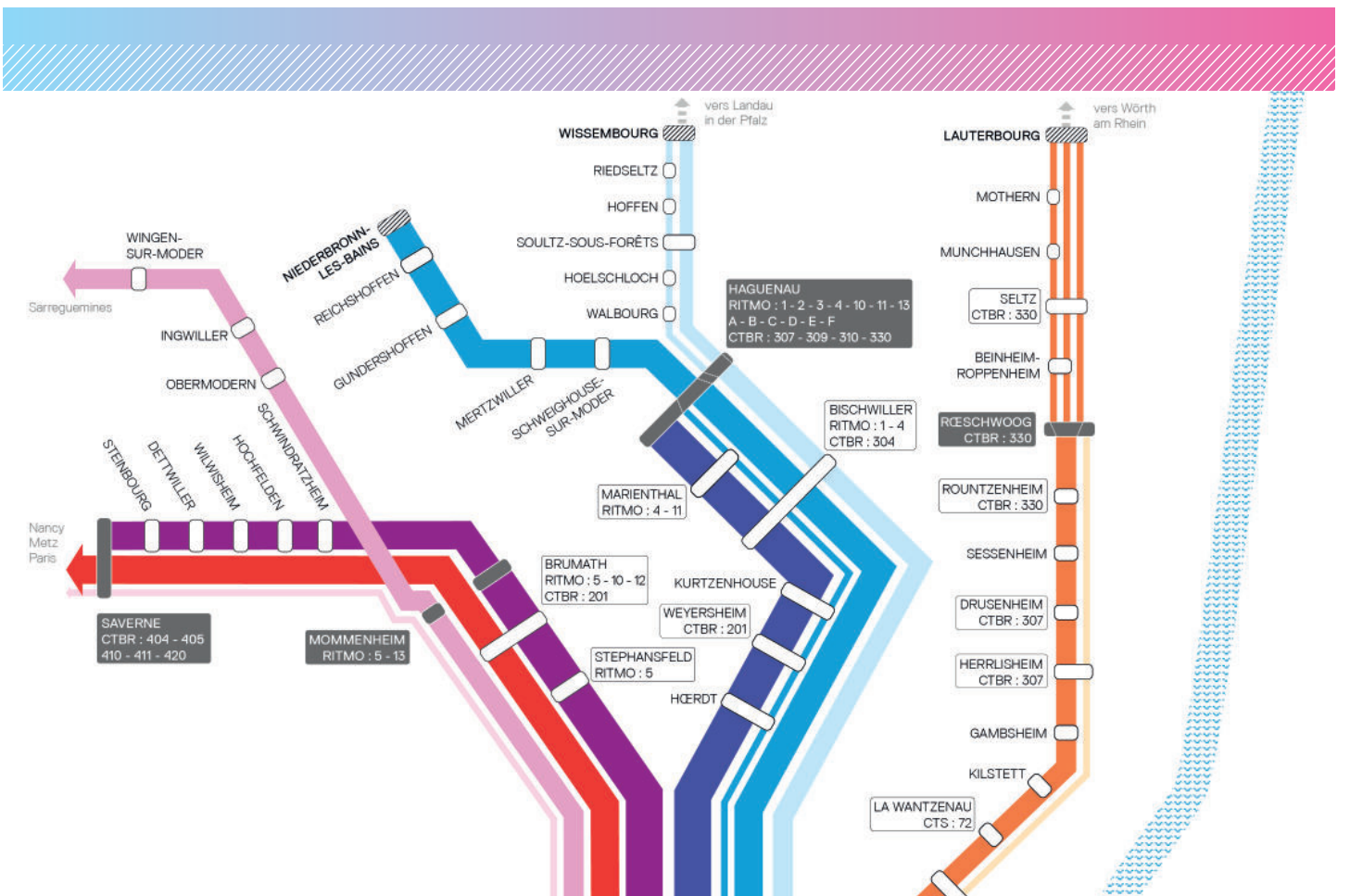


# LE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN EUROPÉEN UN CHOC DE L'OFFRE FERROVIAIRE ?

340

AVRIL 2024

MOBILITÉS



La mise en place de la Zone Faible Emission-mobilité, ou encore l'extension du stationnement payant à Strasbourg sont autant de freins à l'usage de la voiture individuelle. Des alternatives sont développées pour les déplacements au quotidien dans l'Eurométropole de Strasbourg avec les extensions des réseaux de tramway, de bus à haut niveau de service, ou encore du réseau cyclable strasbourgeois Vélostras.

À une échelle plus large, le Réseau Express Métropolitain européen (REMe) développe une offre entre

l'Eurométropole de Strasbourg et le reste du bassin de mobilité Nord Alsace. Il est le fruit d'un accord entre l'Eurométropole et la Région Grand-Est et a pour objectif l'amélioration de la desserte des territoires et centralités bas-rhinoises en lien avec l'Eurométropole de Strasbourg.

Le REMe consiste en un renforcement du réseau TER semblable au système du S-Bahn allemand ou du RER parisien en mettant en place une offre ferroviaire cadencée et amplifiée, et une amplitude horaire élargie. Il inclut également un volet de transport collectif interurbain routier.

Presque toutes les gares de l'étoile ferroviaire strasbourgeoise ont ainsi pu bénéficier d'une forte augmentation des niveaux de service.

# L'offre du REMe en 2024

## Plusieurs types d'offres par ligne

La représentation du réseau du REMe ci-contre présente l'offre théorique en janvier 2024. Cette figure vise à sortir d'une vision classique « infrastructure » pour faire ressortir une dynamique de ligne et d'offre par axe, à l'instar des réseaux urbains.

On observe différents types d'offres sur les branches de l'étoile ferroviaire strasbourgeoise :

- **Les offres express** desservent uniquement les gares des centralités les plus importantes afin de permettre une vitesse commerciale élevée : Haguenau ↔ Bischwiller ↔ Strasbourg ou Molsheim ↔ Entzheim ↔ Strasbourg ;
- Les offres semi-express minimisent le nombre d'arrêts en desservant quelques gares supplémentaires par rapport à l'offre express : Sélestat ↔ Benfeld ↔ Erstein ↔ Fegersheim-Lipsheim ↔ Geispolsheim ↔ Graffenstaden ;
- **Les offres omnibus** s'arrêtent à toutes les gares d'une ligne et permettent une desserte fine du territoire.

## Quelques spécificités du REMe

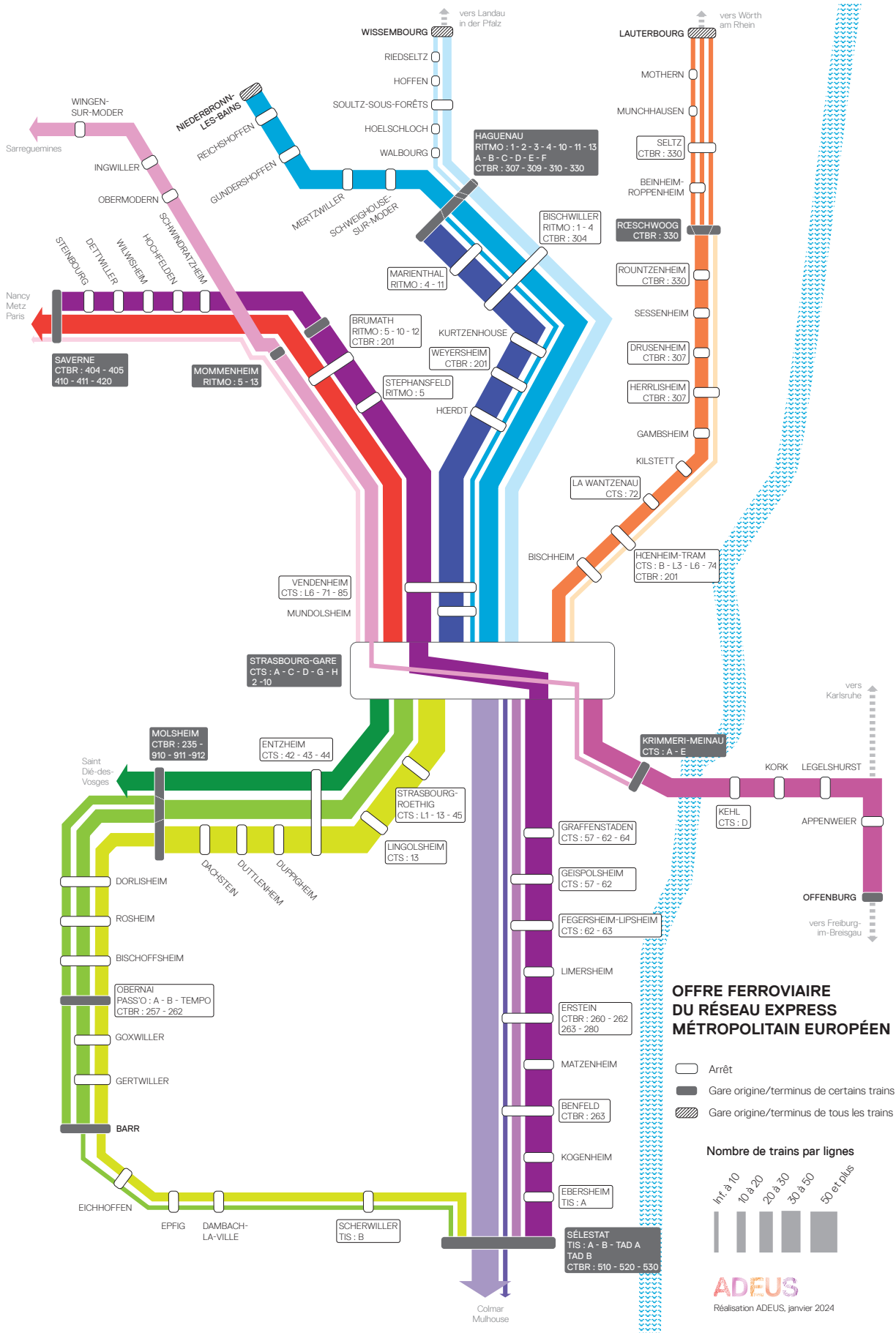
Ces différents types d'offres sur le REMe génèrent quelques spécificités comme des lignes qui passent d'un format omnibus à un format express. Ainsi, l'offre omnibus entre Wissembourg et Haguenau devient express entre Haguenau et Strasbourg. Cette dynamique de ligne implique que certains trajets nécessitent un changement de train. Par exemple, un trajet entre Wissembourg et Vendenheim nécessite une correspondance.

On observe également une diamétralisation de l'offre, principalement grâce à la mise en place d'une ligne directe entre Saverne et Sélestat via Strasbourg qui permet de joindre le Nord et le Sud du bassin de mobilité Nord Alsace, sans nécessiter de correspondance en gare de Strasbourg.

Enfin, les différentes branches de l'étoile ferroviaire strasbourgeoise ne disposent pas de la même offre ferroviaire. En particulier, la branche desservant Lauterbourg dispose d'un nombre réduit de trains par rapport aux autres branches du REMe.



LA GARE DE SÉLESTAT



# L'évolution de l'offre ferroviaire

Afin d'observer les évolutions induites par la mise en œuvre du REMe, deux indicateurs révélateurs de l'évolution du niveau d'offre par gare sont analysés : le nombre d'arrêts quotidiens et l'amplitude horaire de l'offre.

## Le nombre d'arrêts quotidiens en hausse sur 80 % des gares

Un premier objectif du REMe est de pouvoir faire bénéficier chaque gare d'une hausse de nombre de trains quotidiens la desservant.

Dans les faits, **la grande majorité des gares du bassin de mobilité strasbourgeois a pu bénéficier d'une augmentation significative de l'offre ferroviaire.** En particulier, 17 gares sont desservies par plus de 20 trains supplémentaires quotidiens entre 2022 et 2024. Par exemple, la gare de Bischwiller est passée de 82 arrêts quotidiens en 2022 à 116 en 2024 ; la gare de Limersheim est passée de 38 arrêts quotidiens en 2022 à 54 en 2024 ; les gares entre Strasbourg et Molsheim (sauf celle de Entzheim Aéroport) sont passées de 41 arrêts quotidiens en 2022 à 62 en 2024, soit une augmentation de l'offre de 50 % !

## L'amplitude horaire étendue sur 80 % des gares

L'amplitude horaire d'une gare se définit comme l'intervalle de temps entre l'arrivée du premier et du dernier train sur une journée. Un deuxième objectif de la mise en œuvre du REMe est de pouvoir élargir l'offre ferroviaire afin de permettre des déplacements en train sur une plus grande partie de la journée.

**L'amplitude horaire s'est effectivement étendue sur quasiment toutes les gares,** et en particulier sur celles bénéficiant d'une forte hausse du nombre d'arrêts quotidiens. La gare de Bischwiller a par exemple gagné 2h30 d'amplitude horaire de desserte ; la gare de Limersheim a quant à elle gagné 3h d'amplitude horaire en passant d'une amplitude de desserte d'environ 14h30 en 2022 (premier train à 5h31 et dernier train à 20h08) à 17h30 en 2024 (premier train à 5h22 et dernier train à 22h52).

## Le chemin de fer pour tout faire !

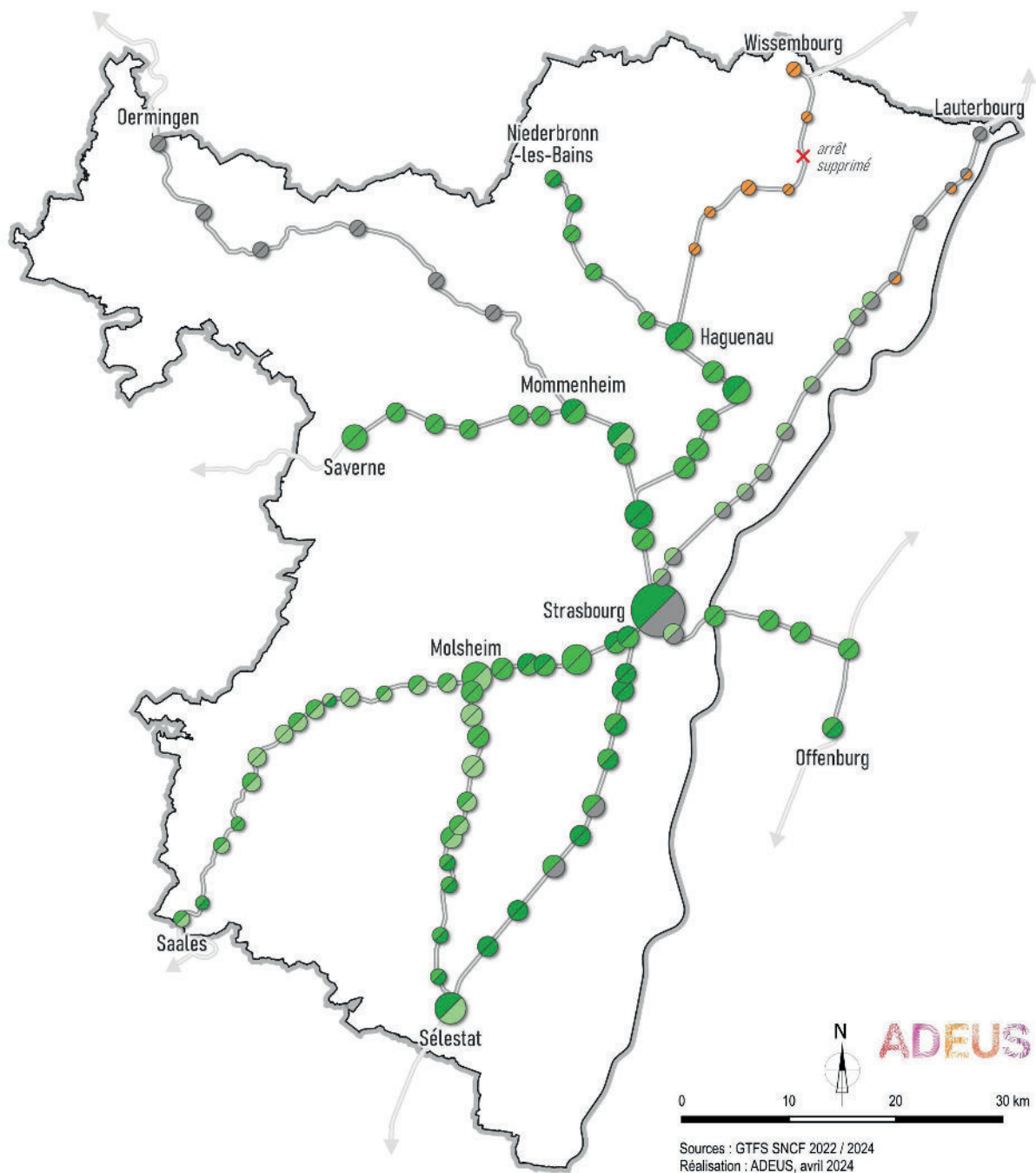
L'offre ferroviaire s'oriente initialement pour répondre aux flux domicile-travail, et pour permettre un report modal de la voiture vers le train aux heures de pointe. **Sa montée en puissance,** avec le REMe, avec des trains tout au long de la journée et avec un élargissement de l'amplitude en soirée, **rend possible des déplacements de loisirs et d'achats,** en particulier aux heures creuses.

Cet élargissement des motifs d'usage du train s'illustre encore davantage le weekend, avec une augmentation de l'offre plus conséquente qu'en semaine. En gare de Strasbourg, **le nombre de trains sur une journée a bondi de +30 % le samedi** (274 trains en 2022 contre 356 trains en 2024), **et de +37 % le dimanche** (201 trains en 2022 contre 276 trains en 2024), alors qu'il n'y a « que » 40 trains supplémentaires sur un jour type de semaine. Le train se présente ainsi comme une alternative pour tous les motifs et tous les jours de la semaine.

## ET LES GARES OÙ L'OFFRE NE S'EST PAS AMÉLIORÉE ?

Si la grande majorité des gares du bassin de mobilité strasbourgeois a connu une amélioration substantielle de l'offre, certaines n'ont connu qu'une évolution marginale, voire une légère dégradation.

Ainsi, l'offre n'a guère évolué sur les lignes : Mommenheim ↔ Sarreguemines, Strasbourg ↔ Lauterbourg et Haguenau ↔ Wissembourg.



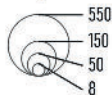
Sources : GTFS SNCF 2022 / 2024  
Réalisation : ADEUS, avril 2024

**ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE SERVICE SUR LE REMe**

**Réseau ferré**  
 — ligne REMe  
 — hors REMe

**Évolution de l'offre ferrée**  
 fréquence amplitude horaire

**Nombre d'arrêts quotidiens en janvier 2024**



**Évolution de la fréquence**

- très forte augmentation  
plus de 20 trains supplémentaires
- forte augmentation  
entre 6 et 19 trains supplémentaires
- légère augmentation  
entre 1 et 5 trains supplémentaires
- pas d'évolution  
aucun train supplémentaire
- légère baisse  
entre 1 et 5 trains en moins

**Évolution de l'amplitude horaire**

- très forte augmentation  
élargissement de plus de 2h30
- forte augmentation  
élargissement de 1h30 à 2h29
- légère augmentation  
élargissement jusqu'à 1h29
- pas d'évolution  
pas d'élargissement
- plus faible amplitude  
raccourcissement jusqu'à 1h00 en moins

# Les perspectives d'évolution du REMe

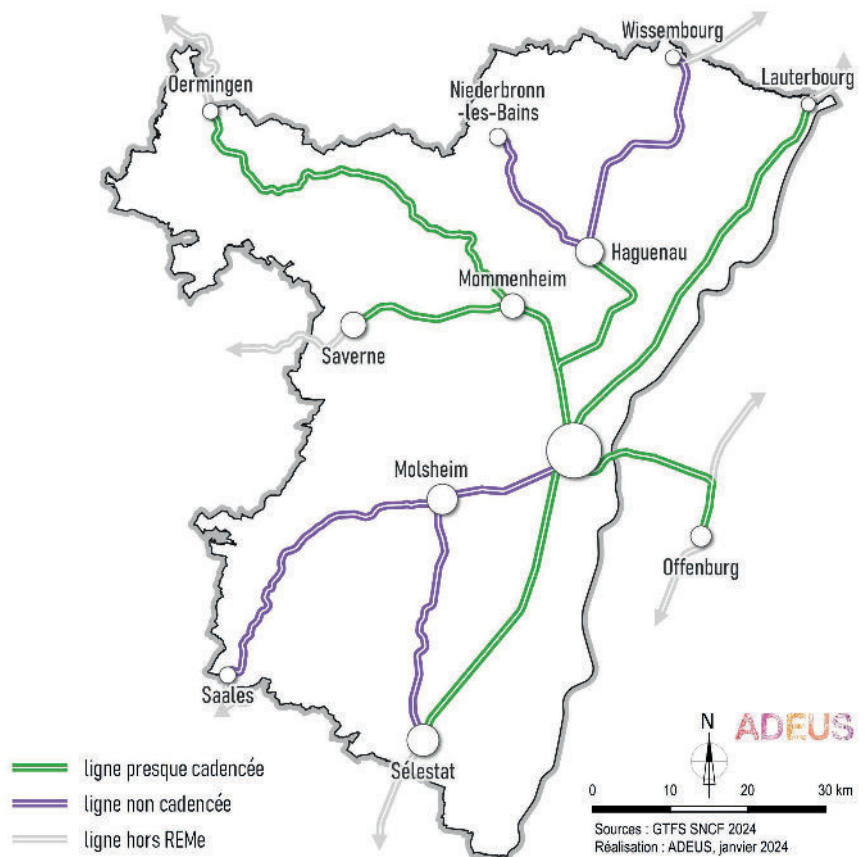
## Un cadencement encore irrégulier

Le cadencement des trains implique de manière optimale que les trains passent à intervalle strictement régulier, de sorte que, peu importe l'heure, les trains passent à la même minute (par exemple 09h15, 09h45, 10h15, 10h45, 11h15, etc.). Passer à horaire régulier permet aux usagers du train de ne plus avoir à se préoccuper des heures de passage, et ainsi de faciliter les déplacements en transports collectifs. **Or à ce jour, aucune gare du REMe ne remplit strictement ces critères du cadencement.**

**Certaines gares sont néanmoins proches voire très proches de cet objectif de cadencement régulier**, en particulier sur les lignes Saverne ↔ Sélestat, Strasbourg ↔ Haguenau, Strasbourg ↔ Offenbourg, et dans une moindre mesure Strasbourg ↔ Lauterbourg. Sur ces lignes, si la plupart des trains roule à horaire constant tout au long de la journée, certains s'en écartent légèrement de quelques minutes. Par exemple, en gare de Wilwisheim, les trains à direction de Strasbourg passent chaque demi-heure aux minutes 01 et 31, sauf à 12h33 et 22h35.

**Enfin, les lignes du Piémont, de la Vallée de la Bruche, et au nord de Haguenau n'offrent que peu de régularité entre les heures de passage**, ne permettant pas à leurs voyageurs de s'affranchir d'une connaissance précise des grilles horaires.

CADENCEMENT SUR LES LIGNES DU REMe



## MÉTHODOLOGIE D'ANALYSE DE L'OFFRE

Les différentes cartographies représentant l'offre du REMe ont été produites à partir de fichiers General Transit Feed Specification (GTFS) représentant la circulation théorique des trains du réseau SNCF avant et après la mise en place du REMe.

Les différents traitements sont effectués sur un jour type de semaine et représentent une offre purement théorique ne prenant pas en compte les éventuels problèmes sur les lignes pour une journée donnée (travaux,

annulations, ...). En outre, les offres par lignes représentées sur nos cartes sont des offres bidirectionnelles (somme des trajets de la gare A vers la gare B et inversement).

Par ailleurs, l'ADEUS effectue un suivi des données temps réel de la SNCF afin d'observer le nombre réel de trains en circulation. Ce suivi nous permet notamment de s'assurer que l'offre opérationnelle et ressentie par les usagers soit bien en adéquation avec l'offre théorique décrites par les GTFS et représentées sur les cartes et schémas.

## Lien entre offre ferroviaire et urbaine : la prochaine limite à dépasser ?

Le développement du REMe permet de lier entre elles les centralités alsaciennes jusque tard dans la soirée. Le dernier train à destination de Haguenau arrive à 23h07. Le dernier train à destination de Sélestat arrive à 23h46.

Néanmoins, les réseaux de transports collectifs urbains de Haguenau, Obernai et Sélestat finissent leur service plus tôt que le REMe. Le dernier bus quittant la gare de Haguenau part à 21h12 ; le dernier bus quittant la gare de Sélestat part à 19h05. De la même manière, de nombreuses destinations de l'Eurométropole de Strasbourg ne sont pas accessibles lors du premier arrêt dans les gares du territoire.

**Ainsi, passé une certaine heure, les gares du REMe demeurent inaccessibles pour les usagers ne vivant pas à proximité des gares ou ne possédant pas de voiture.** La question du manque d'accessibilité aux gares demeure donc réelle pour un certain nombre d'usagers, et est directement liée à l'articulation entre les réseaux urbains et interurbains.

## De même, à ce jour, la tarification n'est pas encore unifiée à l'échelle du bassin de mobilité strasbourgeois.

Les abonnements TER peuvent permettre d'utiliser un réseau urbain de transports collectifs, mais uniquement sur un trajet en train unique. Les titres combinés fer et bus existent (ALSA+) mais leur usage demeure limité dans l'aire administrative de chaque autorité organisatrice de la mobilité. Cette absence de tarification unifiée globale est un frein bien connu à l'usage des transports collectifs.



LA GARE DE HAGUENAU

# Conclusion et enjeux

Les travaux de l'observatoire du REMe qualifient les différents types de desserte ferroviaire qui se côtoient sur l'étoile ferroviaire strasbourgeoise. L'offre express permet ainsi de lier plus efficacement et plus rapidement les principales centralités du bassin de vie strasbourgeois, tandis que l'offre omnibus dessert finement l'ensemble du territoire.

Ces travaux quantifient également l'évolution de l'offre ferroviaire à la mise en place du REMe. Ainsi, **presque toutes les lignes et gares de l'étoile ferroviaire strasbourgeoise ont pu bénéficier d'une forte augmentation des niveaux de services. La régularité du cadencement n'est néanmoins pas encore systématique.** D'autres lignes rencontrent pourtant des difficultés pour accroître l'offre, notamment à cause de problématiques liées au cantonnement ou à l'infrastructure.

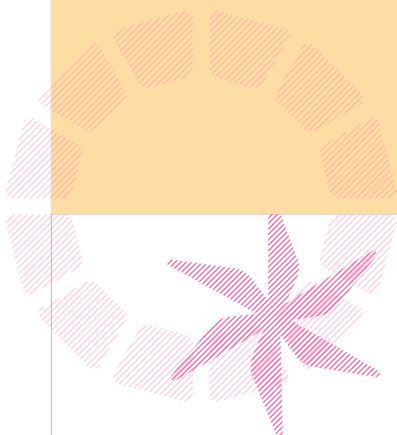
L'Eurométropole de Strasbourg fait aujourd'hui face à des problématiques d'augmentation de capacité autoroutière. En effet, l'ouverture de l'A355 et la décongestion qui en a résulté sur la M35 ont renforcé l'efficacité du réseau autoroutier strasbourgeois et notamment sa régularité. Il s'en est suivi un renforcement de l'accessibilité en automobile sur l'ensemble du bassin de mobilité strasbourgeois. Pour maintenir les objectifs de réduction de

l'autosolisme dans l'Eurométropole, différentes contraintes sont mises en place sur l'usage de la voiture : Zone à Faibles Emissions-mobilité, extension du stationnement payant ou encore voie réservée au covoiturage sur la M35. Ces contraintes ne sauraient être acceptables sans le développement d'alternatives à l'usage de la voiture. C'est ainsi que le **développement de l'offre ferroviaire permet au train d'être concurrentiel face à l'automobile sur les déplacements interurbains**, qui à cause des longues distance parcourues, sont particulièrement émetteurs de gaz à effet de serre.

Néanmoins, si le train peut permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité, il ne répond pas aux problématiques d'allongement des distances parcourues, et son efficacité peut de surcroît être la source d'effets rebonds : la périurbanisation et la dépendance aux ressources pour se mouvoir. En Allemagne, l'efficacité du réseau ferré pousse à l'allongement des distances parcourues : sur la région de Karlsruhe, 20 % des déplacements en transports collectifs font plus de 20 kilomètres. **Ainsi, la mise en service du REMe doit aussi prendre en compte les réflexions liées au développement urbain et à la réorganisation territoriale, tant sur les questions d'habitat que d'activité.**

## Pour aller plus loin :

- [Observatoire de la voie métropolitaine M35](#) - Les dossier de l'ADEUS
- [A355-M35 : un nouveau contexte autoroutier - quels impacts ?](#) Les notes de l'ADEUS n° 339, août 2023
- [Mobilité en territoires frontaliers : une frontière entre les pratiques ?](#) Les notes de l'ADEUS n° 334, janvier 2023
- [Vitesse et choix modal : quel lien entre offre et usage ?](#) Les notes de l'ADEUS n° 324, janvier 2022
- [Observatoire des Mobilités - 2021 en chiffres](#) - Les notes de l'ADEUS n°332, décembre 2022



Agence  
d'urbanisme  
de Strasbourg  
Rhin supérieur

Directeur de publication : **Pierre Laplane**, Directeur général  
Responsable éditorial : **Yves Gendron**, Directeur général adjoint  
Équipe projet : **Antoine Frediani** (chef de projet),  
**Hyacinthe Blaise**, **Maxime Partout**, **Jean-Yves Sauter**,  
**Benoit Vimbert**  
PTP 2023 - N° projet : **4.1.1.8**  
Mise en page : **Sophie Monnin** - Photos : **Jean Isenmann**  
© ADEUS - Numéro ISSN 2109-0149

Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables  
sur le site de l'ADEUS [www.adeus.org](http://www.adeus.org)