

Trans-Pamina cherche de nouvelles passerelles entre Rhin et Lauter

by Correspondances lorraines - vendredi, mai 20, 2016

<http://correspondances.fr/trans-pamina-cherche-de-nouvelles-passerelles-entre-rhin-lauter/>

Dans un livre blanc paru début mai, le forum citoyen Trans-Pamina dresse l'inventaire de transports en communs nettement insuffisants entre le nord de l'Alsace, le Pays de Bade et le sud de la Rhénanie-Palatinat. Partagé de part et d'autre de la Lauter et du Rhin, le constat débouche sur cinq suggestions que les autorités régionales prendront en compte à plus ou moins long terme.

Denses entre Strasbourg et Kehl, existantes entre Strasbourg et Ortenau, réactivées entre le sud de l'Alsace et le sud de la Rhénanie-Palatinat, les transports en commun transfrontaliers restent quasi-inexistants entre le nord de l'Alsace et le sud de Karlsruhe. Le forum citoyen franco-allemand Trans-Pamina a consacré à cette thématique un livre blanc intitulé « Traverser le Rhin ou la Lauter en train ou en bus pour préparer l'avenir ».

Blocage de l'apprentissage

L'amélioration des dessertes publiques bénéficierait en premier lieu aux 27 000 alsaciens travaillant au Bade-Wurtemberg et en Rhénanie-Palatinat. Elle soulagerait une circulation évaluée à 14 000 voitures franchissant le Rhin chaque jour à hauteur de Roppenheim et à 8 000 véhicules par jour sur le pont de Wintersdorf-Beinheim. Elle fluidifierait également le marché du travail en rapprochant les demandeurs d'emploi du nord de l'Alsace aux employeurs en quête de main d'œuvre Outre-Rhin. Pour l'heure, les jeunes en âge d'être apprentis ne peuvent simplement pas franchir la frontière faute de permis et de véhicule.

Le développement des dessertes bénéficieraient également aux marchés de Noël, aux randonnées pédestres et cyclistes et plus généralement aux échanges culturels et touristiques.

En attendant le train pour Roeschwoog

Au-delà du constat de carence, Trans-Pamina esquisse cinq pistes qui permettraient de relancer les transports collectifs transfrontaliers. Edictées sans ordre prioritaire, les cinq composantes formant un projet global.

Respectivement consacrées à la création de lignes de car Baden-Baden – Roeschwoog en cadencement horaire et aux circulations entre Rastatt, Roeschwoog et Haguenau, les deux premières composantes s'inscrivent dans l'attente espérée à plus ou moins long terme de la ligne ferroviaire Rastatt – Roeschwoog – Haguenau arrêtée en 1945. Circulant en grande partie sur des emprises militaires, la voie ferrée existe encore, mais sa remise en état nécessiterait de lourds investissements. Dans l'attente d'éventuels fonds Interreg, des dessertes régulières en bus pourraient réactiver facilement les dessertes au long des axes nord-sud et est-ouest.

Mieux cadencer, mieux circuler

Les composantes 3 et 4 portent sur les cadencements ferroviaires qui permettraient, sans grand investissement, d'améliorer le quotidien des frontaliers. Le prolongement de la ligne Strasbourg-Lauterbourg, ville française la plus à l'est de Pamina, jusqu'à Worth, dans la banlieue de Karlsruhe, soulagerait le quotidien des voyageurs frontaliers, qui se trouvent aujourd'hui contraints à de pénibles changements de trains.

La problématique de la ligne Strasbourg – Haguenau – Wissembourg – Landau – Neustadt est plus complexe encore, car son cadencement télescope celui de la ligne à grande vitesse Vendenheim-Strasbourg. La solution risque de se faire attendre jusqu'en 2020, date à laquelle la quatrième ligne prévue à la gare de Wissembourg libérera une voie pour les correspondances transfrontalières. Le tragique accident de novembre 2015 sur la ligne TGV alsacienne a de surcroît perturbé l'élaboration des grilles horaires.

La cinquième proposition de Trans-Pamina porte sur la généralisation d'une billetterie commune de part et d'autre de la frontière.