



# 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°9

Novembre 2006

## EDITORIAL

### Quel avenir ?

Cette année a été une année de travaux qui augurent d'échéances importantes pour le Transport Express Régional (TER): d'abord **l'arrivée (enfin !) du TGV-Est** avec en corollaire une refonte de la grille d'horaires de façon à se caler sur le TGV (les conséquences sont détaillées ci-dessous); ensuite des travaux importants en gare de Strasbourg en vue d'accueillir ce TGV; la mise en place des nouveaux autorails AGC qui s'est poursuivie à un rythme soutenu mais qui devrait être plus mis au service d'une accélération des dessertes, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui; enfin, en se focalisant plus sur notre ligne, l'amélioration de la desserte de la Haute Bruche avec **la réouverture de la gare de croisement de Saint Blaise** dès Décembre 2006, ce qui permettra des croisements le matin et le soir et devrait améliorer le service dans la Haute Vallée de la Bruche. Dans le même temps, un rabattement est mis en place par bus de villages de la Haute Vallée sur Saint Blaise (voir article). Je voudrais signaler combien cette dernière expérience, inaugurée en Septembre à titre provisoire et dont nous avons pris l'initiative il y a plusieurs années déjà, nécessite une prise de conscience et une mobilisation pour qu'elle soit pérennisée.

Il y a par ailleurs des dossiers qui avancent peu: ainsi le tram-train qui améliorera les relations sur Entzheim (surtout!), Molsheim et Obernai mais dans l'état actuel touchera peu la Vallée de la Bruche voire pourrait dégrader la situation au niveau des temps de trajet; ainsi aussi de la suppression du passage à niveau de Molsheim qui est un des éléments d'une amélioration des dessertes au delà vers Obernai et vers Schirmeck, surtout **la modernisation indispensable de la ligne de la Vallée de la Bruche au niveau des infrastructures** qui en est au point mort (voir nos propositions plus loin). Cette modernisation conditionne l'accélération et la fiabilité des fréquences mises en place.

Face à cela, BPR s'efforce de conjuguer réalisme dans l'action et vision de l'avenir en s'appuyant sur un constat environnemental, énergétique, économique et sociétal qui verra se développer fortement les transports collectifs. Bruche Piémont Rail appuie et participe à la mise en place d'un véritable service public du train sur l'Etoile Ferroviaire de Molsheim avec des approches multimodes (voiture, bus, vélos, taxis en liaison avec le train) et en relation étroite avec les collectivités territoriales (Région), la SNCF, Réseau Ferré de France, ... Elle dénonce par contre toute frilosité dans le développement de ce service: ainsi du **désengagement de l'Etat qui ne joue plus son rôle d'aménageur collectif à grande échelle**, on le voit bien quand il faut considérer par exemple nos relations avec la Lorraine, qui deviennent de plus en plus complexes: ainsi la liaison Strasbourg-Epinal met 10 minutes de plus actuellement avec du matériel plus performant! et à terme on peut craindre 20 minutes de plus!; ainsi du désengagement de la SNCF en effectifs dans les gares, pour la maintenance, pour la sécurité; ainsi du désengagement dans le fret, ..

La liste n'est malheureusement pas exhaustive mais il convient de rester raisonnablement optimiste car la prise de conscience de tous les acteurs (usagers, responsables) se produit. Nous assumerons ce rôle d'éveilleur des consciences pour le profit des usagers.

François LE NORMAND

### Desserte de la Haute Bruche - ça bouge! A la fin de cette année

Depuis plusieurs années BPR demande une amélioration des dessertes de la Haute Bruche à l'instar de ce qui a été fait en aval jusqu'à Rothau.

Actuellement:

- il n'y a aucun train le matin en heures de pointe de 6h18 à 12h42 pour certaines gares,
- il demeure un trou entre 6h18 et 7h56 pour Saâles et St Blaise et pas de train pour les scolaires se rendant à Molsheim

Suite à l'insistance de notre association une étude a été réalisée et a confirmé le bien fondé de nos propositions. Celle ci a été suivie d'un projet de la SNCF que nous n'avons pas jugé satisfaisant. Nous avons donc proposé un contre-projet qui a reçu le soutien de tous les élus (maires, communauté de communes de la Haute Vallée de la Bruche, conseillers généraux, député...) et c'est ce projet qui sera...enfin... mis en œuvre au changement de service de décembre 2006.

La gare de croisement de St Blaise sera réaménagée et réouverte au service de la circulation. Cela permettra de reporter l'origine du trains des scolaires - Rothau 7h06 - à Saâles - 6h45 - (une correspondance de St-Dié à Saâles sera peut être mise en place en 2007). Des arrêts dans les gares intermédiaires (Bourg-Bruche, Saulxures, Fouday) ont été réalisés afin d'offrir de meilleures possibilités de déplacement.

Par ailleurs, le Conseil Général, a mis en place depuis septembre un service de rabattement par bus sur les gares de la Haute Vallée. Deux lignes régulières ont été créées (Ranrupt - Colroy - St-Blaise et Champenay - Plaine - St-Blaise) et un transport à la demande a été mis en place sur les autres gares et trains. Ces dessertes sont créées à titre expérimental et seront ensuite adaptées à la fréquentation. Nous encourageons les usagers à les utiliser...

Suite page2

#### En page 2:

- L'arrivée du TGV à Strasbourg.
- Infrastructure des lignes du Piémont et de la Bruche
- Assemblée Générale Bruche Piémont Rail, le 8 décembre 2006

**Nous contacter:** <http://bprail.fr>  
**Email de l'association:** [bpr@bprail.fr](mailto:bpr@bprail.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

## INFRASTRUCTURE DES LIGNES FERROVIAIRES DE LA BRUCHE ET DU PIÉMONT

### Le constat

- Le trafic voyageur est en forte hausse sur les deux lignes de la Bruche et du Piémont, avec un plus pour la ligne du Piémont,
- Les communes du secteur notamment de la Bruche sont en forte progression démographique,
- La communauté urbaine de Strasbourg draine certes un trafic important mais actuellement Molsheim devient un pôle important (travail, formation, scolaires, médecine, etc...),
- La congestion routière s'amplifie autour de Strasbourg et atteint Molsheim avec sa cohorte de nuisances (pollution, bruit, temps perdu, gaspillage d'énergie, etc...)
- L'évolution climatique de notre planète invite très rapidement à prendre des initiatives visant à limiter les effets néfastes, entre autres du transport routier.

### Etat actuel sur la ligne

Cette situation nécessite un développement des transports collectifs, et notamment du ferroviaire au delà de Molsheim. Cela implique des moyens supplémentaires pour rendre ce transport plus attractif et plus compétitif. Pour y parvenir il faut réunir deux conditions, du matériel roulant performant et des infrastructures adaptées.

Concernant le **matériel roulant**, la situation évolue favorablement. Grâce à la Région, donc à nos impôts, la SNCF dispose avec les 73500 et les nouveaux AGC de matériels performants (on devrait voir disparaître les vieux autorails X4300). Les rames réversibles devraient être modernisées. Cependant le parc de locomotives, notamment diesel, qui tractent ces rames est vieillissant et commence à poser des problèmes de fiabilité. Compte tenu du temps de conception de ces engins, leur remplacement doit être dès maintenant envisagé.

Concernant l'**infrastructure**, un rapport récent a démontré l'état vieillissant de notre réseau ferroviaire. Nos deux lignes (Bruche et Piémont) sont concernées et BPR souhaite que des travaux de modernisation soient prévus, par exemple dans la cadre du Contrat de Plan État Région (CPER) sinon rien de conséquent ne sera réalisé avant 2013... **C'est un non sens de faire circuler à 80 km/h du matériel performant pouvant circuler à 160 km/h ! La grille définie au plus près ne fonctionne pas dans des conditions de fiabilité horaire satisfaisante (retards, suppression de trains, etc...)** Ce sont ces deux points auxquels il faut remédier.

### Nos propositions

Nos deux lignes comportent une **section commune de Strasbourg à Molsheim**. Cette section à double voie a été récemment modernisée, la vitesse des trains a été portée de 100 à 120 km/h, la signalisation automatique permet une succession des trains toutes les 3 à 4 minutes. Il serait souhaitable que cette section soit équipée d'installations permanentes de contre sens (IPCS) permettant aux trains de circuler dans le même sens sur l'une ou l'autre voie. Cela permettra aux trains de se doubler ou de réaliser des travaux sans gêner le trafic (cas des blancs travaux où les trains sont remplacés par des bus).

La section **de Molsheim à Sélestat** est à voie unique où les trains de chaque sens circulent sur la même voie avec des gares de croisement limitées, d'où nécessairement de grosses difficultés de circulation et de capacité de trafic. La vitesse est de 80 km/h maximum. BPR souhaite que cette section soit modernisée par création de créneaux de croisement et de dépassement et une augmentation de la vitesse à au moins 100 km/h. Par ailleurs son électrification était envisagée depuis Strasbourg dans le cadre du projet Tram/Train mais aujourd'hui ce projet à du plomb dans l'aile! Le projet Tram/Train serait réalisé avec les trains TER actuels.

La section **de Molsheim à Rothau** est à deux voies vétustes comportant encore des sections à traverses métalliques où la signalisation ne permet pas une succession performante des trains (délais supérieurs à 20 minutes). La vitesse maximum des trains est de 90 km/h. BPR souhaite une modernisation de la voie permettant des vitesses d'au moins 100 km/h et une modernisation de la signalisation pour fluidifier le trafic. Une perturbation sur un train influe toute la batterie suivante et le cadencement devient alors très difficile : c'est le cas du samedi matin où certains trains ne peuvent pas circuler du fait de la fermeture de la gare d'Urmatt.

La section **de Rothau à St Dié** est à voie unique de montagne à profil difficile, avec une vitesse maximum des trains de 80 km/h de Rothau à Saâles ; de 90 km/h de Saâles à Provenchères et de 100/110 km/h de Provenchères à St Dié. Il y a nécessité de maintenir en état la voie et la signalisation car il y aurait trop de difficultés à augmenter la vitesse sur ce type de ligne qui comporte de nombreuses courbes. La réouverture de la gare de St Blaise, à l'initiative de BPR, devrait permettre d'offrir une desserte correcte de cette partie de la ligne.

Concernant globalement les deux lignes, le problème **du passage à niveau de Molsheim** est un handicap pour la sécurité et la circulation des trains, d'où l'obligation de régler rapidement ce dossier.

H. Brignon et F. Le Normand

## Suite: **Ca bouge**

A part quelques modifications mineures des horaires de certains trains des lignes de la Bruche et du Piémont ce sont les seules améliorations qui seront apportées au service d'hiver de décembre 2006.

### EN JUIN 2007

### L'ARRIVEE DU TGV EST A STRASBOURG

A cette occasion, le service des trains TER sera ré-aménagé. La desserte de nos lignes (Bruche et Piémont) ne sera pas renforcée. Les horaires des trains seront modifiés de façon à offrir de meilleures correspondances avec les TGV (nous avons été attentifs à ne pas dégrader les dessertes locales). Les horaires de départ à Strasbourg seront adaptés à des horaires cadencés (en principe à H-25 et H-55).

Une nouvelle étape d'amélioration de la desserte de la Haute Bruche sera réalisée en matinée. Le train Strasbourg (6h44) - Rothau (7h43) sera prolongé jusqu'à St Dié avec desserte de toutes les gares de la Haute-Vallée, arrivée à St Dié vers 8h30. Le train Strasbourg (8h50) - St Dié (10h16) sera limité à Rothau (9h32), en contrepartie le train Strasbourg (9h56) - Rothau (10h46) sera prolongé jusqu'à St-Dié, semi direct avec arrivée vers 11h30.

Quelques difficultés restent cependant à régler. La SNCF veut supprimer les trains directs Strasbourg - Epinal et retour. BPR a demandé des garanties :

- 1 - maintien des relations, voire augmentation par engagement réciproque des régions Alsace et Lorraine,
- 2 - ouverture des W (trains circulant à vide) aux voyageurs,
- 3 - pas de dégradations des temps de parcours actuels.

Le débat aura lieu au prochain Comité de ligne. BPR sera très vigilant sur ces différents points.

Prochaine étape, la mise en service du projet TRAM/ TRAIN par cadencement des trains TER. Affaire à suivre.....

Hervé BRIGNON

## Assemblée Générale de l'association **Bruche Piémont Rail** Vendredi 8 Décembre 2006, à 18h30 Salle des Fêtes de Wackenbach



Ne pas jeter sur  
la voie publique

### BULLETIN D'ADHESION

(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.