

LE REME FERROVIAIRE : UN LIEN TERRITORIAL ET SOCIAL

356

MARS 2026



MOBILITÉ



Le lancement du Réseau express métropolitain européen (REME) en décembre 2022, sur l'étoile ferroviaire strasbourgeoise, s'est accompagné d'un élargissement de l'amplitude horaire de desserte et une augmentation de l'offre en heures creuses, qui ont été suivis et documentés par l'observatoire du REME de l'Adeus.

Cette amélioration de l'offre a permis un élargissement des opportunités de mobilité des habitants du Bas-Rhin, et ainsi d'accessibilité, tant aux emplois qu'aux services. Si les objectifs sont d'abord d'inciter au report modal depuis la voiture, il s'agit aussi d'offrir une mobilité inclusive et décarbonée.

Près de trois ans après ce lancement, ces travaux reviennent sur les principaux gains en matière d'accessibilité, et font un premier état sur la fonction essentielle de lien territorial et social que représente le REME pour ses usagers.

Une offre ferroviaire unique à l'échelle française

Le RE ME : l'aboutissement de 30 ans de politique de mobilité ferroviaire

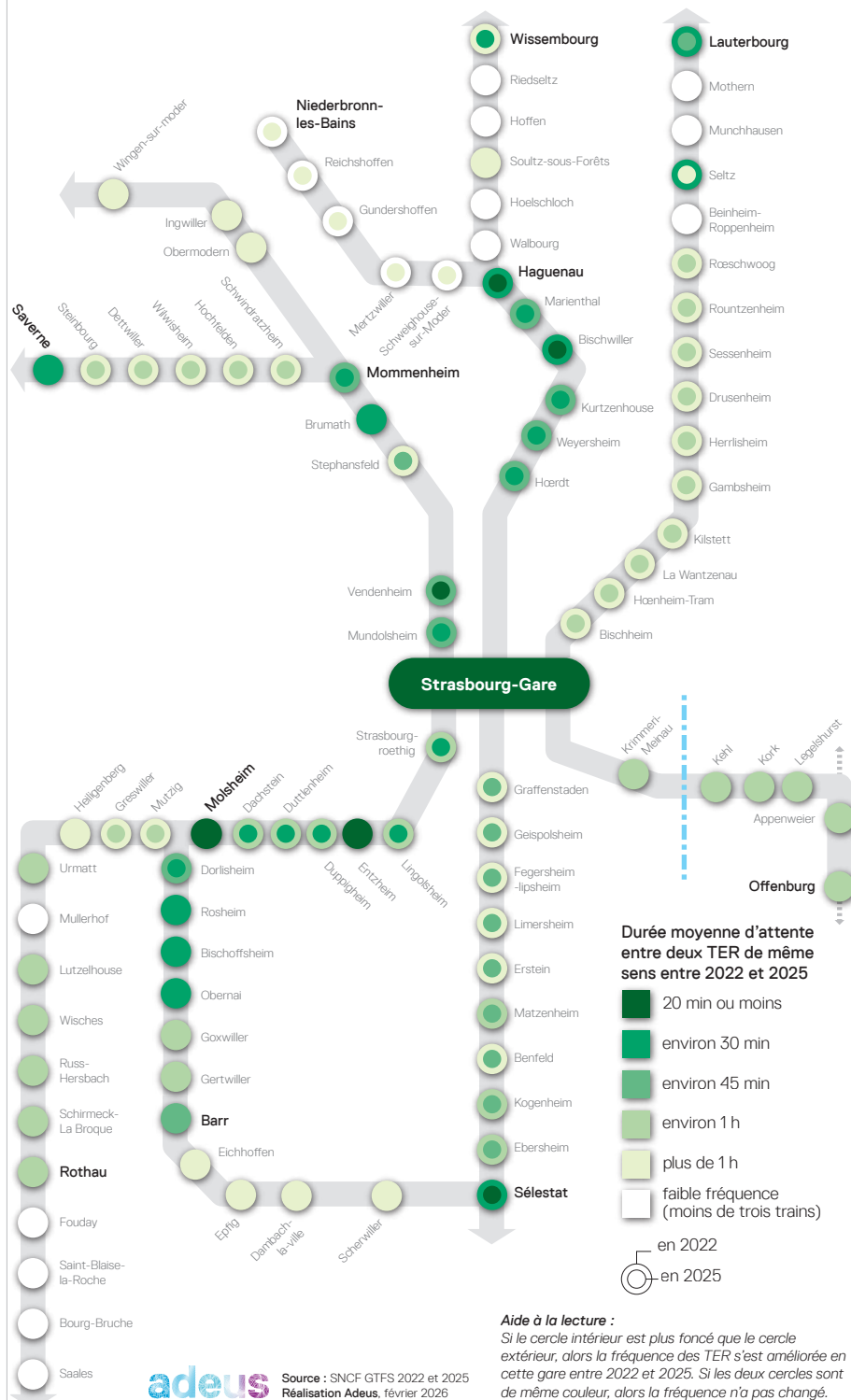
Depuis la régionalisation de l'offre en 1997 et la prise de compétence des mobilités interurbaines par la Région Alsace puis la Région Grand Est, l'offre n'a cessé de croître sur l'étoile ferroviaire strasbourgeoise. De 259 à 385 TER quotidiens en gare de Strasbourg entre 1996 et 2007, l'offre a ensuite atteint près de 500 TER quotidiens dès 2017.

Cette augmentation de l'offre s'est faite par palier, avec pour objectif de répondre à une diversité toujours plus ample des besoins et des profils :

- renforcement d'abord aux heures de pointe pour répondre au besoin des flux les plus importants ;
- puis mise en œuvre d'une offre continue en heures creuses pour permettre une accessibilité aux transports collectifs pour d'autres motifs que le domicile-travail et le domicile-études ;
- enfin, une extension de la plage horaire de desserte pour accompagner les déplacements de loisirs et répondre à des besoins de déplacements plus atypiques tôt le matin et tard le soir.

Issu du Grenelle des mobilités, de 2017 à 2020, et lancé en décembre 2022, le Réseau express métropolitain européen (RE ME) est l'aboutissement de ces trois volets. **Doté d'un cadencement renforcé tout au long de la journée (carte 1) et d'une offre à forte amplitude horaire (carte 2), le RE ME atteint un niveau de service de transports collectifs de qualité urbaine à une échelle métropolitaine, y compris le weekend,** et est capable de répondre aux besoins de mobilité de nombreux profils d'usagers.

FRÉQUENCE DES TER AUX GARES DU RE ME EN 2022 ET 2025 AUX HEURES CREUSES (TOUTES HEURES HORS 6H30-9H30 ET 16H30-19H30) SUR UN JOUR DE SEMAINE



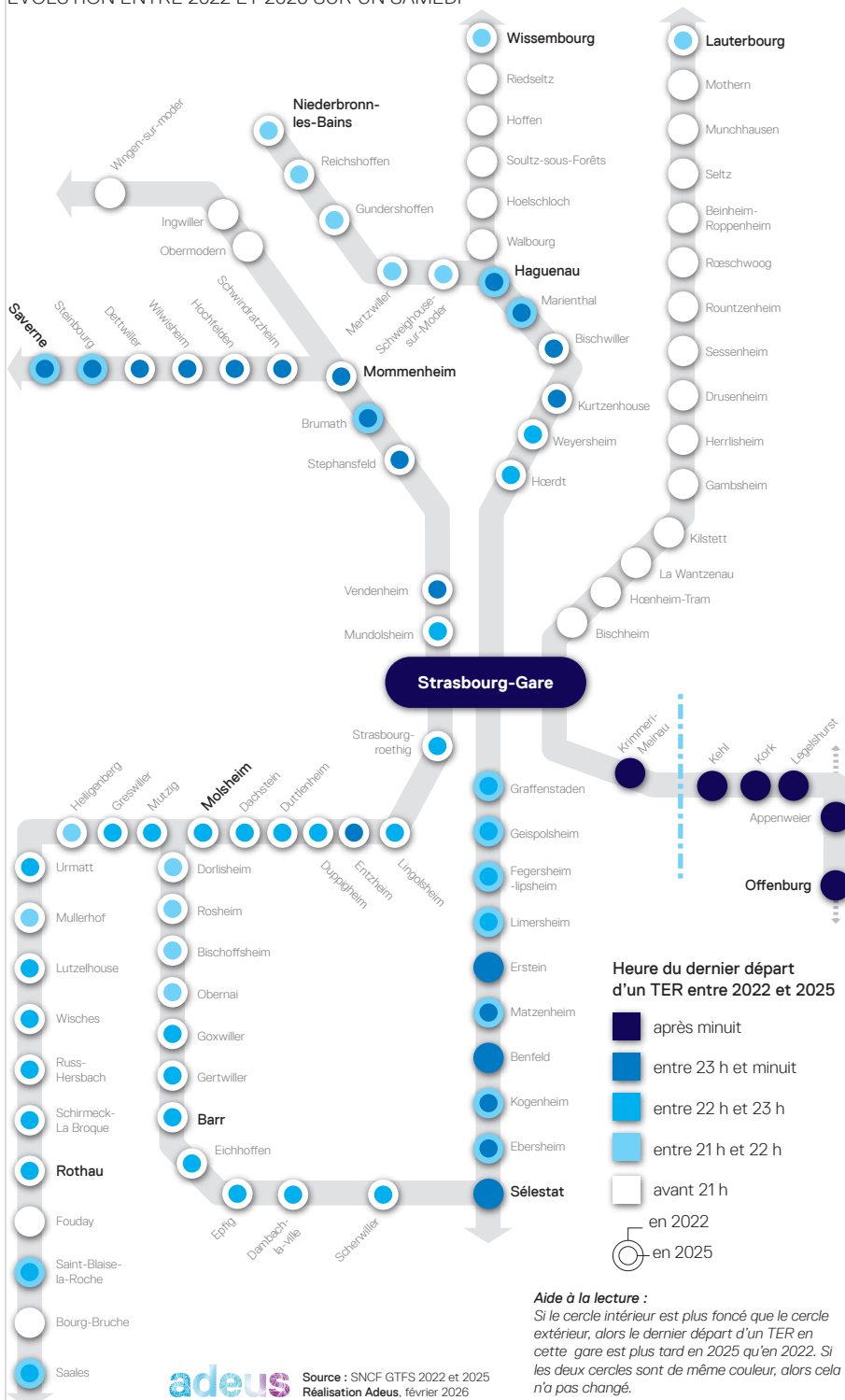
Strasbourg, première gare TER de France en 2025

Le REME fait ainsi de la gare centrale de Strasbourg la première gare TER de France, avec :

- en semaine : 570 TER, devant Lille-Flandres (460 TER) ;
- le samedi : 365 TER, devant Nantes, Lille-Flandres et Marseille-Saint-Charles (185 TER) ;
- le dimanche : 285 TER, devant Nantes et Marseille-Saint-Charles (185 TER).

Le REME permet également un bond d'offre notable sur l'ensemble des gares bas-rhinoises, dont certaines ont désormais une offre comparable à celles de gares de grandes villes françaises. Ainsi, en semaine, Molsheim voit passer autant de TER que Nice (150) et Haguenau autant que Rouen (120).

HEURE DU DERNIER DÉPART SUR LES GARES DU REME EN 2022 ET 2025 ÉVOLUTION ENTRE 2022 ET 2025 SUR UN SAMEDI



Un renforcement de l'accessibilité

Bien que le REME ait pour objectif de répondre à des besoins de déplacements diversifiés et de toucher des profils de personnes variés, le cœur de ses usagers demeure largement composé d'actifs réalisant leurs déplacements quotidiens entre leur domicile et leur lieu de travail ou d'études : plus de 70 % des déplacements sur le REME en semaine ont pour motif le travail ou les études.

Une desserte forte des populations et des emplois par les transports collectifs

Le Bas-Rhin est un territoire multipolaire, parsemé de villes moyennes mêlant habitat et activités, présentant une densité élevée grâce à une forte intensité d'usage du foncier. Ces spécificités locales créent des flux concentrés et des phénomènes de contre-pointe importants, qui ont été favorables au maintien d'un réseau ferré dense et au développement du REME. Ainsi les actifs et les emplois

sont tous deux très largement desservis par une offre de transports collectifs :

- 87 % de la population active bas-rhinoise habite à moins de trois kilomètres d'une gare ;
- 80 % des emplois bas-rhinois sont à moins de 500 m d'un arrêt de transports collectifs.

Grâce à cette forte concentration de population et d'emploi à proximité des transports collectifs, **un actif a en moyenne accès à plus de 70 000 emplois en moins de 40 minutes au départ de sa gare.**

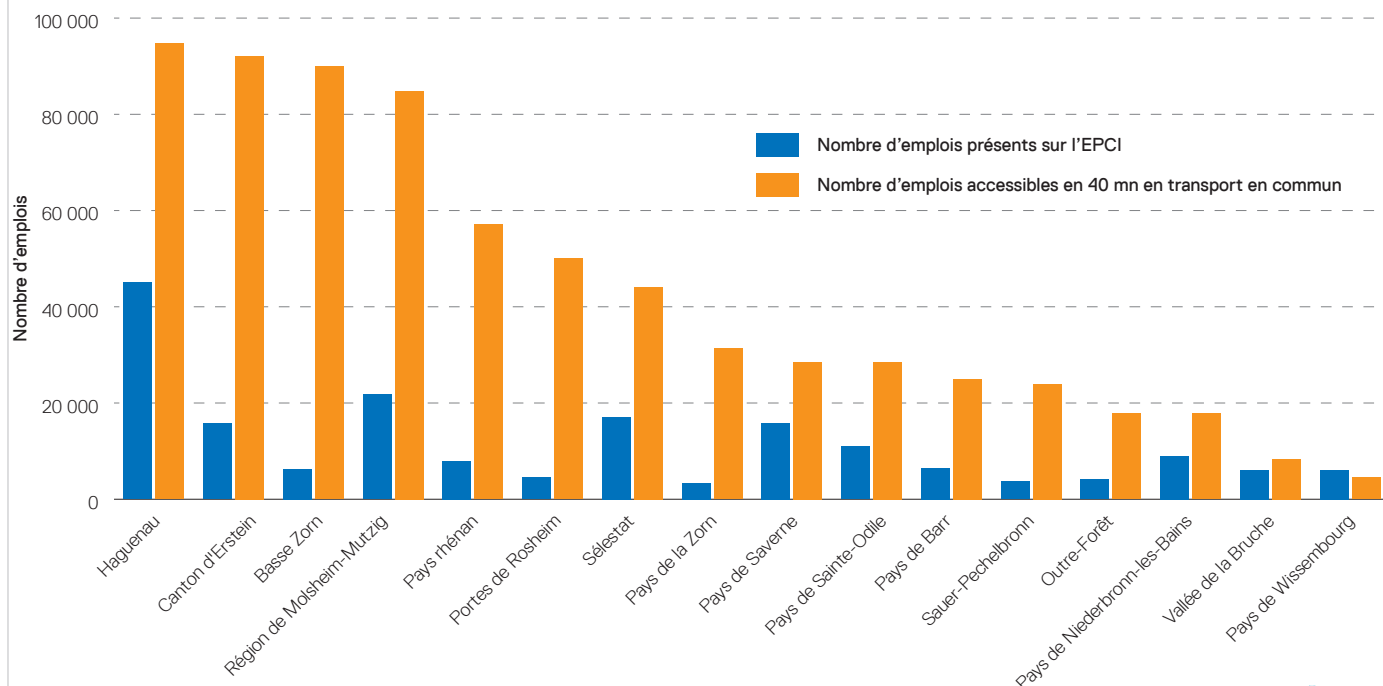
Le REME atténue les disparités géographiques d'accès à l'emploi

L'offre du REME permet de réduire les effets de la répartition spatiale inégale de l'emploi sur le Bas-Rhin : l'Eurométropole de Strasbourg concentre à elle seule 55 % de l'emploi salarial bas-rhinois.

Ainsi, **les habitants du Bas-Rhin voient le nombre d'emplois accessibles multiplié en moyenne par près de cinq, entre ce que leur offre leur territoire de résidence et ce à quoi ils peuvent accéder grâce au REME.**

Certaines gares bénéficient d'un accès à l'emploi particulièrement privilégié de par leur localisation entre deux bassins d'emploi (Hœrdt et Brumath entre les bassins d'emploi de Haguenau et Strasbourg par exemple). Cela illustre à quel point le REME est orienté vers l'ensemble des polarités du Bas-Rhin, de sorte que **la gare de chaque ville a le potentiel de devenir une destination importante**, à condition de maintenir une bonne coordination entre les réseaux de transports collectifs urbains et le REME pour assurer le cabotage.

IMPACT DU REME SUR L'ACCESSIBILITÉ À L'EMPLOI SELON LES EPCI



Sources : SIRENE 2021, Flores 2020, GTFS 2025

adeus

Une offre plus adaptée aux emplois à horaires décalés et hors Eurométropole de Strasbourg

L'élargissement de l'amplitude horaire de desserte des gares et le renforcement en heures creuses permettent de couvrir une plus grande diversité de déplacements domicile-travail, et ainsi de mieux s'adresser aux employés à horaires décalés ou encore à ceux qui ne travaillent ni vivent sur l'Eurométropole de Strasbourg.

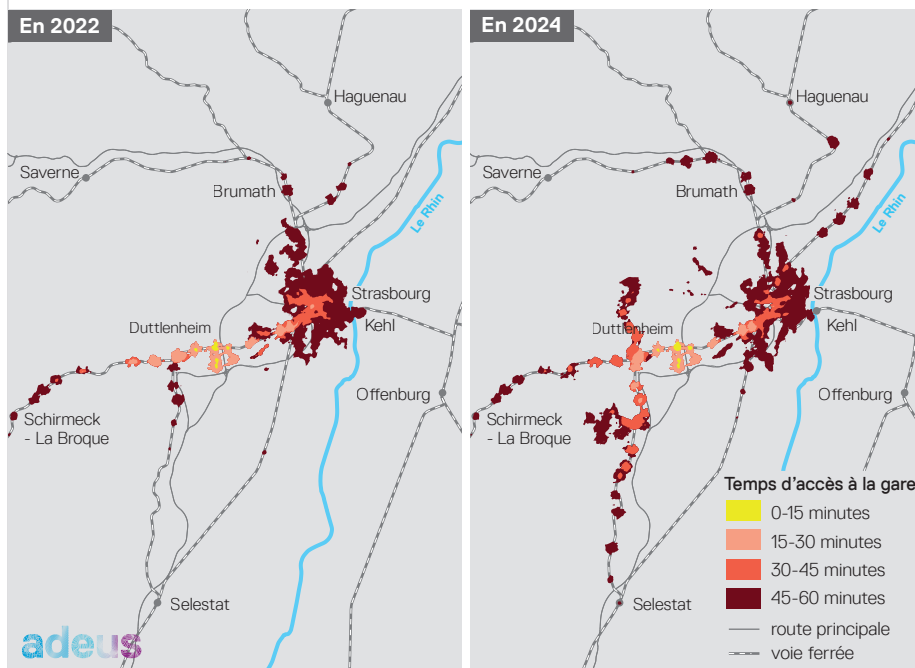
Cette nouvelle réalité peut s'illustrer de nombreuses manières. Par exemple, un actif travaillant dans la zone d'activité entre les gares de Duppigheim et Duttlenheim peut désormais y arriver à 7 h depuis le Piémont ou la Bruche. Il peut également en partir à la même heure et atteindre Strasbourg ou Sélestat, là où ces déplacements étaient impossibles auparavant.

Des déplacements de loisir reportables vers le train

Partir randonner dans le Piémont à la journée, en partant tôt et rentrant tard, sortir avec des amis tard le soir à Strasbourg et rentrer chez soi... Ces motifs de déplacements étaient difficilement envisageables autrement qu'en voiture auparavant.

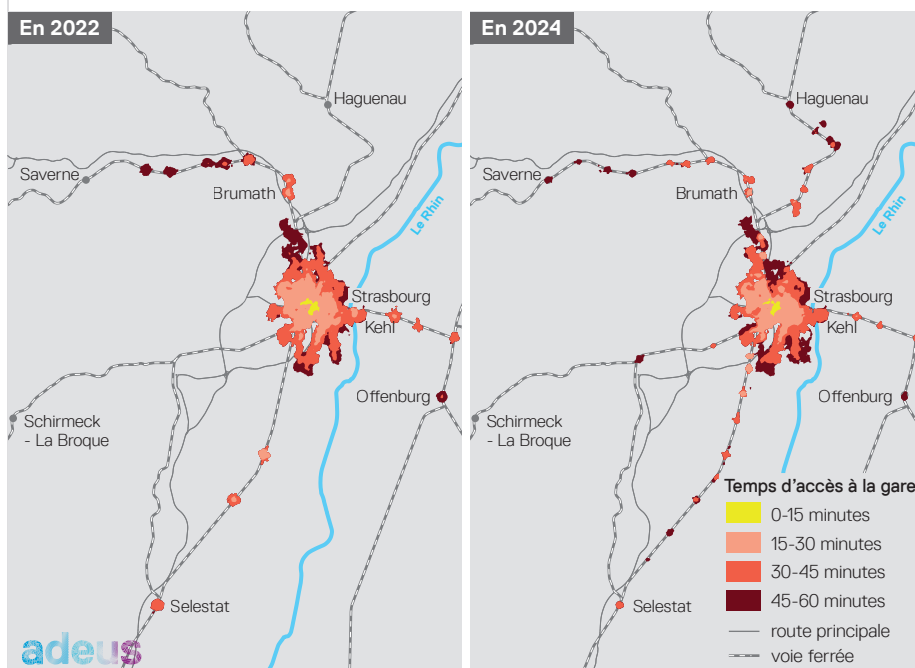
Mais l'augmentation de l'offre, en particulier le weekend, permet désormais de s'orienter plus facilement vers le TER pour des loisirs, des excursions à la journée ou des visites à des proches. Ce gain d'accessibilité peut de surcroît avoir des répercussions économiques sur les commerces et activités, désormais accessibles par un potentiel de clientèle plus important, dont les ménages non motorisés, notamment ceux de l'Eurométropole de Strasbourg (71 700 ménages).

ESPACE DUQUEL ON PEUT ACCÉDER À DUTTLENHEIM À 7H DU MATIN UN JOUR DE SEMAINE EN 60 MINUTES MAXIMUM



Réalisation : Adeus, janvier 2026 - Sources : GTFS SNCF 2022, GTFS SNCF 2024

ESPACE ACCESSIBLE DEPUIS LA GARE DE STRASBOURG À 22H30 UN SAMEDI EN 60 MINUTES MAXIMUM



Réalisation : Adeus, janvier 2026 - Sources : GTFS SNCF 2022, GTFS SNCF 2024

Une surreprésentation des personnes non motorisées dans le train

USAGERS DU REME ET POSSESSION D'UN VÉHICULE



Source : Enquête en gare de Strasbourg, Haguenau, Molsheim et Sélestat, juin 2025 Parmi 4500 répondant.es

45 % des usagers du REME non pas de véhicule pour leurs déplacements personnels...

Outre les 10 % d'usagers mineurs et n'ayant donc pas le permis de conduire, 40 % des usagers majeurs du REME ne possèdent pas de véhicule – contre seulement 13 % des Bas-Rhinois d'après l'enquête mobilité certifiée Cerema 2024. Cette part d'usagers majeurs non motorisés passe même à 50 % le weekend. Ainsi, en faisant la somme des mineurs et des majeurs non motorisés, **le REME est indispensable à la mobilité longue distance de près de la moitié de ses usagers.**

... mais ne le subissent pas forcément

Cependant, l'on observe un écart entre motorisation et sentiment de manque d'alternative pour la mobilité : seuls 22 % des usagers majeurs du REME expliquent avoir choisi le train parce que c'est le seul transport disponible pour leur déplacement. De même, parmi les moins de 18 ans, la moitié dit avoir utilisé le train parce que c'est leur seule alternative.

Ainsi, **pour la moitié des usagers du REME non motorisés, utiliser le train s'apparente davantage à un choix qu'à un recours par défaut à cause d'un manque d'alternative.** Ancrage dans les pratiques de mobilité, choix de modes de vie fondés sur le train, ou encore critères plus primordiaux (rapidité, praticité, prix, éco-mobilité), manque d'alternative, sont autant d'explications possibles à cette observation.

Que le train ne soit pas subi, y compris par les personnes non motorisées, se retrouve d'ailleurs dans leur satisfaction quant au niveau d'offre ferroviaire, très élevée (90 %) et au même niveau que pour l'ensemble des usagers.

Et des usagers motorisés qui choisissent délibérément le train...

De l'autre côté, **60 % des usagers majeurs du REME choisissent délibérément d'utiliser le train alors qu'ils disposent d'une automobile pour leurs déplacements.** Ce taux monte même à 80 % auprès des 45-64 ans.

Chez ces usagers qui utilisent le train par choix, les raisons d'usage du train sont variées. Sa rapidité est certes la première qualité décisive en faveur du choix modal vers le train (37 %), mais d'autres critères sont presque aussi importants pour ces usagers : **la praticité, la tranquillité et la faible empreinte environnementale** en particulier (30 % chacune), montrant qu'il est pertinent de miser et communiquer sur d'autres leviers **que la seule vitesse**, domaine dans lequel il demeure difficile de concurrencer l'automobile.

... souvent en lien avec des contraintes sur l'automobile

Notons cependant que **pour 60 % des usagers motorisés, le choix modal vers le train est aussi lié à un sentiment d'accessibilité routière difficile à Strasbourg**, liée en premier lieu aux conditions de trafic (80 %) et en second lieu à des difficultés de stationnement (60 %).

Ainsi, **le choix modal en faveur du train plutôt que la voiture est aussi lié à une faible accessibilité routière**, de sorte qu'une politique volontariste de report modal vers les transports collectifs interurbains ne saurait se contenter d'une augmentation d'offre ferroviaire et doit s'accompagner de verrous complémentaires sur l'usage de la voiture individuelle.

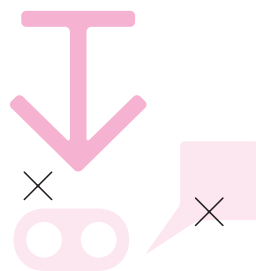
Le train réunit les gens !

La visite à un proche : premier motif d'usage du REME le weekend

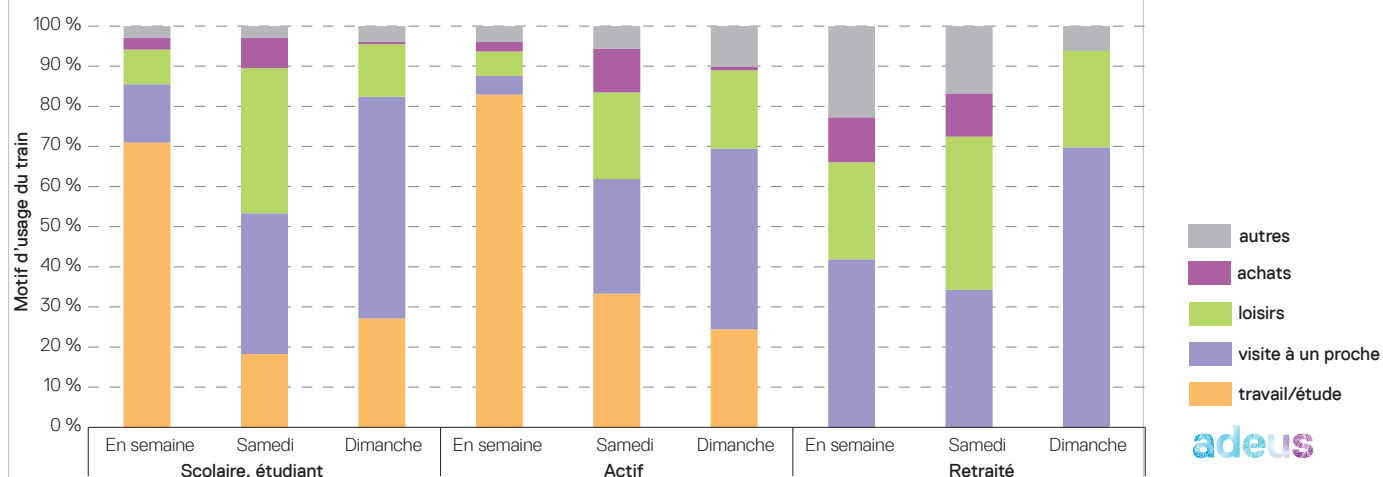
Sur un jour de semaine, le travail et les études demeurent les principaux motifs d'usage du train : 55 % des usagers du REME l'utilisent pour le travail et 17 % pour le motif étude.

Les motifs d'usage du REME évoluent notablement le weekend. Si les loisirs se démarquent, **c'est surtout la visite à un proche qui devient le premier motif d'usage du TER** (46 % des voyages) **et ce pour toutes les catégories d'usagers du REME** (scolaires, actifs et retraités).

Outre le travail et les études, le TER est donc particulièrement utilisé pour rendre visite à ses proches. **Cela montre l'importance du maintien d'une offre ferroviaire de qualité le weekend pour les liens sociaux et familiaux**, en particulier auprès des personnes qui ne possèdent pas le permis ou qui n'ont pas accès à l'automobile. En effet, **la visite à un proche représente 25 % des motifs d'usage du train pour les personnes non motorisées**, contre 8 % pour les personnes motorisées qui, elles, utilisent très largement le train pour le domicile-travail (65 %) et à des horaires où la congestion automobile est plus importante.



À QUOI SERT LE REME EN FONCTION DU JOUR ET DE L'OCCUPATION PRINCIPALE



Source : Enquête en gare de Strasbourg, Haguenau, Molsheim et Sélestat, juin 2025 Parmi 4500 répondant.es

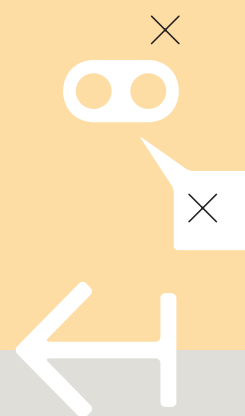
Conclusion et enjeux

Le REME est l'aboutissement de 30 ans de politique de mobilité volontariste en faveur du train. Il se manifeste par **un gain d'offre en heures creuses, en contre-pointe et le weekend où le cadencement est renforcé, et en soirée avec des dessertes plus nombreuses et plus tardives**. Cependant, la gare centrale de Strasbourg arrive aujourd'hui au maximum de sa capacité, de sorte qu'une augmentation de l'offre ferroviaire en heures de pointe ne peut s'envisager sans évolution significative de l'infrastructure.

L'amélioration de l'accessibilité permise par le REME se retrouve ainsi principalement en-dehors des heures de pointe. Cette amélioration s'adresse donc davantage aux travailleurs à horaires décalés ou, de manière générale, pour d'autres motifs que le travail. **Le REME facilite aussi l'accès à l'ensemble des bassins de vie et d'emplois qu'il connecte, de sorte que chaque centralité du Bas-Rhin possédant une gare a le potentiel de devenir une destination ferroviaire importante**. Cela dit, pour y arriver, le REME doit s'accompagner d'une offre tarifaire intégrée sur l'ensemble de son bassin, et d'un meilleur cabotage hors Eurométropole de Strasbourg, afin de permettre les dessertes de proximité et le dernier kilomètre.

Cette amélioration de l'accessibilité permet de surcroît d'ouvrir de nouveaux horizons de mobilité aux personnes sans permis ou non motorisées. **Ces personnes non motorisées représentent près de la moitié des usagers du REME**, alors qu'elles ne sont que 13 % des habitants du Bas-Rhin. Pour elles, le REME est presque indispensable à leur mobilité longue distance, rappelant son devoir de service public. **Au sein de l'autre moitié d'usagers du REME motorisée, le choix modal en faveur du train est lié aux contraintes pesant sur l'automobile pour 60 % d'entre eux.**

Pour bon nombre d'usagers enfin, le REME est utilisé pour des activités sociales, en particulier pour les personnes non motorisées. **Rendre visite à un proche est le deuxième motif d'usage du train, derrière le travail, et le premier motif d'usage du train le weekend**, surtout le dimanche. Le REME ne doit donc pas seulement être perçu comme un vecteur d'emploi et un outil économique, mais aussi comme un vecteur de lien social au sein d'un territoire.



Pour aller plus loin :

- [Le Réseau Express Métropolitain européen : un choc de l'offre ferroviaire ?](#) Note de l'Adeus n°340, avril 2024
- [Vitesse et choix modal : quel lien entre offre et usage ?](#) Note de l'Adeus n°324, janvier 2022
- [Grenelle des mobilités](#), 2017-2020



L'agence
d'urbanisme
de Strasbourg
Rhénus supérieur

Directeur de publication : **Pierre Laplane, directeur général**
Responsable éditorial : **Yves Gendron, directeur général adjoint**
Équipe projet : **Antoine Frediani (chef de projet), Hyacinthe Blaise, Aurélia Hild et Timothé Kolmer**
PP 2025 - N° projet : **1.1.8**
Photo et mise en page : **Jean Isenmann**
© Adeus - Numéro ISSN 2109-0149
Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'Adeus www.adeus.org