

Espace Pamina Chemin de fer Pour la réouverture de la ligne Rastatt-Haguenau



Les membres de l'association Trans-Pamina se réunissent alternativement en France et en Allemagne. PHOTO DNA – V.KO

Créée courant 2013, l'association transfrontalière TRANS-Pamina milite pour la réouverture de la ligne ferroviaire Rastatt-Haguenau, avec des bus comme solution provisoire à une vraie correspondance ferroviaire Strasbourg-Lauterbourg-Wörth-Karlsruhe. Un sacré chantier dont les modalités sont rassemblées dans un livre blanc en cours d'écriture.

Ils travaillent dans le domaine des transports, sont membres d'associations, élus de communes ou impliqués dans un parti, ou encore de simples voyageurs. Tels sont les membres et sympathisants (majoritairement des hommes) de la jeune association TRANS-Pamina qui milite pour l'amélioration du réseau transfrontalier de transports publics dans la bande rhénane. Certains se connaissaient déjà grâce aux contacts de longues dates entre les associations, d'autres se sont greffés au projet. « L'idée d'améliorer les liaisons vers Haguenau existe depuis des dizaines d'années », rappelle Johannes Meister, de l'action citoyenne pour la protection de l'environnement du Rhin central (Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet BUZO).

Roeschwoog, un point de connexion nord-sud et est-ouest

L'association souhaite à moyen terme que la ligne Haguenau-Rastatt soit réactivée. Peut-être pas avec des trains dans un premier temps comme l'entreprise a l'air d'être compliquée, mais du moins avec des bus entre Lauterbourg et Roeschwoog (pour sensibiliser les potentiels passagers) et entre Baden-Baden-Roeschwoog-Haguenau dont les horaires seraient harmonisés avec ceux de la SNCF. Avec des liaisons adaptées aux travailleurs et d'autres pour les loisirs. Roeschwoog pourrait ainsi devenir le point de connexion nord-sud et est-ouest.

« Le potentiel est là !, répète un Allemand. Les Alsaciens se rendent aux thermes de Caracalla à Baden-Baden, ils font des courses à Karlsruhe. Soufflenheim attire pour ses poteries. Il faut une offre minimaliste pour ceux qui ne veulent pas utiliser leur voiture. »

Sans oublier les transfrontaliers bien sûr. « Avant, les sociétés mettaient en place des bus de ramassage. Aujourd'hui, les frontaliers font du covoiturage », note l'association qui n'est en rien étonnée. Elle pointe en effet le fait que les correspondances pour Wörth à Lauterbourg ne sont pas vraiment assurées (*).

Et le but est bien d'harmoniser les horaires pour faciliter le franchissement du Rhin ou de la Lauter. Notamment sur la liaison existante entre Lauterbourg et Wörth.

« Il est essentiel qu'il y ait un cadencement d'un train ou bus par heure et que plusieurs lignes soient reliées entre elles », ajoute encore Johannes Meister qui suggère de détourner la ligne de bus 330 Seltz-Haguenau sur sa partie commune au chemin de fer (de Seltz à Rountzenheim) pour la faire aller jusqu'à Rastatt. « Ce cadencement est logique pour les Allemands mais pas pour les Alsaciens, nuance André Niess. Chez nous, on fait de longues études avant de mettre un train supplémentaire. En Allemagne, on teste sur une période probatoire, quitte à supprimer des trains par la suite. »

Un livre blanc en cours d'écriture

L'association a commencé la rédaction d'un livre blanc qui devrait être terminé courant 2014. Il justifie la réouverture de la ligne avec des actions concrètes et s'appuie sur cinq piliers : pourquoi la réactivation de la ligne, la nécessité d'un trafic cadencé entre Strasbourg et Lauterbourg qui ne s'arrêterait pas à Roeschwoog, la non-interruption de cette ligne à Lauterbourg en direction de Wörth, l'instauration d'une ligne de bus entre Baden-Baden et Roeschwoog et enfin l'aspect marketing transfrontalier avec des propositions de tarifs (pourquoi pas un Pamina-ticket basé sur le modèle de Bade-Würtemberg-Ticket ou sur celui du même le Pass Alsace-RheinNeckar).

Mais dans les détails, l'application de ce programme n'est pas sans soulever des questions. « Nous manquons de matériel, avoue André Niess, membre de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut). Seul l'Alstom 73 900 est autorisé à franchir la frontière. En Alsace, il existe douze trains transfrontaliers qui circulent entre Mulhouse et Müllheim, entre Strasbourg et Sarrebrück et entre Strasbourg et Neustadt-an-der-Weinstrasse sans s'arrêter à Wissembourg le dimanche. Suffit qu'il y en ait un qui tombe en panne... »

Pour être transfrontaliers, les trains doivent être homologués selon les deux systèmes de sécurité. « Il faudrait que l'Allemagne paie une partie du prix des prochains Régiolis pour que les deux systèmes soient installés et que les trains puissent passer de l'autre côté », suggère André Niess qui s'est déjà battu pour la réouverture de la ligne Wissembourg-Winden en mars 1997... et l'a obtenue au début des années 2000.

Demande de financement européen

Les membres de l'association ont également pensé à demander des fonds européens Interreg V au vu de l'intérêt transfrontalier du projet. Car le nerf de la guerre reste bien l'argent et le côté rentable de ce service. Déjà dans les années 90, un bus à l'essai reliait trois fois par jour en semaine Haguenau et Rastatt. Puis il a été supprimé.

Enfin, pour développer les contacts avec les usagers, l'idée d'adhérer au comité local d'animation de la ligne Strasbourg-Lauterbourg en tant que futur voyageur a également été soulevée mercredi 11 décembre à Baden-Baden.

L'association se réunit alternativement en France et en Allemagne une fois tous les deux mois depuis août (dernière réunion le 11 décembre à Baden-Baden, prochaine au mois de janvier). Courant 2014, ils organiseront une grande réunion avec les élus à Haguenau. « Mais on doit encore convaincre des gens de rallier cet intérêt ! »

(*) Sur la liaison Wörth-Lauterbourg, un train circule toutes les heures. Selon les nouveaux horaires de la SNCF, aucun train ne part de Lauterbourg pour Haguenau entre 8 h 37 et 17 h 35, mais trois bus (à 10 h 20, 16 h 30 et 15 h 54) transportent les voyageurs jusqu'à Roeschwoog où ils sont invités à prendre le train pour poursuivre leur voyage si nécessaire.

par Véronique Kohler, publiée le 18/12/2013 à 05:00