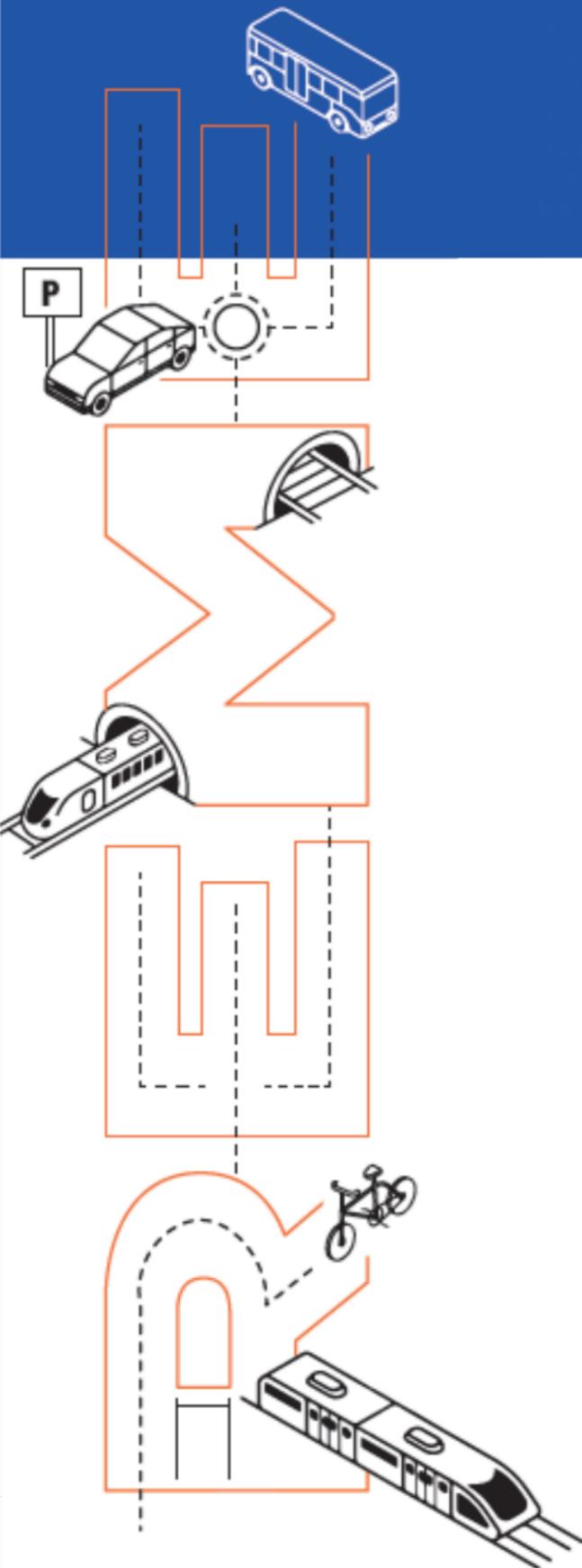


Réseau  
Express  
Métropolitain  
Européen



Capitale  
européenne

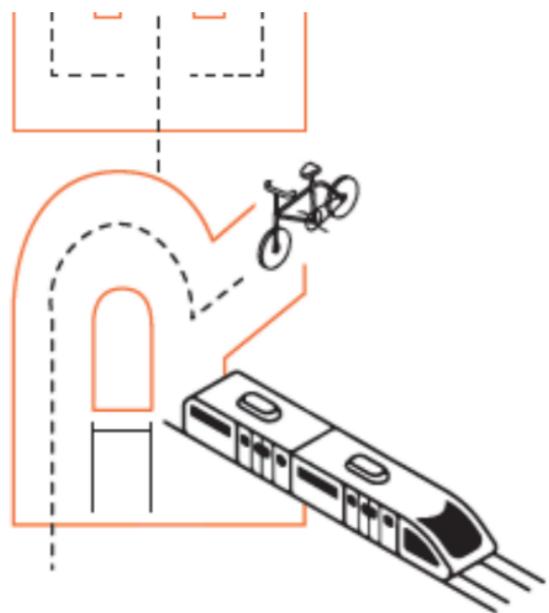
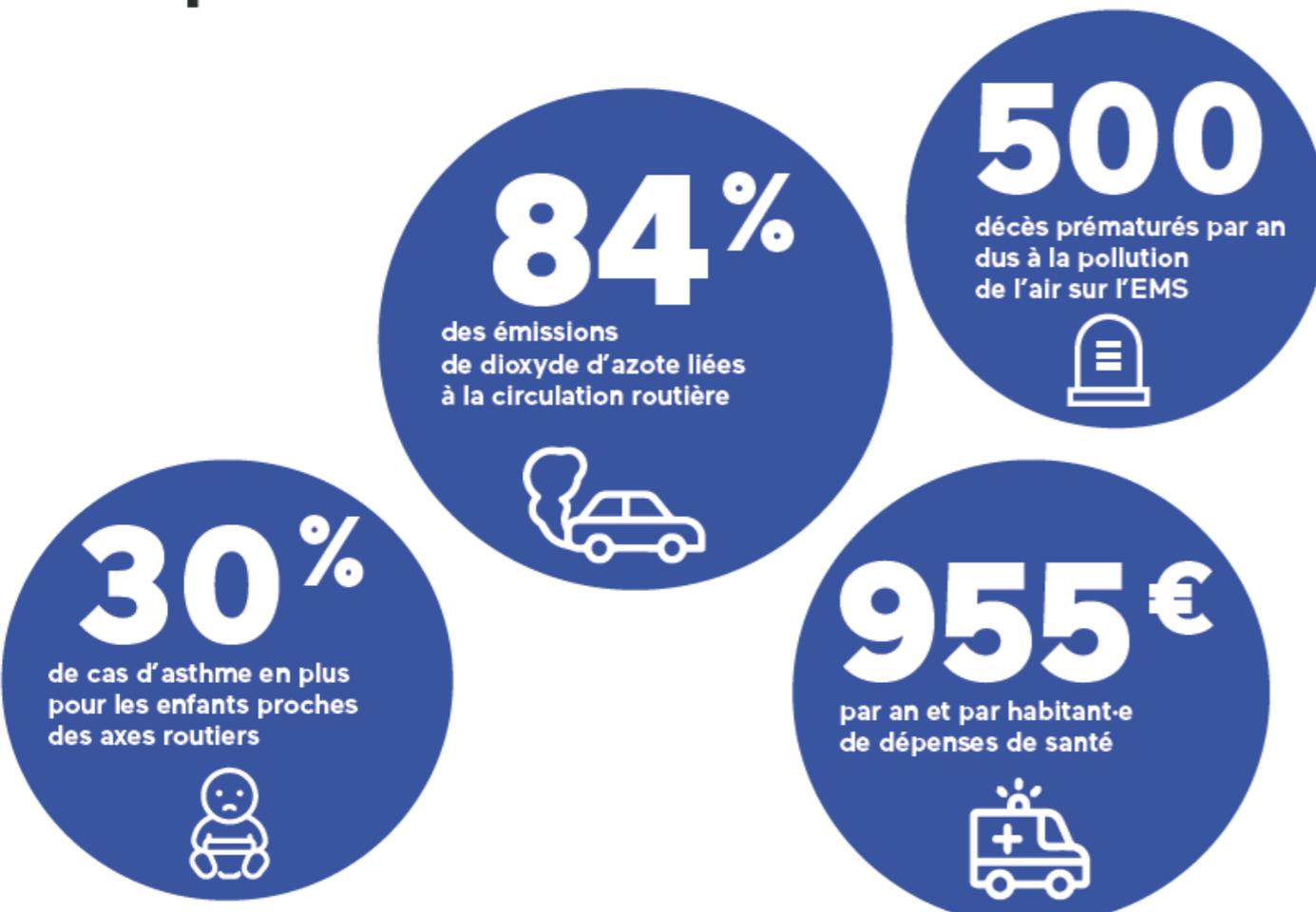
Strasbourg.eu  
eurométropole

## Le Réseau Express Métropolitain Européen

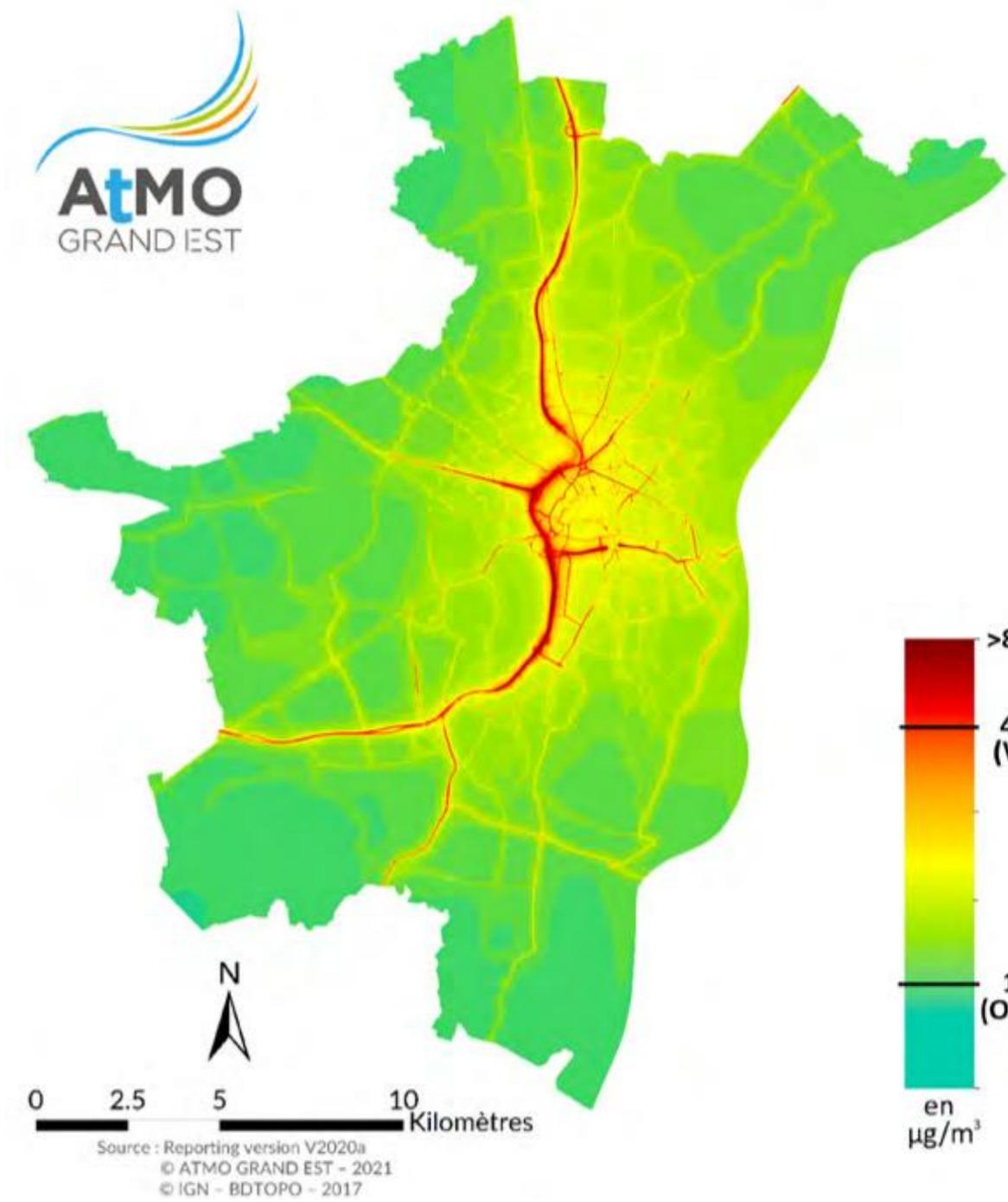
JOURNÉES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS - 20/11/2023

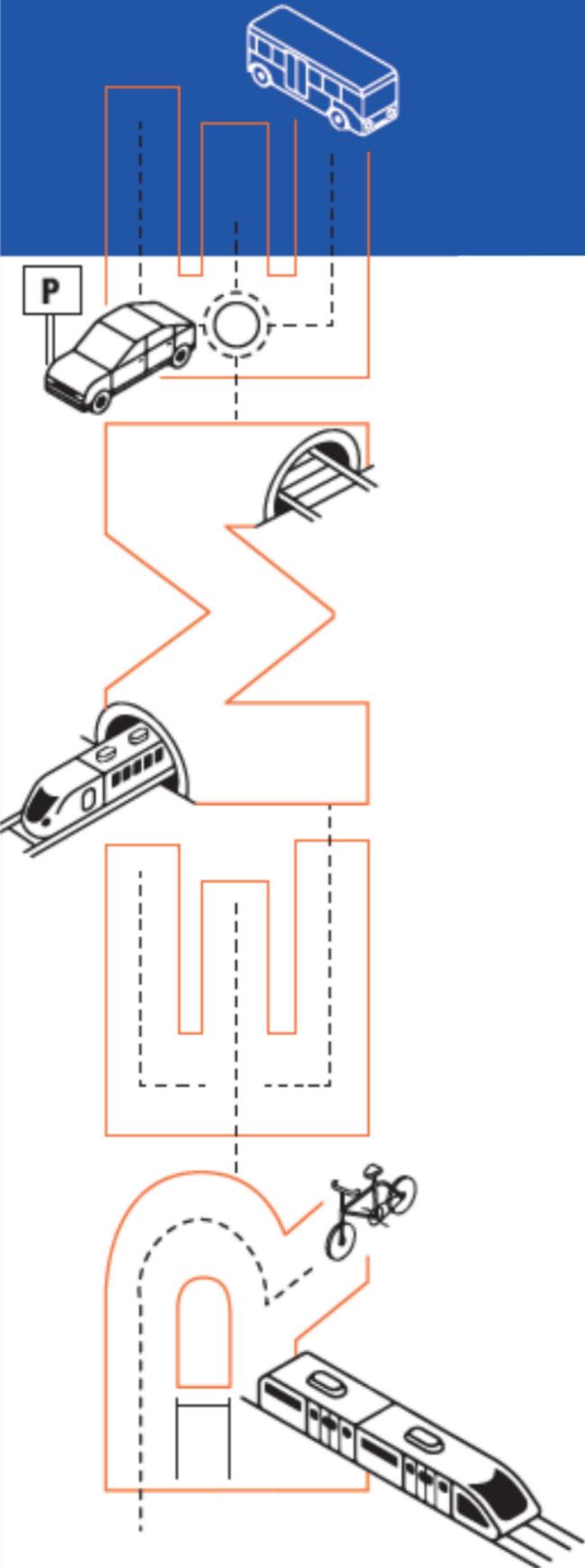
La Région  
**Grand Est**

## La pollution en chiffres



La Zone à Faibles Emissions-mobilité (ZFE-m) : limiter progressivement la circulation des véhicules les plus polluants.



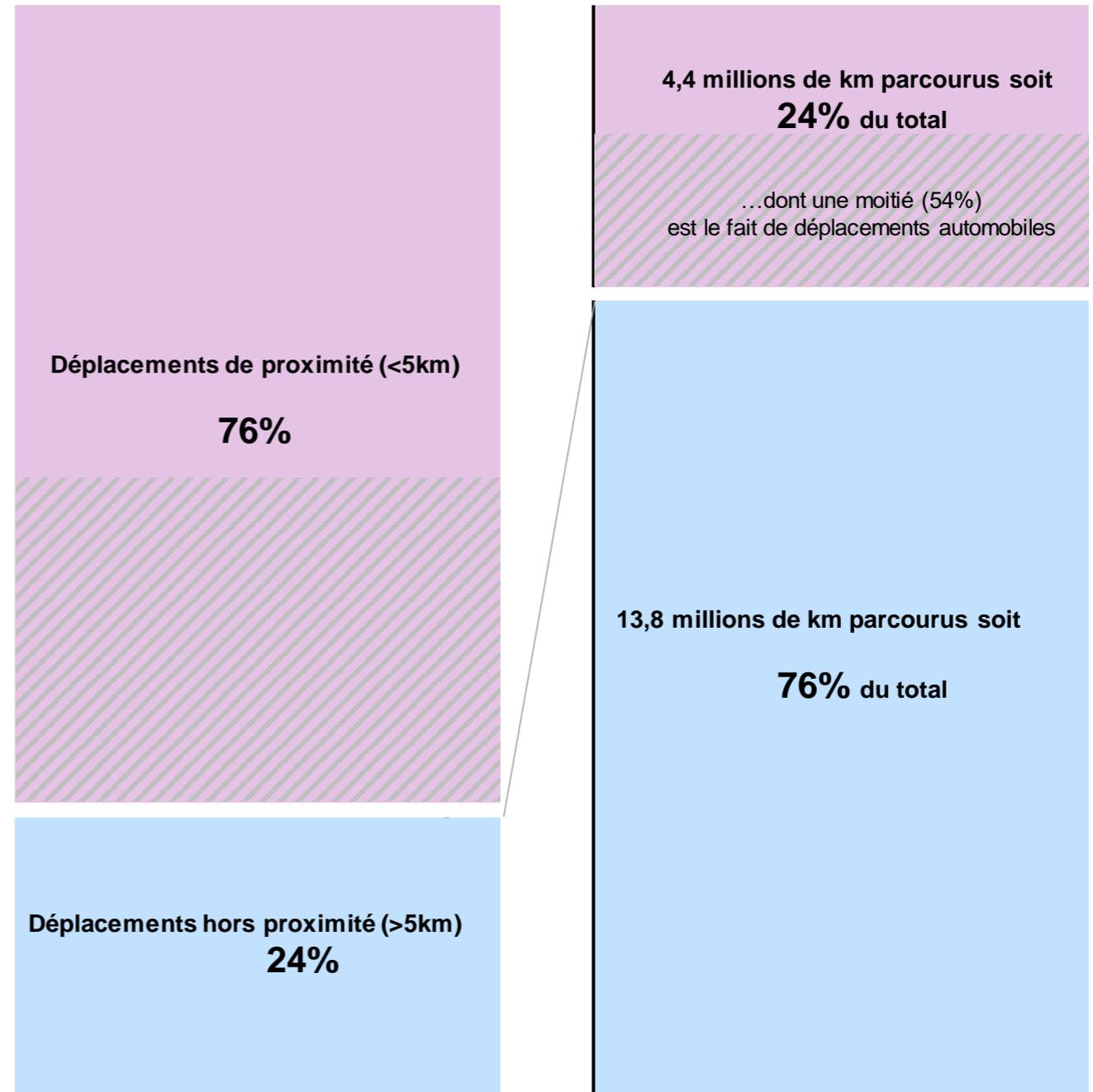


**60%** : Part des déplacements réalisés avec un mode alternatif à la voiture

**40%** : Part des déplacements réalisés en voiture

## Déplacements

## Kilomètres produits



Améliorer les déplacements périurbains est une priorité, car ils sont à la fois :

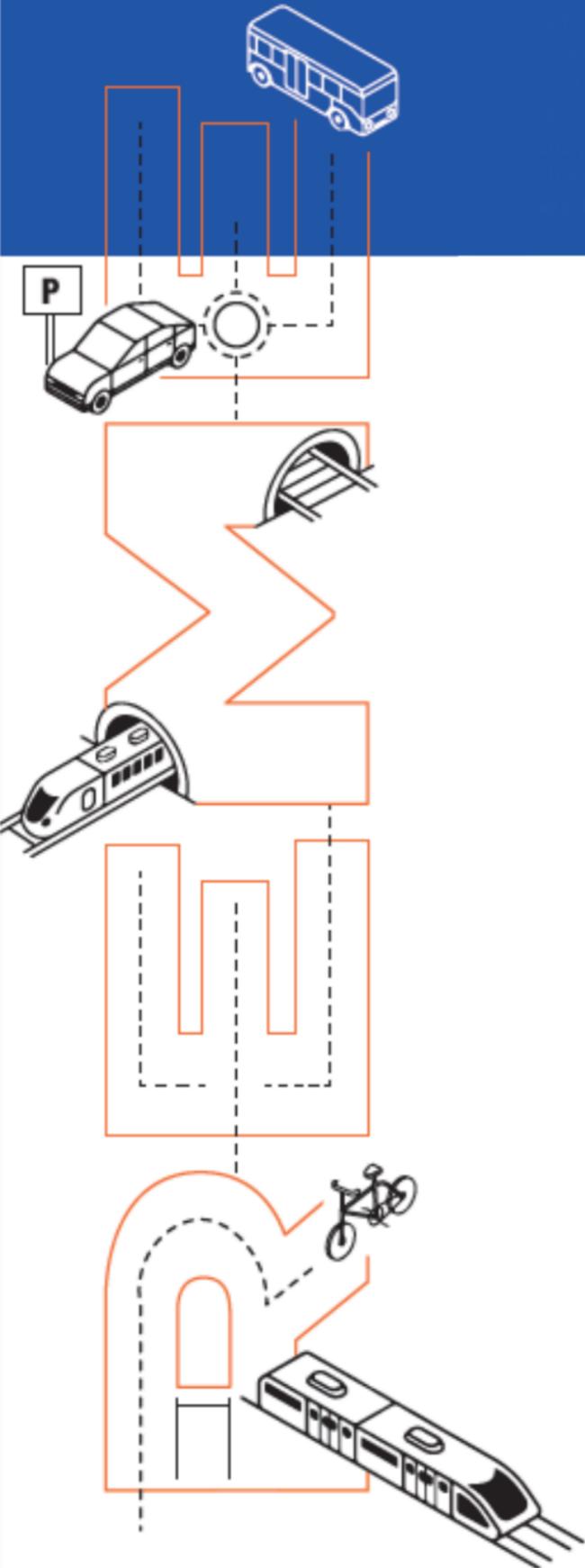
- Les plus émetteurs de gaz à effet de serre
- Les plus vulnérables à la hausse du coût de l'énergie et à la congestion

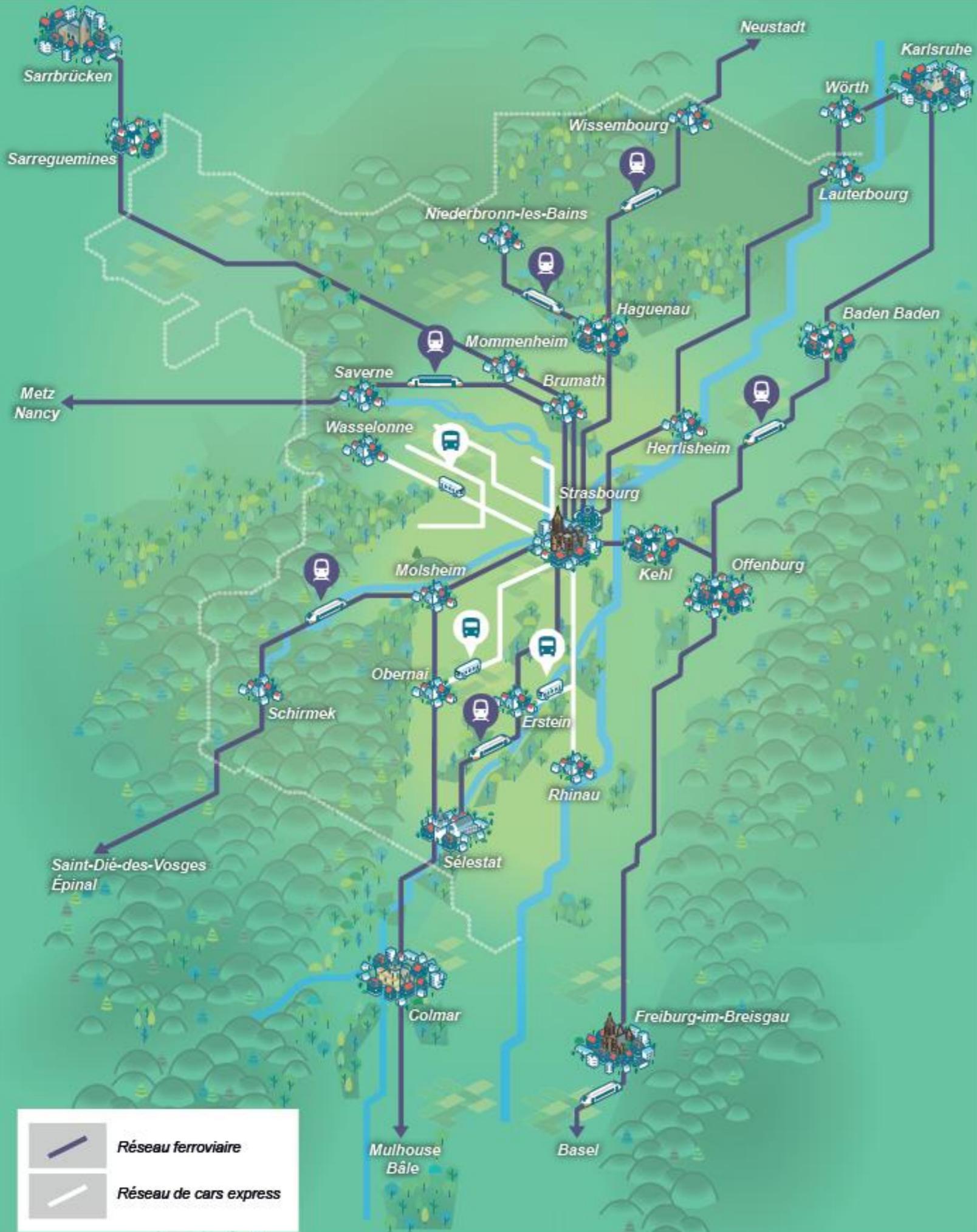
La mise en place d'un cadre de travail et d'action commun entre la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg :

Co-élaboration d'un **Schéma directeur des mobilités** à l'échelle du bassin de vie strasbourgeois, un document cadre, suivi d'engagements partenariaux plus opérationnels, sur les différentes composantes décrites dans ce document, dont le REME pour lequel l'ambition est clairement affichée.

Document délibéré par la Région Grand Est et l'Eurométropole :

- Session plénière du 19 avril 2021 pour la Région Grand Est
- Conseil métropolitain du 7 mai 2021 pour l'Eurométropole de Strasbourg





## Le Réseau Express Métropolitain Européen

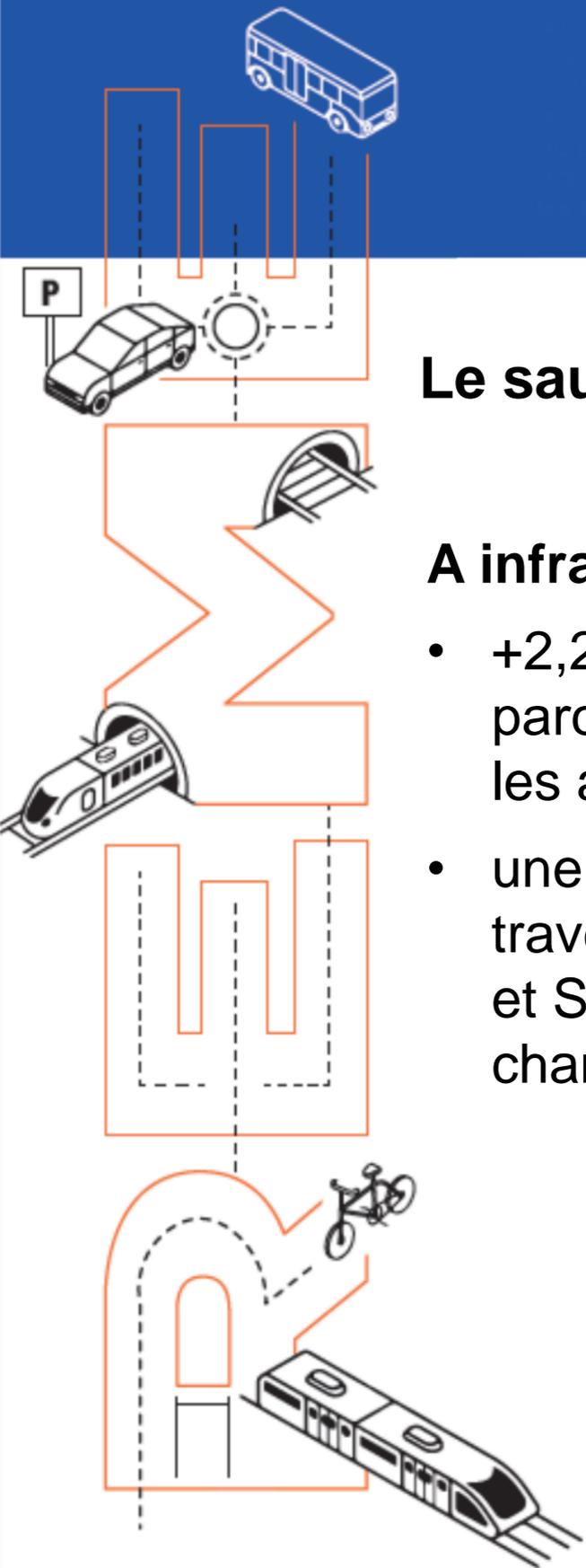
Un projet multimodal comportant :

- **Un volet ferré**, portant sur l'amélioration de l'ensemble des dessertes, y compris vers l'Allemagne.
- **Un volet cars express**, prévoyant la mise en œuvre d'un réseau de cars express dotés d'aménagements dédiés

Son développement est lié à :

- La réalisation de **pôles d'échanges multimodaux**
- La **complémentarité entre les modes collectifs et actifs**
- Au développement d'actions en faveur des usages partagés de l'automobile, **autopartage et covoiturage**.

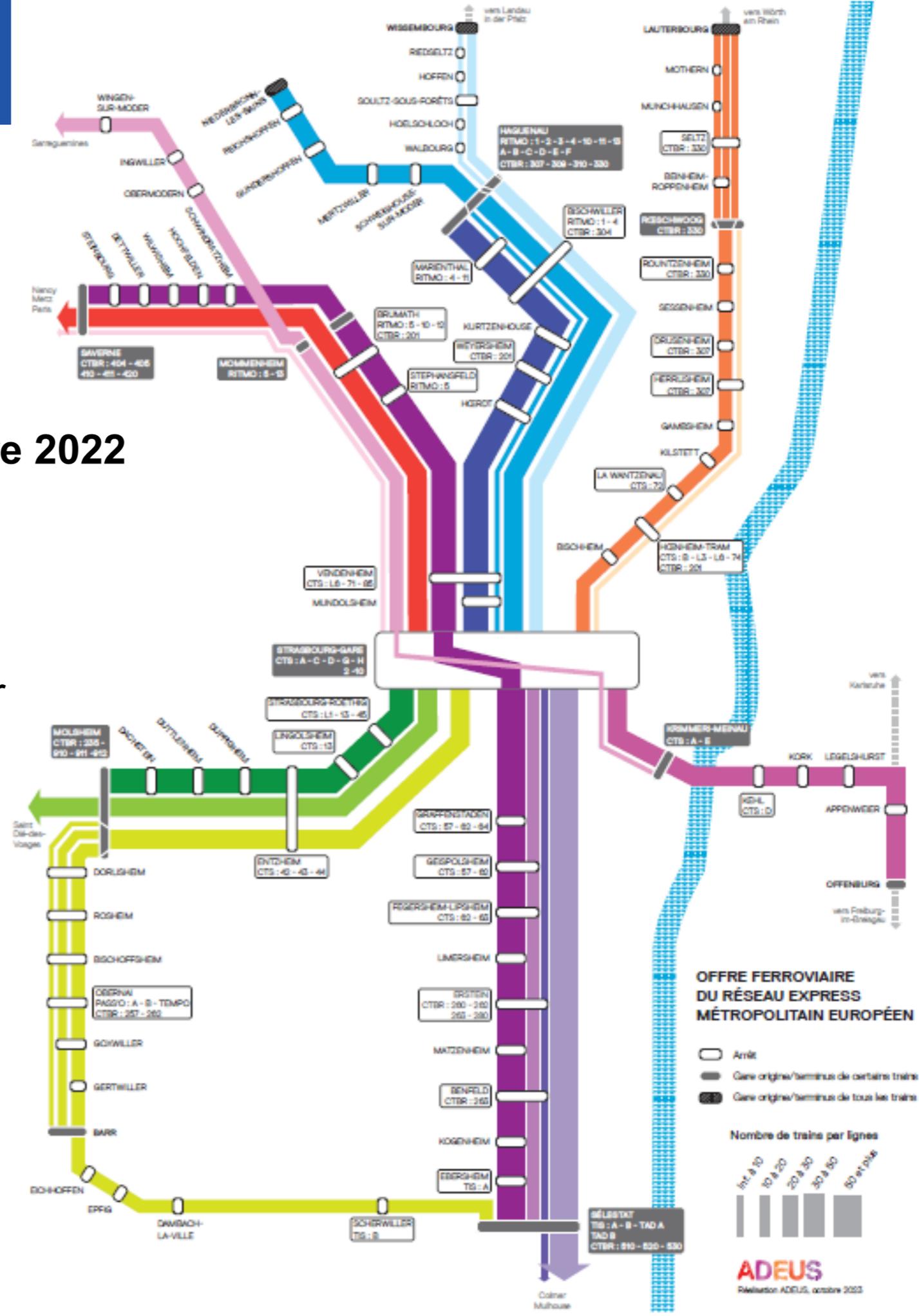
# Réseau Express Métropolitain Européen

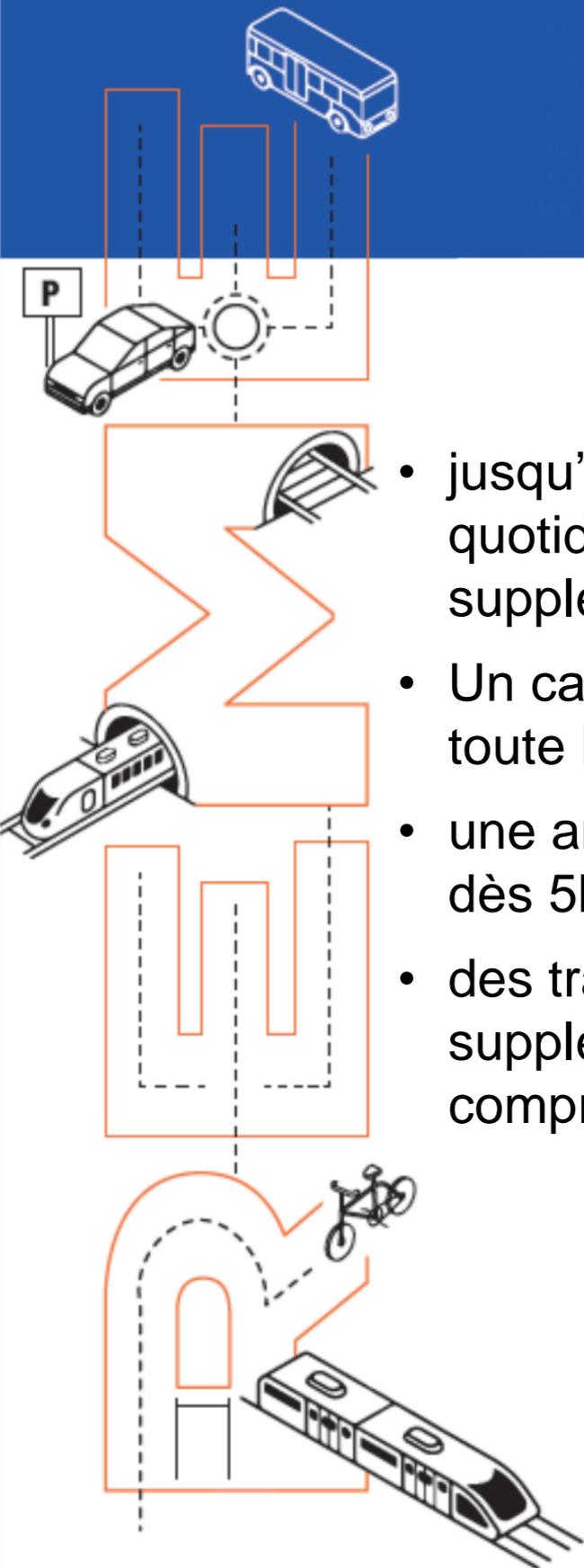


## Le saut d'offre de décembre 2022

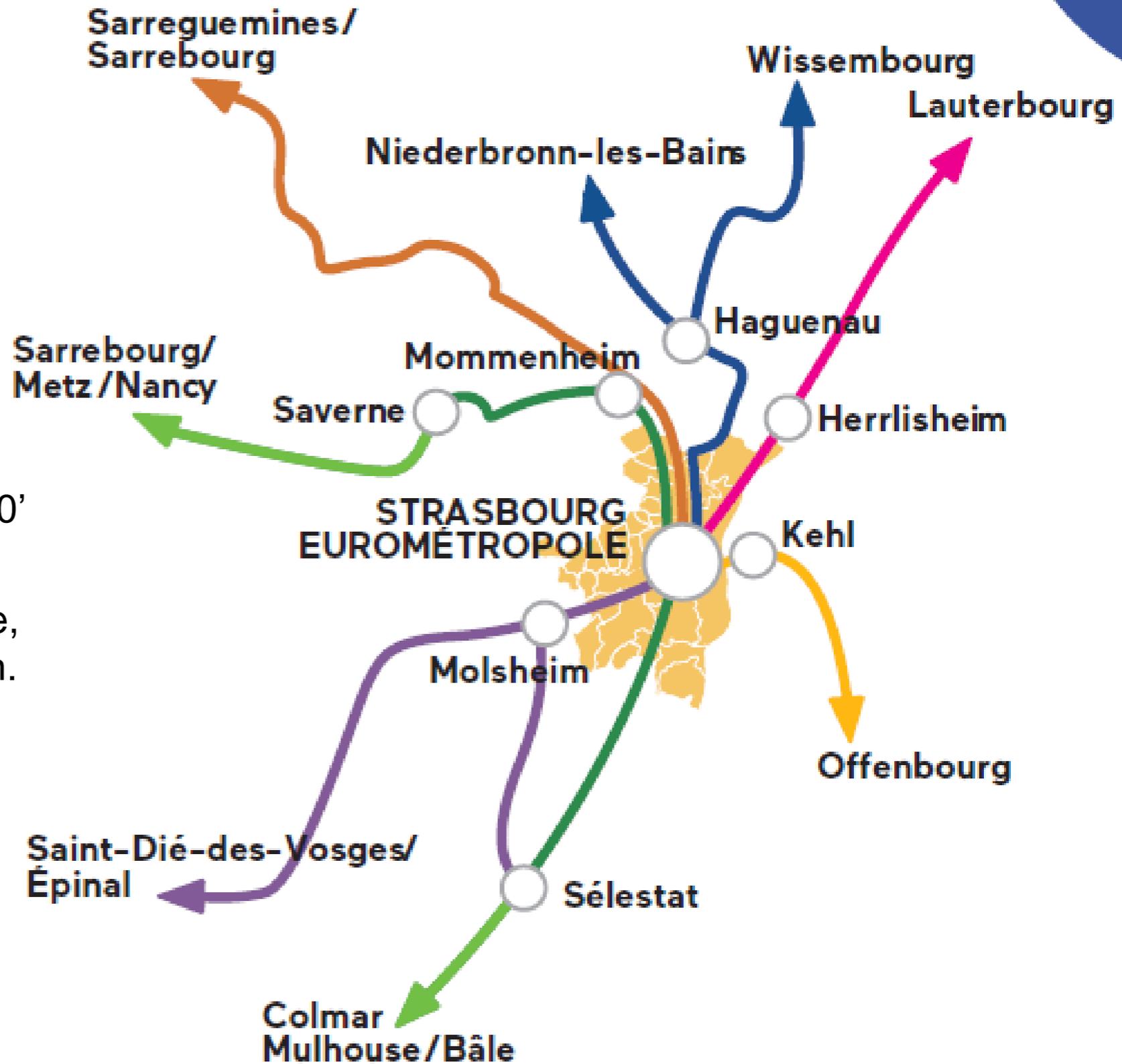
### A infrastructure constante :

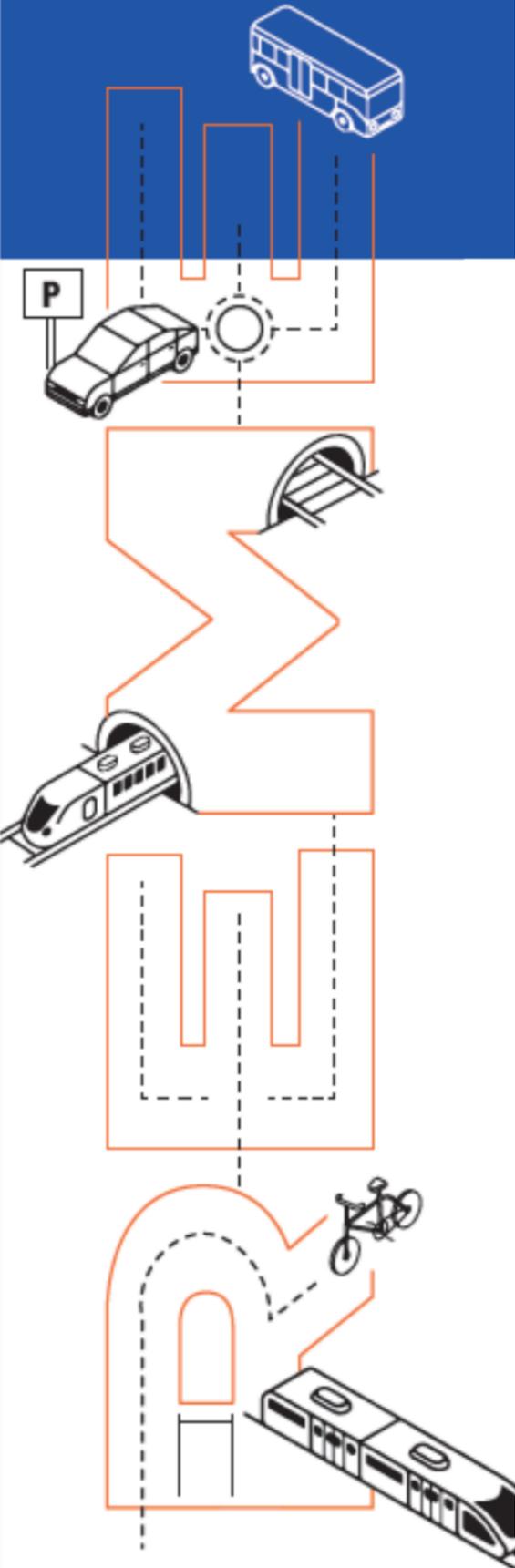
- +2,2 millions de kms parcourus, +43% d'offre sur les axes concernés
- une première ligne de train traversante entre Saverne et Sélestat sans changement à Strasbourg





- jusqu'à 120 TER quotidiens supplémentaires
- Un cadencement à 30' toute la journée
- une amplitude élargie, dès 5h et jusqu'à 23h.
- des trains supplémentaires, y compris le week-end





## Temps de parcours en train à destination de Strasbourg



L'abonnement CTS permet de voyager sans surcoût à bord des TER dans l'Eurométropole

Pour les occasionnels, le titre Alsa + 24H EMS permet de voyager durant 24h à compter de son achat sur le réseau CTS Bus, des Cars FLUO et des lignes TER à l'intérieur de l'Eurométropole.

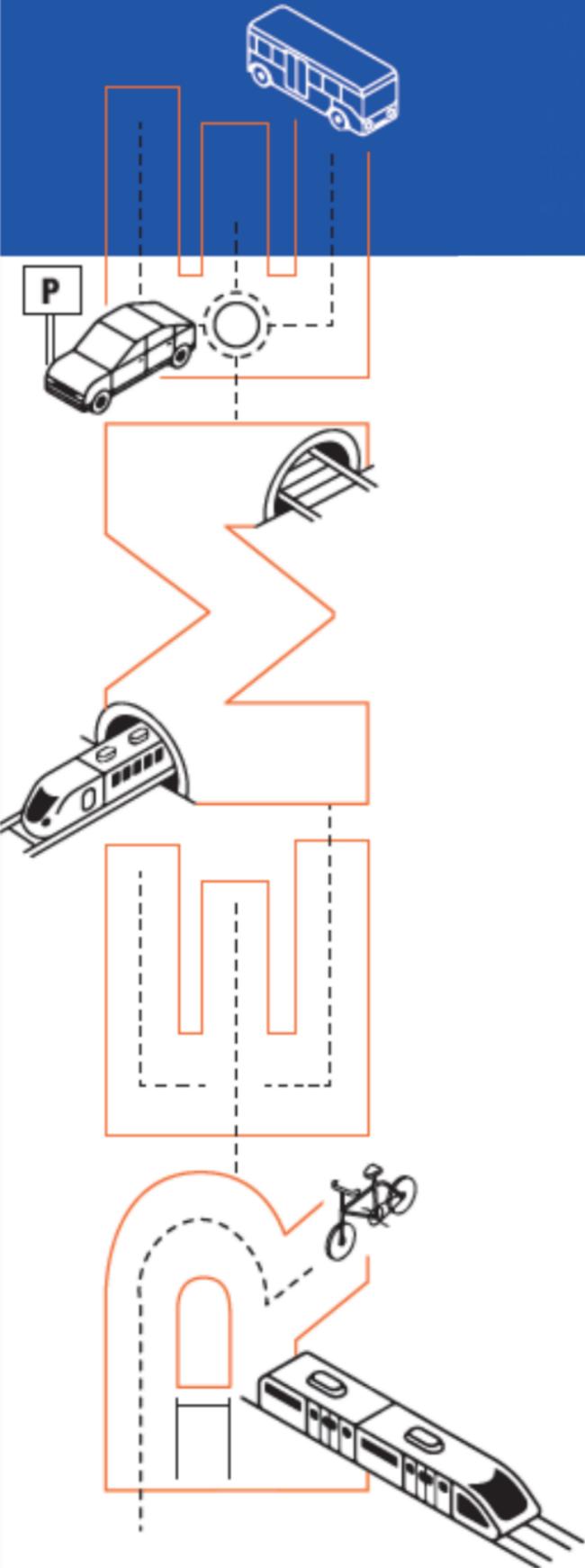
## Le partenariat financier avec la Région Grand Est :

- signature d'une convention : engagement sur 3 ans
- un partage à 50/50 des coûts correspondants aux évolutions d'offre des lignes TER circulant dans sur Bas-Rhin
- un partage à 50/50 des risques et bénéfices sur les recettes et les péages

Le saut d'offre de décembre 2022 : + 18,5 millions d'€ de surcoût d'exploitation

## En contrepartie, des engagements de la part de la Région Grand Est :

- finance 40% des investissements portés par l'EMS pour les cars express et les PEM
- s'engage à piloter les démarches permettant d'aboutir à la création d'un syndicat mixte



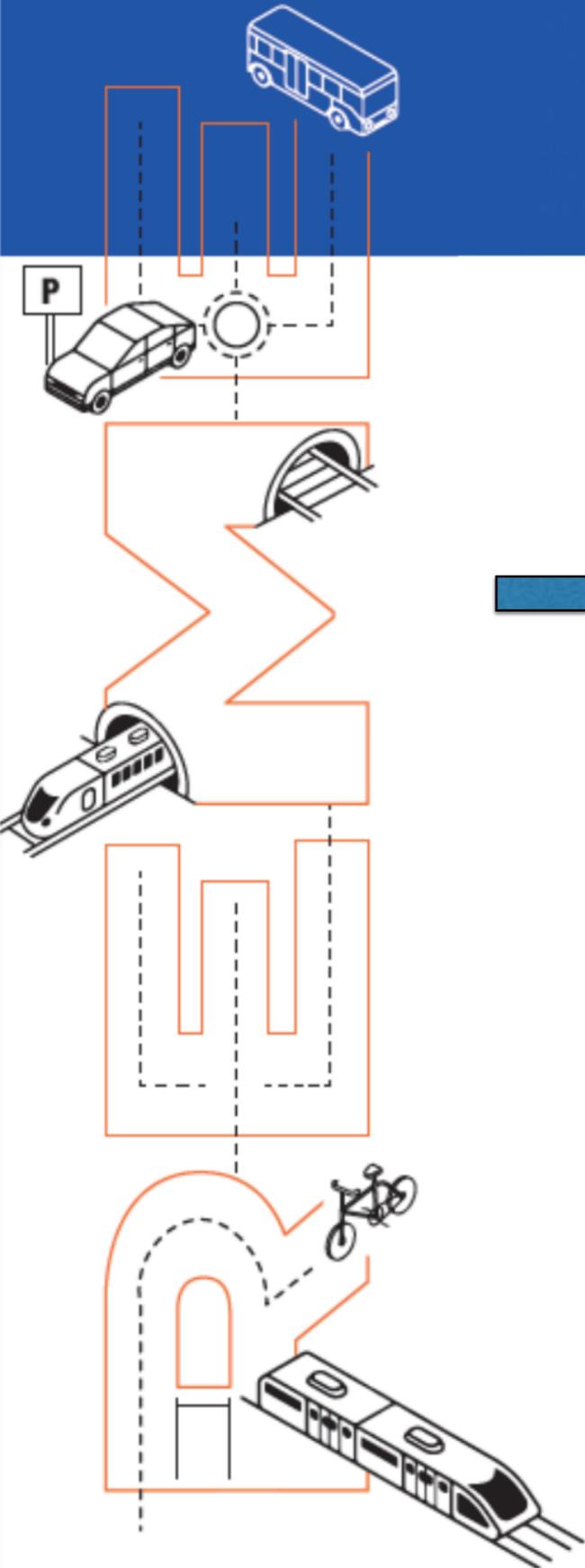
## Les difficultés de mise en œuvre : incapacité de la SNCF à produire l'offre prévue, y compris aux heures de pointe

Au démarrage, des difficultés conjoncturelles : météo, grèves, qui ont rendu longs et difficiles le traitement des problèmes plus structurels (maintenance, avitaillement des trains,...) ou de conception d'offre.

Problèmes de robustesse : annulations de trains, retards, information voyageur déficiente, etc...

## Les actions mises en place :

- Enchaînement de plusieurs PTA, remontée progressive de l'offre... difficile à assumer vis-à-vis des usagers
- Mobilisation du groupe SNCF pour mettre en place des actions de court terme (adaptations d'offre, information voyageurs, etc...)
- Audits SNCF et SPL pour identifier les causes des dysfonctionnements et les pistes d'amélioration
- Mise en place d'un comité de suivi
- Mise en place d'un « plateau commun »
- ...

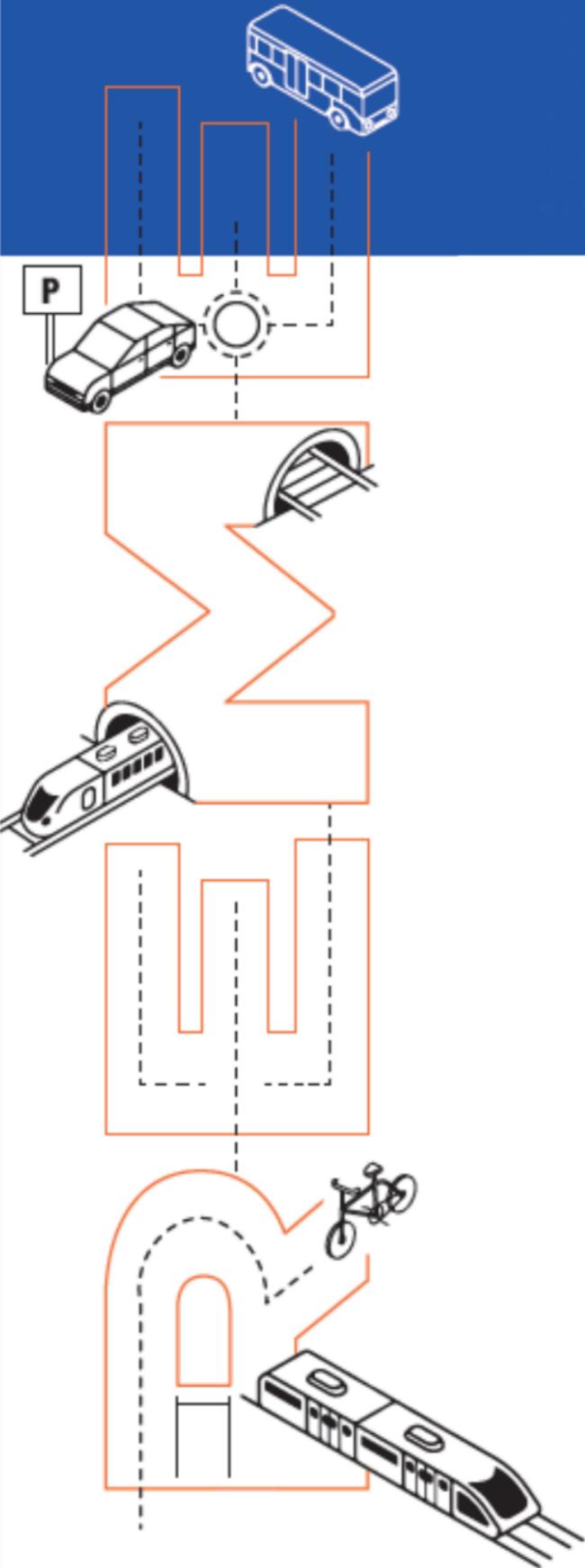


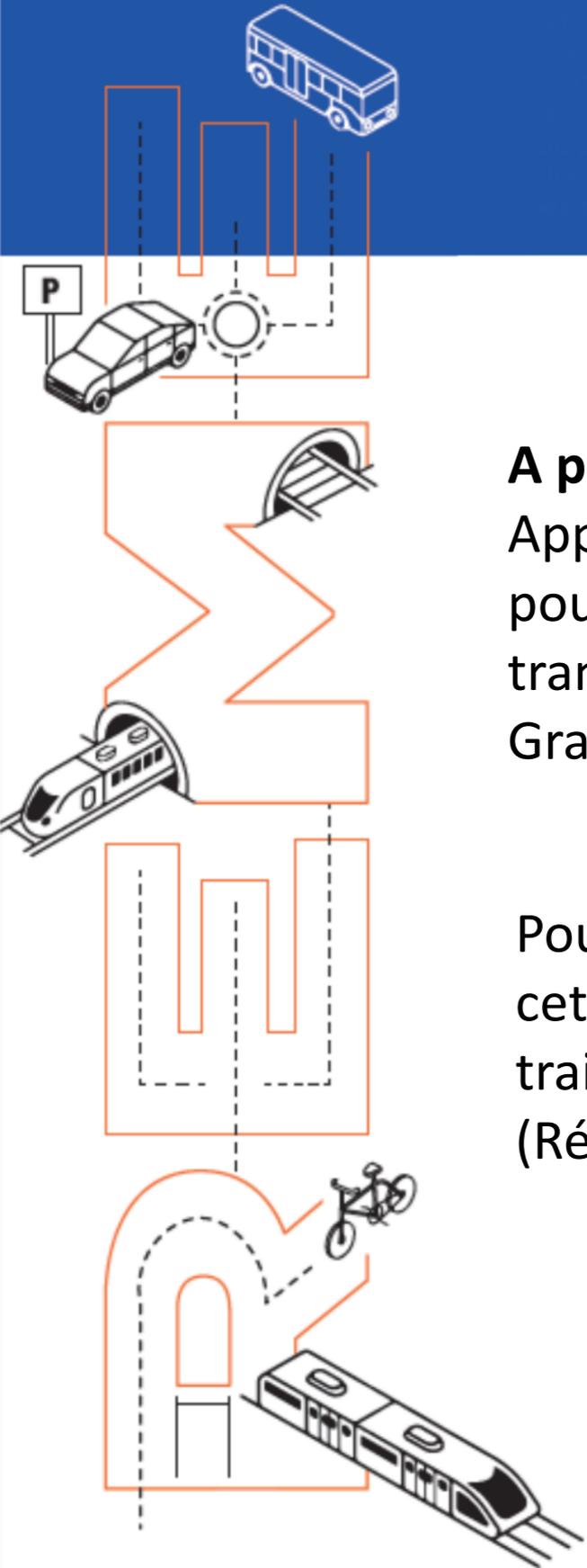
## Les difficultés de mise en oeuvre

Depuis le mois de septembre,

- De nouveaux horaires produits par SNCF, mettant l'accent sur la robustesse du service
- 20% de trains en plus par rapport à 2022
- En septembre, des indicateurs de robustesse qui reviennent au niveau de ceux de 2022
  - 92,4% de régularité
  - Des taux de suppression opérationnels inférieurs à 2%

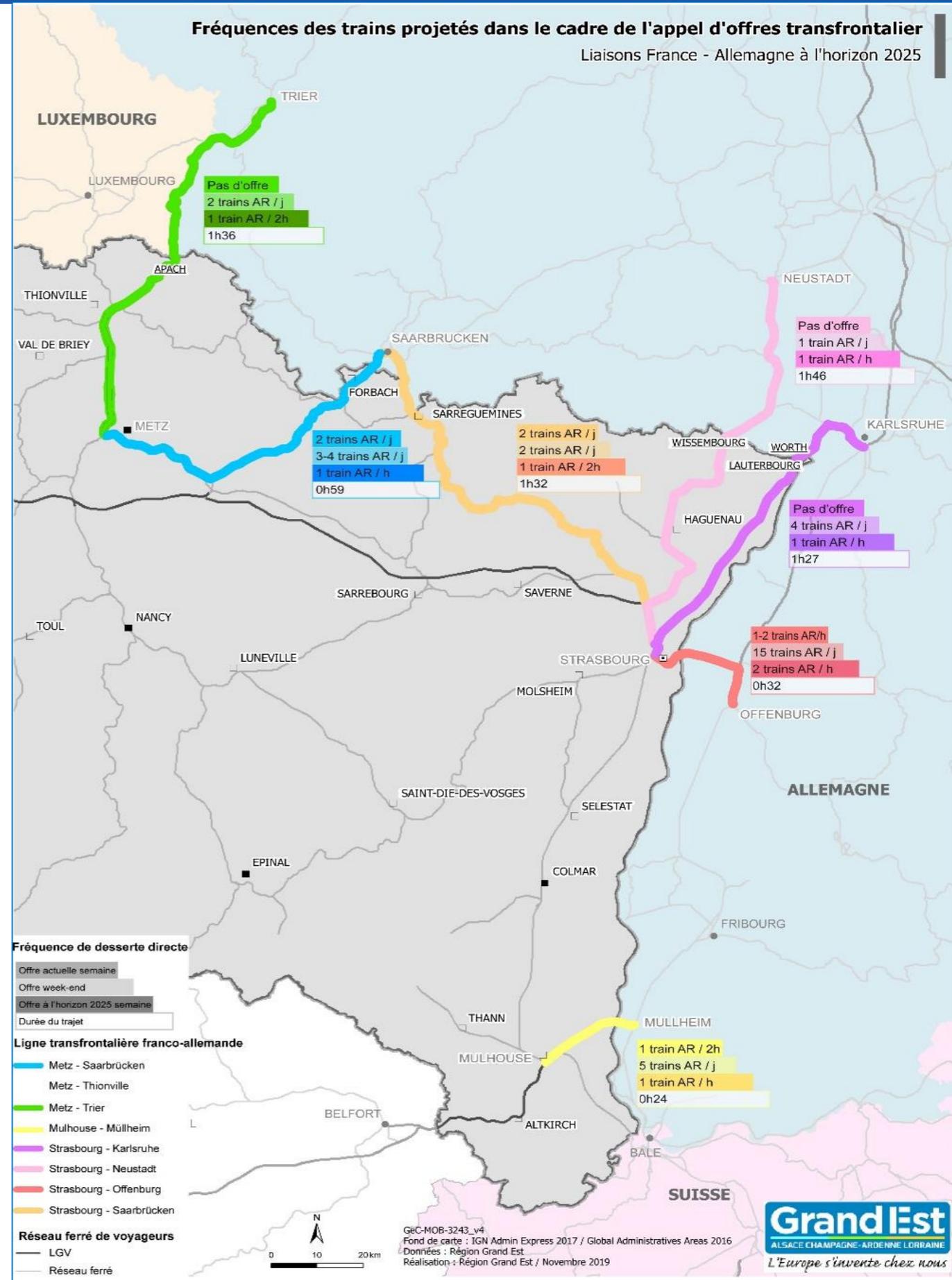
Certains axes restent plus problématiques que d'autres.

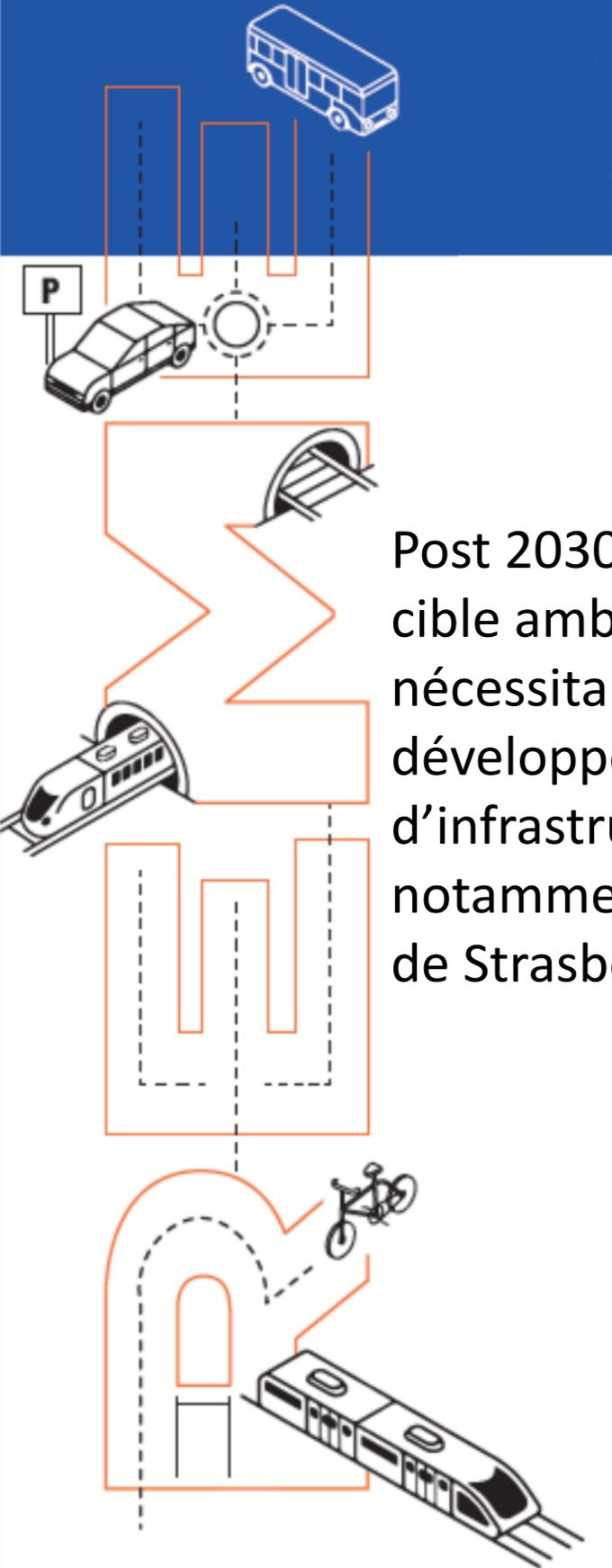




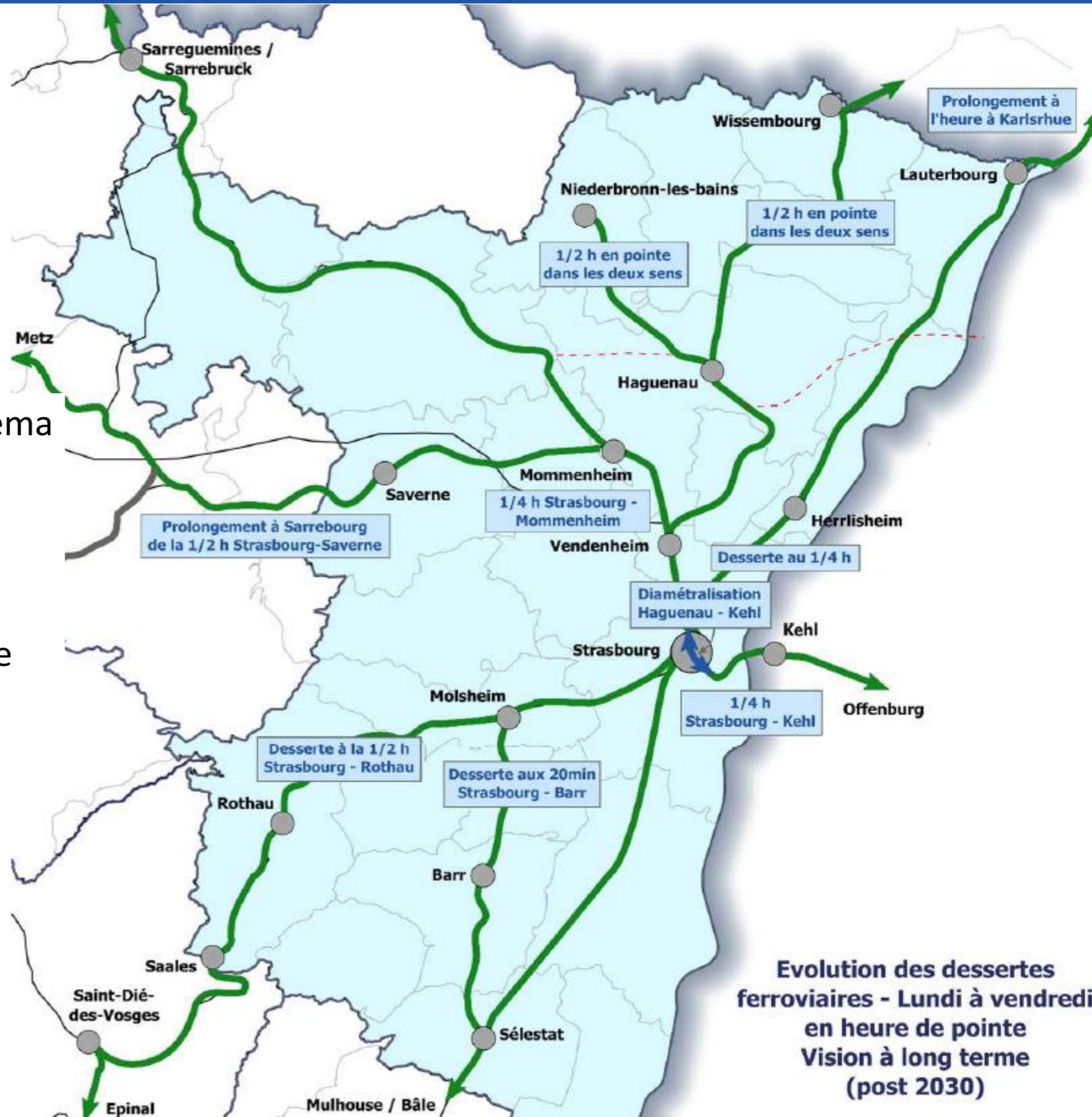
**A partir de 2026 (SA2027).**  
Appel d'offre transfrontalier  
pour améliorer 7 liaisons  
transfrontalières (Région  
Grand Est)

Pour mettre en œuvre  
cette offre : achat de 30  
trains Regiolis, 375M€.  
(Région Grand Est)





Post 2030 : un schéma  
cible ambitieux,  
nécessitant le  
développement  
d'infrastructures  
notamment en gare  
de Strasbourg



Evolution des dessertes  
ferroviaires - Lundi à vendredi  
en heure de pointe  
Vision à long terme  
(post 2030)

## Dans le cadre du projet de loi sur les SERM

Une convention de financement pour permettre la préfiguration et la définition des schémas d'ensemble des SERM du Grand Est

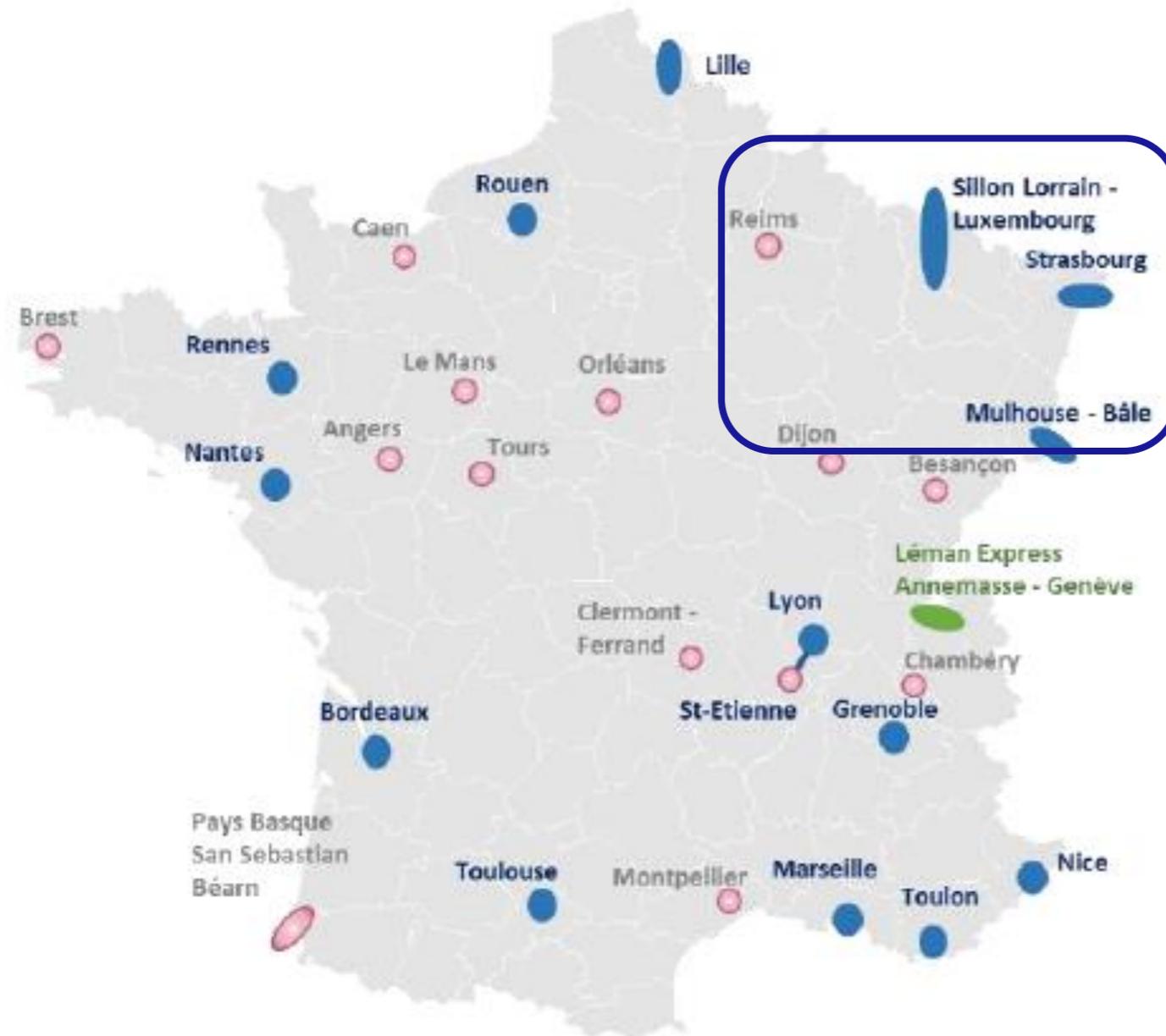
- Cofinancement Etat/ Région à parité
- Pleine association de l'Eurométropole à la démarche
- Mission d'1 an

Pilotage Région Grand-Est

3 maîtrises d'ouvrage :

- SGP
- SNCF Réseau
- SNCF Gares&Connexions

Lancement : fin d'année 2023



**En exploitation**

**Études en cours et / ou premières étapes lancées**

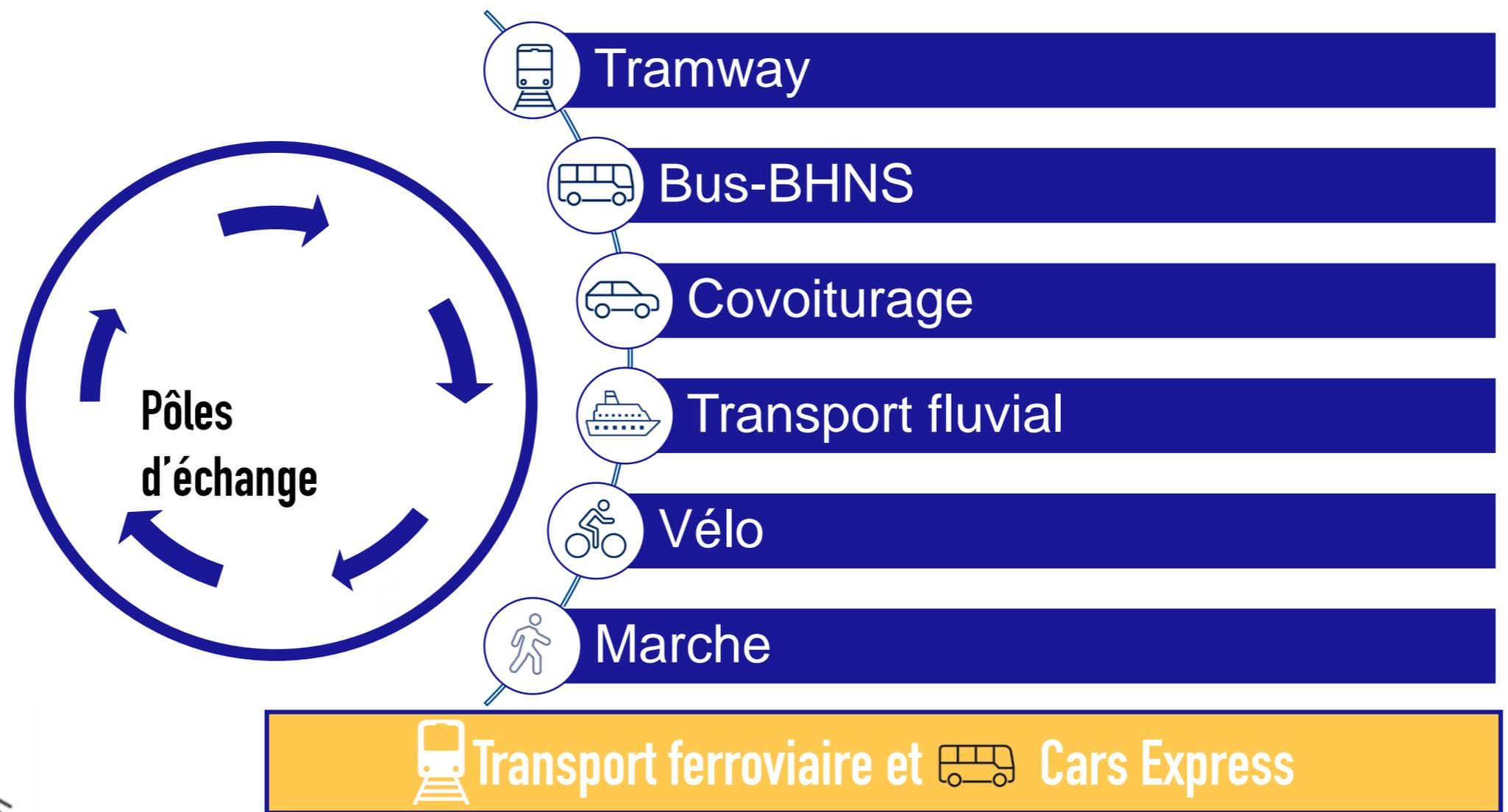
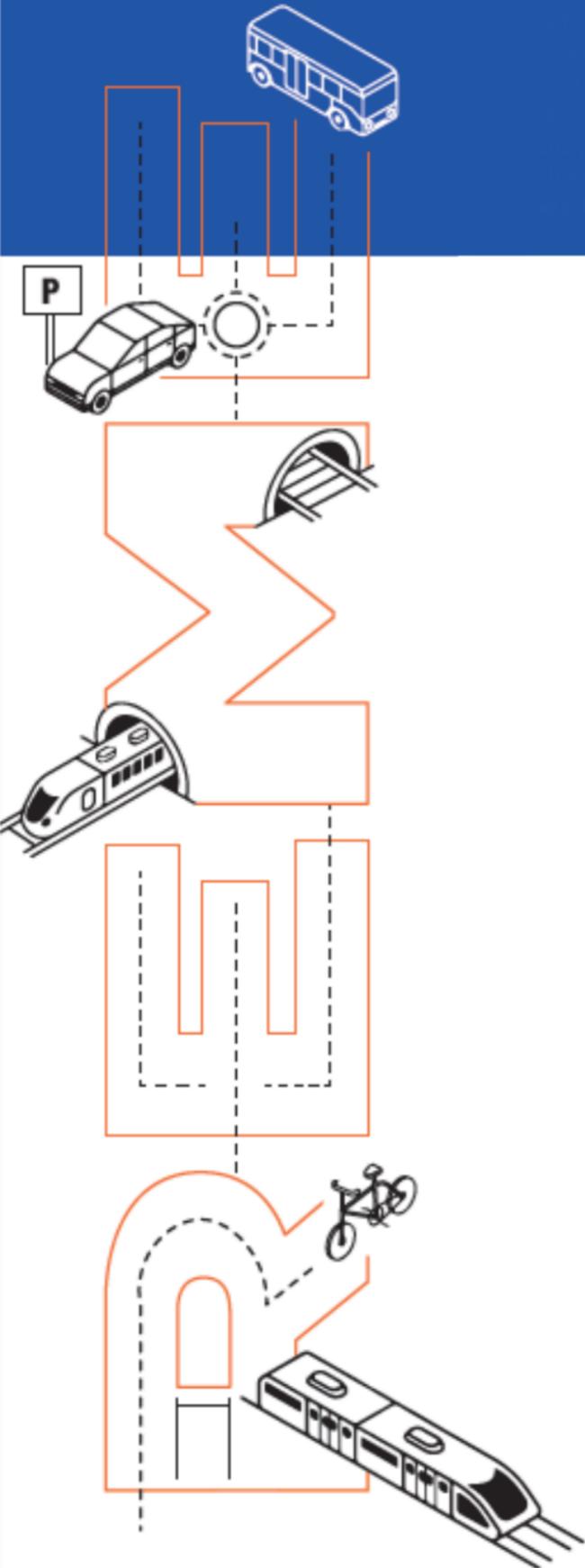
**Autres métropoles et agglomérations pouvant faire l'objet de développement de RER M (extrait du Schéma Directeur établi par SNCF Réseau en 2020 + Caen)**

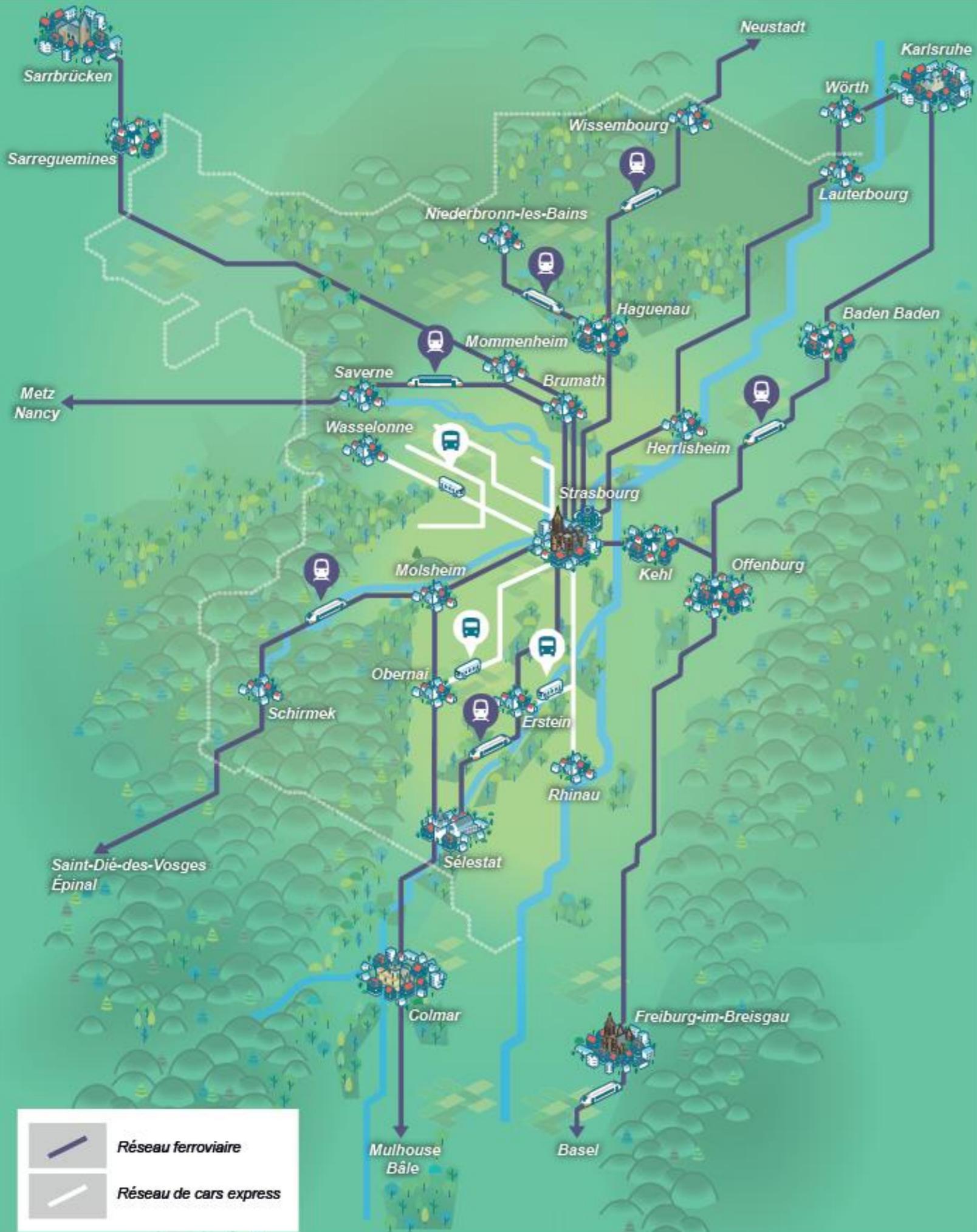
# Développement d'offre à moyen/long terme

## Une vision multimodale des SERM

Un service de mobilité global qui s'appuie sur l'offre ferroviaire et les cars express, complétée par l'ensemble des autres modes de transport, un maillage vélo, avec un haut niveau d'interconnexion entre eux : les pôles d'échanges multimodaux.

Des services facilitant la vie des usagers : un MAAS, une billettique unifiée, voire une tarification unifiée.





## Le Réseau Express Métropolitain Européen

Un réseau de cars express complémentaire du train, des niveaux de service équivalents terme de fréquence et d'amplitude :

- cadencement continu sur la journée : 30 min, dans les 2 sens,
- intensification des dessertes aux heures de pointe, jusqu'à des fréquences de 5' aux heures de pointe sur les lignes les plus chargées,
- augmentation de l'amplitude horaire : 5h-23h,
- développement des correspondances TER ou Tram/BHNS

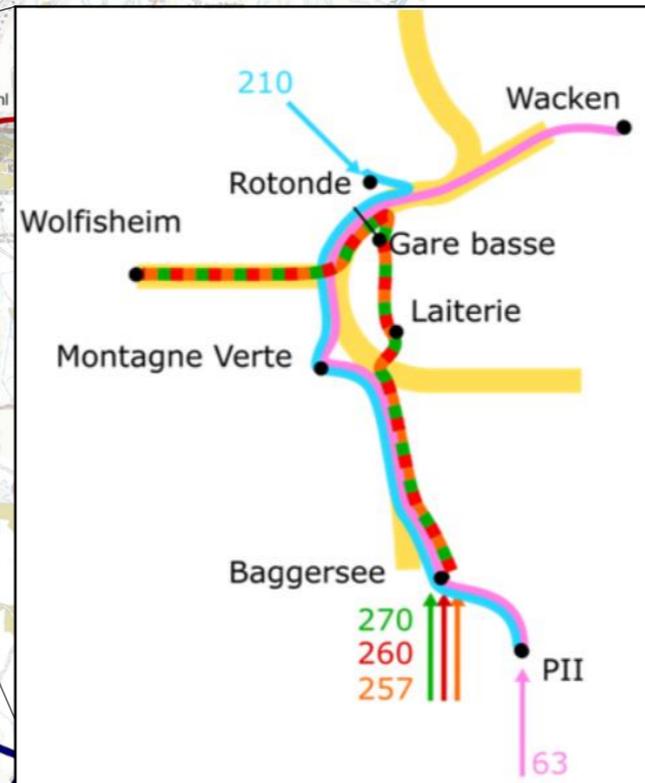
# Le volet cars express

## Un schéma directeur des transports interurbains

### Deux types de ligne :

- Des lignes qui complètent le réseau ferré
- Des lignes diamétralisées ou « à rebond »

Secteur TSPO



Des aménagements dédiés aux cars sur M35, M351 mais aussi sur les voies d'accès à la métropole le nécessitant : RD41, RD31, RM120, RD468...

1/3 tiers de population supplémentaire desservie par le réseau cars (123 500 contre 92 800)

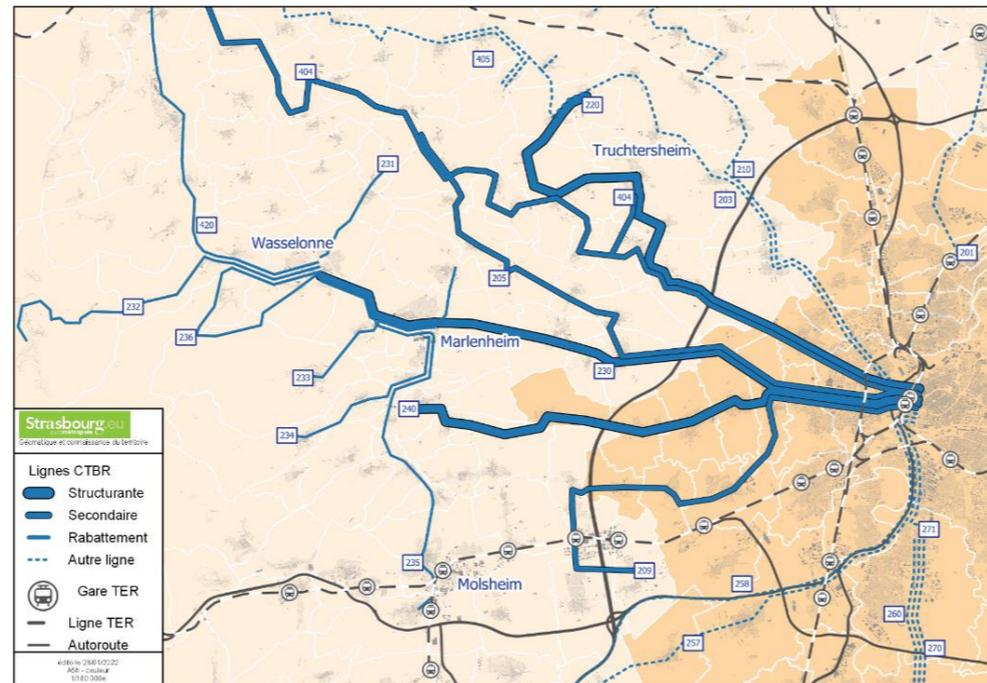
un quasi doublement du nombre de voyages/jour sur le réseau

## Un doublement de l'offre d'ici 2027-2030 :

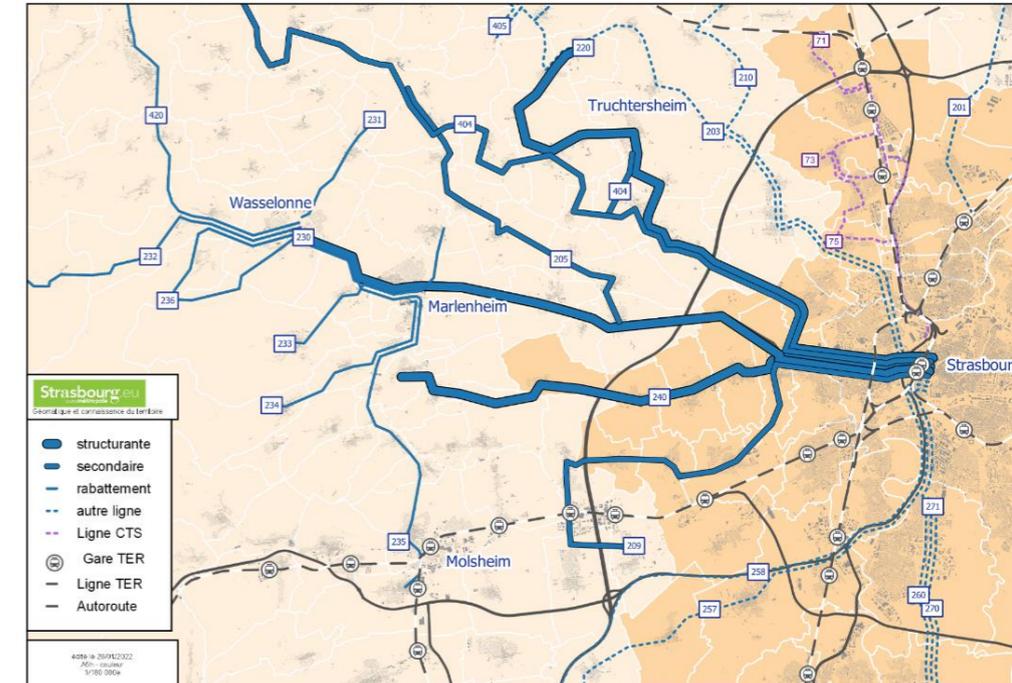
**+ 30 à 40 millions d'€ de coûts d'exploitation**

## Le TSPO, un projet pour les communes de l'ouest strasbourgeois

Le réseau aujourd'hui



Le réseau demain



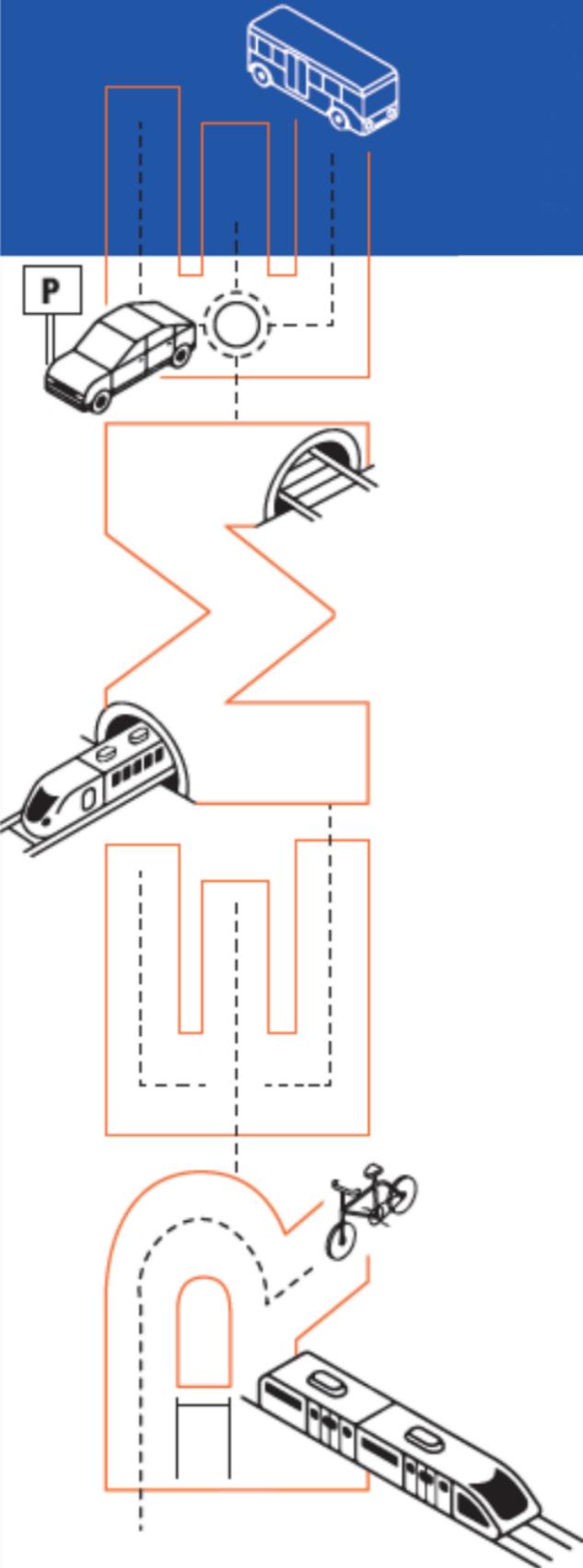
**Aménager la M351 pour proposer des accès rapides à la métropole en car**

6 lignes sur M351 : 34 communes, 51 000 habitants directement desservis

Des lignes déjà très fréquentées aujourd'hui

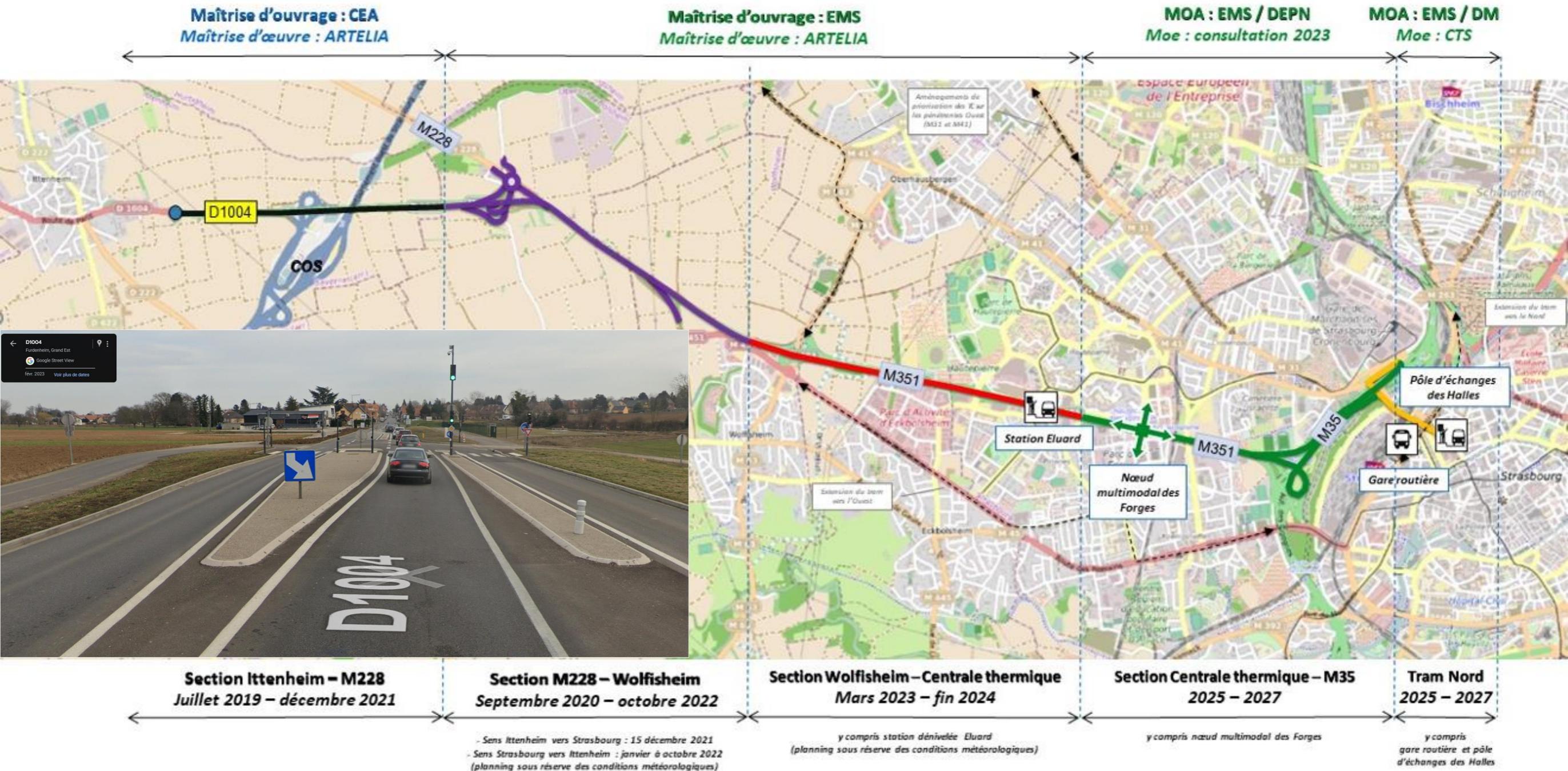


		Les lignes du futur TSPO	
<b>Nombre d'utilisateur en 2019 (validations)</b>	230		700 627
	240		300 205
	220		238 029
	205		114 658
	209		77 052
	404		61 434
			<b>1 492 005</b>
		Les lignes du "nord-ouest"	
	203		114 658
	210		154 855
		<b>269 513</b>	

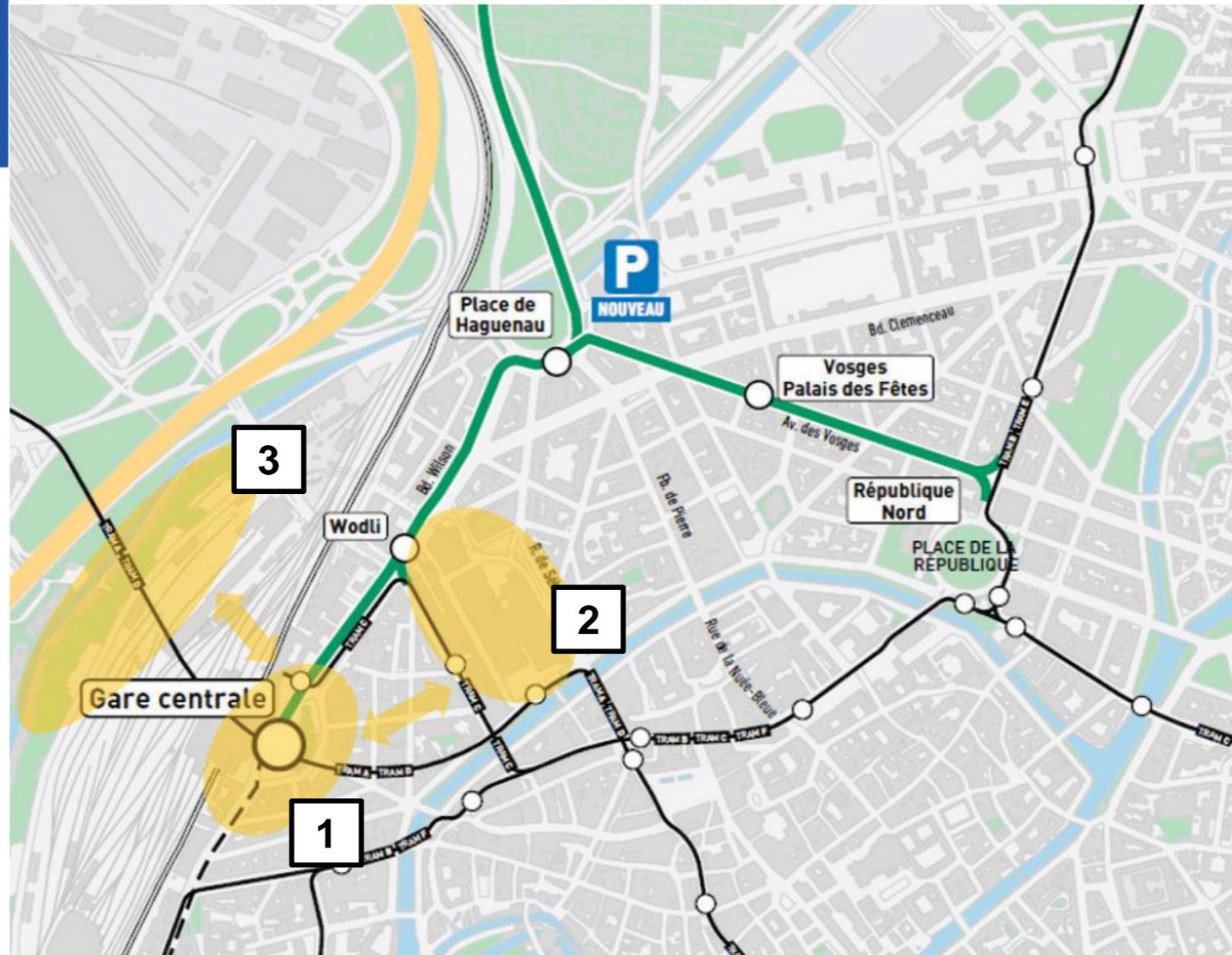


## Un projet phare : le TSPO

Près de 100 millions d'€ d'investissement

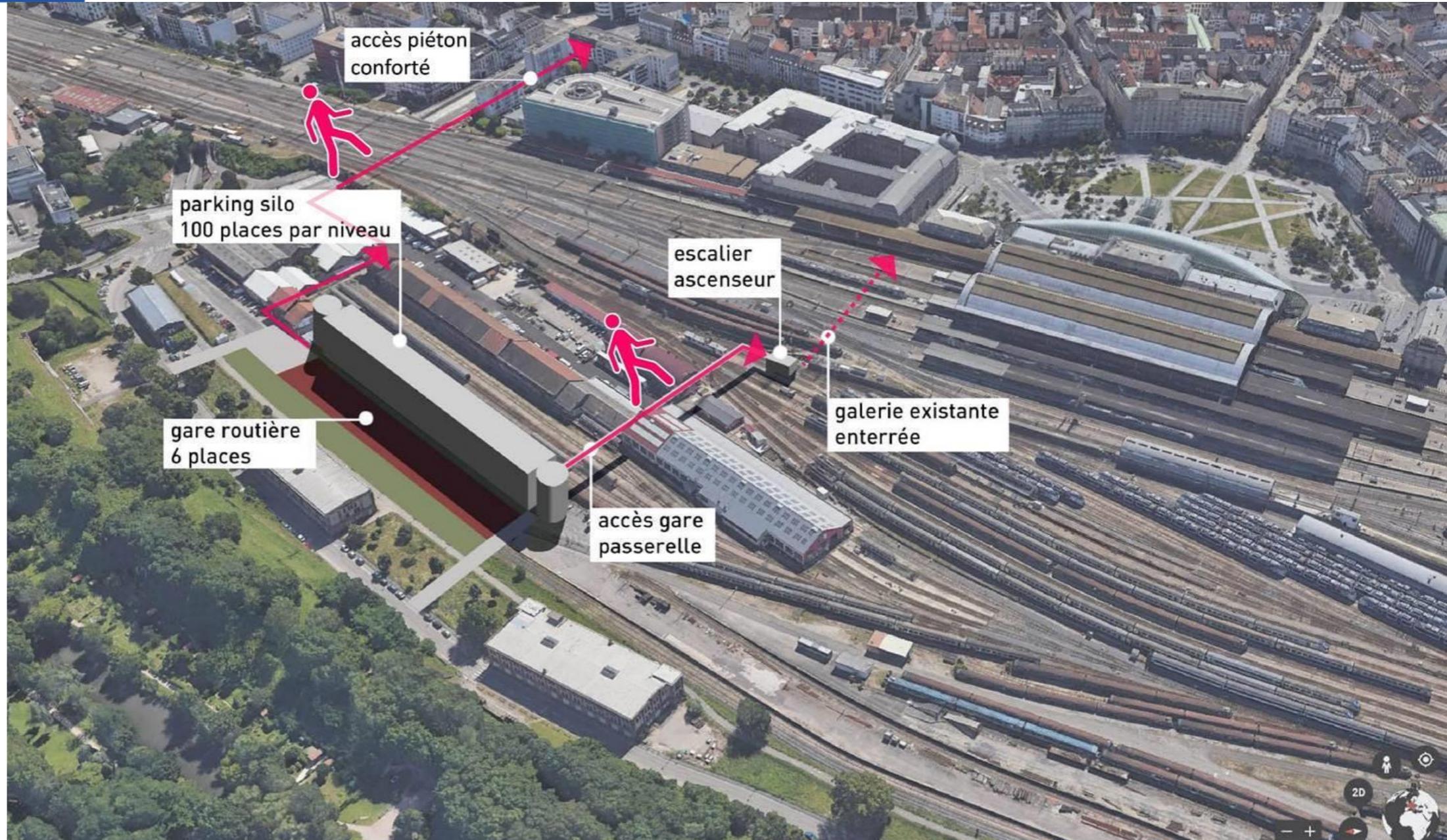
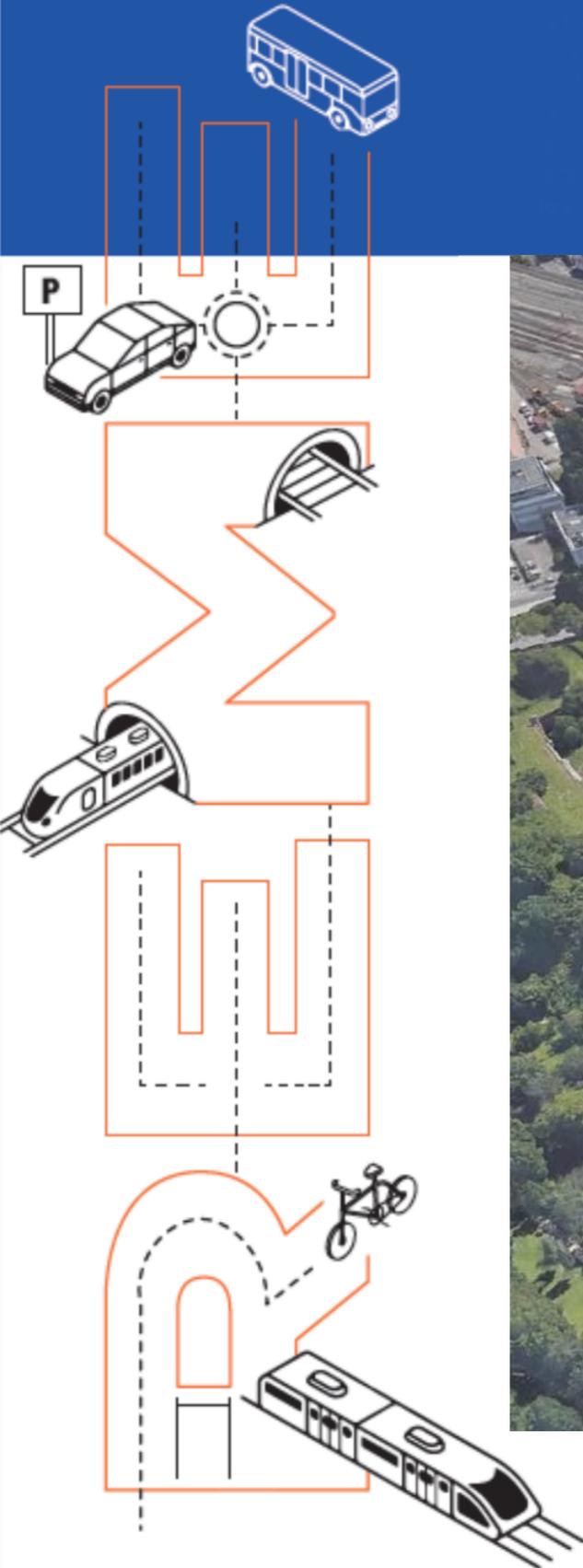


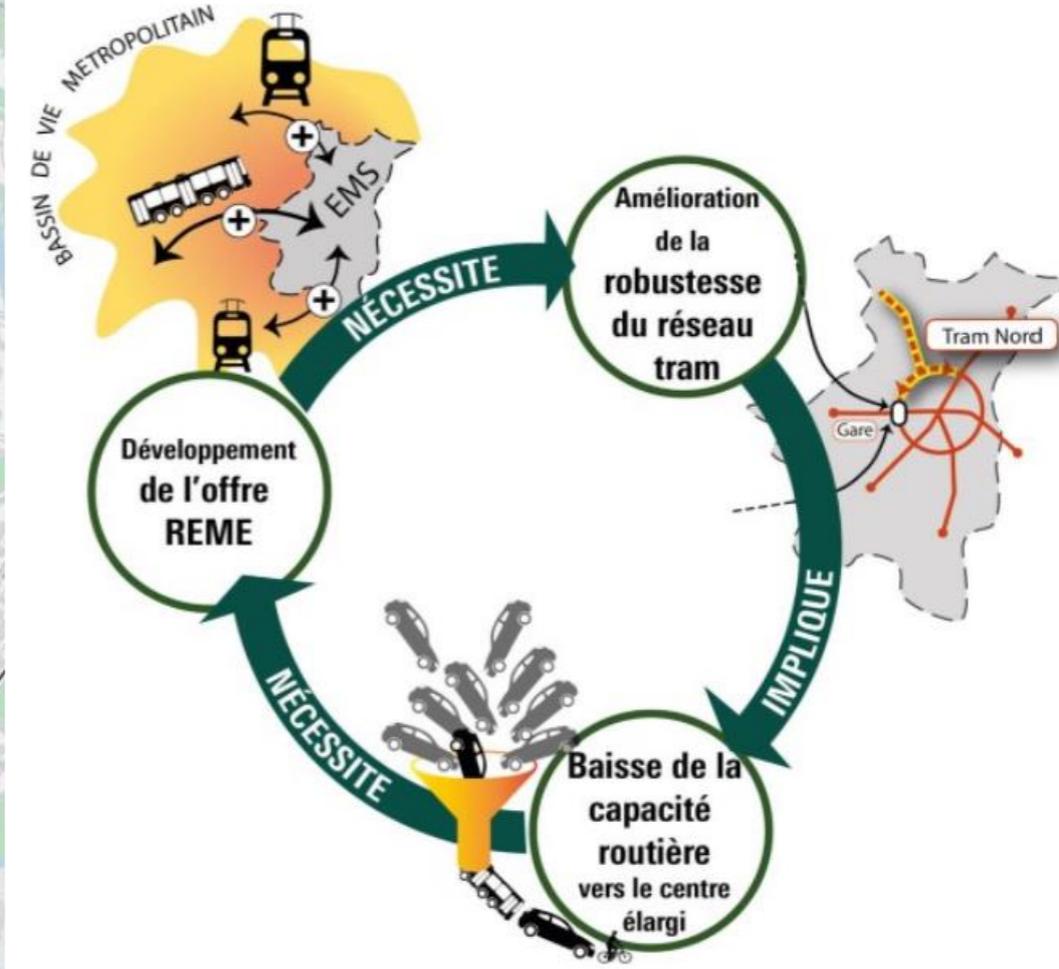
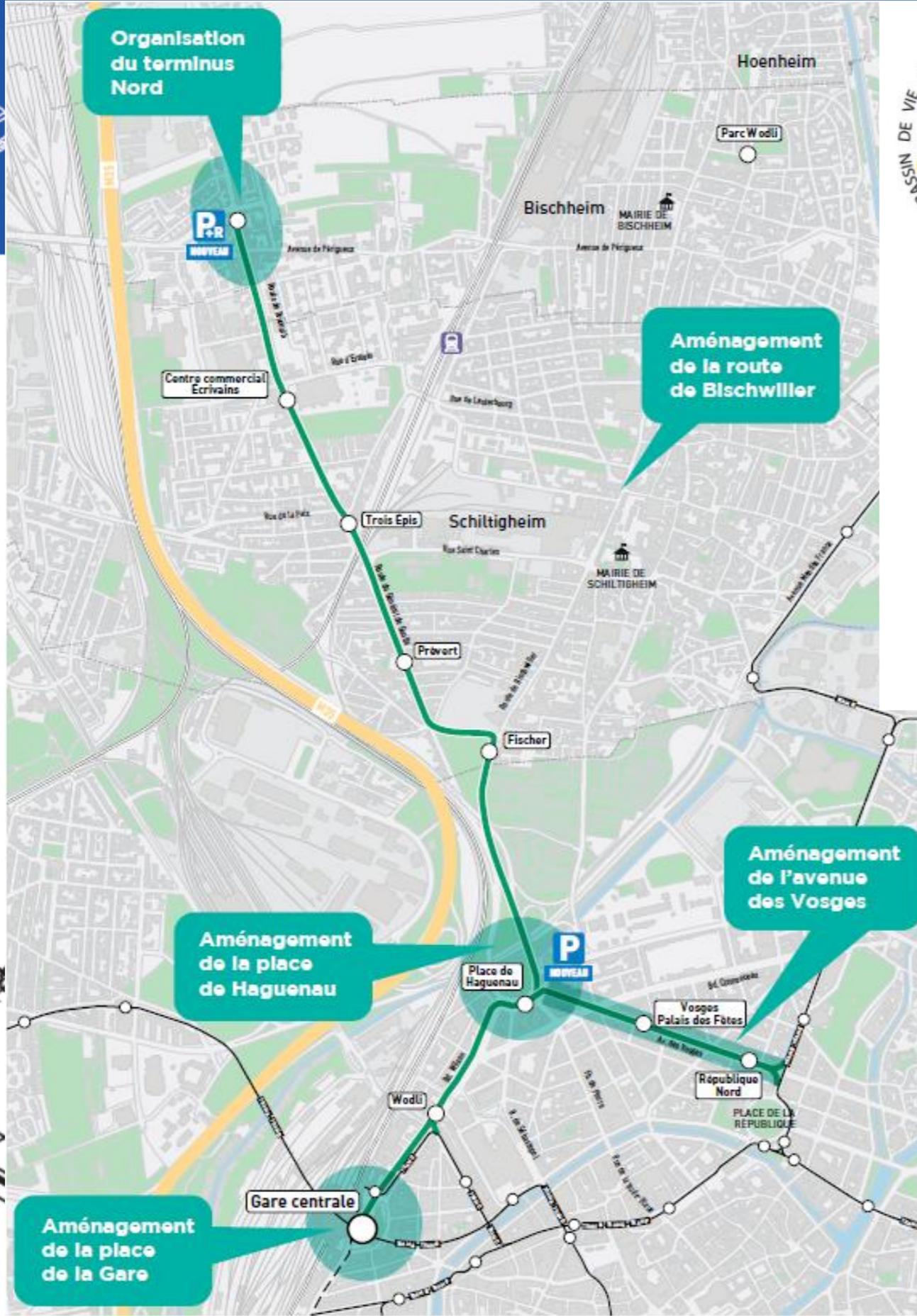
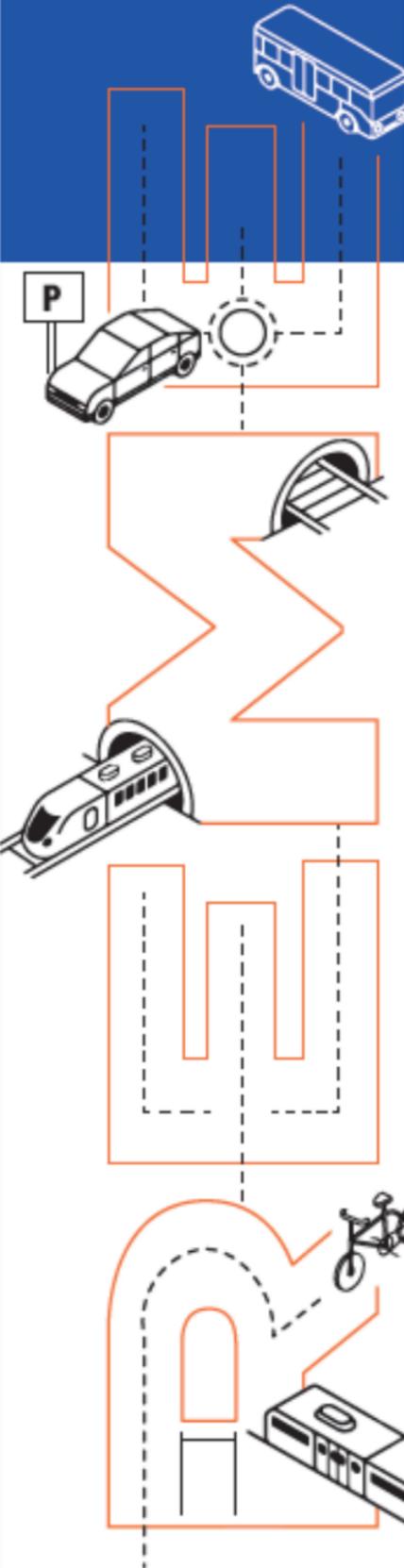
Un hub multimodal en cœur de ville éclaté sur 3 sites complémentaires



1. **La Gare-centrale** : 60 000 voyageurs/ jour. Réaménagement en 2023 (projet G&C)
2. **Le secteur des Halles** : Réaménagement du site et de la halte routière. Concertation entamée fin 2022, travaux programmés à partir de fin 2024
3. **L'arrière-gare** : Réappropriation progressive pour ouvrir la gare à 360°. Concertation entamée fin 2022, premiers aménagements dès fin 2024

Une première étape vers l'ouverture de la gare à 360°, dès fin 2024  
Et le nécessaire changement de dimension de la gare de Strasbourg





En cœur de ville, un projet tram ambitieux, cohérent avec le développement du REME

