dossier

Etude prospective sur le développement de l'offre ferroviaire périurbaine de l'Eurométropole de Strasbourg

Synthèse de la mission réalisée par Ibiro Ahmed Ibiro dans le cadre de son stage de master 1* « Aménagement, Urbanisme et Développement des territoires »*, effectué auprès d'ASTUS et de la FNAUT au premier semestre 2017

Au départ, un réseau ferroviaire performant…

L'infrastructure ferroviaire qui irrigue l'agglomération strasbourgeoise est particulièrement dense et présente de nombreux atouts.

- une étoile à 5 branches en voie double,
- 14 gares ouvertes au trafic voyageur dans le seul périmètre des transports urbains (gare de Kehl incluse),
- un référentiel de vitesse admise élevé (de 90 à 220 km/h selon les axes et les sections),
- un contournement pour le fret.

« Cette infrastructure de premier plan constitue une opportunité pour développer le rôle du train dans la desserte de l'ensemble du bassin de vie de l'agglomération strasbourgeoise. »

Cette infrastructure de premier plan constitue une opportunité pour développer le rôle du train dans la desserte de l'ensemble du bassin de vie de l'agglomération strasbourgeoise.

En effet les enjeux actuels du report modal et du traitement des flux d'échanges, tels qu'ils s'expriment dans le Plan Local d'Urbanisme, ne pourront être mis en œuvre que par un changement d'échelle majeur dans l'organisation des transports au sein de l'Eurométropole.

… mais qui présente des faiblesses pour la desserte métropolitaine

Mais si ce réseau est attractif d'un point de vue technique (gares et infrastructures) ou de service (niveau d'offre important), il présente de nombreuses lacunes lorsqu'on l'analyse sous le prisme de la desserte métropolitaine.

Des fréquences irrégulières et peu attractives dans les gares de l'Eurométropole

Seules les gares d'Entzheim-Aéroport, de Krimmeri-Meinau et de Hoenheim-Tram sont desservies par tous les TER en passage, mais l'offre est irrégulière en journée avec des intervalles allant de 15 minutes à 2 heures selon les lignes.

Une intermodalité plus théorique que réelle

Si la majorité des gares de l'Eurométropole est également desservie par le réseau tram bus de la CTS, la construction d'offres coordonnées est souvent impossible du fait des différences structurelles de conception d'offre entre les réseaux urbains et régionaux.

Des gares méconnues et peu attractives

En dehors d'Entzheim-Aéroport, Fegersheim-Lipsheim, Geispolsheim, Vendenheim, Krimmeri-Meinau et Hoenheim-Tram qui ont fait l'objet d'investissements significatifs en termes d'intermodalité, les autres gares de l'agglomération sont trop souvent méconnues et ne disposent pas des aménagements minimums pour les rendre attractives.

« … les autres gares de l'agglomération sont trop souvent méconnues et ne disposent pas des aménagements minimums pour les rendre attractives. »

Des lacunes tarifaires

Si depuis décembre 2016, l'offre TER interne au périmètre de transport urbain (PTU) est ouverte aux abonnés de la CTS résidant dans l'Eurométropole, le dispositif reste complexe (nécessité de se procurer une contremarque en agence commerciale) et n'est pas accessible aux voyageurs occasionnels. Il ne s'agit que d'une première étape dans la démarche d'intégration tarifaire, mais tant que celle-ci ne sera pas complète, il sera impossible de communiquer simplement, ni de construire des offres intégrées plus performantes et potentiellement moins coûteuses.

L'absence de lignes traversantes

La quasi-totalité des lignes TER desservant l'agglomération sont radiales et ont la Gare centrale pour terminus. Cette situation génère un certain nombre de contraintes telles que :

- l'encombrement des voies en gare de Strasbourg par les trains en arrivée ou en attente de départ,
- l'effet de pointe dans le transfert vers le réseau urbain,
- l'obligation de recourir à une correspondance pour traverser l'agglomération.

Vers un réseau métropolitain pour répondre au défi du transfert modal

Le diagnostic ainsi posé, il est proposé de réorganiser l'offre ferroviaire :

- en conservant une offre TER adaptée aux déplacements régionaux « lointains et rapides»,
- en créant une nouvelle offre centrée sur l'Eurométropole, limitée à un périmètre de 20 à 30 kms autour de la gare centrale de Strasbourg, et complémentaire au TER et au réseau urbain.

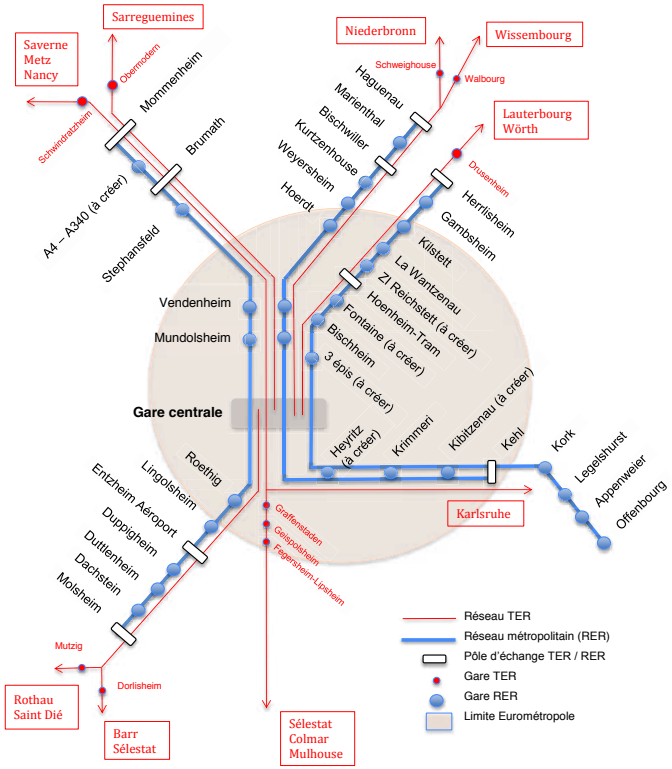
Le principe en serait le suivant :

- des lignes traversantes,
- une desserte de toutes les gares,
- un cadencement systématique des horaires,
- un niveau d'offre en volume, amplitude et jours d'application compatible avec le réseau urbain,
- une coordination des offres urbaines et ferroviaires sur les pôles d'échanges.

Le service TER est plus rapide et plus attractif car les gares intermédiaires ne sont plus desservies. Les pôles d'échanges en périphérie permettent le transfert entre le TER et le train métropolitain, toutes les origines-destinations (OD) étant alors possibles moyennant une correspondance. De la même manière l'intermodalité est assurée sur chacune des gares desservies par le réseau urbain.

Le réseau ferré métropolitain ainsi proposé se décline autour de trois lignes :

- une ligne Molsheim - Mommenheim,
- une ligne Haguenau - Kehl,
- une ligne Herrlisheim - Gare centrale de Strasbourg, qui serait prolongée à Offenbourg en seconde phase.



« Le diagnostic ainsi posé, il est proposé de réorganiser l'offre ferroviaire (…) en créant une nouvelle offre centrée sur l'Eurométropole, limitée à un périmètre de 20 à 30 kms autour de la gare centrale de Strasbourg, et complémentaire au TER et au réseau urbain. »

Le choix de ces lignes résulte de l'existence dans chacune des gares terminus des infrastructures techniques nécessaires pour le rebroussement des trains et de la volonté d'éviter tout conflit de cisaillement avec le réseau structurant TGV et TER 200.

Ainsi, la création d'une ligne Molsheim - Haguenau aurait été plus cohérente car le trafic est sensiblement le même sur chacune des branches, mais cette option n'a pas été retenue pour éviter le cisaillement de l'axe Nord Sud.

De même, aucune proposition n'a été formulée sur l'axe vers Sélestat compte tenu des très fortes contraintes générées par la multiplicité des circulations sur cet axe (TGV, TER 200, TER classique, fret) et par les vitesses pratiquées, jusqu'à 220 km/h.

Sur ce nouveau réseau, dédié à la desserte fine de l'Eurométropole et de sa périphérie immédiate, la création de nouvelles haltes est possible sans pour autant pénaliser la performance du réseau TER.

Deux types de nouvelles haltes sont proposés :

- hors périmètre Eurométropole, les haltes ont vocation à drainer un maximum de clientèle en tablant sur un report modal de la voiture vers le train pour l'accès à Strasbourg. Elles sont donc positionnées à proximité des axes routiers majeurs que sont A4, A35, A340, A352, etc… et peuvent ainsi capter une partie du trafic pendulaire en amont de la zone de congestion dans l'agglomération.
- dans le PTU, les haltes nouvelles ont vocation à desservir de nouvelles zones d'intérêt métropolitain, ou à améliorer la complémentarité avec le réseau tram et bus de la CTS.

« Sur ce nouveau réseau, dédié à la desserte fine de l'Eurométropole et de sa périphérie immédiate, la création de nouvelles haltes est possible sans pour autant pénaliser la performance du réseau TER. »

Pour autant, il ne s'agit à ce stade que d'une réflexion prospective et des études techniques plus poussées seront nécessaires pour valider le concept et en particulier en ce qui concerne la nécessaire cohabitation avec les offres TGV TER et fret.

De même cette réflexion ne traite pas les problématiques spécifiques liées aux contraintes techniques et organisationnelles propres à chaque réseau, ni les problématiques de gouvernance, dans la mesure où cette offre métropolitaine doit s'articuler sur trois périmètres et trois Autorités Organisatrices différentes, la région Grand Est, l'Eurométropole de Strasbourg et le land du Bade-Wurtemberg.

Enfin, la mise en place de ce service nécessitera une démarche marketing ambitieuse pour donner la visibilité nécessaire à l'appropriation de ce service par le plus grand nombre. A ce stade préliminaire deux volets semblent prioritaires en regard des pratiques des réseaux suisses ou allemands :

- l'identification du produit (nom, image, matériel, etc…)
- l'offre tarifaire, qu'elle soit zonale ou alvéolaire, mais adaptée aux abonnés et aux occasionnels.

Ibiro Ahmed Ibiro : étudiant en master 1 Aménagement Urbanisme et Développement des Territoires

Jean Terrier : maitre de stage pour ASTUS