



Comité Régional des Services de Transport

**SUD MOSELLAN, SAVERNE PLAINE ET
PLATEAU**

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

**Réunion du 29 juin 2018 à 18h00
Salle polyvalente de Zutzendorf**

DIRECTION DES
TRANSPORTS
ET DE LA MOBILITE

Service Offre de Transport
et Territoires (SO2T)

Tél. : 03.87.33.61.56



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 dans le présent relevé.

Le relevé de conclusions et la présentation réalisée lors du COREST Sud Mosellan, Saverne Plaine et Plateau sont mis en ligne sur le site internet www.grandest.fr de la Région Grand Est à la rubrique MES SERVICES // Comités régionaux des services de transport.

M. HETZEL, Président du COREST Sud Mosellan, Saverne Plaine et Plateau, remercie la commune d'Obermodern-Zutzendorf qui reçoit ce COREST ainsi que Mme ISINGER, Conseillère Régionale, Présidente de la Commission des transports de la mobilité de la Région Grand Est.

M. HETZEL accueille ensuite les participants et les intervenants (SNCF Mobilités, SNCF Réseau, les services de la Région.

Propos introductifs

M. HETZEL rappelle que le dernier COREST s'est tenu à l'automne 2017 à Steinbourg. 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 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.

M. HETZEL rappelle que les transports font partis 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'Égalité 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, M. HETZEL rappelle l'ordre du jour de la réunion de ce jour :

- 1- Vie des lignes TER
 - Régularité et trafic
 - Evolution de desserte et perspectives
 - Travaux sur le réseau
- 2- Services : modernisation des gares

1. Vie des lignes TER du Sud Mosellan et de Saverne Plaine et Plateau

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

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

Ces points ont été présentés pour chaque ligne dans l'ordre suivant :

- **Ligne Sarreguemines - Strasbourg**
- **Ligne Sarreguemines – Sarre Union**
- **Ligne Strasbourg – Saverne – Sarrebourg**
- **Ligne Strasbourg – Nancy**
- **Ligne Metz- Sarrebourg – Strasbourg**
- **Lignes routières**

Ligne Sarreguemines – Strasbourg :

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

Les événements climatiques (tempêtes) de janvier ont pesé sur les chiffres de régularité. Les fortes chaleurs intervenues dès le 23 mai ont nécessité une modification des horaires (secteurs sensibles aux effets de déformation de la géométrie de la voie sous l'effet de la dilatation des rails).

Un groupe de travail sera réuni en amont de la période de travaux afin de concerter le plan de transport de substitution.

Ligne Sarreguemines – Sarre Union :

Les interrogations / avis des participants au COREST :

Un participant demande pourquoi la circulation est déjà arrêtée.

Il est fait part d'un étonnement quant à la nouveauté de l'annonce de cette situation alors que les alertes sur l'état de l'infrastructure ne sont pas nouvelles.

Les élus du territoire rappellent que la ligne n'est pas nouvellement concernée par ce problème et réclame franchise et sincérité sur l'avenir de la ligne. Ils rappellent l'importance d'examiner les solutions en terme de service public (et non de rentabilité).

Les parents d'élèves, interrogent les causes des irrégularités et suppressions fréquentes de circulations sur la ligne ferroviaire.

Un usager demande si l'hypothèse d'une délégation de service public est envisagée pour la maintenance et souligne que le confort d'un train permet d'y travailler contrairement à celui d'un car.

Un membre de l'association d'usagers locale (ADRESS) rappelle l'historique de la ligne et la mobilisation importante des collectivités en 2010 et 2011 pour le maintien des circulations

ferroviaires avec la mise en mode ferroviaire des transports scolaires des élèves du secondaire.

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

SNCF Mobilités indique qu'un arrêt des circulations a été mis en place en raison d'indisponibilité de matériels roulants, conséquence des retards pris dans leur maintenance. Cette ligne et quelques autres ont fait l'objet de la mise sur route car leur configuration permet un service routier de remplacement moins péjorant en temps de parcours que sur d'autres.

Le Président du COREST, rappelle le travail fait sur la ligne pour la mise en place d'une offre ferroviaire viable qui convainque les familles de prendre le train. La situation résulte d'un défaut d'entretien de la ligne. Une solution permettant de garantir une offre de déplacements collectifs pour les territoires ruraux en y apportant la bonne offre pour que le trafic se développe est nécessaire. Un potentiel de développement sur le bassin de Sarreguemines existe avec l'annonce de nouveaux investissements par Mercedes Benz sur le site de Hambach. M. HETZEL affirme sa volonté de combattre pour que la ligne ne soit pas abandonnée.

Mme ISINGER situe le contexte de l'état des lignes capillaires du Grand Est (selon la définition de l'Etat), ajoutant qu'au niveau national, le rapport DURON préconise que l'Etat n'engage plus de financements sur ces voies. L'offre de ces lignes participe pourtant au maintien d'un service public pour les communes rurales desservies.

Les conséquences pour les trajets des scolaires et des travailleurs sont énormes avec un temps supplémentaire pouvant aller jusqu'à 26 minutes d'un bout à l'autre de la ligne. L'impératif pour l'autorité organisatrice est de répondre aux attentes des usagers malgré l'absence actuelle de crédits pour la régénération de ces voies.

Il s'agit, dans ce contexte de trouver une solution immédiate apportant une réponse aux attentes des usagers. L'absence de crédits dédiés à la régénération de cette voie impose de réfléchir à des solutions par un autre moyen de transport en commun.

Un **groupe de travail** sera réuni en temps contraint afin d'étudier les possibilités immédiates par le réseau routier.

SNCF Réseau précise que la desserte fret de Sarralbe n'est pas remise en cause.

SNCF Mobilités ajoute que les solutions de substitution mises en œuvre le seront au moyen de cars affrétés par SNCF et que ce moyen de transport permet plus de souplesse dans les ajustements d'horaires.

Mme ISINGER indique qu'actuellement la maintenance est obligatoirement prise en charge par SNCF Réseau, que ce point est susceptible d'évoluer dans le cadre du projet de Loi d'Orientation des Mobilités qui pourrait élargir l'ouverture à la concurrence à la maintenance du réseau. L'ouverture à la concurrence est actée dans le cadre de la convention TER signée entre la Région et la SNCF en 2017, avec la possibilité d'ouverture à la concurrence pour l'exploitation des lignes à hauteur de 10%.

La question posée ce jour est le **maintien des circulations ferroviaires jusque décembre 2018 ou une mise sur route dès septembre.**

La Région indique pour exemple la gestion du tronçon Pont-Saint-Vincent – Vittel pour lequel les circulations TER ont été mises sur route à la fin de l'année 2016.

Une étude de mobilité a été menée sur le bassin de vie Sud Vosges ainsi qu'une étude d'infrastructure par SNCF Réseau.

L'objectif étant de parvenir à une solution innovante permettant d'économiser un tiers des coûts d'infrastructure et de diminuer le coût de leur maintenance.

Le Président du COREST synthétise les débats :

- Le ralentissement imposé génère des temps de parcours très longs impliquant la proposition de mise sur route (qu'il souhaite provisoire).
- le souhait de redévelopper une offre ferroviaire
- la solution la plus viable est la mise sur route à partir de janvier 2019.
- concernant les décisions d'investissements : les coûts de fonctionnement seront un critère aussi important que celui du coût d'investissement, tous les paramètres devront être creusés afin de pouvoir envisager un modèle d'exploitation moins coûteux.

SNCF Mobilité souligne que le fonctionnement et le développement des flux sur le système ferroviaire régional est globalement en progression et que la mission de la SNCF est de proposer des solutions plus fiables adaptées à la situation de chaque territoire.

Ligne Strasbourg – Saverne – Sarrebourg :

Les interrogations / avis des participants au COREST :

L'association ADRESS souligne des situations de transports debout régulières à partir de Saverne vers Strasbourg (alertes à plusieurs reprises au départ de Saverne et Hochfelden), jugeant la capacité actuellement offerte par les rames Régiolis insuffisante. Il est précisé que ces événements génèrent des tensions entre les usagers sur les quais et dans les trains et qu'un retour à des conditions de confort plus acceptables est attendue par les usagers.

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

SNCF Mobilités indique qu'un nombre important de situation de « surcharges » sont dues à des suppressions de circulations et des changements de compositions. Les trains Régiolis sont conçus pour pouvoir accueillir 40% de passagers en position debout. Les redéploiements de matériel roulant sont opérés pour chaque changement de service afin de répondre au mieux à la fréquentation constatée.

La Région informe que les trains de la ligne feront l'objet d'une campagne de comptages à l'automne 2018.

Lignes - Saverne – Metz / Nancy :

Les interrogations / avis des participants au COREST :

M. WEINBORN, usager de la Ligne Saverne-Metz fait part de son insatisfaction quant aux services assurés pendant les périodes de grèves. 27 jours sur les 36 de la grève, aucun TER n'a circulé entre Strasbourg et Saverne. Malgré l'alerte transmise par courrier en avril, les solutions mises en place ont mis en difficulté un nombre important d'usagers. Contrairement aux trains de la ligne Strasbourg-Nancy où 60% des trains ont circulé, l'impact sur les liaisons Metz-Strasbourg a été beaucoup plus important avec un seul aller-retour les jours où les circulations ont pu être mises en place. Ce traitement apparaît comme inéquitable entre

les lignes avec un seul train direct à 7h49 entre Strasbourg et Metz. Les 9 allers-retours avec changement de train à Sarrebourg ont une incidence sur le confort et la sécurisation de la desserte de l'utilisateur.

Il est fait état de l'insatisfaction des usagers du collectif Strasbourg-Metz et de l'ADRESS quant à l'offre de la ligne depuis le service annuel 2015 et dont les améliorations apportées au SA 2017 ne sont pas satisfaisantes (besoin en dessertes directes plus régulières hors heure de pointe).

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

SNCF Mobilités, comprend l'extrême dérangement que ces perturbations ont généré. La difficulté réside dans le montage des programmes différents à chaque nouvel épisode de grève des cheminots en fonction des variations de mobilisations. Le travail de préparation a été mené avec l'objectif de mettre en place un aller-retour dans les deux sens.

SNCF Mobilités suite à ces retours, veillera à rééquilibrer la répartition des services de grèves entre les lignes.

La Région a sollicité une étude de faisabilité d'adaptation des horaires pour une meilleure répartition des dessertes directes.

2. Investissements dans les gares

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

SNCF Mobilités indique l'installation d'un distributeur de billets Ter en gare de Lutzelbourg.

Conclusion des échanges

M. HETZEL revient sur les nombreux sujets de discussion de la soirée, relevant des motifs d'insatisfaction mais qu'il existe une volonté de poursuivre les investissements montrant que le transport ferroviaire a toute sa place sur nos territoires. Il remercie les participants, 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 2ème semestre 2018. Le prochain COREST se tiendra avant la trêve estivale de 2019.

M. HETZEL invite les participants à poursuivre les échanges autour d'un verre de l'amitié offert par la Ville d'Obermodern-Zutzendorf.

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

Liste des présents/excusés du COREST Sud Mosellan - Saverne Plaine et Plateau

Présidence du COREST :

M. Patrick HETZEL, Président du COREST Sud Mosellan, Saverne Plaine et Plateau, Député du Bas-Rhin

Elus et leurs représentants :

Paul PIOTROWKI, Maire de Bénestroff,
Thierry SCHINI, Maire délégué de la mairie d'Obermodern-Zutzendorf,
Elfriede FILLIAN, 1^{ère} adjointe au Maire de la mairie d'Obermodern-Zutzendorf,
Virginie BLAZY, 2^{ème} adjointe Mairie de Rémelfing, usager,
Jean-Jacques BALTZER, 3^{ème} Adjoint au Maire de la mairie d'Obermodern-Zutzendorf,
Philippe BERGMANN, 2^{ème} Adjoint au Maire de la mairie d'Obermodern-Zutzendorf,
Bernard JEDAR, Adjoint au Maire de Zetting,
Jean-Luc KIEFFER, Conseiller municipal de Wilwisheim,
Léa DENTZ, Adjointe au Maire de Diemeringen,
Patrice WEISS, Maire d'Ettendorf,
Bernard WEISS, Adjoint au Maire d'Ettendorf, usager,
Catherine RIEFFEL, Assistante parlementaire de M. Patrick HETZEL
Dominique LIMBACH, Vice-Président Communauté d'Agglomération Sarreguemines-
Confluences,
Pierre BERNARD, représentant de la Communauté de Communes du Saulnois,
Jean ADAM, Président de la Communauté de Communes d'Haguenau,
Eve ZIMMERMANN, Directrice Syndicat Mixte, SCOTERS et usager,
Céline FOURILE, SCOT, Pays de Saverne

Transporteurs :

Rémy SAINT-GEORGES, KEOLIS 3 FRONTIERES

Associations, usagers, syndicats de Cheminots :

Fernand MARY, Président Association ADRESS,
Patricia STAUB, membre Association ADRESS,
Charles MAETZ, membre Association ADRESS,
Eric LEININGER, secrétaire Association ADRESS,
M. Pierre CONRAD, membre Association ADRESS,
Francis BARBARAS, trésorier Association ADRESS,
Georges HECHLER, membre Association ADRESS,
André WEINBORN, collectif voyageur Metz-Strasbourg,
Nicolas DELLINGER, usager, collectif voyageur Metz-Strasbourg,
Jean-Luc PIOTRAUT, usager, collectif voyageur Metz-Strasbourg,
André MERTZ, usager,
Coralie FISCHER, usager,
Aline SCHUSTER, usager,
Christian WEISGERBER, usager,
Christelle PLATZ, usager,
Claudia FICHTER, usager,
Olivier SPIELMANN, usager,

Jean-Pierre KOSTMANN, syndicat cheminots FO/FIRST

SNCF Mobilités :

Jacques WEILL, Directeur Régional Adjoint TER Grand Est,
Anne ZUBER, responsable de ligne,
Danilo CAPRIULO, Directeur territorial production - Alsace

SNCF Réseau :

Pascal THORENS : Directeur du Pôle Clients et Services
Éric WITTENMEYER : Dirigeant Unité Voyageurs, Pôle Clients et Services

Région Grand Est :

Adeline NICO, Directrice Adjointe à la Direction des Transports et de la Mobilité,
Marie-Laure BOTZUNG-VIDAL, Chargée de mission Offre de Transport et Territoires,
Direction des Transports et de la Mobilité
Guillaume LETERME, Chargé de mission Offre de Transport et Territoires, Direction des
Transports et de la Mobilité
Virginie ALBERTY, Responsable du Pôle transports, Agence Territoriale de Strasbourg
Olivier MARTIN, Directeur Agence territoriale de Saverne

Presse :

M. HUSSER, correspondant des Dernières Nouvelles d'Alsace

Excusés :

Thierry MICHELS, député du Bas-Rhin,
Nicole TRISSE, Députée de la Moselle,
Frédéric BIERRY, Président du Conseil Départemental du Bas-Rhin,
Huguette ZELLER, Conseillère Régionale de la Régional Grand Est,
Sylvain WASERMAN, Député du Bas-Rhin.

ANNEXE 2

Contribution écrite transmise par l'association « EntrainMundo » - COREST Sud Mosellan et Saverne Plaine et Plateau:

COREST Sud Mosellan Saverne Plaine et Plateau
Obermodern-Zutzendorf 29 juin 2018

Demandes d'adaptations de l'offre de transport ferroviaire :

Ligne Strasbourg-Saverne-Sarrebourg

▪ 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 !

Ligne Strasbourg-Metz

▪ En semaine :

Au départ de Strasbourg, il manque un train direct entre le départ de 7h49 et celui de 11h49, et dans le sens inverse au départ de Metz vers 17h43

- Le premier train du dimanche au départ de Strasbourg (9h49) pour Metz (11h16) est trop tardif, notamment pour des relations en correspondances à Metz.

Ligne Strasbourg-Sarreguemines-Strasbourg

- **TER 830925 du samedi** (Sarreguemines 12h26 - Strasbourg 13h49) :
> nous souhaitons que l'arrivée en gare de Strasbourg soit avancée afin de permettre les correspondances vers:
 - Barr à 13h50
 - Wissembourg à 13h51
 - Mulhouse à 13h51
 - Francfort 13H55

- **TER 830933 du dimanche** (Sarreguemines 18h20 - Strasbourg 19h49) :
> nous souhaitons que l'arrivée en gare de Strasbourg soit avancée afin de permettre les correspondances vers:
 - Molsheim - Saales à 19h50
 - TER 200 vers Bâle à 19h51
 - Niederbronn les Bains à 19h51
 - Lauterbourg à 19h53

- **La relation Strasbourg-Sarrebruck ne comporte plus que 2 allers et retour directs** (1 seul AR en période d'allègements) contre 6 par le passé.
C'est très nettement insuffisant et pas à la hauteur du potentiel de voyageurs existant entre ces deux capitales.
Un effort doit être réalisé rapidement pour retrouver d'avantages de trains directs régulièrement répartis sur la journée.
On ne peut pas attendre la livraison de nouveaux matériels transfrontaliers.

Ligne Strasbourg-Nancy

- Le dernier départ TER de Nancy pour Strasbourg à 19h16 est trop précoce. Un train plus tardif serait nécessaire.

En première solution, il serait utile d'ouvrir aux usagers TER (sans réservation et accessible avec la tarification Grand Est) le TGV 2583 en provenance de Paris, peu rempli après Nancy, partant à 20h48 et arrivant à Strasbourg à 22h17.

Matériel roulant

Concernant le nouveau matériel Régiolis, quelques améliorations seraient utiles :

- les portes 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

Concernant le Pass Alsace Saarland il manque cruellement un tarif individuel. Il n'existe que le tarif pour un groupe de 1 à 5 personnes à 35€
Il serait utile de créer un tarif individuel à l'image de ce qui existe pour :

- le Saarland ticket se compose de deux forfaits:
 - un forfait individuel : 29,00 €
 - un forfait accompagnateur : 14,50 €/personne
- Pass Alsace-Rheinneckar :
 - coûte 19 € pour une personne et
 - 31,50€ pour un groupe jusqu'à 5 personnes.

Gare

Dans la cadre des travaux relatifs à la réalisation d'une 4^{ème} voie rapide entre Vendenheim et Strasbourg, le projet prévoit la suppression du quai latéral ouest de la gare de Mundolsheim (quai de la future voie E, actuelle voie 1 bis) en vue d'y implanter des écrans anti-bruit. Vu que l'objet de la 4^{ème} voie est de séparer les flux, la dépose de ce quai reviendrait à ne plus pouvoir desservir Mundolsheim par les trains en provenance de Saverne - Mommenheim. Cela serait une grave erreur stratégique qui conduirait également à se priver de souplesse d'exploitation aussi bien en service normal qu'en service dégradé (incident, travaux).

Afin de garder toutes les possibilités de dessertes, quelle que soit la provenance des trains, afin de préserver l'avenir, il nous paraît extrêmement important de maintenir le quai latéral ouest de la gare de Mundolsheim.

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>