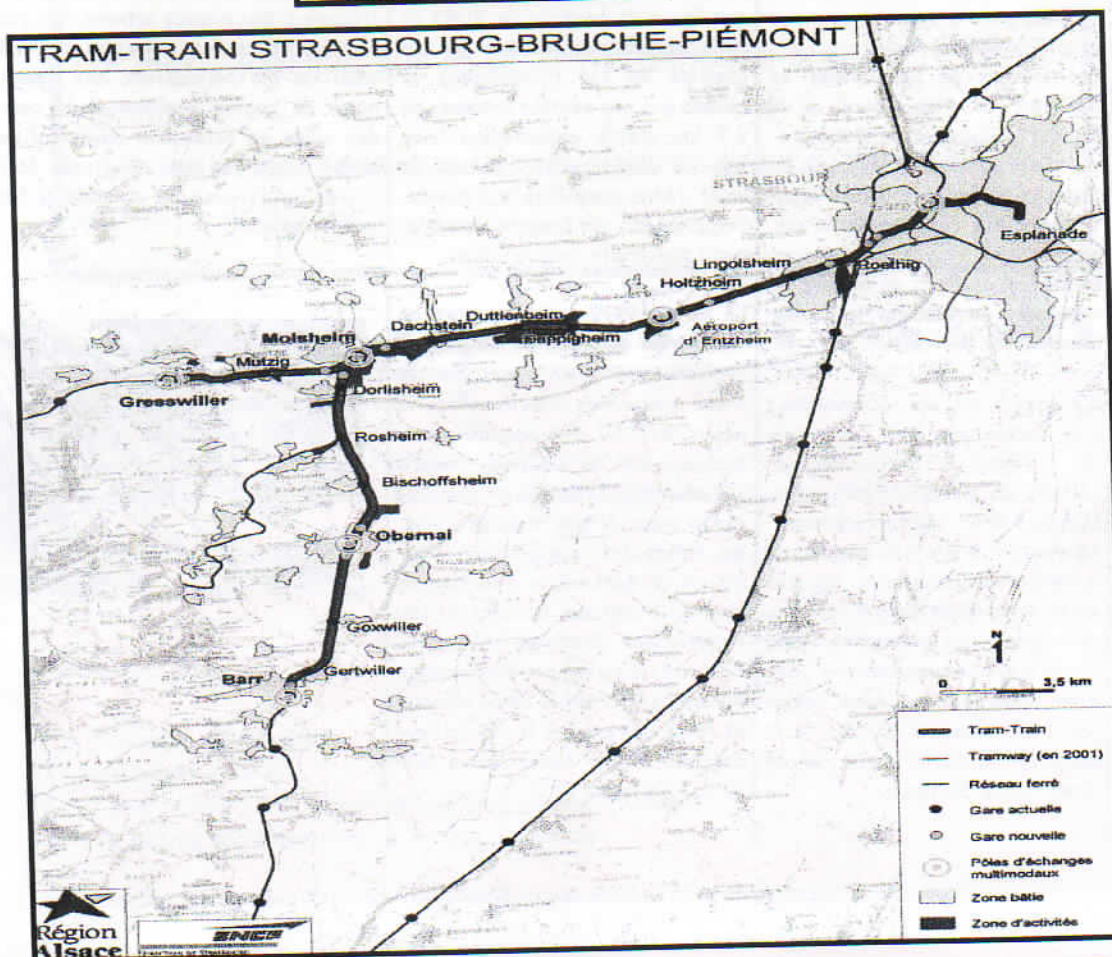
Suite p. 10

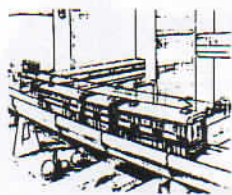


LE RÉSEAU DES TRAMWAYS STRASBOURGEOIS DE 1919 À 2000

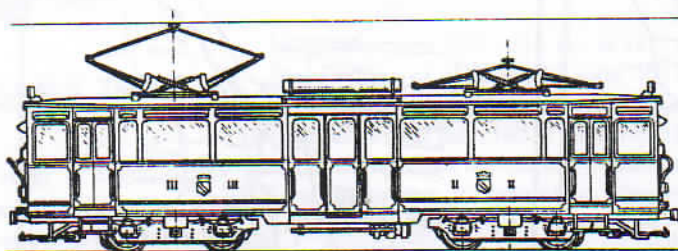


PROJET DU TRAM TRAIN





SUITE...LE TRAM TRAIN



Après une trentaine de minutes de trajet, le voyageur monté à Sarreguemines arrivait au terminus provisoire de la Ludwigstrasse, dans le faubourg Ouest de Malstatt.

Depuis le 31 juillet 1999, le tramway après avoir franchi par un nouveau pont la voie DB continue jusqu'à Cottbuser Platz.

Les travaux se poursuivent en direction de Riegelsberg où la population s'oppose au tracé prévu. Le succès du tram train de Sarrebruck est donc moins spectaculaire que celui de Karlsruhe, mais on note cependant une augmentation de 25 % du nombre de voyageurs empruntant le couloir desservi par le tramway.

28 rames ont été commandées chez Bombardier pour l'ensemble de la ligne 1 Sarreguemines-Lebach. Au niveau du pont de la Ludwigstrasse une interconnection avec la DB a été établie, ce qui a permis d'exploiter une navette tram train jusqu'à la foire de la Sarre en septembre 1999. Cette même interconnection peut être l'amorce d'une exploitation par tram train de la ligne de la vallée de la Sarre de la DB en direction de Saarlouis.

On peut noter que toujours en Allemagne, Kassel a prolongé deux de ses lignes de tramway urbaines sur des voies ferrées frêt dans le Bau-natal et le Lossetal.

En Angleterre, le tramway de Manchester réutilise l'infrastructure des lignes de banlieue de BURY et d'Altringham abandonnées par les chemins de fer britanniques et reliées par une section tramway de 2,7 km. Cette exploitation tram train a connu un bon succès et vient d'être complétée le 6 décembre 1999 par une branche nouvellement construite jusqu'à Eccles.

Le 31 mai 1999 a été inauguré un tram train qui relie Birmingham à Wolverhampton en reprenant le tracé d'anciennes voies ferrées. Au début de 2000, Croydon ville de la banlieue sud de Londres, ouvrira son réseau de tram train.

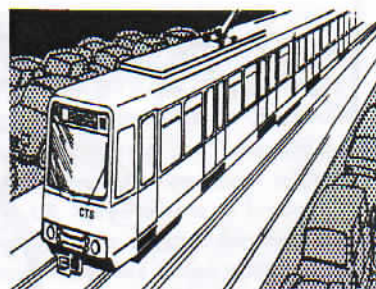
Après avoir irrigué le centre ville, les trams trains gagneront Wimbledon et Beckenham Junction en se substituant aux chemins de fer britanniques. Tradition oblige, les 24 trams fournis par Bombardier Eurorail porteront la livrée blanche et rouge des anciens trams de Londres et seront numérotés à leur suite à partir de 2530.

On prête à Karlsruhe l'intention de pousser des antennes en Alsace de Woerth à Lauterbourg et de Rastatt à Haguenau pour établir des liaisons transfrontalières supprimées depuis des années.

A Nantes, à Grenoble, au Grand-duché du Luxembourg, on parle aussi de tram train, mais pour quand ?

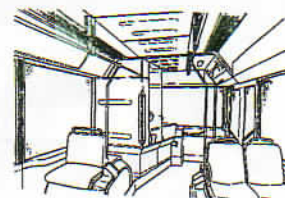
Pendant ce temps les idées fleurissent chez nos voisins où un tram train non électrique fera son apparition à Kaiserslautern. A Zwickau c'est un autorail diesel de la Vogtlands bahn qui pénètre dans le centre ville en partageant sa voie normale avec la voie métrique des tramways électriques urbains. On pourrait multiplier les exemples de telles solutions qui permettent aux périurbains de gagner rapidement le centre des villes en échappant ainsi aux bouchons tandis que des structures ferroviaires insuffisamment utilisées se trouvent valorisées.

R.E





A NOTER SUR VOS AGENDAS



LA SEMAINE DES
USAGERS
DU 9 AU 13 MAI 2000



UNE SEMAINE POUR REMUER VOS TRANSPORTS

- 9 mai : journée sur la sécurité dans les transports en commun
- 13 mai : colloque sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite



SI VOUS VOULEZ ADHÉRER :

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 20 F
- ☐ Association 50 F
- ☐ Tarif réduit 10 F (étudiants, chômeurs, handicapés)
- ☐ Je désire participer aux activités d'ASTUS



DERNIERE MINUTE



CTS NEWS



FRÉQUENTATION DU RÉSEAU URBAIN EN HAUSSE : 62,4 millions de voyageurs ont fréquenté les lignes de bus et de tram en 1999 soit 3,7 % de plus que l'année précédente.

SUCCÈS DES PARKINGS RELAIS : c'est un nouveau record de fréquentation. La formule économique (15 F - durée de stationnement illimitée et un ticket de tram aller-retour pour tous les occupants du véhicule) a attiré environ 34600 nouveaux usagers, soit une hausse de 7,4 %.. La CTS a même ouvert en décembre 1999 un 4^e parking-relais sur la ligne A à côté de la station Ducs d'Alsace. *Prévision pour septembre 2000 :* 4 nouveaux parkings relais-tram seront ouverts sur la ligne B.

Tous à vos BICYCLETTES :



Tarif des Véloparcs :
tram Rotonde - Baggersee - Campus d'Ilkirch 10 F + trajet aller-retour en tram gratuit à partir du 6 mars 2000 : Couverts et surveillés, ces nouveaux véloparcs pourront accueillir une cinquantaine de vélos du lundi au samedi de 7 H à 20 H. Bien sûr l'accès aux personnes titulaires d'un abonnement CTS en cours de validité est gratuite.

MONTÉE À L'AVANT, ÇA VA DANS LE BON SENS :



Après les lignes 2, 51, 71, 9, 50, 15, et 30 c'est sur la ligne 40 (Neuhof Ganzau - Plaine des Bouchers - Rond Point de l'Elsau) que la montée à l'avant est instaurée à partir du 1^{er} mars.

Brida ODAYEN

● Ont collaboré à ce numéro :
Gabriel Carteron, Michel Derché,
Raoul Esquesne, Max Mondon,
Brinda Odayen.

⇒ Association membre de la
FNAUT (Fédération Nationale
des Usagers des Transports)

⇒ Permanences : Lundi et
Mercredi de 9 H à 12 H
et 14 H à 17 H 30

⇒ ASTUS INFO (Bulletin trimestriel de l'association des usagers des transports de l'agglomération des Transports Strasbourgeois)

Bulletin N° 16 -
Prix au numéro: 10 FF

✉ Maison de la Famille
7 rue Sédillot 67000 STRASBOURG

☎ 03 88 25 04 11
<http://www.multimania.com/astus>

Avec le soutien
de la

Communauté Urbaine de Strasbourg