

Comité Régional des Services de Transport

CENTRE ALSACE

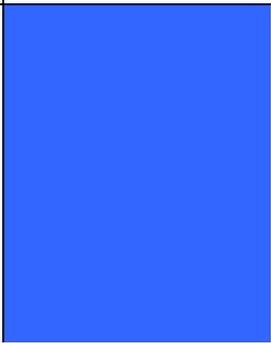
RELEVÉ DE CONCLUSIONS

Réunion du 04 juillet 2018 à 18h
Salle des Fêtes de la commune de SAALES

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.

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. VOGEL, Maire de la commune de SAALES, accueille les participants et rappelle l'histoire de la ligne Trans-vosgienne et son 90^{ème} anniversaire (1928-2018). Il ajoute que lors de son 1^{er} mandat d'élu communal en 1995, il était déjà question de l'avenir de la voie ferrée Strasbourg-St-Dié-des-Vosges. Puis, il remercie Mme FISCHER, les membres du comité de ligne TER et salue M. DUBROMEL, M. FERRY absent à cette réunion et M. VALENCE. Enfin, il rappelle qu'en Forêt Noire, une commune ne peut augmenter le nombre d'habitants qu'à condition de proposer des transports collectifs. Il souhaite que les petites communes de la vallée de la Bruche soient toutes desservies par un mode de transport. Il ajoute enfin qu'au-delà de Rothau en direction de Strasbourg, des trains plus directs pourraient être pertinents afin de réduire les temps de parcours.

Mme FISCHER, Présidente du COREST Centre Alsace, remercie la commune accueillant le COREST ainsi que M. VALENCE, Vice-président de la Région Grand Est en charge de la Mobilité et excuse M. FERRY, Maire de Wisches et ancien président du CLAL Strasbourg-Bruche-Piémont. Enfin, elle salue Mme HORNY, Conseillère régionale.

Mme FISCHER accueille ensuite les participants et les intervenants (SNCF Mobilités, SNCF Réseau, les services de la Région Grand Est, les représentants des agences territoriales de Strasbourg et Sélestat et rappelle les règles d'intervention des participants lors du COREST.

Propos introductifs

Mme FISCHER rappelle que le dernier COREST s'est tenu à l'automne 2017 à Barr. Les COREST se tiendront dorénavant au mois de juin : les déplacements en soirée sont plus aisés et la période est plus adéquate par rapport au calendrier de construction des horaires ferroviaires. Au-delà de cette réunion annuelle, des **Groupes de Travail Techniques (GTT)**, se sont réunis régulièrement en comité restreint, pour approfondir les échanges sur une problématique ciblée. En effet, même si toutes les questions peuvent être abordées ce soir, le COREST ne peut pas forcément résoudre immédiatement tous les problèmes. Certains dysfonctionnements nécessitent d'approfondir le diagnostic et de mettre en œuvre des plans d'actions de court, moyen et long terme.

Après deux années d'installation, l'enjeu pour la Région est maintenant d'approfondir le travail et de renforcer la concertation. Aussi, les présentations des COREST ont été volontairement allégées et les interventions seront synthétiques pour laisser plus de place au débat. Tous ceux qui le souhaitent doivent pouvoir s'exprimer, avec néanmoins un objectif de fin de réunion à 20h.

Mme FISCHER rappelle que les transports font partie des priorités stratégiques du Président ROTTNER avec les ambitions suivantes :

- **Faire du Grand Est une Région connectée et attractive** : démarche de concertation et d'élaboration du **SRADDET** (*Schéma Régional d'Aménagement Durable et d'Egalité des Territoires*) ;

- **Faire des transports publics régionaux le partenaire de mobilité CHOISI et non SUBI pour les usagers** : annonce par le Président ROTTNER d'un plan d'action pour l'information des voyageurs et de « petits prix TER » très attractifs, l'ensemble a été voté en plénière du 22 juin ;
- **Préparer sereinement, mais résolument l'ouverture à la concurrence des trains régionaux** : inscription dans la convention TER de la possibilité d'expérimenter la concurrence ferroviaire sur une fraction détachable du réseau (10 % maximum, à partir du 1er janvier 2021) ;
- **Harmoniser et développer les réseaux de transports interurbains et scolaires**, avec notamment une convergence des **tarifs pour les scolaires à la rentrée 2019**. A ce sujet, une importante concertation a eu lieu avec les 10 Départements et les principales Autorités organisatrices de la mobilité, plusieurs scénarios sont à l'étude.

⇒ *Les tarifs scolaires resteront stables pour l'année scolaire 2018/2019.*

Cette volonté forte se traduit notamment par un **budget de 867 M€** consacrés à la politique transport en 2018, **en augmentation de près de 20 M€ par rapport à 2017** :

- Plus de 440 millions d'euros pour le fonctionnement annuel du TER.
- Près de 155 millions d'euros en investissement (infrastructure, matériel roulant, gares).
- Près de 260 M€ pour le Transport Interurbain et Scolaire.

⇒ *Les transports représentent le 1^{er} poste budgétaire de la collectivité régionale.*

- **Un contexte national complexe et tendu autour du vote de la Loi pour un nouveau pacte ferroviaire et de la loi d'orientation sur les mobilités :**

Le **mouvement social national en cours à la SNCF** limite néanmoins aujourd'hui la mise en œuvre concrète de l'ambition régionale. **La Région**, qui est tenue de respecter le droit de grève des cheminots, regrette cette situation et **souhaite qu'un retour à un service normal puisse advenir rapidement.**

Dans l'attente, elle demande que les plans de transports adaptés minimisent, autant que possible, l'impact pour les usagers du quotidien et que l'information soit largement diffusée.

Au-delà de **la gestion sociale de cette crise qui relève de la seule responsabilité de l'entreprise SNCF**, la Région fait tout son possible pour peser positivement dans le débat national afin qu'une sortie de crise soit rapidement trouvée. Depuis février dernier, le Président Jean ROTTNER et le Vice-Président David VALENCE ont rencontré neuf fois la Ministère des transports et son cabinet. **La Région Grand Est souhaite en effet un débat constructif dans lequel l'ouverture à la concurrence ne soit pas un simple épouvantail pour les cheminots, mais plutôt un levier de progrès** où chacun puisse y trouver son compte, en particulier les usagers en termes de quantité et de qualité du service.

Par ailleurs, le Président ROTTNER a écrit à Guillaume PEPY **pour que les usagers soient indemnisés** à une plus juste proportion par SNCF suite aux désagréments connus depuis fin mars.

Enfin, Mme FISCHER rappelle l'ordre du jour de la réunion de ce jour :

- 1 - Vie des lignes TER Centre Alsace
- 2 - Investissements dans les gares
- 3 - Evolution de l'offre de transport TER

1. Vie des lignes TER du Centre Alsace

SNCF Mobilités et SNCF Réseau présentent la vie des lignes TER régionales comprises dans le bassin Centre Alsace pour 2017 et le 1^{er} trimestre 2018. Leur présentation est jointe en annexe du présent relevé de conclusions.

- **Trafic (flux de voyages)**
- **Typologie des clients**
- **Taux de régularité**
- **Suppressions des circulations**
- **Travaux sur le réseau ferré (bilan 2018 et programmation 2019)**

Les interrogations / avis des participants au COREST :

- Un voyageur souligne un problème de lisibilité sur les écrans des nouveaux automates légers mis en place de manière expérimentale depuis l'automne 2017, notamment à Lingolsheim. Les caractères sont trop petits et le panel des propositions tarifaires n'est pas suffisamment vaste. Il manque notamment les titres Alsa+ et Europass. Il demande comment les voyageurs qui souhaitent acheter ces titres feront sans le pouvoir sur l'automate léger et en l'absence de contrôleur dans les trains. En cas de contrôle des titres à bord, quelle solution ?
- Un usager ajoute que la politique tarifaire est contradictoire : d'un côté de plus en plus de guichets ferment leur porte et d'un autre, les voyageurs n'ont pas les moyens nécessaires pour acheter les billets. Parallèlement à tout cela, une lutte contre la fraude est engagée sans que des contrôleurs soient systématiquement présents dans les rames. Il s'agirait dans ce cas de figure, que la politique de lutte anti-fraude soit plus souple avec les voyageurs de bonne foi. Idem pour un jeune non muni d'une carte bancaire, il est souvent impossible d'acheter son billet TER avec de la monnaie aux DBR non équipés de monnayeur.
- Un participant demande comment cela se passe lorsqu'un usager ne peut utiliser internet pour acheter son billet TER, notamment dans les zones non couvertes par la fibre optique. Qu'en est-il des personnes âgées qui ne savent utiliser un ordinateur ou un téléphone portable ?
- Un voyageur défend l'existence des arrêts TER dans les territoires ruraux. La suppression des arrêts TER notamment tôt le matin et tard le soir remet en question l'installation de nouveaux habitants dans les communes rurales qui recherchent des services de proximité (écoles, périscolaires, transports collectifs). De plus, la population est vieillissante et la mobilité est un enjeu fondamental.
- Un usager suggère le maintien de la gare de Provenchères, seule gare qui mériterait d'après lui d'être conservée entre Saales et St-Dié-des-Vosges. Sa suppression en septembre pourrait être transitoire. Est-ce que des aménagements de quai sont prévus à Provenchères ? Si oui et que des investissements lourds sont programmés, autant conserver l'arrêt.
- Un participant précise qu'une réflexion devra être menée au niveau de la Communauté de communes de la vallée de la Bruche afin de permettre à terme des rabattements vers les arrêts TER existants et proposer des transports collectifs souples. De plus, il est important de souligner que les bus scolaires permettent également aux autres usagers de se déplacer. Cela est peu connu et il regrette que cette information soit trop peu répandue.

- Un voyageur souligne la difficulté des personnes à mobilité réduite à recourir aux services en gare de la SNCF ainsi qu'aux points d'arrêts TER dont la hauteur de quai n'est pas compatible avec le matériel roulant utilisé. Un second voyageur ajoute que les pannes régulières des ascenseurs dans certaines gares (exemples : Colmar, Krimmeri, Mundolsheim) n'arrangent pas l'accès aux quais pour les personnes en difficultés. Enfin, à Saint-Blaise, les rames RRR qui s'y arrêtent ne facilitent pas les montées/descentes des personnes âgées dans les trains (marchepied trop haut). Enfin, il est précisé que le service pour personnes à mobilité réduite en gare n'est pas respecté par SNCF. Lorsqu'un usager en difficulté alerte de son arrivée en gare, il n'est pas accueilli et les dispositifs prévus ne sont pas systématiquement mis en place comme cela devrait être le cas.

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

- Concernant la distribution, SNCF précise que l'écran de ce modèle de distributeur est plus petit et les caractères sont donc également plus petits. La majorité des titres TER y sont vendus sauf certains titres moins répandus. Néanmoins, il est possible d'acheter les titres Alsa+ et Europass au DBR installé en gare de Strasbourg-Roethig. La Région ajoute que ce type de matériel est moins cher à l'achat et les coûts de fonctionnements sont largement réduits. La possibilité d'acheter son billet TER via internet est de plus en plus répandue et évite tout déplacement en gare en amont de son voyage. Une information précisant les DBR proches permettant d'acheter tous les titres manquants pourrait être prévue à proximité de ces nouveaux automates légers afin que le voyageur sache où les acheter.

M. VALENCE souligne l'importance d'avoir la bonne offre de vente au bon endroit et proposer un bon niveau de service et le bon moyen d'acheter son billet TER. La déclinaison du schéma de services en gares vise cet objectif à terme : équiper tous les points d'arrêts TER d'une même catégorie avec les mêmes services de façon à être lisible pour les voyageurs. SNCF ajoute que la problématique de l'achat des billets TER via internet n'est pas un sujet bloquant pour les jeunes non munis d'une carte bancaire puisque l'achat peut se faire en amont. Il ajoute que des efforts de rationalisation des guichets permettent de déployer des distributeurs. Dans certaines gares, il y a tellement peu de voyageurs qu'économiquement, il ne serait pas pertinent d'installer des distributeurs. Dans ce cas de figure, internet devient pertinent. De plus, la Région travaille actuellement sur le déploiement de la fibre optique.

- M. VALENCE précise que les travaux sur le tronçon Saales-St-Dié sont actuellement en cours. France 2 a d'ailleurs réalisé un reportage récemment à ce sujet. La Région Grand Est finance 84,1% de l'investissement sur cette ligne TER. Les engagements pris par SNCF Réseau ont été tenus. Cela n'a pas été le cas sur tous les territoires. Les travaux n'ont pas uniquement lieu entre Saales et St-Dié mais également au niveau du pont de la Magel pour un montant de 3 millions d'euros. S'il n'y avait pas eu de mobilisation hors cadre de l'argent public, c'est toute la ligne TER entre Molsheim et St-Dié qui aurait été condamnée.

Le sujet de la desserte de la gare de Provenchères a été abordé en groupe de travail technique. L'objectif est de retrouver la vitesse nominale entre Saales et St-Dié, de permettre un temps de parcours d'environ 1h30 en pointe et être compétitif face à la voiture. La possibilité de rétablir des arrêts TER en milieu de journée doit être étudiée pour permettre aux personnes âgées ou non motorisées de rejoindre des pôles urbains regroupant des services de proximité. Il est par ailleurs nécessaire de trouver un équilibre de desserte entre les petites gares et les gares moyennes.

- Mme FISCHER précise qu'une réflexion sur la mise en place d'un transport à la demande (TAD) serait pertinente et pourrait être initiée par la Communauté de communes de la vallée de la Bruche.
- Concernant les problématiques de hauteur des quais, SNCF Réseau précise que l'état des infrastructures est étudié avec la Région Grand Est. Les priorités et actions ont été recensées dans le Schéma de mise en Accessibilité. Enfin, il est demandé à l'usager étant intervenu pour les problématiques d'accès des personnes à mobilité réduite en gare, de préciser quand et à quelle gare cet incident a eu lieu afin d'en alerter les responsables de ce service à la SNCF.

2. Investissements dans les gares

La Région présente les investissements dans les gares. Leur présentation est jointe en annexe du présent relevé de conclusions.

- **Plan de modernisation des gares du Grand Est**
- **Schéma de Services en Gare**
- **Aménagements des points d'arrêt**

Les interrogations / avis des participants au COREST :

- Un voyageur s'interroge sur la pertinence de l'aménagement d'une passerelle en gare de Lingolsheim. Il précise que M. le Maire de Lingolsheim ne souhaite pas un souterrain, mais une passerelle. La question des flux piétons a également été soulignée pour une accessibilité complète à terme.
- Un usager se demande quand le parking en ouvrage de Sélestat verra le jour. Le besoin de stationnement est urgent et dure depuis trop longtemps.
- Un participant demande si la gare de Duppigheim est comprise dans le programme de mise en accessibilité.

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

- Pour Lingolsheim, Mme TETERYCZ précise qu'une étude technique et financière a été réalisée. Cette étude a mis en avant la pertinence de la réalisation d'une passerelle.
- M. VALENCE explique que plusieurs rencontres ont eu lieu entre la Région et la Ville de Sélestat. La Région soutient ce projet, avec une possibilité de cofinancement à hauteur de 50%. 1 million d'euros supplémentaire a d'ailleurs été débloqué par la Région afin de soutenir ce dossier. Le dernier projet mis en place aux abords de la gare de Sélestat est le parking de covoiturage. La Région est prête à rediscuter de ce dossier avec la Ville de Sélestat pour que la création du parking en ouvrage aboutisse.
- M. VALENCE précise qu'il est effectivement important de coordonner le matériel roulant et la hauteur des quais mais c'est un sujet complexe traité dans l'agenda d'accessibilité. Plusieurs arrêts TER sont concernés par ce sujet sur le réseau Grand Est.
Le projet de la gare de St-Dié est inscrit au CPER 2015/2020 et les aménagements devraient débiter à l'automne 2018.

3. Evolution de l'offre de transport TER

La Région présente le bilan des modifications de desserte au service annuel de 2018 ainsi que les perspectives d'évolution pour le service annuel à venir. Leur présentation est jointe en annexe du présent relevé de conclusions.

- **Bilan SA 2018**
- **Perspectives 2019**

Les interrogations / avis des participants au COREST :

- Un voyageur regrette que tous les arrêts TER entre Saales et St-Dié aient été supprimés sans prendre en compte la nécessité de maintenir du service public dans des zones rurales. Les habitants ne peuvent comprendre pourquoi la Région investit autant d'argent pour la rénovation de la voie et supprime les arrêts TER.
- Un usager souligne que le train TER n°831807, au départ de St-Dié-des-Vosges dès septembre 2018, présente un temps de parcours très long. Quel est le problème de ce TER ? Pourquoi ne pas partir plus tard de St-Dié-des-Vosges dans ce cas ?
- Un participant précise que des échanges entre ASTUS et la Région sont également réalisés entre ASTUS et l'EMS/CTS. Il félicite l'aboutissement des deux projets de régénération des voies de Barr-Sélestat et Saales-St-Dié-des-Vosges. Il faut que l'Etat tienne ses engagements. Il salue également l'effort qui a été réalisé par la Région Grand Est concernant le rétablissement des arrêts TER de Strasbourg-Roethig et Lingolsheim le week-end. Il est par contre nécessaire de traiter la problématique des ajustements estivaux qui pénalisent fortement les usagers qui travaillent durant la période estivale. Il souhaite que ce sujet soit traité lors d'un prochain groupe de travail technique.
- Un voyageur précise que la mise en place de la nouvelle limitation de vitesse à 80km/h sur certaines routes départementales devrait être favorable à l'usage du TER.
- Un participant souhaiterait qu'une fiche horaire Epinal-St-Dié-Strasbourg soit généralisée sur le réseau alsacien.
- Les associations d'usagers TER telles que TRAJETS, Bruche Piémont Rail et ASTUS remercient la Région Grand Est du travail collaboratif et qualitatif réalisé durant l'année écoulée.

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

- M. VALENCE précise qu'il est nécessaire de travailler le sujet des rabattements vers des gares, qu'il s'agira de les aménager de manière à pouvoir accueillir les voyageurs dans de bonnes conditions (parkings pour les voitures, abris à vélos, arrêt bus interurbain ou du transport à la demande (TAD) en lien avec la Communauté d'Agglomération de St-Dié). La Région assume la politique de suppression des arrêts TER dès lors où le service reste de bon niveau, qu'une gare de proximité permet un niveau de desserte acceptable, avec un équipement de bon niveau. Si la Région n'avait pas investi, plus aucune desserte n'aurait existé entre Molsheim et St-Dié à terme.

- SNCF Mobilités précise que le TER n°831807 sur-stationne quelques minutes en gare de Molsheim. Des contraintes d'espacement ne permettent pas dans l'immédiat de trouver une solution. Ce sujet pourra être abordé au prochain groupe de travail technique.

Ce nouveau TER n°831807 sera mis en place au départ de St-Dié et permettra dès septembre une arrivée à Strasbourg à 7h38 au lieu de 9h00 aujourd'hui. Cette nouvelle possibilité de déplacement a pu être mise en place grâce au financement de travaux en gare de St-Dié par la Région Grand Est et à la mobilisation des services de SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, Mme FISCHER remercie les participants. Elle précise que les prochains Groupes de Travail Techniques, en fonction des priorités de travail recensées, seront à nouveau amenés à se réunir au courant du 2^{ème} semestre 2018. Le prochain COREST se tiendra avant la trêve estivale de 2019.

Un verre de l'amitié est offert par la commune de SAALES.

L'association « EntrainMundo » a transmis une contribution écrite par mail le lendemain du COREST Centre Alsace à la Région Grand Est. Celle-ci est annexée au présent relevé de conclusions (annexe 2).

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

En présence de M. David VALENCE, Vice-président de la Région Grand Est en charge des mobilités, Président de la Communauté d'Agglomération de St-Dié-des-Vosges et Maire de la Ville de Saint-Dié-des-Vosges

En présence de M. Jean VOGEL, Maire de la commune de SAALES

Elus et leurs représentants :

Elus :

M. Laurent BERTRAND, Maire de la Ville de Schirmeck

M. Marc DELLENBACH, Maire de la commune de Bourg-Bruche

Représentants :

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

M. Raphaël KOULMANN, PETR Alsace Centrale-Sélestat

M. Damien FOUCRE, Alsace Destination Tourisme (ADT)

Mme Odile AGRAFEIL, CESER Grand Est

Associations et usagers :

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

M. Hervé BRIGNON, BPR

M. André LOTT, BPR

M. Florent WILLEM, BPR

M. Sébastien PEQUIGNOT, BPR

Mme Béatrix LETUFFE, association pour le développement de la ligne Epinal - St-Dié (ADELE-S)

M. Hubert MENGER, association ASTUS

M. Hervé DIEBOLD, association « EntrainMundo » et ASTUS

Mme Françoise BRIGNON, association Bruche Piémont

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

M. Pierre DIDION, représentant des usagers de la ligne routière TER Sélestat - St-Dié

M. Stéphane VIRY, Usager

M. Christophe MOUGEOT, Usager

M. Daniel BOLCHERT, Usager

M. Michel STERN, Usager

M. BOULEMSER, Usager

M. Thierry SCHAEGLER, Usager

SNCF Mobilités - Strasbourg :

M. Pascal BELLONI

M. Danilo CAPRIULO

SNCF Réseau - Strasbourg :

M. Pascal THORENS

Mme Mélanie BRAJON

Exploitants routiers :

M. Philippe SOHN, Striebig-Keolis

M. Maxime TROSSAT, Autocars Bastian

Personnel de la SNCF et représentants des organisations syndicales :

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

Région Grand Est :

M. Nicolas LOQUET, Directeur de l'Agence Territoriale de Sélestat

M. Stéphane MEYER, Organisateur de transports, Agence Territoriale de Strasbourg

M. Marc GIRAUD, Chef de service Offre de Transport et Territoires à la Direction des Transports et de la Mobilité

Mme Sylvie TETERYCZ, Chargée de mission Offre de Transport et Territoires à la Direction des Transports et de la Mobilité

Excusés :

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

M. Laurent FURST, Député

M. Antoine HERTH, Député

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

M. Thierry LOTH, Usager

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
Saales 4 juillet 2018

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 » (créées en déc. 2016).

L'offre actuelle (SA 2018) 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-**

▪ Des trains traversant

La desserte omnibus Sélestat-Strasbourg pourrait avantageusement être mise bout à bout avec la desserte omnibus Strasbourg -Saverne pour ne faire qu'une seule ligne traversant l'Eurométropole de Strasbourg.

On obtiendrait ainsi **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 aujourd'hui ce type de dessertes. Elles offriraient, notamment, de nouvelles perspectives de déplacement au sein de l'Eurométropole de manière pratique (sans rupture de charge) et efficace. Cela serait une solution d'attente avant le RER Strasbourgeois.

Exemples :

- Trains actuels au mettre bout à bout afin de créer la ligne Sélestat-Saverne via Strasbourg :

- Sélestat 06h03 > arr. Stbg 06h44 dép. Stbg 06h55 > Saverne 07h35 sans changement
- Sélestat 06h30 > arr. Stbg 07h19 dép. Stbg 07h25 > Saverne 07h55 sans changement
- Sélestat 07h06 > arr. Stbg 07h47 dép. Stbg 07h55 > Saverne 08h35 sans changement

- Sélestat 16h36 > arr. Stbg 17h17 dép. Stbg 17h25 > Saverne 18h08 sans changement
- Sélestat 17h06 > arr. Stbg 17h47 dép. Stbg 17h55 > Saverne 18h36 sans changement
- Sélestat 17h34 > arr. Stbg 17h17 dép. Stbg 18h25 > Saverne 19h04 sans changement

-
- Saverne 06h23 > arr. Stbg 07h04 dép. Stbg 07h07 > Sélestat 07h48 sans changement
 - Saverne 16h23 > arr. Stbg 17h04 dép. Stbg 17h07 > Sélestat 17h48 sans changement
 - Saverne 16h53 > arr. Stbg 17h34 dép. Stbg 17h37 > Sélestat 18h17 sans changement
 - Saverne 17h23 > arr. Stbg 18h04 dép. Stbg 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 serait plutôt celui arrivant à Strasbourg à 14h17 et non pas à 12h17 comme modifié 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-**
-

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-contre 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. Pour se rendre dans l'abri il faut empiéter la bande jaune ! La mise en place d'un abri plus en retrait de la voie 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.



Ligne routière Sélestat-Ribeauvillé-Riquewihr

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

La nouvelle desserte des dimanches prolongée jusqu'à Riquewihr, mise en place en juillet 2017, mériterait une promotion. Elle est extrêmement méconnue.

La particularité tarifaire des titres **Alsa+ Groupe journée Bas-Rhin** valables sur l'intégralité de la ligne routière TER Sélestat-Ribeauvillé-Riquewihr devrait également être promue.

D'autre part, nous souhaitons que les arrêts des cars TER soient convenablement signalés (panneaux car TER sur les poteaux) et que les informations horaires soient présentes et à jour.

Ligne TER 200

- Une lacune persiste dans la grille cadencée Strasbourg-Mulhouse. Il manque un départ de Strasbourg à 14h21. La mise en marche d'un train dans cet horaire permettrait de remplacer le car, peu attractif et peu commode, partant de Strasbourg à 14h25. Le train devrait marquer les mêmes arrêts, y compris à Fegersheim-Lipsheim .

- Afin de garder la lisibilité de l'offre cadencée Strasbourg-Mulhouse avec des départs répétitifs à H+21 et H+51 en semaine et à H+51 les week-ends, serait-il possible de repositionner le départ du **TER 830313 des samedis** à 17h51 (à la place de 17h45) ? En outre, cela permettrait également d'offrir des correspondances plus confortables avec les trains arrivant de Niederbronn à 17h38, Wörth et Barr-Molsheim à 17h39.

Lignes : Strasbourg-Molsheim-Saint Dié des Vosges Strasbourg-Molsheim-Sélestat

- **Le TER 831758 (SG 19h42-Molsheim-Sélestat 20h55)** mériterait d'être retardé de quelques minutes afin permettre les correspondances en provenance de Lauterbourg (19h37, Bale 19h39, Paris-Est 19h41, Nancy 19h41). Cette situation est d'autant plus difficile pour les usagers que ce train stationne 4 min. à Molsheim et 5 min. à Rosheim et que le train suivant est 1 heure plus tard à qu'il ne circule pas durant la période des allègements.
 - **Périodes d'allègements d'été et de Noël Nouvel An :**
Section Strasbourg-Molsheim :
 - > La première desserte omnibus arrivant à Strasbourg est trop tardive à 7h33 (arr. 5h47 et 6h50 supprimées en allègements)
 - > La dernière desserte omnibus au départ de Strasbourg à 19h26 est trop précoce (dép. de 20h40 supprimé en allègements)
-

Matériel roulant

Concernant le **nouveau matériel Régiolis**, quelques améliorations seraient utiles :

- les portes d'accès restent trop longtemps ouvertes (froid, chaleur, bruits...). Il n'y a pas de boutons de fermeture à l'attention des usagers. Il serait donc utile de réduire la temporisation maintenant les portes ouvertes ;
- à l'image de ce qui existe sur les TGV récents, il serait très intéressant que les écrans d'informations voyageurs indiquent les correspondances à l'approche des grandes gares ;
- les toilettes sont encore trop souvent hors service. Cela est extrêmement gênant vu que les éléments à 4 caisses comportent uniquement un WC.
- une réflexion serait à mener concernant les strapontins des plateformes d'accès. En effet, lorsque les 4 strapontins sont utilisés, il est excessivement difficile de rentrer ou sortir du train. A l'image de ce qui existe dans le tram, des appuis ischiatiques seraient peut-être plus appropriés sur les plateformes, notamment pour les services périurbains.

Tarifification

Faisant suite aux travaux de remise en état de la ligne Saales-Saint Dié et afin de valoriser pleinement l'investissement, une politique tarifaire attractive, tournée vers le tourisme notamment, pourrait offrir de nouvelles perspectives de développement, les centres d'intérêts ne manquant pas de chaque côté de la crête vosgienne.

> Ainsi, dès la réouverture de la ligne en sept. 2018, nous demandons à ce que les titres ALSA + (individuel et groupe journée) zone Bas-Rhin soient prolongés au-delà de Saales jusqu'à Saint Dié.

> En seconde mesure, à l'image du **Pass Alsace Saarland / Saarland ticket** ou du **Pass Alsace-Rheinneckar** nous souhaiterions que soit créé un nouveau Pass transfrontalier valable pour l'Ortenau, le Bas-Rhin et sur les lignes Strasbourg-Saint Die ainsi que Sélestat-Saint Dié. Un fort potentiel d'usagers existe du côté allemand.

Vente

Automates légers implantés en gare de Lingolsheim :

Les titres proposés à la vente sont trop limités :

- il manque toute la gamme ALSA + et notamment l'ALSA+ zone urbaine de Strasbourg (24H individuel et groupe journée)
- il manque les titres Europass et autres titres transfrontaliers

Par ailleurs, la police sur l'écran n'est pas lisible pour de nombreux usagers (trop fine, manque de contraste), la page du choix des tarifs - composé de 10 pavés tactiles - est trop consistante et demande à être repensée, mise sur 2 pages, par type de tarifs...

Saint Blaise la Roche:

Achat des titres de transport :
Dans l'abri de quai il est noté :

"Avant de monter dans le train, vous devez être en possession d'un titre de transport valide Si tel n'est pas le cas, vous vous exposez à des amendes forfaitaires"

Or n'y a aucun moyen d'acheter un billet: pas de guichet, pas de DBR.

Dans ce cas, comment un usager doit-il procéder ?

Quelles "amendes forfaitaires" risque un usager pour un voyage unique ?

Il nous semble que le message n'est pas adéquat :

- il serait sans doute plus efficient d'indiquer le comportement à tenir par l'usager.

Gares

Lingolsheim :

Accès au quai central :

Le choix d'une passerelle semble arrêté.

Pourtant cela ne nous semble pas la solution adéquate. En effet, les passerelles sont l'objet de nombreuses critiques des usagers en raison :

- de la hauteur du dénivelé beaucoup plus importante qu'un souterrain (une quarantaine de marche pour une passerelle contre une vingtaine pour le souterrain),
- d'un manque de disponibilité des ascenseurs dû à des dysfonctionnements fréquents et prolongés en raison notamment d'actes de malveillances,
- du gabarit de l'ascenseur peu généreux

Les couts d'entretiens sont de nature plus élevés que pour un souterrain avec rampe.

Après ce constat nous demandons un réexamen du projet et la création d'un passage souterrain permettant :

- l'accès au quai central par une rampe
- le passage de la voie ferrée lorsque le passage à niveau est fermé

Duppigheim :

les quais sont accessibles aux handicapés via une passerelle munie d'ascenseurs mais la hauteur des quais (trop bas) ne permet pas aux fauteuils roulants d'entrer dans les trains.

Un rehaussement des quais, à minima partiel, serait grandement utile

Rosheim, Obernai, Barr :

Les quais Est, accessibles par le passage planchéié sont extrêmement étroit et bas.

Il serait grandement utile de les rehausser rapidement et de les élargir lors d'opérations de plus grande envergure.

Rothau :

Les voies de départs et d'arrivées des trains sont indiquées sur un écran dynamique

Sur le terrain, malheureusement, l'indication des voies est effacée voire inexistante. De plus, le fait que la voie A n'est pas du côté du bâtiment de la gare, où arrivent les voyageurs, peut induire en erreur, notamment les occasionnel.

Un marquage visible des voies serait bien utile.

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>
