

Comité Régional des Services de Transport

CENTRE ALSACE

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

Réunion du 19 juin 2019 à 18h
Hôtel de la Monnaie – Caveau E. Bugatti – Ville de MOLSHEIM

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 : www.grandest.fr de la Région Grand Est à la rubrique MES SERVICES // Comités régionaux des services de transport.

La liste des participants du COREST est annexée au présent relevé ainsi que les contributions écrites des associations de défense des usagers transmises lors du COREST.

M. WEBER, Maire de la Ville de Molsheim, accueille et salue les participants à cette réunion.

Mme FISCHER, Présidente du COREST Centre Alsace, remercie la Ville accueillant le COREST ainsi que M. VALENCE, Vice-président de la Région Grand Est en charge de la Mobilité, salue M. FERRY, Maire de Wisches et ancien président du CLAL Strasbourg-Bruche-Piémont ainsi que M. GRAPPE, Vice-président du Conseil départemental du Haut-Rhin et les élus présents dans la salle.

Mme FISCHER salue ensuite les participants et les intervenants (SNCF Mobilités, SNCF Réseau, les services de la Région Grand Est) et rappelle les règles d'intervention des participants lors du COREST.

Propos introductifs

Mme FISCHER rappelle que le dernier COREST s'est tenu le 4 juillet 2018 à SAALES. 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 20h00.

Mme FISCHER rappelle que les transports font partie des priorités stratégiques du Président ROTTNER et qu'elle consacre un budget de 879M€ en 2019, dont 452M€ pour le financement du TER, 260M€ pour le routier ou encore plus de 70M€ en investissement.

Mme FISCHER présente FLUO Grand Est, la nouvelle identité du réseau de transports de la Région. Cette nouvelle marque rassemble les 13 réseaux de transport routier et ferroviaire gérés par la Région Grand Est en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité. Fluo se décline également en un site internet Fluo.eu, un calculateur d'itinéraire capable de proposer le meilleur trajet en temps réel, en combinant l'ensemble des modes de transport disponibles : transport public régional et urbain, vélo, covoiturage, autopartage, véhicules individuels, etc. Fluo.eu englobe ainsi le nouveau Système d'Information Multimodale à

l'échelle du Grand Est et remplace donc Vialsace en Alsace. C'est aussi le portail unique d'inscription aux transports scolaires assurés par la Région Grand Est. Disponible sur le web et sur applications mobiles.

Mme FISCHER évoque par ailleurs qu'en mars dernier, les élus du Conseil régional du Grand Est ont validé la démarche d'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire, son calendrier de mise en œuvre ainsi que les périmètres d'expérimentation proposés. La Région a ainsi approuvé le lancement de deux premiers lots expérimentaux : l'un relatif à la ligne Nancy – Vittel – Contrexéville, et l'autre au secteur Bruche – Piémont – Vosges.

Ensuite, Mme FISCHER aborde la convergence en matière de politique de transport scolaire et interurbaine. Le Président de la Région a soumis à l'Assemblée un règlement de transport scolaire unique au niveau régional, construit autour d'une offre de transport porteuse d'un vrai vecteur d'éducation et de formation mais également d'un partenariat fort avec les territoires et les acteurs de la chaîne éducative. Cette volonté se traduit par l'application sur tout le territoire de la Région dès septembre 2019 de la gratuité des transports pour les primaires. Par ailleurs, il sera mis en place progressivement, lors du conventionnement des contrats de transports scolaires des 13 réseaux composant la Région Grand Est, la tarification régionale, avec notamment un accès aux transports scolaires au tarif de 1€ le trajet pour les usagers commerciaux, ainsi que le règlement pour les secondaires.

Puis, Mme FISCHER rappelle le lancement d'un appel à projet « Ambassadeur de la Mobilité », un dispositif en faveur des changements de comportements en accompagnant les territoires dotés d'une stratégie et d'un plan d'actions dans la phase de mise en œuvre. Sept territoires ont été retenus dont deux sur notre secteur : la Communauté d'agglomération de St-Dié-des-Vosges et le PETR Centre Alsace.

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

- 1 - Vie des lignes TER du 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 2018 et le 1^{er} trimestre 2019. Leur présentation est jointe en annexe du présent relevé de conclusions.

- **Trafic (flux de voyageurs) et typologie des usagers**
- **Taux de régularité et suppressions des circulations**
- **Baromètre qualité**
- **Travaux sur le réseau ferré (bilan 2019 et programmation 2020)**

Les interrogations / avis des participants au COREST :

- Un participant félicite l'aboutissement des deux projets de régénération des voies de Barr-Sélestat et Saales-St-Dié-des-Vosges. Il souhaiterait que la desserte Epinal-Strasbourg soit rétablie. Il salue également l'effort de la Région Grand Est concernant le rétablissement des arrêts TER de Strasbourg-Roethig et Lingolsheim le week-end. Il précise que l'Eurométropole de Strasbourg va baisser de manière drastique l'accès des véhicules à la ville de Strasbourg. Cette problématique devra être intégrée dans le cadre des réflexions menées concernant le REM (desserte des communes de 1^{ère} et 2^{ème} couronne) et souhaiterait que soit proposé un axe traversant Gresswiller-

Mommenheim. Une attention toute particulière doit être portée à l'ajustement estival ainsi qu'à la problématique des embouteillages à l'entrée de Molsheim et l'accès à la gare. Il émet des craintes quant à la mise en concurrence du bassin centre alsacien et des problématiques de sécurité.

- Un participant explique qu'il arrive fréquemment que les trains ralentissent à l'entrée de la gare de Strasbourg et qu'aucune annonce n'est réalisée par les contrôleurs. Beaucoup d'animaux se retrouvent sur la voie ferrée actuellement et perturbent l'intégralité du trafic ferroviaire. Lorsqu'un train est perturbé voire supprimé sur le tronçon Molsheim-Schirmeck, ce sont les voyageurs du Piémont qui sont impactés, pourquoi ?
- Un participant met en avant l'intérêt d'utiliser le transport ferroviaire dans le cadre des déplacements domicile-travail. L'entreprise Merck a souhaité lancé un PDE afin de réduire les émissions de carbone. Elle a fait appel à un bureau Alternative Carbone et il en ressort que seuls 7% des salariés utilisent le train bien que la gare soit située à proximité de l'entreprise. Il est nécessaire de travailler avec la Région pour augmenter l'usage des transports collectifs et habituer les salariés à se déplacer autrement. Ce participant, également salarié de l'entreprise Merck, souhaiterait participer à un groupe de travail afin de travailler sur ce sujet avec la Région et les partenaires associés.
- Un participant se demande si la faible croissance de la fréquentation sur la ligne du Piémont est liée à l'évolution tarifaire (les tarifs seniors nationaux aux périodes bleues).
- Un participant relève une dégradation des temps de parcours de manière générale.
- Un participant précise que l'ouverture à la concurrence n'améliorera pas l'offre en raison de la saturation du réseau actuel et la nécessité de réinvestir rapidement dans la modernisation de l'infrastructure, notamment entre Molsheim et Saales. L'amélioration des temps de parcours ne pourra se faire qu'à cette condition.

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

- M. VALENCE apporte des précisions quant au financement de la desserte Epinal-Strasbourg présenté en Séance plénière de la Région Grand Est : 21M€ dont 12,6M€ par la Région Grand Est et 8,4M€ par l'Etat pour rétablir les circulations en septembre 2021, voire début 2022. Concernant le Réseau Métropolitain Strasbourgeois, M. VALENCE précise que le Grenelle des mobilités n'est que le début d'une longue démarche. A Molsheim, le niveau de desserte permet de le comparer à un RER mais il s'agira d'améliorer l'intermodalité et organiser le rabattement. Concernant l'ajustement des dessertes en période estivale, les problématiques ne sont pas identiques sur tous les secteurs et il s'agira de réfléchir différemment dans les zones à fort potentiel touristique. Enfin, l'ouverture à la concurrence a comme objectif d'améliorer le service à l'utilisateur sur la base d'un cahier des charges défini par la Région Grand Est. Le retour de la desserte Epinal-Strasbourg peut s'inscrire dans cette démarche avec un objectif de réduction des temps de parcours.
- SNCF Mobilités précise que les ralentissements constatés à l'approche de Strasbourg ne sont pas liés à l'infrastructure mais ont pu survenir ponctuellement à l'encombrement des circulations à l'entrée de la gare. Concernant la seconde remarque concernant les conséquences des retards et suppressions liées à une ligne et ayant des impacts sur une autre ligne, il s'agit en priorité pour l'exploitant de revenir le plus rapidement possible, au plan de transport nominal, afin de minimiser l'impact d'un incident pour les voyageurs. Pour ce faire, des suppressions peuvent

être décidées touchant d'autres lignes TER que celles initialement concernées par l'événement.

- M. VALENCE félicite la démarche de l'entreprise Merck de s'être lancer dans un PDE, trop peu d'entreprises construisent ce type de démarche. Le PETR Centre Alsace travaille également sur ce sujet. Un groupe de travail pourra être organisé sur ce sujet en prenant en compte tous les modes de rabattement y compris le covoiturage. Mme FISCHER ajoute que le Pays Bruche Mossig Piémont travaille déjà sur ce sujet.
- Mme DOMMANGE précise qu'il est préférable de favoriser l'achat des cartes régionales, plus intéressantes financièrement que les cartes nationales seniors. M. VALENCE ajoute que la Région Grand Est a souhaité faciliter les déplacements en créant des cartes et abonnements Primo/Presto dont la réduction est comprise entre 30 et 40%. Cette politique est très volontariste pour les jeunes qui se déplacent et qui ont des moyens financiers limités.
- SNCF Mobilités précise qu'au fil du temps, l'injection de secondes supplémentaires a pu se rendre nécessaire, dans le cadre de la construction de la grille horaire, selon le nombre et la fréquentation des arrêts ainsi que de l'évolution de la densité des circulations. Les temps de parcours paraissent plus longs mais sont simplement liés à la nécessité d'absorber tous les flux.
- M. VALENCE confirme que le bloc manuel ne permet pas de produire davantage en heure de pointe. L'amplitude horaire et l'heure creuse sont également concernés. Les travaux seront effectivement nécessaires entre Molsheim et Saales. D'ici 2021, des travaux d'entretien sont prévus mais limités. A partir de 2021, il s'agira de prévoir des travaux structurants. Ce sujet devra être traité avec SNCF Réseau.

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 usager précise que la gare de Heiligenberg-Mollkirch n'est pas équipée de distributeur de billets TER. Comment un usager peut acheter un billet dans ces conditions en milieu rural ? En cas de contrôle des billets ?
- Un participant se demande quel est l'avenir pour la gare de Graffenstaden ? Il demande également si des travaux d'accessibilité de la gare de Geispolsheim sont prévus ? Le quai en direction d'Erstein n'est pas accessible.
- Un usager se demande si le guichet d'Obernai sera fermé prochainement et si la gare sera accessible (existence d'une marche à la sortie du train).
- Un participant demande comment sont gérés les déchets en gare ? Existe-t-il un tri des déchets ?

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

- SNCF Mobilités précise qu'il est possible d'acheter son billet TER par téléphone (appel gratuit, délai d'envoi 5 jours). Il est également possible d'appeler le centre de relations clientèle, d'être guidé lors d'un achat à distance sur smartphone ou via le site internet TER. Un usager qui n'a pas pu acheter son billet à quai (pas de distributeur ou panne de distribution) devra se présenter au contrôleur dès sa montée dans le train. Dans ce cas, la direction de la SNCF demande aux contrôleurs qu'une tolérance et une bienveillance soient appliquées. SNCF rembourse la différence entre le prix perçu à bord et le prix guichet. Un partenariat est également en cours avec les commerçants qui pourront vendre des billets TER et TGV. Cette expérimentation, déjà testée en Normandie, sera appliquée dans le milieu rural sur tout le territoire Grand Est. En 2018 sur le territoire Grand Est, 18% des achats sont numériques et passent à 40% en 2019 et à 70% sur les grandes lignes. « Emmaüs Connect » est un outil qui permet d'aider les gens à pratiquer et s'approprier les outils numériques dans les territoires ruraux.

M. VALENCE ajoute que la Région Grand Est a fortement investi pour sauver les lignes capillaires. Deux lignes ferroviaires ont déjà pu rouvrir, la Région Grand Est étant quasiment la seule région à s'être engagée à le faire. Les politiques menées par la Région Grand Est ne sont pas défavorables au monde rural. Par ailleurs, la Région Grand Est va d'ailleurs aider les communes pour l'achat de véhicules propres au profit des citoyens.

- La Région précise que les projets d'aménagement des gares de Graffenstaden et Entzheim sont portés par l'Eurométropole de Strasbourg qui est maître d'ouvrage. Il en est de même pour Geispolsheim.
- Contrairement aux rumeurs, SNCF Mobilités précise que le guichet en gare d'Obernai ne sera pas fermé définitivement. Il le sera ponctuellement afin d'y réaliser des travaux de mise en accessibilité de la gare.
- SNCF Mobilités ajoute qu'il serait intéressant de travailler sur le tri des déchets en gare.

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 2019**
- **Perspectives 2020**

Les interrogations / avis des participants au COREST :

- Plusieurs participants mettent en avant la problématique de l'amplitude horaire qui ne semble plus adaptée à la vie des gens. D'autres pays comme la Belgique, la Suisse et l'Allemagne pratiquent des horaires bien plus attractifs avec des offres ferroviaires jusqu'à 1h du matin visant les voyageurs occasionnels. Les besoins de transport évoluent, l'offre doit également évoluer pour attirer les usagers à prendre les transports.
- Un participant incite sur la promotion du vélo et ne pas bloquer l'accès aux gares dans le cadre des manifestations organisées par les municipalités.
- Un participant demande si l'offre sur l'axe Sélestat-St-Dié-des-Vosges est adaptée car seulement 20% des voyageurs ont plus de 26 ans alors que sur les routes, le trafic routier explose à l'approche de Sélestat.

- Un participant précise que durant la période estivale, l'offre ferroviaire existante est trop pénalisante car beaucoup de gens travaillent et ne sont pas en congés durant 6 semaines consécutives (pas de possibilité d'arriver avant 7h30 le matin depuis la Bruche ou le Piémont). Cela est également pénalisant pour les occasionnels et les touristes notamment sur la secteur Bruche-Piémont.
- Un participant demande qu'une analyse des horaires de soirée soit réalisée pour le TER 200 (6 associations qui font la demande).

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

- M. VALENCE précise que l'ouverture à la concurrence devra permettre d'augmenter l'offre, notamment en soirée et tôt le matin. Un cahier des charges rédigé par la Région, doit permettre d'améliorer globalement l'offre. L'amplitude horaire ne pourra pas être la même partout sur tout le territoire Grand Est mais devra faire l'objet d'un travail en lien avec le potentiel d'occasionnel et touristique de chaque territoire.
- Dans le cadre du Slow-Up par exemple, la Région Grand Est a mis en place des trains spéciaux permettant d'embarquer les vélos plus facilement.
- La desserte routière Sélestat-St-Dié-des-Vosges a été travaillée avec les usagers et leurs représentants il y a quelques années afin de proposer des correspondances systématiques avec TER 200 à Sélestat. Aucune réclamation n'est parvenue à la Région Grand Est depuis cette refonte d'offre qui semble correspondre aux besoins de transport.
- La Région Grand Est propose un groupe de travail spécifique pour la période estivale en recensant le besoin des entreprises (cf travail en cours avec le responsable de lignes TER) et le potentiel touristique du territoire.
- M. FERRY remercie M. VALENCE pour l'engagement de la Région Grand Est dans toutes les problématiques soulevées. En 22 ans, un travail considérable a été réalisé. Il ne sera pas possible de trouver des solutions à toutes les problèmes car la bonne gestion de l'argent public est nécessaire. Il est possible de faire mieux aux heures de pointe et l'ouverture à la concurrence permettra probablement de proposer mieux aux heures creuses et en soirée. Il est en revanche dommage qu'avec la réaction désagréable de certains contrôleurs, l'image de la SNCF soit entachée. Il remercie les participants d'être venus si nombreux à l'occasion de ce COREST.

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 2019. Le prochain COREST se tiendra avant la trêve estivale de 2020.

Un verre de l'amitié est offert par la Ville de Molsheim.

L'association « EntrainMundo », le Collectif Citoyen Lingo-Roethig Transports et la FNAUT Grand Est ont transmis une contribution écrite lors du COREST Centre Alsace à la Région Grand Est. Celles-ci sont annexées au présent relevé de conclusions.

Liste des personnes présentes ayant signé la feuille de présence et des personnes excusées au COREST Centre Alsace

Présidence du COREST :

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

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

M. David VALENCE, Vice-président de la Région Grand Est en charge des Transports, Déplacements et Infrastructures, Président de la Communauté d'Agglomération de St-Dié-des-Vosges et Maire de la Ville de St-Dié-des-Vosges

M. Jean-Michel WEBER, Maire de la Ville de Molsheim

Elus et leurs représentants :

Elus :

M. Alain GRAPPE, Vice-président du Conseil Départemental du Haut-Rhin

M. Marcel MULLER, Mairie de Geispolsheim

M. Jacques RUCH, Mairie de Schirmeck

Mme Myriam JEANNIARD, Mairie de Wildersbach

Représentants :

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

M. Romain SIEBERT, Collaborateur de Fabienne Keller

Mme Laurianne GROSS, Office de tourisme Pays de Ribeauvillé et Riquewihr

Associations et usagers :

M. Patrice PAUL, FNAUT et ASTUS

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

M. Hervé BRIGNON, BPR

M. André LOTT, BPR

M. Sébastien PEQUIGNOT, BPR

M. Hubert MENGER, association ASTUS

M. Hervé DIEBOLD, association « EntrainMundo » et ASTUS

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

M. François LE NORMAND, UNISTRA et usager

M. Etienne BACHELART, Mobicoop (covoiturage)

Mme Michèle HEUSSNER, Pays Bruche Mossig Piémont

M. BOULEMSER, Usager

M. Sébastien HENG, Usager et entreprise Merck

Mme Anne POIDEVIN, Molsheim ville à pied et à vélo (MVPV)

Mme Claire NODET, MVPV

M. Yan KONOLD, MVPV

M. Jean-Marc REINBERGER, Conseil de développement à la Communauté de communes d'Erstein

M. HESTIN Jean-Pierre, CCVA

M. Alain COTE, Usager

M. DE MALAFOSSE, Usager

M. Vincent PHILIPPS, Usager

M. Jean-Joseph RISCH, Usager

M. Daniel REINSBACH, Usager

M. JOST, Usager

M. Stéphane VERON, Usager
Mme Brigitte BELLER, Usagère
Mme Geneviève DRELLER, Usagère
Mme Yolaine NAGHAVI, Usagère

SNCF Mobilités :

Mme Stéphanie DOMMANGE
Mme Rita MEROLLE
M. Pascal BELLONI
M. Danilo CAPRIULO

SNCF Réseau :

M. Pascal THORENS
Mme Mélanie BRAJON

Région Grand Est :

Mme Adeline NICO, Directrice adjointe Transport Ferroviaire de voyageurs
Mme Sylvie TETERYCZ, Chargée de mission Offre de Transport et Territoires à la Direction des Transports et de la Mobilité
Mme Christine LEHE, Organisateur de transports, Maison de la Région Saverne/Haguenau

CESER Grand Est :

M. Bruno ULRICH
Mme Odile AGRAFEIL

Excusés :

M. Pascal MANGIN, Président de la Commission Culture de la Région Grand Est
M. Frédéric BIERRY, Président du Conseil Départemental du Bas-Rhin
Mme Brigitte KLINKERT, Présidente du Conseil Départemental du Haut-Rhin, représentée par M. GRAPPE
Mme Chantal JEANPERT, Conseillère départementale du Bas-Rhin
Mme Martine WONNER, Députée du Bas-Rhin
M. Nicolas LOQUET, Directeur de la Maison de la Région de Sélestat
M. Etienne JUND, Représentant de la Ville d'Obernai

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

Ligne Strasbourg-Sélestat

Semaine:

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

L'offre actuelle (SA 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

au TER 831313 partant de Strasbourg à 9h25

au TER 831320 partant de Sélestat à 9h30

au TER 831342 partant de Sélestat à 18h29

- Le car partant de Strasbourg à 14h25 pour Benfeld, peu attractif et peu commode, serait à remplacer, très avantageusement, par un train. Ce train devrait marquer les mêmes arrêts que le car, y compris à Fegersheim-Lipsheim et être prolongé jusqu'à Sélestat avec un retour vers Strasbourg dans la trame cadencée (arr. Strasbourg à 16h03)

- 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

- 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

▪ 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 un premier pas vers le RER Strasbourgeois.

Exemples :

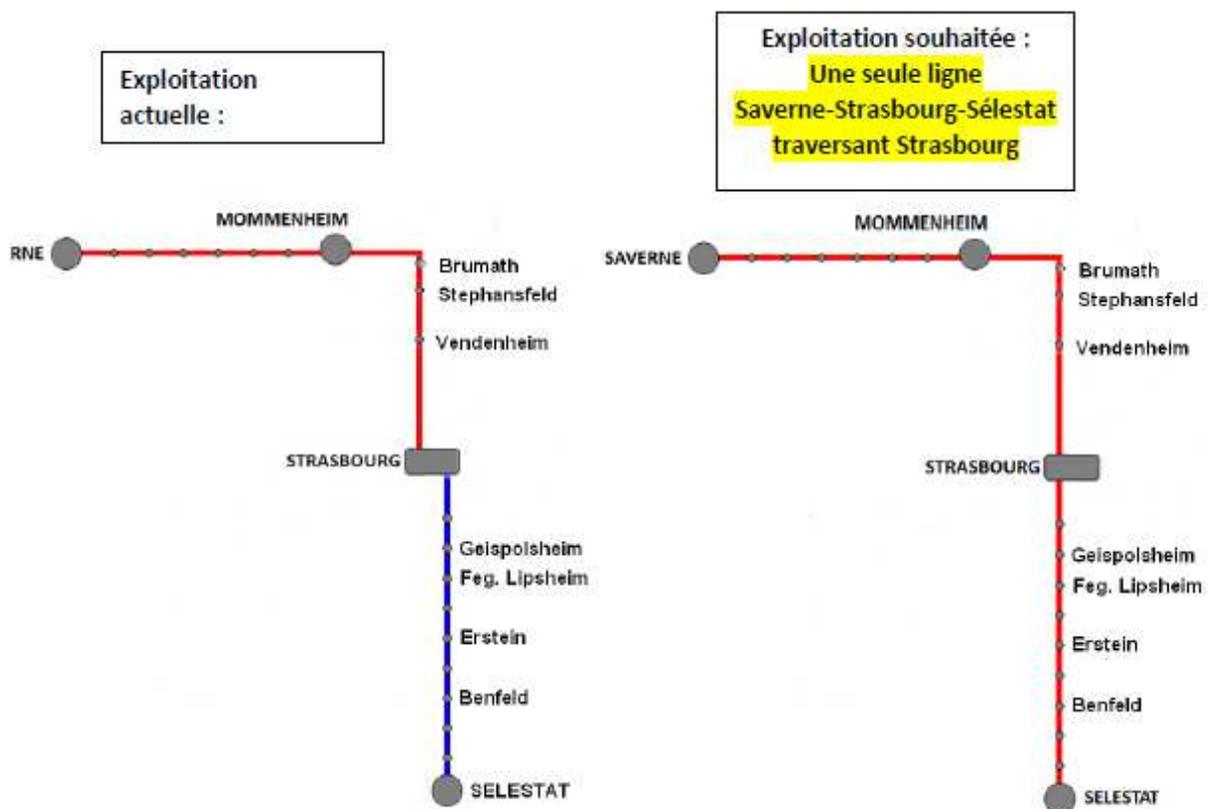
- Trains actuels au mettre bout à bout afin de créer la ligne Sélestat-Saverne via Strasbourg :

- 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 malheureusement quasiment abandonnée depuis déc. 2015
 - le train semi-direct (4 gares) arrivant à Strasbourg à 14h17 gagnerait à être mis en omnibus (modifié en déc. 2015 avec le train arrivant à 12h17)
 - 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

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 »

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 TER 200

- Une lacune, fort gênante, persiste dans la grille cadencée Mulhouse-Strasbourg :
En effet, il n'y a aucun départ de Mulhouse pour Strasbourg entre le TER 96152 (dép. 21h16) et le TER 832308 (dép. 23h30). Un départ de Mulhouse pour Strasbourg serait à créer vers 22h16.

Cette demande était annoncée comme à l'étude déjà l'an dernier. Nous espérons qu'elle pourra être mise en œuvre rapidement

⚠ A L'ETUDE (perspective SA 2019) -> création d'un aller-retour supplémentaire en soirée entre Strasbourg et Mulhouse (Strasbourg 20h21 -> Mulhouse 21h14 et Mulhouse 22h16 -> Strasbourg 23h09) en semaine.

COREST Centre Alsace - 04 juillet 2018

- Autre lacune dans la grille cadencée Strasbourg-Mulhouse :
Il manque un départ de Strasbourg à 14h21.
- 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.

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.

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

Desserte de la semaine :

- **Le TER 831758 (SG 19h42-Molsheim-Sélestat 20h53)** mériterait d'être retardé de quelques minutes afin permettre les correspondances en provenance de Lauterbourg (19h37, Bâle 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,
 - le train suivant est 1h plus tard et que c'est le dernier train en période d'allègements.
- **Le TER 831761 (Barr 20h12-Strasbourg 20h50)** mériterait d'être avancé de quelques minutes afin permettre les correspondances vers Mulhouse à 20h51, Herrlisheim à 20h55.
- **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 suppression du TER 830862 (dép. Strasbourg 18h45) créé un trou dans la desserte omnibus entre 18h14 et 19h26. Ce train doit être maintenu.
 - > La dernière desserte omnibus au départ de Strasbourg à 19h26 est trop précoce (dép. de 20h40 supprimé en allègements)

Remarque : nous ne sommes pas opposé au montage proposé en Groupe de Travail (optimisation de l'offre des samedis par la réorganisation des circulations de mi-journée et la suppression d'un AR Strasbourg-Molsheim), toutefois, ces kms/trains économisés doivent être repositionnés et permettre de résoudre le problème en semaine:

- de l'absence d'arrivée de TER desservant toutes les gares entre Molsheim et SG avant 7h33
- de l'absence de départ TER desservant toutes les gares entre SG et Molsheim entre 18h14 et 19h26 (suppression du 18h45)
- du besoin d'un départ d'un TER desservant toutes les gares entre SG et Molsheim après 19h26 (suppression du 20h40)

La suppression d'un AR Strasbourg-Barr à compter des prochains allègements libère également des moyens qui devraient pouvoir être redéployés vers nos demandes.

Desserte des samedis :

- **le TER 831762** est en-dehors du cadencement et part de Strasbourg pour Molsheim-Sélestat à 6h40 (Alors que le train en provenance d'Haguenau arrive à 6h38...) Serait-il possible de retarder son départ vers 6h50 ?
- **le TER 831770** est en-dehors du cadencement et part pour Molsheim-Sélestat à 11h04 ! Cet horaire présente 2 inconvénients majeurs selon nous:
 - le non-respect du cadencement et donc une moindre lisibilité de l'offre
 - l'arrivée à Sélestat à 12h05 qui ne permet pas une correspondance effective (n'est pas indiquée sur les moteurs de recherches d'itinéraires) vers Colmar-Mulhouse-Bâle à 12h10. Un positionnement dans le cadencement offrirait cette possibilité de correspondance de manière certaine et sans stress.
- Nous souhaitons le **positionnement du TER 831781 dans le nœud de correspondance de Strasbourg:**
Barr 14h34 - SG 15h12. Demande d'une arrivée à 15h39. Cela permettrait :
 - une meilleure lisibilité de l'offre vu que toutes les arrivées suivantes à Strasbourg sont à H+39,
 - des correspondances efficaces avec les trains de Sarreguemines à 15h44; Wissembourg à 15h51, Erstein-Benfeld-Sélestat-Colmar-Mulhouse à 15h51, Saverne à 15h55, Luxembourg à 16h01, 16h17 Paris-Est

- **Demandes d'arrêts supplémentaires à Lingolsheim et Strasbourg-Roethig les samedis :**
Afin d'obtenir une desserte lisible, cohérente et attractive pour ces deux points d'arrêts, nous souhaitons la mise en place d'arrêts complémentaires :

Lingolsheim:

A l'image de la desserte à l'heure des dimanches, nous souhaitons une desserte à l'heure les samedis.

Strasbourg Roethig:

La desserte de Strasbourg-Roethig est tout à fait insuffisante les samedis.

Il y a des trous horaires allant jusqu'à 5 heures :

- vers Molsheim pas d'arrêts entre 7h24 et 12h34 puis entre 12h34 et 17h29
- vers Strasbourg pas d'arrêts entre 13h50 et 18h07

A l'image de la desserte aux 2 heures des dimanches, nous souhaitons, à minima, une desserte équivalente les samedis.

Desserte du dimanche:

- **TER 8318660 (Strasbourg 7h50 => Saales 9h06):**
Nous souhaitons que ce TER soit prolongé jusqu'à St. Dié.
En effet, actuellement il stationne à Saales plus de 2h00 (de 9h06 à 11h33) avant d'effectuer son retour vers Strasbourg (TER 831863 : Saales 11h33 => Strasbourg 12h39).
Il aurait le temps de faire le crochet par Saint-Dié distant d'à peine 20 kilomètres.
- **TER 831866 (Strasbourg 13h50 > St. Dié 15h27):**
Ce TER stationne 7' en gare de Saales ! Il n'y a pas de croisement.
Est-il possible de limiter l'arrêt à 1' et ainsi de rendre plus attractif le temps de trajet Strasbourg-St Dié ?

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.
- Afin de faciliter le passage des vélos jusqu'à l'emplacement qui leur est dédié, serait-il possible d'enlever la barre, très gênante, au milieu des plateformes d'accès ? (seuls les Régiolis péri-urbains en sont équipés)

Tarifification

- « Alsa+Groupe Journée » :

Il est regrettable que ce titre soit uniquement valable les week-ends.

En l'ouvrant la semaine (à partir de 9h00 par exemple - après l'heure de pointe - comme les allemands le font pour le Baden Wurtemberg Ticket) cela serait une avancée non négligeable correspondant à de nombreuses demandes.

- 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, nous demandons :

- que la zone de validité des titres ALSA + (individuel et groupe journée) zone Bas-Rhin soit prolongée 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** 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'utilisateurs existe du côté allemand.

Quai direction Molsheim:

Une réflexion pour le réaménagement de la sortie côté OUEST et pour la création d'un cheminement sécurisé serait à engager et correspond tout à fait au souhait des usagers de cette halte.

1. Le remplacement de l'escalier par une rampe vers les parkings du SUPER U serait très favorable aux usagers,
2. En parallèle, la création d'un cheminement sécurisé vers la piste cyclable menant aux rues de Dachstein et du Travail serait un atout incontestable.



Remarque générale sur le point d'arrêt de Roethig :

Les quais sont particulièrement étroits et peu confortables lors du passage des trains sans arrêts. Un élargissement serait souhaitable notamment dans les secteurs d'attente.

➔ 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:

Les quais côté Est, accessibles par le passage planchéié sont extrêmement étroits et bas. Il serait grandement utile, à l'instar de ce qui a été fait à Barr, 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: entramundo@gmail.com – Web: <http://entramundo.unblog.fr>

**Contribution écrite transmise à la Région Grand Est par le Collectif Citoyen
Lingo-Roethig Transports**

Corest du 19 juin 2019(Molsheim)

Déclaration du Collectif Citoyen Lingo-Roethig Transports

Mesdames, Messieurs, bonsoir.

En ce jour notre collectif salue l'hospitalité de la Ville de Molsheim, noeud ferroviaire historique malheureusement amputé de son antenne vers Saverne depuis 1969.

A propos du rail, nous nous félicitons de la remise en état des sections de lignes Barr Sélestat et Saales StDié, avec un regret le transfert sur route de la liaison StDié Epinal, dont nous espérons qu'il n'est provisoire et que rapidement on reverra des trains directs Strasbourg Epinal assuré en 2h17 comme ce fut le cas autrefois.

Saluons aussi le retour d'une desserte correcte les week-ends à Lingolsheim et Roethig.
Sur point nous notons une fréquentation au delà de nos espoirs, ainsi qu'une forte hausse liée à l'évolution démographique et la présence de zones d'emplois sur ce secteur de l'Eurometropole, rappelons que le train nous dépose en 5mn à Strasbourg gare centrale.

Sur le reste nous émettons quelques inquiétudes sur la mise en concurrence TER programmée pour 2022, notamment autour des sécurités circulations.
A ce propos nous n'allons pas nous étendre aujourd'hui, nous attendrons d'avoir plus de précisions.

Enfin parlons transition énergétique, alors que l'Eurometropole propose de réduire drastiquement la circulation automobile, et cela à échéance 2025/26, quelles réponses d'ici là pour le ferroviaire notamment pour la desserte des 1eres 2eme couronnes de l'agglomération strasbourgeoise.

Sur ce sujet dès aujourd'hui, malgré tous les travaux d'aménagement de la gare de Molsheim la saturation routière et ferroviaire restera d'actualité.

Pour aborder cette question nous vous remettons notre dossier autour d'un RER transtrasbourgeois complété par l'idée d'une gare intermodale TramB/RER en gare du Roethig, que nous qualifions de tire bouchons.

Au delà avec le nouveau rond point routier desservant Mutzig, en service depuis peu est déjà un facteur aggravant de nouveaux bouchons quotidiens.
Conséquence certains usagers se reportent sur les gares de Mutzig et Gresswiller au lieu de Molsheim.

Dernier mot cependant la question des allègements de service sont une question péjorant au quotidien les déplacements en période estivale, une sujet qu'il faudra bien résoudre et nous ne sommes pas en manque de propositions.

Bien sur nous avons conscience que le chantier ferroviaire de l'étoile de Molsheim est conséquent, qu'il faudra prévoir de financements lourds, avec l'espoir que l'état n'aura pas de retard à l'allumage

Merci pour cette écoute, avec notre respect

Pourquoi un RER transtrasbourgeois ?

Introduction

Autant par la route, que par le réseau TER, la demande en transport individuel et collectif est en constante augmentation autour de l'Eurometropole.

Ce phénomène bien connu de tous mérite une réponse à la hauteur.

Nous constatons aujourd'hui qu'au delà d'un réseau routier quasi saturé la réponse ne peut pas rester au seul Grand Contournement Routier Ouest.

Pour notre collectif le réseau ferroviaire existant est une alternative à développer au maximum.

Il est de bonne foi que certains évoquent un Réseau transtrasbourgeois pour l'ensemble des Relations régionales.

Si l'idée est séduisante pour beaucoup, nous constatons qu'un tel chantier aurait un coup pharaonique, la gare de Strasbourg devrait alors être complètement reconstruite, cela mettrait des années et l'exemple proche de Stuttgart en est révélateur.

Aussi notre modeste Collectif se contente d'une proposition moins ambitieuse, évitant notamment l'engorgement des gares de Strasbourg et Molsheim, tout en évitant d'énormes travaux.

Notre schéma s'articule sur un axe RER Gresswiller Mommenheim zone à forte densité démographique en constante augmentation et dotée de nombreuses Zones d'activités

Ce dispositif est en interconnexions avec le réseau TER et cars 67, plutôt FLUO GRAND EST ainsi que le Réseau urbain Strasbourgeois, d'où l'idée de gare intermodale avec le TRAM B en gare de Strasbourg Roethig.

En annexe trouvez

Le schéma des gares desservies par ce RER

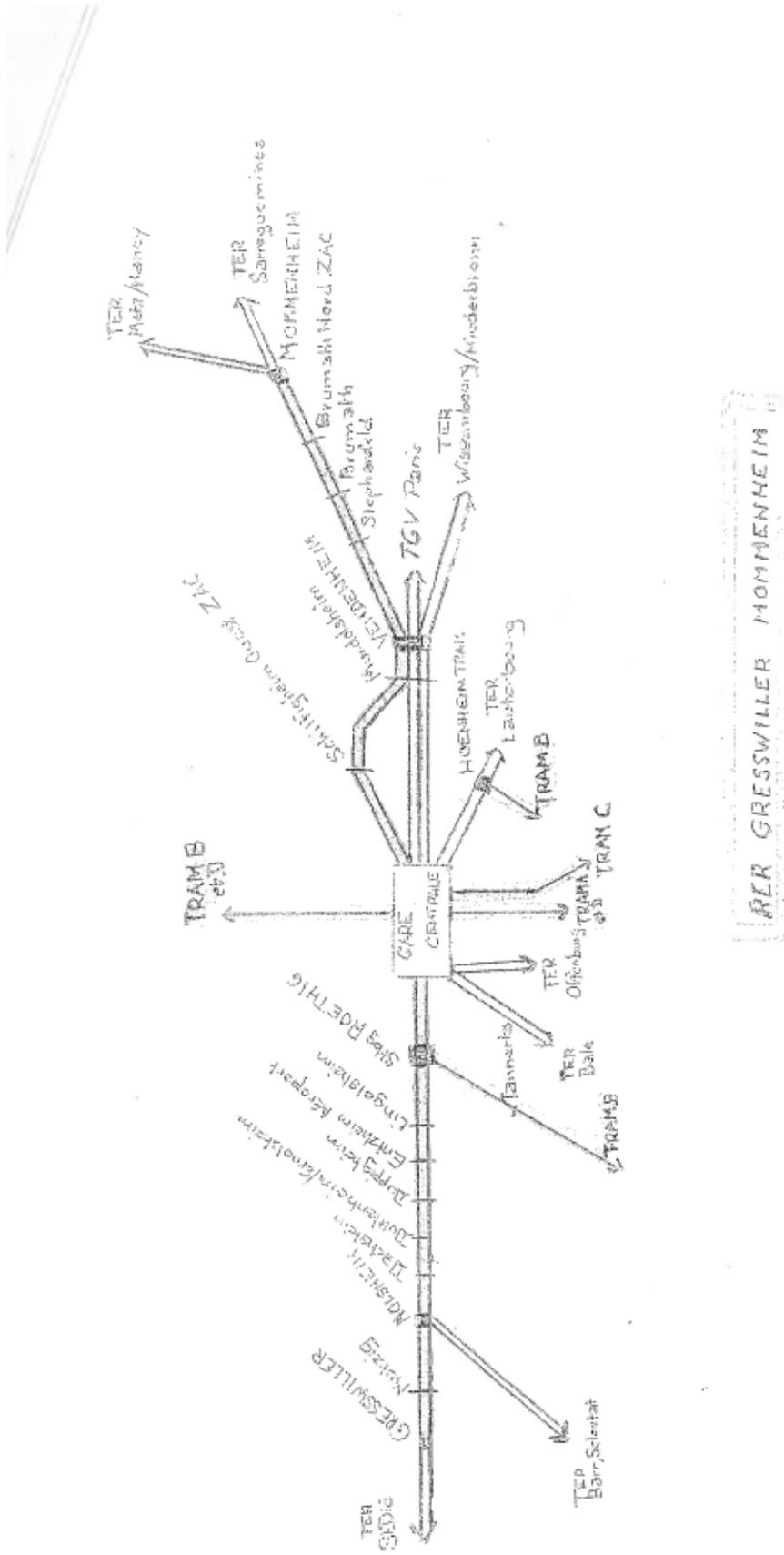
Un schéma de la gare d'interconnexion de Strasbourg Roethig

Une analyse démographique

Quelques propositions d'ordre technique, de desserte ainsi que d'une hypothèse de fréquentation

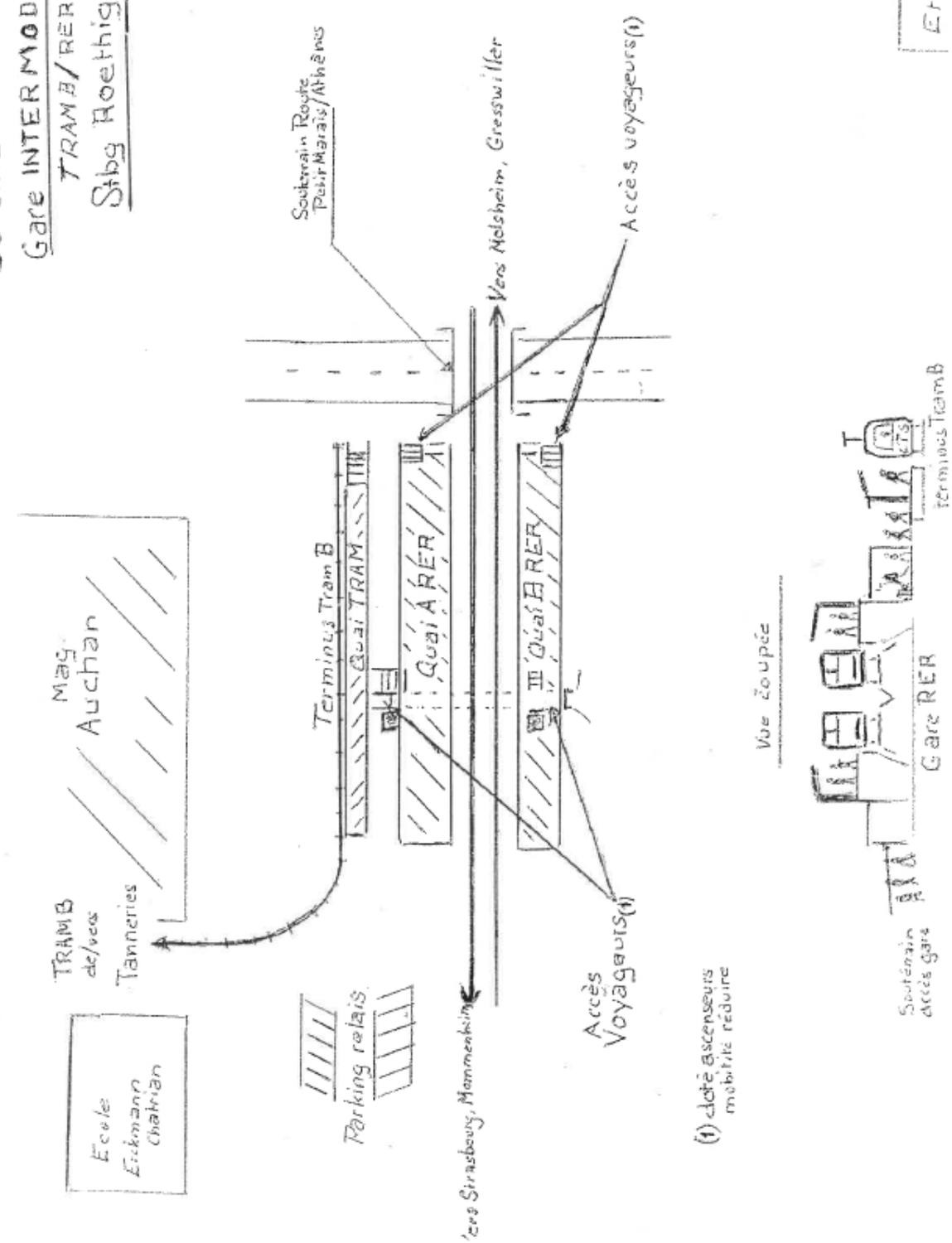
En conclusion notre contribution s'inscrit pleinement dans la transition énergétique.

Pendant elle devra cependant faire l'objet d'une véritable étude par des techniciens plus qualifiés que nous.



TRAM GRESSWILER MOMMENHEIM

Schéma
Gare INTERMODALE
TRAM B / RER
Stbg Roethig



(1) doté ascenseurs
 mobilité réduite

Etude H. MENGER



RER Gresswiller Mommenheim et connexion tram B approche démographique

Petit aperçu des zones d'attraction des populations des gares du RER

Du Sud au Nord

Gare de Gresswiller 6600 hab(hors garnison)

Gare de Mutzig 6000 hab(hors garnison)

Gare de Molsheim 15500hab

Gare de Dachstein 4400hab

Gare de Duttlenheim 4800hab

Gare de Duppigheim 2600hab

Gare d'Entzheim Arépt 7400hab

Gares de Lingolsheim
et Roethig 31400hab inclus Ostwald (Montagne exclus)

Gare de Strasbourg 283000hab

Gare Schilleg ouest à estimer

Gare de Mundolsheim 7800hab

Gare de Vendenheim 6800hab

Gare de Brumath 12300hab

Gare Brumath (ZAC)

Gare de Mommenheim 3000hab

Ce total avoisine 391600 hab concernés.

Estimation de fréquentation journalières en y ajoutant les personnes en provenance des diverses lignes TER connectées à Gresswiller(StDié), Molsheim(Piemont), Strasbourg gare centrale TER+TRAM, Vendenheim(Nord Alsace), Mommenheim (Sarreguemines, Saverne)
Que l'on y retrouve un transfert notable d'usagers de la route sur le RER, je parviendrait un flux journalier de 20 000 usagers dès la mise en service, un chiffre qui sera rapidement à la hausse.

Rappelons que le projet tram/train avorté des années 2000 prévoyait 15000 voyageurs/jour.

Il est fort probable qu'une étude plus poussée par certains techniciens donnerait d'autres résultats

RER TRANSTRASBOURGEOIS MOMMENHEIM GRESSWILLER

STATIONS RER Nbr 17

Lieux desservies

Mommenheim gare, ZAC Brumath nord, Brumath, Stéphansfeld, Vendenheim, Mundolsheim, Schiltigheim ZAC ouest, Gare Centrale, Stbg Roethig, Lingolsheim, Entzheim Aéroport, Duppigheim, Duttlenheim, Dachstein, Molsheim, Mutzig, Gresswiller.

Stations d'interconnexions

Mommenheim TER, Brumath cars fluo, Vendenheim TER, bus CTS, Gare Centrale Tram À C D bus CTS, cars fluo, TER, TGV, Stbg Roethig TRAM B, Entzheim Aéroport bus CTS, Duttlenheim cars fluo, Molsheim TER, cars fluo Gresswiller TER.

Amplitude d'exploitation
4h30 à 0h30

Fréquence d'exploitation
20mn en semaine 30mn week-ends

Infrastructure

Mommenheim terminus banlieue existant

2 voies Mommenheim Vendenheim
2 voies dédiées Vendenheim Gare centrale
Gare centrale voies dédiées 10 et 11 actuelles + quai (1)
2 voies Gare Centrale Gresswiller (adaptation signalisation Molsheim Gresswiller

Gresswiller
Prévoir terminus banlieue centrale afin de faciliter les correspondances TER de et vers Bruche

Temps de parcours estimer 50mn gare centrale arrêts 3mn

Matériel 8 rames type tram/train. Vitesse maxi 100km/h capacité 250 à 300 places.
Ce matériel doit comporter autant de portières qu'un tram urbain afin de favoriser descente et montées rapides.

Alimentation traction
Bi mode selon diverses techniques existantes électrique, pile à combustion etc...
Objectif éviter l'électrification Strasbourg Gresswiller

Dossier réalisé par Collectif Citoyen Lingo-Roethig Transports

(1)l'utilisation des voies 10 et 11 évite tous cisaillement des voies principales en gare de Strasbourg

Contribution écrite transmise à la Région Grand Est par la FNAUT Grand Est



Synthèse des demandes et suggestions des associations

FNAUT Grand-Est

ASTUS, Bruche-Piémont-Rail, CADR 67, MVPV, Piétons 67 et Trajets.

Niveau général

Pour les voyageurs :

- Nous sommes et restons fermement opposés à la Nouvelle Tarification à Bord. Elle est injuste, inadaptée et inappropriée aussi longtemps que tous les nouveaux moyens et les vecteurs d'achat de titres de transports ne seront pas complètement opérationnels ;
- Garantie de transport de bout en bout : lorsqu'un trajet est raccourci (exemple : terminus à Obernai au lieu de Barr), la SNCF doit assurer spécifiquement le dernier segment s'il n'y a pas de service régulier dans la ½ heure ;
- Organisation lors d'un incident : une continuité de service doit être assurée sur les segments non directement impactés, en cas de service désorganisé et réduit ;
- Meilleure desserte le soir vers le Piémont et la Vallée de la Bruche (envisager une articulation train/car au-delà de Molsheim à partir de 21h)
- Afficher en dynamique dans les TER les horaires et destinations de correspondances avec indication du quai correspondant en approche d'arrêt.

Billettique et Tarification :

- Fiabiliser l'application FLUO :
 - o Afficher systématiquement les bons et vrais horaires et les éventuels dérangements en temps réel ;
 - o Permettre de jongler entre différentes cartes de réduction sur le même mobile avec la même appli ;
 - o Permettre l'achat de plusieurs billets simultanément avec des réductions différentes sur le même mobile.
- Ouvrir le tarif « Alsa+Groupe journée » pour toutes les périodes bleues ;
- Etendre la zone de validité des titres Alsa+ Bas-Rhin jusqu'à Saint-Dié et Sarrebourg ;
- à l'image du Pass Alsace Saarland / Saarland ticket ou du Pass Alsace-Rheinneckar, création d'un nouveau Pass transfrontalier valable pour l'Ortenau, le Bas-Rhin et sur les lignes Strasbourg – Saint-Dié-des-Vosges ainsi que Sélestat - Saint-Dié-des-Vosges.

Information des voyageurs :

- Développer et améliorer l'information pour les différentes tarifications particulières comme Alsa+Groupe journée Bas-Rhin pour laquelle toutes les lignes du Bas-Rhin sont éligibles ;
- Améliorer les fléchages pour les dessertes en car ;
- Faire apparaître sur les fiches horaires des rabattements les horaires des correspondances en bout de ligne ;

Pour les vélos :

- Améliorer les espaces dans les nouvelles rames pour l'accueil des vélos ;
- Installer des goulottes pour le guidage des vélos dans les escaliers des gares ;
- Ajouter des signalisations au sol pour les vélos et leurs parkings ;
- Quid de la continuité des pistes cyclables pour desservir la gare de Strasbourg-ville et celle d'Entzheim-Aéroport depuis le sud ?

Ouverture à la concurrence :

- Le projet a été acté par la Région Grand Est
 - o Où en est le projet ? Quelles sont les prochaines échéances ?
 - o Les associations insistent pour être vraiment partie prenante de cette opération, tout particulièrement pour les horaires, les dessertes, les correspondances, ... et la qualité de service.

Détail par ligne et par arrêt

Est-il envisageable d'ajouter les lignes Strasbourg-Sélestat et Strasbourg-Saverne pour en faire une ligne traversante Saverne-Sélestat via Strasbourg ?

Ajustement des horaires

Ligne Strasbourg-Sélestat

En semaine :

- Ménager un arrêt à Kogenheim et à Ebersheim sur le 831 301 et sur le retour 831342
- Ménager un arrêt à Fegersheim/Lipsheim sur le 832 319
- Ménager un arrêt à Graffenstaden sur le 832 317 et le 831 313 et au retour le 831 320 et 831 342
- Ménager un arrêt à Erstein et à Benfeld sur le 96 241 (délai de 1h30 entre les 2 dessertes existantes)

Le samedi :

- Transférer l'arrêt à Erstein et à Benfeld du 832 305 sur le 96 219 (meilleure répartition dans le temps) ;
- Repositionner le TER 831 313 du samedi à 17h51 au lieu de 17h45 (respect du cadencement, correspondances facilitées depuis les TER en provenance Niederbronn à 17h38, de Wörth et de Barr à 17h39) ;

Ligne TER 200

- Création d'une liaison Bâle - Mulhouse - Strasbourg entre le 96 152 (20h39) et le 832 308 quittant Mulhouse à 23h29 ;
- Un départ de Strasbourg vers Mulhouse à 14h21 est souhaité. Cette liaison est substituée aujourd'hui par un car, peu confortable. Cette liaison pourrait desservir Fegersheim/Lipsheim.

Lignes Strasbourg-Molsheim-Rothau-Saales-St-Dié-des-Vosges et Strasbourg-Molsheim-Obernai-Barr-Sélestat

- Retarder le départ du 831 758 de 19h42 à 19h53 pour assurer les correspondances Lauterbourg 19h37 ; Bâle 19h39 ; Paris-Est 19h41 et Nancy 19h41. Ce TER stationne trop longtemps à Molsheim (4 min), puis 5 min à Rosheim ;

- Le samedi :
 - o Retarder le 831 762 de 6h40 à 6h50 pour assurer une correspondance avec le train arrivant de Haguenau à 6h38 ;
 - o Le 831 770 pourrait-il être remis dans le cadencement 10h50 (versus 11h04) ? Il permettrait ainsi une correspondance à 12h10 à Sélestat vers le sud ;
- Le dimanche :
 - o Le 831 866 stationne durant 7 min à Saales, sans motif apparent. La réduction de ce stationnement permettrait d'améliorer l'attractivité ;
- En période d'allègement de service :
 - o le premier omnibus 830 873 n'arrive à Strasbourg qu'à 7h33. Il faudrait maintenir une offre plus tôt (830 871) ;
 - o La suppression du 830862 crée un trou de 1h12 qui est trop long ;
 - o Le dernier omnibus 830864 à 19h26 est trop tôt, celui de 20h40 (831 760) étant supprimé.

Desserte de Lingolsheim et de Strasbourg Roethig

- Cette desserte est jugée insuffisante les samedis et les dimanches. Cette préoccupation s'étendra rapidement à l'intégralité du segment entre Molsheim et Strasbourg les samedis, dimanches et jours fériés et de plus en plus en semaine. Elle doit être réétudiée. Toutefois, elle ne peut, ni ne doit se faire au détriment des durées de voyage pour les usagers de la Vallée de la Bruche et du Piémont. Peut-être faudrait-il envisager la remise en service d'omnibus ?

Ajustement des infrastructures

Gare de Lingolsheim :

L'option en cours d'étude d'une passerelle en extrémité ouest du quai ne nous semble pas opportune. Nous préférierions que soit étudié et mis en service un passage souterrain avec accès par une rampe pour la desserte de la plateforme centrale. Cette option permettrait la continuité des passages piétons entre le nord et le sud des voies

Halte de Strasbourg-Roethig :

- Elargir les quais pour offrir des espaces sécurisés pour les voyageurs en attente lors de passage de trains sans arrêt ;
- Aménagement d'un accès au quai vers Strasbourg depuis la rue de Crastatt ;
- Aménagement d'un accès au quai depuis le bout de la piste cyclable au droit de la D445 et depuis le parking du Super U.

Halte de Graffenstaden :

Sens vers Strasbourg :

- Ménager un accès direct depuis le parking sans passer par la passerelle et ses 42 marches !
- Relocaliser l'abri : il faut actuellement emprunter la bande de sécurité (entre la voie et la ligne jaune) pour regagner l'abri. Mettre des parois fermées pour le confort des usagers.

Halte de Geispolsheim :

Accès à la gare : remplacer les marches par des rampes pour l'accès aux quais, dans les deux sens.

Halte de Duppigheim :

Les quais sont accessibles aux handicapés via une passerelle munie d'ascenseurs, mais la hauteur des quais (trop basse) ne permet pas aux fauteuils roulants d'entrer dans les trains ;
Un rehaussement des quais, a minima partiel, serait grandement utile.

Gares de Rosheim et d'Obernai :

Les quais côté est, accessibles par le passage planchéié, sont extrêmement étroits et bas.

Il serait très utile, à l'instar de ce qui a été fait à Barr, de les rehausser rapidement et de les élargir lors d'opérations de plus grande envergure.

Gare de Rothau :

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

Sur le terrain, 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 pour les occasionnels.

Une indication visible des voies serait bien utile.

Strasbourg, le 19 juin 2019

FNAUT Grand Est

47 rue d'Adelshoffen 67300 SCHILTIGHEIM

Téléphone : 06 83 14 38 06 - Courriel : afnaut.grandest@gmail.com