



Comité Régional des Services de Transport

STRASBOURG NORD

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

**Réunion du 8 novembre 2017 à 18h
REICHSHOFFEN – Espace Cuirassiers**

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. Les interventions des participants du COREST ainsi que les précisions apportées sont regroupées par thème.

Le relevé de conclusions et la présentation réalisée lors du COREST Strasbourg Nord sont mis en ligne sur le site Internet de la Région Grand Est : <http://www.grandest.fr/comites-regionaux-services-de-transport-corest/>

M. WALTER, Maire de Reichshoffen et conseiller régional, accueille les participants et les remercie de leur présence.

Présentation des orientations générales de la politique des transports

M. SPECHT, Président du COREST Strasbourg Nord, remercie la commune de Reichshoffen pour la mise à disposition de l'Espace Cuirassiers. Il salue les participants à la réunion. Il souligne la présence de plusieurs conseillers régionaux et notamment Evelyne ISINGER, récemment désignée Présidente de la Commission Transports et Déplacements.

M. SPECHT accueille ensuite les participants et les intervenants (SNCF Mobilités, SNCF Réseau, les services de la Région -Direction des Transports et de la Mobilité et Agence territoriale de Strasbourg) et rappelle les règles d'intervention des participants lors du COREST.

Propos introductifs

M. SPECHT 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, en comité restreint, pour approfondir les échanges sur une problématique ciblée. Ces réunions permettent 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 visent plus particulièrement à 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, mais aussi avec l'implantation de 12 Agences de la Région sur l'ensemble du territoire.

M. SPECHT 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.

Avec également 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 M€ consacrés à la politique transport en 2018, dont plus de 430 M€ pour le fonctionnement

annuel du TER, plus de 150 M€ en investissement (infrastructure, matériel roulant, gares) et 250 M€ 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.

M. SPECHT présente l'ordre du jour :

1. Focus sur 2 points d'actualité de la politique transports de la Région : nouvelle gamme tarifaire et transfert de compétence des transports interurbains et scolaires.
2. Vie des lignes : régularité et trafic, travaux sur le réseau et investissements en gares.
3. Evolutions du réseau régional TER.
4. Services : implantation d'automates légers et Vialsace, le système d'information multimodale.

M. SPECHT transmet ensuite la parole à Mme NICO, Directrice adjointe du Transport Ferroviaire de Voyageurs de la Région Grand Est pour une présentation de la nouvelle gamme tarifaire et 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

Nouvelle gamme tarifaire

Une nouvelle gamme tarifaire harmonisée à l'échelle Grand Est est 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 voyageurs du Grand Est, valables sur un périmètre élargi ;
- un 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 ;
- une 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 NICO 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, le restant étant versé par la Région via la Convention TER.

Mme NICO 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 sur des distances similaires. Enfin, elle rappelle les principes de l'intégration tarifaire sur le périmètre de l'Eurométropole.

Transfert de la compétence transport interurbain et scolaire

M. SPECHT transmet la parole à Mme MOUFFLARGE, Directrice de l'Agence territoriale de Strasbourg pour la présentation du transfert de la compétence transport interurbain et scolaire.

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 **3 500 circuits scolaires**, qui transportent **235 000 élèves**. Le réseau régional transféré, c'est aussi **326 lignes routières** (régulières et transport à la demande). 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 M€**. 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.**

Mme LEHE, représentante du pôle transport de l'Agence territoriale de Strasbourg, rappelle les caractéristiques du **Réseau 67** : 42 lignes régulières, dont 9 sur le périmètre du Nord du Bas-Rhin, un budget de 4,4 M€ pour le Réseau 67 (hors DSP) et 9,3 M€ pour la Délégation de Service Public (DSP) pour le bassin de Strasbourg, une fréquentation variable d'une ligne à une autre, 3 700 000 validations, des marchés qui arrivent à échéances en août 2018 et une DSP prolongée d'un an jusqu'août 2019. Elle décrit ensuite les lignes régulières, scolaires et de transport à la demande du secteur Nord alsacien et quelques points de vigilance quant à l'actualité des territoires.

Remarques des participants au COREST et réponses :

Ligne virtuelle

- Une usagère s'interroge sur le terme de « ligne virtuelle ». Il lui est indiqué qu'il s'agit de transport ne circulant qu'à la demande du client, sur réservation téléphonique en précisant le jour concerné.

Evolution démographique

- M. GNAEDIG, conseiller régional, demande si le taux de participation des scolaires évolue et si la population fréquentant les lignes interurbaines vieillit. Faut-il abandonner des lignes pour raisons économiques ? La Région précise que la fréquentation scolaire est relativement constante et celle des autres usagers dépend des lignes. Des analyses sont en cours, au vu des enjeux économiques. Le réseau du Bas-Rhin étant très dense, on ne constate pas d'augmentation de l'âge moyen des usagers.

Lignes scolaires / commerciales

- Un représentant d'associations d'usagers précise que depuis la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982, les lignes scolaires sont ouvertes à tous. Même si elles ne permettent pas de répondre à toutes les demandes (vacances scolaires, mercredis...), elles pourraient répondre à certains besoins. Il déplore le manque d'information, surtout en Mairies, et demande des fiches horaires et de la promotion. La Région lui répond que tous les circuits scolaires sont accessibles, les titres étant en vente dans les Agences territoriales de la Région Grand Est. Des informations existent, notamment sur le site de la Région.

Un représentant d'association précise que la population vieillissant, l'information et la promotion papier restent pertinentes, en complément d'Internet.

Tarifification

- Une usagère attire l'attention sur la situation des travailleurs de l'ESAT (Etablissement et Service d'Aide par le Travail) de Reichshoffen qui ne touchent pas de participation employeur et qui ont vu le trajet Niederbronn-Reichshoffen passer de 1,20 à 2,60 € avec la nouvelle gamme tarifaire.

La Région indique que cette augmentation provient de l'application du nouveau barème kilométrique régional Grand Est qui est articulé entre, d'une part, la création d'un tarif fixe pour les trajets entre 1 et 10 km, pour favoriser la lisibilité des tarifs en zones urbaines et la création de tarifs intermodaux et, d'autre part, la préservation du système de dégressivité kilométrique pour des trajets supérieurs à 10 km. Les cartes Primo ou Presto, en fonction de l'âge, permettent des réductions de 50% ou 30% en semaine et de 70% le week-end. Le trajet avec la carte Primo revient donc à 1,30 €, soit quasiment le même niveau de prix qu'auparavant.

2. Vie des lignes régionales

- **Ligne TER Strasbourg – Lauterbourg – Wörth**
- **Ligne TER Strasbourg – Haguenau – Niederbronn – Bitche**
- **Ligne TER Strasbourg – Haguenau – Wissembourg – Winden - Neustadt**
- **Ligne TER Strasbourg – Kehl – Offenbourg**

2.1. Trafic, régularité, suppressions

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

Remarques des participants au COREST et réponses :

Fréquentation

- A une usagère s'interrogeant sur les causes de la baisse de fréquentation sur l'ensemble des lignes, SNCF indique que 2016 a été une année de baisse au niveau national (insécurité, morosité...). Il est plus difficile de déterminer précisément les causes par ligne. La méthode du comptage en voyages influe aussi, car une baisse de fréquentation en bout de ligne peut par exemple impacter la globalité de l'axe.
- A un usager qui indique que la baisse de la fréquentation est imputable à l'arrivée du TGV, SNCF répond qu'il n'existe pas d'éléments pour confirmer ou infirmer cette affirmation.
- Un usager demande comment sont obtenus les chiffres de fréquentation présentés. SNCF indique que des coefficients sont appliqués à partir des données de vente. La Région Grand Est précise que des comptages par train sont effectués tous les 2 ans environ sur chaque ligne.

Régularité

- Un usager relève les bons taux de régularité des TER et demande un comparatif avec les autres Régions. Il lui est indiqué que l'Alsace puis maintenant le Grand Est sont sur le podium des meilleurs résultats de régularité. La production des TER est efficace, même si des points peuvent encore être améliorés.
- SNCF précise à un usager qui en demande la définition que la régularité s'apprécie à partir de 6 minutes de retard. L'usager souligne que les retards s'accumulent sur la semaine, même s'ils portent sur quelques minutes à chaque fois.

Information voyageurs

- Un usager souligne les problèmes d'information aux voyageurs en cas de suppression de train et de manque d'affichage d'informations fiables. Quelles sont les mesures qui sont prises pour les usagers, qui continuent leur voyage avec correspondance ou doivent se rendre à leur travail/établissement scolaire ? SNCF indique que si les suppressions surviennent, des procédés de report sont mis en place, adaptés selon les circonstances. Quand un cadencement existe, le report est prévu sur le train suivant si l'attente n'est pas trop longue. Sinon, des cars ou taxis sont mis en place. Les usagers peuvent être plus ou moins satisfaits selon leur situation. Pour les périodes spéciales, comme les examens nationaux de type baccalauréat, des solutions spécifiques sont prévues.
- Un usager souligne également le manque d'information en cas de situation perturbée quand des trains sont ralentis. SNCF répond que des affichages et des annonces sonores sont déclenchés le plus rapidement possible dans ces cas. L'information dépend aussi du moment où l'usager arrive en gare.

Matériel roulant

- Un représentant d'association d'usagers indique que les retours sur les Régiolis sont plutôt positifs. Néanmoins, les points faibles sont :
 - les portes qui restent trop longtemps ouvertes (froid/chaleur...).
 - le manque d'information sur les écrans concernant les correspondances en gare (comme dans les TGV). La Région indique que seul le défilement des informations est possible mais pas leur actualisation.
 - Toilettes souvent hors service. SNCF indique que les vidanges et approvisionnements en eau ont été modifiés. Une action a été menée avant l'été pour modifier les roulements et permettre des vidanges plus fréquentes, limitant la fermeture automatiques des toilettes et faisant baisser le nombre de signalements.

- Annonces sonores : longues et répétées plusieurs fois. Une nouvelle annonce sur le marchepied a encore été ajoutée. Le matériel doit répondre aux normes d'accessibilité pour tous les handicaps. Néanmoins, la Région a demandé à SNCF d'agir sur ces points. Une annonce supplémentaire a bien été supprimée.

Accompagnement à bord

- Un usager déplore l'absence fréquente de contrôleurs dans les trains et l'impossibilité de s'adresser à quelqu'un en cas de problème. SNCF indique que dans les TER circulant en « Equipement Agent Seul », il existe un interphone pour joindre le conducteur, ainsi que le numéro d'alerte 31.17, qui peut être appelé en cas d'urgence. Les contrôles sont effectivement organisés autour d'équipes, qui peuvent également procéder à des opérations d'accueil-embarquement. La branche Haguenau-Niederbronn est la dernière du secteur qui va passer en système « Equipement Agent Seul ».

2.2. Travaux sur le réseau

2.3. Investissements dans les gares

SNCF Réseau présente les travaux réalisés en 2017 et programmés entre 2018 et 2020. La Région présente les investissements qu'elle a réalisés dans les gares et points d'arrêt (cf. présentation en annexe).

Remarques des participants au COREST et réponses :

Gare de Reichshoffen

- Un usager souligne que les travaux de modernisation de la ligne Haguenau-Niederbronn ont amélioré le confort en gare de Reichshoffen. Il s'interroge sur la présence d'un agent en gare et les mesures en cas d'absence, notamment dans la gestion des passages à niveau. SNCF indique qu'un agent de circulation est présent pour manipuler les aiguilles, vérifier les passages à niveau et assurer des manœuvres qui seraient nécessaires en cas de situation perturbée (changement de voies...). Il ne s'agit pas d'un chef de gare, il n'assume plus de mission vers les usagers. En cas d'absence, un système d'astreinte est organisé pour remplacer l'agent de circulation le plus rapidement possible.

L'usager souhaite savoir à qui appartient le bâtiment voyageurs et pourquoi le drapeau impérial français y est installé en ce moment. SNCF indique qu'il s'agit d'un décor théâtral qui va être enlevé très rapidement.

- Une usagère indique que le local vélos étant situé dans le bâtiment voyageurs, il faut faire le tour par le passage à niveau pour prendre le train vers Strasbourg. Suite à des vols dans le local, elle demande que soit indiqué que le système de fermeture est défectueux et qu'il convient de se méfier. SNCF indique que le changement de système de fermeture est programmé dès réception des pièces qui sont en cours de réapprovisionnement. En parallèle, la carte électronique a effectivement été défectueuse pendant 5 jours. SNCF précise également qu'une bande organisée a procédé à des vols dans les abris vélos d'une grande partie des gares des lignes du Nord Alsace. Un travail est en cours avec la Gendarmerie.

L'usagère indique que la fermeture du local vélos pendant les travaux de modernisation a causé des problèmes. SNCF répond que cela sera pris en compte dans l'organisation des prochains travaux dans les gares. Alerter le responsable de ligne des dysfonctionnements et des difficultés rencontrées permet de traiter les désagréments au plus vite.

- Un usager regrette que le DBR soit situé loin du quai direction Strasbourg. SNCF convient d'un problème de lisibilité et de parcours client. Des affiches ont été installées pour améliorer la situation. L'emplacement final sera plus opérationnel. En

effet, les travaux d'infrastructures des quais ont été réalisés par SNCF Réseau dans le cadre de la modernisation de la ligne. L'aménagement de l'intermodalité fera l'objet d'un 2^{ème} projet.

Gare de Mundolsheim

- Un adjoint au Maire de Mundolsheim rappelle l'impact des travaux de la 4^{ème} voie entre Strasbourg et Vendenheim et l'existence d'une enquête publique. Il indique qu'il faudrait travailler sur l'accessibilité de la gare, notamment de son quai central qui est également étroit et inconfortable. Les gares de Mundolsheim et de Vendenheim doivent être aménagées, au regard de la zone industrielle Nord en construction et qui représentera 12 000 emplois à l'issue des travaux contre 3 000 actuellement. La Région rappelle l'existence de DIRIGE, le Dispositif d'intervention Régional Intermodalité Grand Est permettant d'accompagner les collectivités locales sur l'aménagement des gares et des points d'arrêts. Elle précise par ailleurs que si une augmentation de l'offre n'est pas envisageable actuellement, la réalisation de la 4^{ème} voie à l'horizon 2022 permettra des réflexions sur une offre périurbaine en parallèle d'une desserte semi-directe. Des échanges réguliers existent entre la Région et L'Eurométropole de Strasbourg.

Gare de Krimmeri-Meinau

- Un représentant d'association d'usagers déplore que les ascenseurs de la gare de Krimmeri-Meinau soient hors service depuis juillet. SNCF indique que certains ascenseurs sont réparés en journée et aussitôt vandalisés, donnant l'impression à des abonnés d'être toujours abîmés.

Vidéo-surveillance

- Un usager s'interroge sur le recours à la vidéo-surveillance pour lutter contre les dégradations et incivilités. SNCF répond que certaines gares sont déjà équipées et que des réflexions sont en cours pour d'autres, en lien avec les communes.

Ligne ferroviaire Niederbronn-Bitche

- Une usagère souhaite savoir si l'ouverture de nouvelles lignes ou la réouverture d'anciennes lignes ferroviaires sont prévues, comme Niederbronn-Bitche. SNCF Réseau répond que de telles réouvertures, comme celles de la ligne Bitche-Sarreguemines, ne sont pas à l'ordre du jour.
- Les élus de Philippsbourg et de Bitche prônent la réouverture de la liaison ferroviaire entre Niederbronn et Bitche, afin de désenclaver cette dernière et son territoire. Les enjeux sont d'aménagement du territoire, environnementaux (9% de poids-lourds, 6 000 voitures/jour, plus de la moitié des voitures sur le parking de la gare de Wingen-sur-Moder immatriculée en Moselle...), économiques mais aussi sociaux (désertification, grande majorité des jeunes qui font leurs études à Strasbourg...) et touristiques (sites, classement UNESCO). La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Grand Est précise qu'elle a intégré cette demande dans sa contribution au Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDET). Ces propositions doivent être mises en avant par les associations et élus locaux. La Région Grand Est indique qu'une réouverture de la ligne ne paraît aujourd'hui pas pertinente au vu des études réalisées sur le potentiel de la ligne et le taux de rentabilité provenant des titres de transport, qui avec 10% est largement inférieur aux 25% recherchés par la Région. M. SPECHT rappelle les réunions de concertation organisées par la Région sur le SRADDET.

Voie ferroviaire Obermodern – Haguenau

- Un usager déplore l'état fortement dégradé de l'ancienne ligne ferroviaire entre Obermodern et Haguenau.

3. Desserte et évolutions

o Bilan Service Annuel 2017 et perspectives 2018

La Région présente le bilan des modifications de desserte au service annuel de 2017 ainsi que les évolutions pour le service annuel de 2018 (cf. présentation en annexe).

Remarques des participants au COREST et réponses :

Desserte Haguenau – Niederbronn

- Un usager estime inéquitable que les trains vers Niederbronn-les-Bains soient quasiment systématiquement omnibus entre Strasbourg et Haguenau, rallongeant les temps de parcours. SNCF répond que cette situation historique est une réponse à un ensemble de contraintes techniques et qu'une refonte de l'offre est nécessaire pour rééquilibrer entre les trains vers Niederbronn et Wissembourg.

Modification de la desserte Haguenau – Niederbronn

- Un usager et parent de lycéen déplore les modifications de la grille horaires qui ne tiennent pas compte des horaires des lycées de Haguenau.

La Région indique que les réflexions sur la nouvelle grille horaires à mettre en place avaient mené à capitaliser sur les travaux de modernisation et donc à privilégier l'accélération des trains et la diminution des temps de parcours. Le surstationnement de 10 minutes, à savoir la période où un train reste en gare avant de repartir au-delà de sa durée minimale d'arrêt, du TER n°832914 à destination de Niederbronn départ Strasbourg 17h03 a donc été supprimé. Mais la correspondance n'est plus possible pour les usagers du TER n°830550 au départ de Strasbourg à 17h21 (et à destination de Wissembourg). En outre, le départ du train à 17h40 est trop précoce pour certains lycéens de Haguenau finissant à 17h30. Suite à un groupe de travail technique réuni le 8 septembre, la décision a été prise par la Région et SNCF de mettre en place deux cars départ 17h50 afin d'assurer la desserte des gares de la ligne Haguenau – Niederbronn. Dès le 9 décembre 2017 et la mise en œuvre du Service Annuel 2018, le surstationnement du TER n°832914 à destination de Niederbronn sera rétabli et permettra aux lycéens de le prendre, ainsi que la correspondance à Haguenau depuis le train n°830550 départ Strasbourg 17h21. En outre, ce schéma de correspondance est systématisé pour les 3 TER de pointe du soir : Strasbourg 17h03 mais aussi 18h03 et 18h35. La faisabilité des correspondances en quai à quai est en cours d'étude mais ne peut pas être garantie.

La Région et SNCF attirent néanmoins l'attention des usagers, comme elles l'ont fait en groupe de travail, sur le fait qu'il s'agit bien là de correspondances d'opportunité qui ne sauraient être garanties en cas de situation perturbée. Il est également rappelé que des échanges avec les établissements existent et que tous les acteurs concernés sont invités à participer aux concertations.

- Un usager déplore que la nouvelle desserte n'ait pas permis d'ajouter au minimum un train le matin et un train le soir pour permettre d'atteindre une desserte à la demi-heure en heure de pointe et à l'heure en heure creuse, comme cela avait été promis au début des réflexions sur les travaux de modernisation de la ligne. Les trains directs le soir sont uniquement à l'heure et qui plus est omnibus, ce qui rallonge les temps de parcours. Les 5 trains ajoutés dans la journée ne semblent pas très fréquentés. SNCF et la Région indiquent que l'évolution de la desserte a dû s'effectuer à moyens constants, matériels et humains. Il est possible de travailler sur un décalage des horaires pour permettre des correspondances, mais actuellement l'engagement des moyens est maximal. Plusieurs lignes du Grand Est sont par ailleurs très fréquentées en heure de pointe et nécessitent des moyens de production. La desserte à la demi-heure en heure de pointe reste néanmoins un objectif.

Desserte Strasbourg – Haguenau

- Un représentant d'association d'utilisateurs demande que le départ du dernier train le soir de Strasbourg vers Haguenau soit décalé afin de permettre les correspondances depuis le Sud de Strasbourg et les TGV. La Région indique que suite au dernier groupe de travail technique du mois d'octobre, le départ du TER n°830618 du dimanche soir sera décalé de 20h35 à 20h51 dès le prochain changement de Service Annuel en décembre. Un tel décalage n'a pas été possible en semaine ou les samedis, car empiétant sur les heures de fermeture de la ligne. Une étude technique a été lancée afin de vérifier la faisabilité à coûts constants, pour une mise en œuvre dans les meilleurs délais.
- Un représentant d'association d'utilisateurs évoque les mauvaises correspondances avec les TGV en venant du Nord Alsace. SNCF indique que cette difficulté est connue depuis la mise en place de la grille horaires, mais qu'il est impossible de positionner tous les trains de manière idéale dans l'ensemble des nœuds de correspondance à Strasbourg.

Desserte Strasbourg – Offenbourg

- Un représentant d'association d'utilisateurs souligne que la ligne Strasbourg – Offenbourg est très bien fréquentée en heure de pointe et le soir, ce qui démontre l'attrait pour le ferroviaire quand une offre soutenue existe. Il déplore néanmoins l'existence de trous horaires en heures creuses alors même qu'un train circule sur ces créneaux du matin et de l'après-midi entre Offenbourg et Kehl. Le système de « blancs-travaux » de 2 heures est archaïque. La Région précise que ce point, qui est une demande récurrente des associations, a été abordé lors du dernier groupe de travail qui s'est tenu en octobre. Il s'agit d'un impératif de sécurité, les « blancs-travaux » étant des plages de surveillance et de maintenance. Les trains évoqués circulent dans le cadre de services allemands et ne peuvent pas simplement être prolongés. Le cadencement est effectivement un objectif vers lequel tendre, mais les enjeux sont aussi économiques et de disponibilité de matériel. SNCF Réseau précise que les plages de maintenance sont d'une heure pour chaque voie.

Parc de matériel roulant

- Un usager s'interroge sur la politique d'investissement de matériel roulant. La Région lui indique qu'elle relève intégralement de la Région Grand Est et s'élève dans le budget 2017 à plus de 63 M €. Un projet d'acquisition de 6 matériels supplémentaires est en cours. Cette politique vise l'augmentation du parc de matériel roulant et donc du nombre de trains circulant, mais aussi son renouvellement. En outre, il faut tenir compte de la capacité du réseau.

4. Points divers

- **Expérimentation automates légers**
- **Système d'Information multimodale Vialsace**

La Région présente deux services : le lancement d'une expérimentation d'automates légers et le Système d'Information multimodale Vialsace.

M. SPECHT précise que le présent relevé de conclusions ainsi que la présentation seront mis en ligne sur le site de la Région Grand Est. Le prochain COREST aura lieu avant l'été, comme il était de coutume avec les CLAL, Comités Locaux d'Animation de Lignes ; il est important de s'inscrire en ligne.

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, M. SPECHT remercie les participants et clôt la réunion à 20h30. Il invite l'ensemble des participants à continuer d'échanger autour d'un verre de l'amitié organisé par la commune de Reichshoffen, qu'il remercie.

Liste des présents/excusés du COREST Strasbourg Nord

Tribune

Présidence du COREST

M. SPECHT Philippe, Président du COREST Strasbourg Nord, Conseiller régional de la Région Grand Est, Maire de Schweighouse-sur-Moder

SNCF Mobilités :

M. CAPRIULO Danilo, Directeur Territorial Production - Alsace

M. BLAVY Luc, Responsable des lignes Nord Alsace

SNCF Réseau :

M. THORENS Pascal, Directeur - Pôle Client et Service

Mme BRAJON Mélanie, Gestionnaire de Capacité et d'Ordonnancement Travaux - Pôle Client et Service

Région Grand Est – Direction des Transports et de la Mobilité :

Mme NICO Adeline, Directeur adjoint du Transport Ferroviaire de Voyageurs

Mme BOTZUNG-VIDAL Marie-Laure, Chargée de mission territoriale, responsable des lignes TER Nord Alsace

Mme BURESI Valérie, Chargée de mission Mobilités régionales et transfrontalières

Région Grand Est – Agence territoriale de Strasbourg :

Mme MOUFLARGE Aurélie, Directrice

Mme LEHE Christine, Organisateur de transports

Inscrits et signataires de la liste de présence

M. ANDRE Christophe, usager

M. AYNUR Eksin, parent d'utilisateur

Mme BABILON Marie-Jeanne, usager

M. BACH Christian, usager

M. BARTHEL Philippe, SNCF Mobilités

Mme BERTIAUX Céline, usager

M. BERLING Patrick, usager

M. BETTINGER Patrick, ville de Reichshoffen

M. BERTRAND Rémi, Conseiller départemental du Bas-Rhin

M. BEYER Robert, usager

Mme BICKEL Joëlle, parent usager ESAT Reichshoffen

M. BOULNOY Krystof, usager

Mme CAN Evelyne, usager

Mme CHARBONNIER Véronique, usager

M. CLERC Hervé, usager

M. DEUTSCHMANN Marc, usager

M. DIEBOLD Hervé, EntrainMundo

Mme DROUIN Monique, usager

Mme FERNANDEZ Angélique, usager

Mme FRANCOIS Martine, usager

Mme FREY Yolande, usager

Mme FUCHS Evelyne, association HERON

M. GAENG Jacky, adjoint au Maire de Bitché

Mme GEBHARDT Peggy, usager

M. GIORDANI François, Président Fédération Nationale des Associations d'usagers des transports (FNAUT) Grand Est
M. GNAEDIG Laurent, Conseiller régional de la Région Grand Est
M. G'STYR Jean-Philippe, usager
M. HAREAU Christophe, conseiller municipal de Vendenheim
Mme HAUDENSCHILD Fanny, usager
M. HECHT Paul, adjoint au Maire de Reichshoffen
Mme HEMMERLÉ Anne, adjointe au Maire de La Wantzenau
Mme HESS Béatrice, CESER Grand Est
M. IELLATCHITCH Michel, usager
Mme ISINGER Evelyne, Conseillère régionale de la Région Grand Est – Présidente de la Commission Transports et déplacements
M. JANSEM Bruno, conseiller technique Eurométropole de Strasbourg
M. JOST Patrick, usager
Mme JOST Nathalie, usager
Mme KAUTZMANN Jocelyne, usager
Mme KELLER Isabelle, usager
M. KIEFFER Claude, CESER
M. KIEFER Fabien, usager
Mme KIENTZ Cathy, Conseillère régionale de la Région Grand Est
Mme KLEIN Joëlle, usager
Mme LEININGER Isabelle, usager
Mme LOEWENGUTH Carine, usager
Mme MANZANARES Elisabeth, usager
Mme MARAJO-GUTHMULLER Nathalie, Conseillère départementale du Bas-Rhin
Mme MARTZ-KOERNER Annick, adjointe au Maire de Mundolsheim
M. MERCK Pascal, Centre de formation des apprentis de l'industrie de Reichshoffen
Mme MEYER Geneviève, usager
M. MORATO Emmanuel, assistant du député Vincent THIEBAUT
M. MULLER Mathieu, Maire de Philippsbourg - DGS ville de Bitche
Mme OSTROWSKI Christelle, usager
M. PAUL Patrice, Vice-Président Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise (ASTUS)
M. PETER Alain, parent d'usager
Mme PETER Aline, usager
Mme PETER Michèle, parent d'usager
M. PETER Pascal, usager
M. PFISTER Florian, usager
M. REXER Pierre-Marie, adjoint au Maire de Reichshoffen
M. ROESS Jean-Pierre, DNA
Mme RUCK Sandra, commune de Munchhausen
Mme RUGGERO Amandine, usager
Mme SAROCH Christine, parent d'usager
Mme SCHALBER Tiffany, usager
M. SCHAAF Jeannot, usager
M. SCHNEIDER Jean-Georges, retraité SNCF
Mme SCHNEIDER Pia, CAM
M. SCHULLER Mathieu, Conseil départemental du Bas-Rhin
Mme ULRICH Annie, usager
M. ULRICH Xavier, CESER Grand Est
M. VERGNAUD Cyrille, usager
M. WALTER Hubert, Conseiller régional de la Région Grand Est – Maire de Reichshoffen
M. WIESSER Roland, conseiller municipal de Bitche
M. WILMS Patrick, ASTUS
M. WITTENMEYER Eric, SNCF Réseau

Excusés :

M. BIERRY Frédéric, Président du Conseil Départemental du Bas-Rhin

M. BUR Yves, Vice-président de l'Eurométropole de Strasbourg

Mme DEUTSCHMANN Claudine, usager

M. HERRMANN Robert, Président de l'Eurométropole de Strasbourg

Mme LUDWIG Pascale, Maire de Keffenach

M. MISCHLER Jean, conseiller municipal de Vendenheim

M. RIES Roland, Maire de Strasbourg