



Comité Régional des Services de Transport

CENTRE ALSACE

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

**Réunion du 18 octobre 2017 à 18h
Salles des Fêtes de l'Hôtel de Ville à BARR**

DIRECTION DES
TRANSPORTS
ET DE LA MOBILITE

Service Offre de Transport
et Territoires (SO2T)

Tél. : 03.88.15.69.70



Le présent relevé de conclusions ne reprend pas l'intégralité des débats mais en présente une synthèse. Certains éléments de réponse ont été ajoutés post-réunion.

Le relevé de conclusions et la présentation réalisée lors du COREST Centre Alsace sont mis en ligne sur le site internet de la Région Grand Est.

M. SCHOLLY, Maire de la Ville de Barr, accueille les participants, les remercie de leur présence et rappelle l'histoire de l'existence du train en gare de Barr.

Mme FISCHER, Présidente du COREST Centre Alsace, remercie la commune accueillant le COREST ainsi que David VALENCE, Vice-président de la Région Grand Est en charge de la mobilité et Alain FERRY, Maire de Wisches et ancien président du CLAL Strasbourg-Bruche-Piémont.

Mme FISCHER accueille ensuite les participants et les intervenants (SNCF Mobilités, SNCF Réseau, les services de la Région (Direction des Transports et de la Mobilité : Florian WEYER, Directeur et Sylvie TETERYCZ, Chargée des lignes TER du bassin centre alsacien), l'agence territoriale de Strasbourg (Aurélié MOUFFLARGE, Directrice et ses collaborateurs) et l'agence territoriale de Sélestat (Nicolas LOQUET, Directeur) et rappelle les règles d'intervention des participants lors du COREST.

Propos introductifs

Mme FISCHER rappelle que le **COREST** est une instance de concertation, ouverte à tous et qui se réunit de façon annuelle, complétée tout au long de l'année, de Groupes de Travail Techniques (GTT), en comité restreint, pour approfondir les échanges sur une problématique ciblée. Ces réunions permettront notamment de recenser les besoins, et de travailler les adaptations de l'offre et des services, dans un souci d'amélioration du réseau proposé par la Région Grand Est. Ouverts aux débats sur l'ensemble des besoins et modes de transport présents sur les territoires, et aux questions liées à l'intermodalité, les COREST permettront plus particulièrement d'assurer un suivi partagé d'un ensemble de lignes régionales ferroviaires et routières. Même si le territoire du COREST est plus vaste, la Région garde le souci de la proximité, qui se traduit dans les Groupes de Travail Techniques (GTT), mais aussi avec l'implantation de 12 agences de la région sur l'ensemble du territoire.

Mme FISCHER rappelle que l'année 2017 a été riche en événements et qu'elle illustre l'ambition du Grand Est pour les mobilités.

Tout d'abord avec une **nouvelle convention TER unifiée signée depuis fin 2016**. Le Grand Est, qui a fait du transport sa priorité, est la 1^{ère} Région de France à avoir signé une convention d'exploitation depuis la fusion des régions. Le Grand Est et SNCF Mobilités consolident ainsi leur engagement pour 8 années supplémentaires afin de favoriser la mobilité des usagers des transports régionaux.

A titre d'exemple, cette nouvelle convention permet de **faire circuler 200 trains de plus chaque jour à coût constant en 2017**, grâce au cadencement du réseau, mis en œuvre ou amélioré successivement en Lorraine, sur le triangle marnais (Reims, Châlons-en-Champagne, Épernay) et sur le TER 200 en Alsace.

Puis avec le **transfert de compétence des transports interurbains et scolaires** avec les 10 départements.

Puis avec le **budget transport, 1^{er} poste budgétaire de la collectivité**. Près de 850 millions d'euros consacrés à la politique transport en 2018, dont plus de 430 millions d'euros pour le fonctionnement annuel du TER, plus de 150 millions d'euros en investissement (infrastructure, matériel roulant, gares) et 250 millions d'euros pour le Transport Interurbain et Scolaire.

Ensuite, avec la mise en place **d'outils de développement et de planification** tels que l'élaboration du **SRADDET** (*Schéma Régional d'Aménagement Durable et d'Égalité des Territoires*) qui est en cours, avec une importante démarche de concertation et depuis le 1^{er} mai 2017, le dispositif **DIRIGE** (*Dispositif d'Intervention Régional d'Intermodalité Grand Est*) qui est le nouvel outil en matière d'accompagnement technique et de financement des projets d'aménagement des points d'arrêts routiers et ferroviaires de la Région Grand Est. Ayant pour ambition de développer l'intermodalité du train avec tous les modes de transport, il permet de subventionner jusqu'à un taux de 60% des réalisations utiles aux territoires et de dynamiser la fréquentation. Ce dispositif est renforcé par un Schéma de service en gare doté d'un budget de 15 M€ financés à 100% par la Région et visant à rendre homogène d'ici 5 ans les services dispensés dans les 396 gares du Grand Est desservies par le TER (ex : affichage dynamique d'information voyageur, abris et bancs, wifi dans les gares avec personnel...).

Enfin, avec la mise en place d'une **nouvelle gamme tarifaire harmonisée à l'échelle Grand Est** et effective **depuis le 1^{er} septembre 2017**, découlant directement de la nouvelle convention TER. La Région a d'abord souhaité simplifier les tarifications actuellement présentes sur les trois territoires, alsacien, champardennais et lorrain, en proposant une tarification valable sur l'ensemble du réseau TER de la Région Grand Est. Elle s'applique ainsi désormais sur des parcours plus longs que les anciennes gammes tarifaires, notamment pour des trajets entre les 3 anciennes Régions, comme par exemple Strasbourg-Metz, où les usagers peuvent bénéficier de tarifs bien plus avantageux que les tarifs nationaux. La Région Grand Est a également souhaité, pour cette nouvelle tarification harmonisée, s'appuyer sur des principes de simplicité et de lisibilité.

Les avantages de la nouvelle gamme tarifaire sont multiples :

- des tarifs plus simples pour tous les habitants du Grand Est, valables sur un périmètre élargi ;
- ajustement des principes tarifaires pour garantir l'équité en faveur de tous les publics, sans se limiter aux statuts ;
- une gamme complète répondant aux besoins de chacun : abonnements à prix attractif, notamment pour les jeunes ; cartes de réduction avantageuses ; tarifs solidaires valables dans tout le Grand Est ;
- convergence avec les gammes tarifaires urbaines pour favoriser l'intermodalité, et la synergie entre les réseaux ;
- lutter contre la concurrence du covoiturage ou des autocars privés grâce à des tarifs attractifs ;
- le TER est partout moins cher que la voiture.

Mme FISCHER rappelle que les recettes perçues avec la vente des titres TER couvrent moins d'un tiers du coût de production de la SNCF pour assurer le fonctionnement quotidien du réseau régional ; les 2/3 étant versés par la Région via la Convention TER.

M. WEYER commente le tableau tarifaire synthétisant quelques exemples de prix sur diverses distances et précise que les réductions les plus marquantes sont relevées sur de longues distances pour les jeunes de -26 ans bénéficiant des nouveaux abonnements Primo

en comparant les tarifs des anciens abonnements élèves étudiants apprentis (AEEA) sur des distances similaires.

Mme FISCHER rappelle l'ordre du jour de la réunion et transmet tout d'abord la parole à M. FERRY, Co-président du COREST Centre Alsace, qui salut collectivement les participants et excuse l'absence de Mme MOREL, Maire de Bellefosse.

M. FERRY remercie Mme FISCHER et plus particulièrement M. VALENCE, Vice-président de la Région Grand Est en charge de la mobilité, pour sa détermination pour la défense de la pérennité de la ligne TER Strasbourg-St-Dié et la programmation ainsi que le financement des travaux sur la section Saales-St-Dié courant 2018. Il remercie également la Région Grand Est qui a été volontariste et ambitieuse pour proposer des tarifs attractifs aux usagers du TER. Enfin, il remercie l'association Bruche Piémont Rail pour le courrier de remerciements transmis le 13 septembre 2017 à la Région et pour le travail collaboratif réalisé depuis plus de 20 ans avec la Région. Il souhaite vivement que ce travail puisse se poursuivre avec les services de la Région et SNCF.

Mme FISCHER transmet ensuite la parole à Mme MOUFFLARGE, Directrice de l'agence territoriale de Strasbourg pour la présentation du transfert de la compétence transport interurbain et scolaire.

1. Actualités de la politique transports de la Région Grand Est

Mme MOUFFLARGE rappelle la **démarche volontariste du Grand Est**, qui a souhaité, par souci de cohérence, assumer les compétences interurbaines et scolaires dès le 1^{er} janvier 2017. La loi prévoyait en effet le transfert en deux temps : au 1^{er} janvier 2017 des lignes routières interurbaines et au 1^{er} septembre 2017 des lignes routières scolaires. Aujourd'hui, l'ensemble des services transférés représente plus de **3500 circuits scolaires**, qui transportent **235 000 élèves**. Le réseau régional transféré, c'est aussi **326 lignes routières** (régulières + TAD). Pour permettre à ces 10 réseaux de fonctionner, une centaine d'agents des Départements ont été transférés à la Région et installés dans 10 Agences Territoriales. Sur un plan budgétaire, cette nouvelle compétence représente plus de **245 millions d'euros**. Cette vue d'ensemble recouvre cependant des situations très variées, puisque la Région hérite de **10 réseaux départementaux** avec des histoires et des pratiques différentes en matière, par exemple, de niveau de service et de tarification. Aussi, au-delà de la nécessité de faire converger à terme les réseaux, démarche pour laquelle la Région a engagé une analyse d'ensemble avec une assistance spécialisée ; **c'est avant tout le principe de la continuité de service qui a été appliqué pour cette rentrée 2017.**

M. MEYER, Représentant du pôle transport de l'agence territoriale de Strasbourg, rappelle les caractéristiques du Réseau 67 : 42 lignes régulières, un budget de 4,4 millions d'euros pour le Réseau 67 (hors DSP) et 9,3 millions pour la DSP, une fréquentation variable d'une ligne à une autre, 3 700 000 validations, des marchés qui arrivent à échéances en août 2018 et d'une DSP prolongée d'un an jusqu'août 2019. Il décrit ensuite les lignes régulières, scolaires et touristiques du secteur centre alsacien ainsi que les transports à la demande existants sur territoire sud bas-rhinois et quelques points de vigilance quant à l'actualité des territoires.

M. VALENCE rappelle le travail qui a été réalisé pour les transports scolaires notamment dans certains cas pour l'adaptation des horaires pour le retour à la semaine de 4 jours. Plus

de 500 lignes ont nécessité une réorganisation. Un dialogue de bon niveau a été réalisé avec l'éducation nationale dans les départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin. Au total, 8 dossiers sur plus de 500 sont restés en suspens sans solution immédiate. Le souhait du Président RICHERT fut appliqué : donner la possibilité aux élus qui le souhaitent de revenir à la semaine de 4 jours tout en ayant des solutions de transport adaptées. Le travail des agences territoriales fut considérable et les délais de mise en œuvre ont été très contraints. M. VALENCE remercie le travail effectué par les agences.

2. Vie des lignes régionales

Trafic, régularité, suppressions Travaux sur le réseau (bilan 2017 et à programmés en 2018) Investissements dans les gares

SNCF présente le bilan de régularité, de trafic, des suppressions de dessertes des lignes TER comprises dans le bassin Centre Alsace pour 2016 et 2017 (6 premiers mois de l'année). Leur présentation est jointe en annexe du présent relevé de conclusions.

Les interrogations / avis des participants au COREST :

- Un voyageur souhaiterait que pour le COREST de 2018, les chiffres de régularité, de trafic et de suppressions soient présentés pour l'intégralité de la ligne TER Strasbourg-St-Dié et non pas uniquement pour la section Strasbourg-Saales. Il ajoute que le taux de régularité présenté ne correspond pas à la réalité du terrain. Un second voyageur ajoute qu'il est regrettable que ces taux soient bons avec des marges qui ont été détendues sans qu'il n'y ait un changement de matériel.
- Un voyageur s'interroge sur la fermeture de la gare de Saales durant les travaux sur le tronçon Rothau-St-Dié.
- Un voyageur s'interroge sur l'absence de description des futurs aménagements de la gare de St-Dié.
- Un voyageur relève la saturation du stationnement en gare de Molsheim et souligne que la création d'un parking en ouvrage n'est pas une solution viable et ne résoudra pas les problèmes de capacité aux heures de pointe. Il préconise une réflexion globale sur le rabattement à vélo en gare de Molsheim notamment depuis le centre-ville.
- Un voyageur relève que le projet d'aménagement de la gare de Sélestat n'avance pas suffisamment vite au vue des besoins de stationnement relevés.
- Un voyageur regrette qu'aucun élu local du secteur de Rosheim/Griesheim ne soit présent au COREST et note l'insuffisance du nombre de places de stationnement prévu en gare de Rosheim.
- Un voyageur demande si les problèmes de luminosité en gare de Rothau seront pris en compte dans le futur aménagement.

Les précisions de la Région, SNCF Mobilités et SNCF Réseau durant la réunion :

- SNCF Réseau précise qu'en raison des contraintes techniques liées à la nature des travaux (interventions dans le tunnel et renouvellement de voies) sur le tronçon Saales - St Dié, il est prévu la création de deux bases travaux : l'une en gare de

Saales pour les opérations du tunnel de Colroy-Lubine et la seconde en gare de Saint Dié pour les opérations de renouvellement de voie sur la section.

- M. VALENCE insiste sur l'intervention de la Région Grand Est. Dès 2017 puis en 2018, 65 millions d'euros seront investis pour permettre d'assurer une continuité des dessertes ferroviaires sur des lignes menacées de fermeture. La ligne TER St-Dié-Strasbourg fait partie des investissements prioritaires engagés dès 2018 dans la revoyure du contrat de plan Etat-Région (la Région finance 85% des travaux à engager sur 18,4 millions d'euros des travaux sur cette ligne TER). Si l'agenda des travaux n'avait pas été revu par SNCF Réseau et fortement soutenu par la Région, cette ligne TER n'aurait plus été desservie par du fer dans les années à venir. Les travaux qui seront engagés permettront de refaire circuler des TER dès la rentrée 2018 mais d'autres travaux devront également être engagés sur cette ligne TER. La Région Grand Est n'est pas responsable de l'état du réseau ferroviaire et a engagé une politique volontariste en ce sens. La Région se substitue à l'Etat qui n'a pas tenu ses engagements. Un effort conséquent a donc été réalisé par la Région Grand Est et SNCF Réseau pour que ces travaux puissent être réalisés au plus vite.
- M. VALENCE précise que les travaux d'aménagement de la gare de St-Dié seront présentés lors de la réunion du COREST Nancy – Sud Vosges.
- M. VALENCE précise que le bassin d'emploi à Molsheim est fort et comprend plusieurs solutions de mobilité (fer, Réseau 67, vélos, voitures). La Région précise également que dans les années à venir, l'accès à vélo depuis le centre-ville jusqu'à la gare sera facilité.
- M. VALENCE précise que le projet de pôle d'échange multimodal en gare de Sélestat n'est pas abandonné et que la Région continuera à soutenir ce projet de façon significative avec la Ville de Sélestat.
- La Région précise que cette extension de 65 places de stationnement en gare de Rosheim a été aménagée sur le foncier communal restant disponible.
- La Région précise que les travaux en gare de Rothau prévoient la création d'un parking éclairé pour améliorer le confort des voyageurs.

3. Desserte et évolutions

- **Bilan SA2017**
- **Evolutions 2018**

La Région présente le bilan des modifications de desserte au service annuel de 2017 ainsi que les évolutions pour le service annuel à venir. Leur présentation est jointe en annexe du présent relevé de conclusions.

Les interrogations / avis des participants au COREST :

- Un voyageur félicite la Région Grand Est pour les travaux engagés sur le tronçon Barr-Sélestat afin de préserver la ligne ferroviaire. Il y a 15 ans, il était question du tram-train entre Barr et Strasbourg. Aujourd'hui, il souhaite que des panneaux puissent indiquer correctement les gares depuis le centre des communes. Il souhaite également que la ligne TER Molsheim-Sélestat puisse être baptisée « Train du Vignoble » afin de la valoriser au niveau touristique. Il regrette que le projet d'aménagement de la gare de Sélestat ne soit pas suffisamment avancé et que le buffet de la gare de Sélestat soit fermé. Il relève également un manque de communication sur le potentiel de cette ligne TER.

- Un voyageur souhaite que les arrêts TER de Lingolsheim soient rétablis le week-end. Il précise qu'un certain nombre d'habitants se plaignent de la suppression de ces arrêts notamment durant les périodes de Noël. Un second intervenant remet une pétition à M. VALENCE pour le rétablissement des arrêts TER de Lingolsheim et Strasbourg-Roethig qui ont été réduits le week-end depuis décembre 2016.
- Un voyageur informe que beaucoup d'habitants de la commune d'Epfig prennent le TER à Benfeld et ceux habitant Dambach-la-Ville, prennent le TER directement à Sélestat. Le temps de parcours Epfig-Strasbourg est d'une heure.
- Un voyageur habitant à proximité de la gare d'Eichhoffen regrette que les arrêts TER du week-end aient été supprimés, qu'il n'y ait aucun éclairage en gare et que la distance entre le quai et le marchepied soit importante et source de danger.
- Un voyageur demande que des arrêts TER sur demande soient possibles.
- Un voyageur fait remarquer que l'arrêt routier TER à Raves - Ban de Laveline est très dangereux et que cet arrêt n'est pas visible.
- Un voyageur félicite la Région Grand Est pour le travail accompli pour la sauvegarde de la ligne Strasbourg-St-Dié. Il rappelle que cette ligne existe toujours car depuis 1973, les associations de défense des voyageurs TER se sont battues pour la conserver. Il demande si les travaux prévus dans le tunnel de Colroy-Lubine prévoient la remise en état de la voûte et la régénération de l'étanchéité. L'association Bruche Piémont Rail a réalisé une étude en 1996 et cette étude sera une base de travail pour les évolutions de desserte à venir.
- Un voyageur souhaite qu'un arrêt routier TER soit aménagé à Lusse.
- Un voyageur souhaite que la desserte routière TER à Lièpvre soit étoffée notamment le vendredi midi.
- Un voyageur demande une desserte plus tardive sur la section Strasbourg-Molsheim notamment le samedi soir.
- Un représentant de la Ville d'Obernai excuse le maire ainsi que les adjoints de leur absence. Il informe que le réseau Pass'O voit son offre doublée avec l'engagement d'une nouvelle délégation de service public (DSP) avec un fort rabatement de ce réseau vers la gare d'Obernai. La Ville d'Obernai remercie la Région Grand Est pour le récent cofinancement du nouvel abri à vélos modulaire et SNCF Réseau/SNCF Mobilités pour l'aménagement du cheminement piéton qui rencontre un franc succès depuis son aménagement et plus particulièrement auprès des scolaires. Il propose 3 réflexions : l'amélioration du temps de parcours entre Strasbourg et Obernai avec des trains plus directs, l'amélioration des correspondances à Sélestat en direction de Colmar et enfin problèmes de rabatement en gare d'Obernai en raison de la saturation du stationnement.
- Un voyageur remercie le nouveau responsable de ligne TER pour sa disponibilité et sa réactivité quant à des problèmes qui lui sont signalés. Des problèmes de capacités sont également soulevés notamment à l'heure de pointe du matin (notamment 6h40 au départ de Rosheim) et du soir (notamment 18h10 et 18h40 au départ de Strasbourg), le manque de places attribuées aux vélos dans le matériel Régiolis ainsi qu'un système non adapté (demande de remise en place des crochets), des problèmes d'information voyageurs lors des retards ou suppressions de circulations (améliorer le service TER Flash Trafic qui annonce des informations contradictoires). Ce même voyageur demande la mise en place de la vidéosurveillance en gare de Rosheim.
- Un voyageur regrette que durant la période d'ajustement de desserte estivale, aucune circulation ne soit prévue entre Strasbourg et Entzheim durant 1h10 en milieu de journée.
- Un voyageur remercie la Région Grand Est pour la mise en place de cars TER entre Sélestat et Ribeauvillé avec un prolongement des dessertes vers Riquewihr. Il note qu'il serait intéressant de mener une réflexion globale entre cette desserte et la ligne TER du Piémont.

Les précisions de la Région, SNCF Réseau et SNCF Mobilités durant la réunion :

- Mme FISCHER précise qu'il serait intéressant de valoriser la ligne TER Molsheim-Sélestat au niveau du tourisme et évoque le site internet Vialsace pour la promotion de cette ligne. M. VALENCE complète la réponse en précisant qu'il a participé à une réunion d'avancement du projet d'aménagement de la gare de Sélestat il y a 8 mois pour présenter le nouveau dispositif DIRIGE à la Ville de Sélestat. Il est conscient que les rues adjacentes à proximité de la gare sont saturées. La Région est toujours volontariste sur ce sujet. M. SCHOLLY ajoute enfin qu'il est nécessaire que les monuments valorisant le patrimoine historique soient rénovés dans le secteur Barr-Sélestat.
- *Post-réunion : la desserte Strasbourg-Bruche-Piémont sera revue globalement la semaine et le week-end suite aux travaux de voie programmés sur la section Saales-St-Dié et Barr-Sélestat courant 2018.*
- *Post-réunion : pour réaliser un trajet TER depuis les gares d'Epfig, Eichhoffen, Dambach-la-Ville et Scherwiller, il est plus facile de rejoindre Strasbourg depuis Ebersheim ou Benfeld voire Sélestat (même si des problèmes de stationnement existent) car le temps de trajet est plus intéressant qu'en passant par Molsheim.*
- M. VALENCE précise que la Région Grand Est est au courant des problèmes de sécurité de l'arrêt routier TER de Raves et que des solutions devront être trouvées. Un aménagement en lien avec la sécurisation routière devra probablement être étudié.
- SNCF Réseau confirme la nature des travaux du tunnel de Colroy (ouvrage et voie).
- M. VALENCE précise que la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) refuse l'aménagement d'un routier TER sur leur emprise à la sortie du tunnel à Lusse. SNCF ajoute une précision concernant l'arrêt de Lusse qui avait été expérimenté en 2014/2015 : la fréquentation moyenne de cet arrêt était de 1 voyageur par jour, l'intérêt de pérenniser cet arrêt n'était donc pas justifié.
- SNCF Mobilités précise qu'il y a 3 ans, une rencontre avait été programmée avec toutes les entreprises de la Zone Industrielle (ZI) de Bois l'Abesse. La structure de desserte avait été validée lors de cette réunion. Les cars TER font notamment un détour via la ZI, une discussion est à nouveau possible pour une évolution de cette desserte à condition que le potentiel concerné soit significatif. Sur la ligne Sélestat-Sainte-Marie-aux-Mines-St-Dié, en moyenne 800 à 900 voyageurs y circulent chaque jour. Depuis les différentes évolutions de desserte réalisées, cette ligne voit sa fréquentation en hausse.
- Mme FISCHER précise que les problématiques capacitaires aux heures de pointe sont des sujets connus et des solutions sont à l'étude.

4. Services

- **Lancement de l'expérimentation Automates Légers**
- **Système d'information multimodale (SIM) - Vialsace**

La Région présente les nouveaux services portant sur les automates légers et Vialsace. Leur présentation est jointe en annexe du présent relevé de conclusions.

Les interrogations / avis des participants du COREST :

- Un voyageur apprécie la mise en place des nouveaux automates légers à Lingolsheim et note que contrairement aux anciens DBR, ceux-ci n'éblouissent pas

les yeux lors de l'achat du titre de transport. Seul inconvénient : en cas d'erreur, celui-ci revient à la page d'accueil. Il n'est pas possible de corriger son choix.

- Un voyageur se demande pour quelle raison Vialsace n'est pas accessible avec Windowsphone.

Les précisions de la Région et SNCF Mobilités :

- SNCF Mobilités confirme qu'en cas d'erreur, l'automate léger revient à la page d'accueil et la procédure d'achat doit être relancée. Une demande à Parkeon a été réalisée pour résoudre ce problème.
- La Région Grand Est précise que le site internet Vialsace est adapté à la majorité des appareils mobiles.

M. VALENCE termine en précisant qu'un COREST ne permet pas toujours d'apporter des réponses immédiates aux sujets abordés mais permet de recenser les remarques et de traiter certains sujets lors des groupes de travail. La Région est l'acteur majeur en matière de mobilité, elle en assume les responsabilités. Des efforts restent à faire notamment au niveau du transport interurbain mais elle a su montrer son engagement dans le cadre de certains projets tels que la préservation de la ligne TER Strasbourg-St-Dié et la tarification mise en place depuis septembre avec un engagement régional de près de 3 millions d'euros.

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, Mme FISCHER remercie les participants, synthétise les échanges, précise que les prochains Groupes de Travail Techniques, en fonction des priorités de travail recensées, seront amenés à se réunir au courant du 1^{er} semestre 2018. Le prochain COREST se tiendra avant la trêve estivale de 2018 (période plus propice aux réunions de fin de journée). En 2016 et 2017, l'automne a été privilégié en raison du calendrier électoral.

M. SCHOLLY invite les participants à poursuivre les échanges autour d'un verre de l'amitié offert par la Ville de Barr.

L'association « EntrainMundo » a transmis une contribution écrite par mail le lendemain du COREST à la Région Grand Est. Celle-ci est annexée au présent relevé de conclusions.

Liste des présents/excusés du COREST Centre Alsace

Présidence du COREST :

Mme Marie-Reine FISCHER, Présidente du COREST Centre Alsace, Conseillère régionale de la Région Grand Est, Maire de la commune de Dinsheim-sur-Bruche

M. Alain FERRY, Co-président du COREST Centre Alsace, Maire de la commune de Wisches

En présence de M. David VALENCE, Vice-président de la Région Grand Est en charge des mobilités, Maire de la Ville de Saint-Dié-des-Vosges

En présence de M. Gilbert SCHOLLY, Maire de la Ville de Barr

Elus et leurs représentants :

Elus :

Mme Marièle COLAS-WIES, Conseillère régionale et Adjointe au maire de la Ville de Barr

Mme Nathalie ERNST, Conseillère départementale du Bas-Rhin

M. Jacques RUCH, Adjoint au maire de la Ville de Schirmeck

M. Jean-Louis BATT, Maire de la commune de Lutzelhouse

M. Lucien BALTZER, Conseiller municipal de la commune d'Eichhoffen

M. Patrick FOURNIAL, Conseiller municipal de la commune de Mittelbergheim

Représentants :

M. Michel BRANDT, Représentant de la Communauté de communes de Sélestat

M. Matthias JABLKOWSKI, Représentant de la Communauté de communes de Barr

M. Etienne JUND, Représentant de la Ville d'Obernai

Associations et usagers :

M. Bruno ULRICH, Conseiller au CESER Grand Est, membre de l'association Molsheim Ville à Pied et à Vélo (MVPV), ARIENA

M. François GIORDANI, Président FNAUT Grand Est

M. Patrick APPIANI, association Bruche Piémont Rail (BPR)

M. Hervé BRIGNON, BPR

Mme Anne-Marie KOEHLING, BPR

M. Jean-Joseph RISCH, BPR

M. André LOTT, BPR

M. Florent WILLEM, BPR

Mme Myriam JEANNIARD, BPR

M. Sébastien PEQUIGNOT, BPR

Mme Béatrice LETUFFE, association pour le développement de la Ligne Epinal – St-Dié (ADELE-S)

Lucien FRITZ, Collectif lussois pour l'arrêt des bus à Lusse et CGT cheminots – secteur de St-Dié

M. Hubert MENGER, association ASTUS

M. Patrice PAUL, association ASTUS

M. Jean GERBER, association ASTUS

M. Patrick BARTH, association ASTUS

M. Hervé DIEBOLD, association « EntrainMundo » et ASTUS

M. Claude ROLLIN, association TRAJETS à Sélestat

M. Sylvain DUBROMEL, association TRAJETS à Sélestat, FNAUT Grand Est

Mme Joëlle JELTSCH, Usagère

M. Stéphane VERON, Usager

Mme Brigitte BELLER, Usagère Rosheim

Mme Lorraine GUEDENET, Usagère et société Burger et Cie
M. Patrick WILMS, Consultant - aménagement du territoire - hydrologie

SNCF Mobilités - Strasbourg :

M. Pascal BELLONI
M. Danilo CAPRIULO
M. Christian MUNDINGER

SNCF Réseau - Strasbourg :

M. Pascal THORENS
M. Eric WITTENMEYER
Mme Mélanie BRAJON

Personnel de la SNCF et représentants des organisations syndicales :

M. Gérard COINCHELIN, CGT Cheminots – secteur de St-Dié
M. Cédric TISSERAND, CGT Cheminots – secteur de St-Dié

Région Grand Est :

M. Florian WEYER, Directeur à la Direction des Transports et de la Mobilité
Mme Sylvie TETERYCZ, Chargée de mission, Responsable des lignes TER : Strasbourg-Sélestat, TER200, Sélestat-Sainte-Marie-aux-Mines-St-Dié-des-Vosges et Sélestat-Ribeauvillé-Riquewihr et Strasbourg-Bruche-Piémont
M. Nicolas LOQUET, Directeur de l'Agence Territoriale de Sélestat
Mme Aurélie MOUFFLARGE, Directrice de l'Agence Territoriale de Strasbourg
Mme Virginie ALBERTY, Responsable du Pôle transports, Agence Territoriale de Strasbourg
Mme Laëtitia MARTIN, Organisatrice de transports, Agence Territoriale de Strasbourg
M. Stéphane MEYER, Organisateur de transports, Agence Territoriale de Strasbourg

Presse :

M. Olivier TERRENERE, DNA

Excusés :

M. Eric STRAUMANN, Député
M. Frédéric BIERRY, Président du Conseil Départemental du Bas-Rhin
M. Marcel BAUER, Vice-président du Conseil Départemental du Bas-Rhin et Maire de la Ville de Sélestat
M. Michel HABIG, Vice-président du Conseil Départemental du Haut-Rhin et Maire de la commune d'Ensisheim
M. Gilbert MEYER, Maire de la Ville de Colmar
Mme Alice MOREL, Conseillère communautaire à la Communauté de communes de la Vallée de la Bruche, Maire de Bellefosse
M. Jean-Michel WEBER, Maire de la Ville de Molsheim

Contribution écrite transmise par mail (post-réunion) à la Région Grand Est par l'association "EntrainMundo" - Collectif pour l'amélioration de la desserte ferroviaire de Mundolsheim

COREST Centre Alsace
Barr 18 octobre 2017

Ligne Strasbourg-Sélestat-Ribeauvillé

Suggestions et demandes concernant l'offre de desserte et les aménagements des points d'arrêts :

Semaine:

- la desserte du point d'arrêt de Graffenstaden mériterait d'être plus étoffée au vu du potentiel d'usagers captable (zones d'activités, zones commerciales, intermodalité avec les lignes de bus 57 et 62 à l'arrêt CTS « Graffenstaden gare », intermodalité avec les « navettes Lingolsheim Alouettes - Campus d'Illkirch » (créés en déc. 2016).

L'offre actuelle (SA 2017) comporte des trous de dessertes énormes à combler.

> Nous souhaitons la création d'un arrêt à Graffenstaden
au TER 832317 partant de Strasbourg à 8h25 -**Priorité 1**-
au TER 831313 partant de Strasbourg à 9h25 -**Priorité 2**-
au TER 831320 partant de Sélestat à 9h30 -**Priorité 2**-
au TER 831342 partant de Sélestat à 18h30 -**Priorité 1**-

- le dernier départ de Strasbourg pour Fegersheim-Lipsheim à 19h55 est trop précoce. Il serait bon de faire arrêter le TER 832319 (dép. de Strasbg à 20h51) à Fegersheim-Lipsheim -**Priorité 1**-

- La suppression des arrêts à Erstein et Benfeld au TER 96241 (depuis déc. 2015) partant de Strasbourg à 21h21 crée un trou de desserte de 1h30 (20h51 > 22h21) pour ces villes, fort gênant et difficilement acceptable.

La remise en place des arrêts à Erstein et Benfeld au TER 96241 (dép. de Strasbg à 21h21) serait fort appréciable -**Priorité 3**-

- **EFFET RESEAU**: pour une ligne Sélestat-Saverne via Strasbourg -**Priorité 1**-

La desserte omnibus Sélestat-Strasbourg pourrait avantageusement être mise bout à bout avec la desserte omnibus Strasbourg-Saverne afin de créer des trains passants en gare centrale de Strasbourg. Ainsi, on obtiendrait une ligne Sélestat-Saverne via Strasbourg. On constate que le cadencement des trains omnibus, de part et d'autre de la gare centrale de Strasbourg, permettait ce type de desserte. Elles offriraient notamment de nouvelles perspectives de déplacement au sein de l'Eurométropole de manière pratique (sans rupture de charge) et efficace.

Exemples :

- Sélestat dép. 6h02 ; 6h31 ; 7h06 > Strasbourg dép. 6h55 ; 7h25 ; 7h55
- Sélestat 16h36 > arr. Strasbourg 17h17 dép. Strasbourg 17h25 > Saverne 18h08 sans changement
- Sélestat 17h06 > arr. Strasbourg 17h47 dép. Strasbourg 17h55 > Saverne 18h36 sans changement
- Sélestat 17h34 > arr. Strasbourg 17h17 dép. Strasbourg 18h25 > Saverne 19h04 sans changement

- Saverne 06h23 > arr. Strasbourg 07h04 dép. Strasbourg 07h07 > Sélestat 07h48 sans changement
- Saverne 16h23 > arr. Strasbourg 17h04 dép. Strasbourg 17h07 > Sélestat 17h48 sans changement
- Saverne 16h53 > arr. Strasbourg 17h34 dép. Strasbourg 17h37 > Sélestat 18h17 sans changement
- Saverne 17h23 > arr. Strasbourg 18h04 dép. Strasbourg 18h07 > Sélestat 18h48 sans changement

D'où une liaison Vendenheim (6h56) - Fegersheim (7h19) directe possible en 23 minutes !

Samedi:

- la desserte omnibus est quasiment abandonnée depuis déc. 2015
- le train omnibus à maintenir est celui arrivant à Strasbourg à 14h17 et non pas à 12h17 comme réalisé en déc. 2015 - **Refaire le point avec le marketing, nous avons plusieurs demandes pour le train de 14h17-**
- la desserte du pôle d'échange de Fegersheim-Lipsheim, en entrée sud de l'Eurométropole, est très nettement insuffisante et demande à être complétée afin de pouvoir jouer le rôle de gare de rabattement pour tout ce secteur.
Une solution serait de faire arrêter les trains « semi-directs Mulhouse » (ils desservent actuellement Erstein, Benfeld, Sélestat, Colmar, Rouffach, Bollwiller, Mulhouse Dornach) dans cette gare -**Priorité 1-**

Dimanche:

- la desserte du pôle d'échange de Fegersheim-Lipsheim, en entrée sud de l'Eurométropole, est très nettement insuffisante et demande à être complétée afin de pouvoir jouer le rôle de gare de rabattement pour tout ce secteur. Une solution serait de faire arrêter les trains « semi-directs Mulhouse » -**Priorité 1-**

Desserte routière Sélestat-Ribeauvillé-Riquewihr :

Il serait intéressant d'améliorer la fiche horaire en y faisant apparaître les correspondances vers Strasbourg et Colmar

➤ Point d'arrêt de Graffenstaden :

Un accès de plain-pied serait utile et facilement réalisable entre le quai de la voie B et le parking côté Vigie pour éviter la passerelle et ses...42 marches



Afin de faciliter l'accès au quai de la voie B à tous les usagers, nous demandons la création d'un accès de plain-pied entre le quai et le parking

- Confort d'attente : ci-dessous l'abri d'attente pour les voyageurs.
Les trains passent à des vitesses allant jusqu'à 220km/h à cet endroit. Les effets de souffle ne sont pas négligeables. L'inconfort est important.



**La mise en place d'un abri avec des faces latérales fermées serait bien utile.
Le maintien d'un banc, est nécessaire.**

Point d'arrêt de Geispolsheim:

- Accessibilité au quai de la voie A (trains de provenance de Strasbourg) :
Côté Sud-Ouest: afin de faciliter l'accès au quai à tous les usagers, il serait intéressant de réaliser une rampe en complément ou en remplacement de l'escalier 10 marches existant ;



- Accessibilité au quai de la voie B (trains à destination de Strasbourg) :
Côté Sud-Est: afin de faciliter l'accès au quai à tous les usagers, il serait intéressant de réaliser une rampe en remplacement de l'escalier 6 marches existant.



Collectif pour l'amélioration de la desserte ferroviaire de Mundolsheim
72, rue du Général Leclerc – 67450 MUNDOLSHEIM – Tel. 06 03 94 41 89
Courriel: entrainmundo@gmail.com – Web: <http://entrainmundo.unblog.fr>