

EUROMETROPOLE Mobilités

L'ASTUS plaide pour un RER à la strasbourgeoise

Ju.M.



Patrick Oudart, membre du bureau de l'ASTUS, David Wendling, chargé d'études, et André Roth, secrétaire, en gare de Graffenstaden, emblématique des faiblesses du réseau actuel. Photo DNA /Killian MOREAU

À l'occasion du changement de gouvernance à l'Eurométropole, l'Association des usagers des transports urbains de l'agglomération (ASTUS) souhaite qu'un dossier remonte urgemment sur le dessus de la pile : celui d'un Réseau express métropolitain.

Pour plaider la cause du Réseau express métropolitain (REM), rendez-vous a été donné par l'ASTUS à la gare ferroviaire dite de « Graffenstaden ». Lieu emblématique qui concentre les défauts des 13 stations TER de l'agglomération : un équipement vétuste - ici, les quais sont accessibles via une vertigineuse passerelle, impraticable pour les personnes à mobilité réduite, vélos et poussettes - une fréquence de trains peu attractive et une quasi-invisibilité de la gare qui, au passage, est située sur le ban de Geispolsheim et non d'Illkirch-Graffenstaden. Son unique intérêt ? Lorsqu'un train s'y arrête, le voyageur parvient en 6 minutes en gare de Strasbourg.

Le projet de Réseau express métropolitain est dans les cartons de l'Eurométropole depuis longtemps, il a même été inscrit au PLUi [plan local d'urbanisme intercommunal]. Cependant, ce programme accuse un gros retard à l'allumage, alors même que l'année 2030 a été fixée comme « horizon cible » pour sa mise en service.

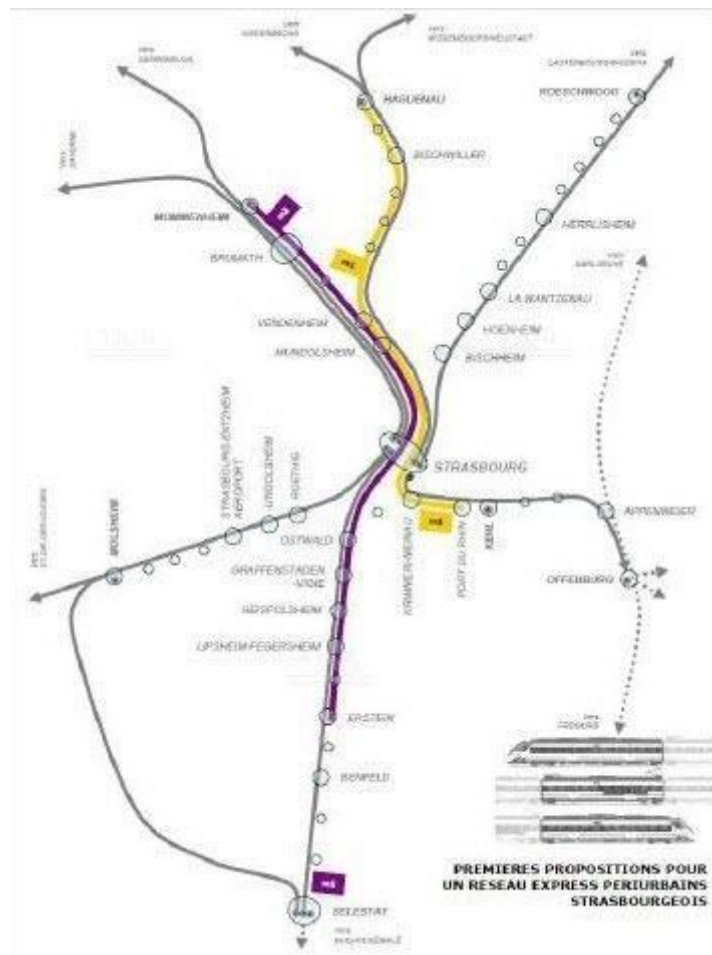
« L'agglomération de Fribourg, qui a une taille et une étoile ferroviaire comparables à celle de Strasbourg, a mis en service le Breisgau-S-Bahn en décembre 2019 : les gares ont été refaites, du matériel roulant neuf a été mis en circulation, l'ensemble des lignes a été électrifié. Dans les gares de cette agglomération, un train s'arrête toutes les 15 minutes en « hyper heure de pointe », et ensuite toutes les demi-heures, avec une forte amplitude horaire. C'est parfaitement comparable au projet de REM », détaille André Roth, secrétaire de l'ASTUS. Bien entendu, pour être efficace, la création de ce réseau implique la mise en circulation de trains traversants en gare centrale de Strasbourg, « sans obligation de correspondance ».

David Wendling, chargé d'études et de mission à l'association, observe de son côté que la nouvelle maire de Strasbourg « a fait référence, dans son programme, au projet de Réseau express métropolitain ». Il ignore, en revanche, quelle est la position des candidates à la présidence de l'Eurométropole (*), mais juge utile cette piqûre de rappel.

Si la collectivité doit avoir un rôle moteur dans la réalisation de ce RER - ou S-Bahn - à la strasbourgeoise, d'autres partenaires sont indispensables, qu'il sera peut-être plus compliqué encore de mobiliser : la région Grand-Est, la SNCF et l'État.

Outre l'amélioration de la desserte des 13 gares existantes, l'ASTUS propose la création d'une gare supplémentaire, à Schiltigheim 3-Epis. Et surtout des lignes de bus de rabattement - desservant aussi des communes proches, mais hors Eurométropole - vers ces gares désormais performantes. Selon l'association, il faudra peut-être aussi, à certains horaires, prolonger les lignes REM au-delà de l'Eurométropole : vers Sélestat ou Brumath. « Globalement, la tendance est à la hausse de la fréquentation de ces gares », constate André Roth, « mais en matière de transports publics, c'est réellement l'offre qui crée la demande ».

(*) Candidates déclarées à la présidence de l'EMS, Catherine Graef-Eckert et Pia Imbs se sont clairement prononcées, dans nos colonnes, en faveur de la réalisation du REM.



Projet de Réseau express métropolitain tel qu'inscrit dans le PLUi. Document remis