

Le tram-train de Karlsruhe

(Extrait : le tram-train en France, transport d'avenir ou expérience limitée ?)

Un concept lancé de manière expérimentale en 1992

Karlsruhe est une agglomération de près de 300 000 habitants, qui a souhaité dès la fin des années 1980 mettre en place une desserte des communes périurbaines et ce sans rupture de charge pour atteindre directement la *Kaiserstraße*, principale rue commerçante de la ville. En 1992, la première ligne de tram-train (*Regionalstadtbahn*, ou encore *RegioTram*, *RegioStadtbahn*) reliant la ville à Bretten¹ est lancée. Parallèlement, les autorités locales ont mis en place une communauté tarifaire qui, comme on l'a vu, permet l'utilisation de tous les transports avec le même titre. Le KVV² (*Karlsruher Verkehrsverbund*) fut alors fondé, en 1994, pour donner une impulsion supplémentaire aux autres projets en ce sens, ce qui fut suivi des meilleurs effets, puisque ce système, désormais appelé « **modèle de Karlsruhe** », est devenu le plus étendu et le plus fréquenté en Europe. Les trams-trains desservent aujourd'hui des villes aussi éloignées que Freudenberg ou Heilbronn (chacune à plus de 70 km de la *Kaiserstraße*), voire Öhringen (95 km), grâce à 15 lignes totalisant plus de 400 km.

À titre de comparaison, dans une configuration similaire, le tram-train de Mulhouse desservirait sans problème Thann et Kruth, mais aussi Colmar, Freiburg, Bâle, Olten, Lörrach, Belfort... pendant que celui de Strasbourg atteindrait Wissembourg, Baden-Baden, Offenburg, Sélestat, Schirmeck et Saverne... et sans doute Colmar. Et pourquoi pas un tram-train commun reliant Homme-de-Fer³ à la *Kaiserstraße* ?

Dès l'ouverture de la première ligne, **la fréquentation a quadruplé**, ce qui montre l'avantage de la suppression de la correspondance lorsqu'on cherche à « emmener les gens au train et non l'inverse » (selon les propos du président du KVV). Pour concurrencer la voiture, dont le principal avantage est, outre le choix des horaires, de permettre à son utilisateur de se rendre d'un point éloigné au cœur de la ville sans aucun temps mort (sauf en cas de saturation), un tramway bimodal, capable de circuler en ville, sur des voies normalement réservées au tramway, mais également sur des infrastructures ferroviaires régionales, semblait en effet être la solution la plus adaptée. L'initiative de Dieter Ludwig paraissait difficile à

¹ Voir les documents VIII-1, IX-2 et X (réseau de tram-train de la région de Karlsruhe)

² Voir documents VII-1 et VII-2 sur l'organisation du KVV

³ Principale station de tramway de Strasbourg

réaliser, au vu des nombreux obstacles techniques qui se posaient (courant, divers gabarits, fragilité du matériel roulant...), mais elle a réussi à s'imposer grâce aux résultats encourageants obtenus à la suite de l'ouverture de Karlsruhe - Bretten. Ce succès a conduit de nombreuses collectivités allemandes, comme Kassel, jumelée avec Mulhouse, à lancer des réseaux du même type. Pour des collectivités moyennes, cela permet de valoriser le réseau régional tout en se dotant d'un réseau bien desservi en ville, y compris dans des cas où le tramway avait disparu.

Il ne faut cependant pas non plus négliger tout l'**aspect commercial** parallèlement aux avancées techniques. Il suffit de consulter un plan des transports⁴ gérés par le KVV, disponible partout en ville, pour se rendre compte à quel point l'intégration est poussée. En effet, le plan, tout comme les titres de transport, ne fait de distinction ni entre les réseaux ni entre les opérateurs, et le réseau apparaît ainsi comme complètement unifié aux yeux des usagers. Il s'agit donc d'un système relativement proche de l'Île-de-France, sauf que celui-ci conserve des mystères pour le grand public (comme l'impossibilité de faire une correspondance entre bus ou entre bus et métro avec un seul ticket) et qu'il s'agit à Karlsruhe d'une agglomération bien plus petite !

L'ADTC (Association pour le Développement des Transports en Commun), basée à Grenoble, donne avec enthousiasme quelques exemples des mesures efficaces que Karlsruhe a prises pour encourager l'usage des transports en commun : « La deuxième voiture. La politique tarifaire de Karlsruhe est basée sur une compétitivité face à la voiture individuelle, principale concurrente des TC : Vous pouvez prêter votre voiture à un ami ? L'abonnement TC n'est pas nominatif. Votre voiture permet de transporter plus d'une personne ? En dehors des heures de pointe, un seul abonnement permet de faire voyager deux adultes et deux enfants ! Vous voulez aller au théâtre ? Le ticket TC est compris dans le prix du spectacle ! Vous n'aimez pas faire la queue pour prendre votre abonnement le 1er du mois ? Les abonnements vont de date à date, et courent jusqu'au lendemain de la date d'expiration. Par exemple du 22 mars au 22 avril inclus (et non au 21) ! ». Il ne s'agit là que de quelques exemples marquant une politique volontaire de développement des transports en commun. Outre le cadre institutionnel et l'aspect technique, il ne faut donc pas négliger l'aspect commercial.

⁴ Voir le plan du KVV en annexe (document X)