

Comité Régional des Services de Transport

**SUD MOSELLAN, SAVERNE PLAINE ET
PLATEAU**

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

**Réunion du 13 mai 2019 à 18h30 |
Salle socio-éducative de Mommenheim**

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. Les interventions des participants du COREST ainsi que les précisions apportées sont regroupées par thème. Les contributions EntrainMundo/Astus communiquées à l'issue de la réunion sont annexées.

Le relevé de conclusions et la présentation diffusée lors du COREST Sud Mosellan, Saverne Plaine et Plateau sont mis en ligne sur le site Internet de la Région Grand Est : <http://www.grandest.fr/comites-regionaux-services-de-transport-corest/>

M. HETZEL, Président du COREST Sud Mosellan, Saverne Plaine et Plateau, remercie la commune de Mommenheim pour la mise à disposition de la salle socio-éducative. Il salue les participants à la réunion et accueille ensuite les intervenants (SNCF Mobilités, SNCF Réseau, les services de la Région - Direction des Transports et de la Mobilité et Maison de la Région de Metz).

Propos introductifs

M. HETZEL rappelle que le dernier COREST s'est tenu le 29 juin 2018 à Zutzendorf. Au-delà de cette réunion annuelle, des Groupes de Travail Techniques sont réunis en comité restreint, pour approfondir les échanges sur une problématique ciblée. En effet, même si toutes les questions peuvent être abordées, le COREST ne peut pas forcément résoudre immédiatement tous les problèmes. Certains dysfonctionnements nécessitent en effet d'approfondir le diagnostic et de mettre en œuvre des plans d'actions de court, moyen et long terme.

M. HETZEL présente l'ordre du jour et précise que chacun doit pouvoir s'exprimer avec néanmoins un objectif de fin de réunion vers 20h30.

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

SNCF Mobilités présente les éléments relatifs au trafic et à la régularité des lignes, SNCF Réseau précise les travaux et les services de la Région interviennent sur l'évolution des dessertes. Les présentations sont jointes 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** (travaux 2019 par ligne et grands chantiers 2019 et 2020 à l'échelle du COREST)
- **Evolution de l'offre de transport**

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

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

SNCF Mobilités indique des changements dans les bases de données du logiciel FC12K, qui traite les données des ventes, qui servent de référence aux chiffres de fréquentation présentés. Certains tronçons de données ne peuvent ainsi pas être comparés entre 2018 et 2019, mais il sera de nouveau possible de comparer les chiffres des années à venir avec ceux de 2019. La baisse globale de trafic est notamment consécutive aux mouvements de grèves du premier semestre 2018.

Ligne Strasbourg - Sarreguemines - Sarrebruck :

SNCF Mobilités précise que l'amélioration des chiffres de régularité est notamment liée aux différences climatiques : peu de ralentissements pour forte chaleur au printemps 2019 (contrairement à 2018).

Dans le cadre des travaux sur le secteur et afin de garantir une capacité suffisante pour les flux « déviés » par Saverne, il ne sera pas mis en œuvre d'allègement d'été sur la desserte entre Saverne et Strasbourg.

Remarques des participants au COREST et réponses :

Ralentissement entre Kalhausen et Sarreguemines

Un membre de l'ADRESS interroge SNCF Réseau sur la durée des limitations de vitesse entre Sarreguemines et Kalhausen (60 km/h depuis 2019 dans le sens Kalhausen – Sarreguemines et 40 km/h à partir de 2020 dans l'autre sens).

SNCF Réseau indique que les travaux sont en cours de planification et qu'on ne connaît pas à ce jour leur planning permettant de lever ces ralentissements.

Travaux entre Mommenheim et Kalhausen :

Horaires de substitution et communication

Les horaires détaillés pour les deux périodes (9-30 juin et 1^{er} juillet -31 août) sont en ligne sur le site TER Grand Est et leur mise en place fait l'objet d'une campagne de communication en direction des voyageurs (flyers distribués sur les quais des points d'arrêts de la ligne et disponibles en gares, affichage « en grand » dans les gares du parcours). Il est précisé qu'un allongement du temps de parcours routier a été nécessaire en raison de travaux routiers à Diemeringen. Les dessertes routières de substitution sont basées sur les horaires des trains de la ligne.

En réponse à un usager sarrois interrogeant sur le maintien des dessertes Strasbourg-Sarrebruck, il est précisé que 1 à 2,5 allers-retours (car + train ou intégralement par car) seront mis en place la semaine et les week-ends (détail sur les grilles horaires des 2 périodes). En complément il reste la possibilité d'emprunter la liaison Saarbahn entre Sarreguemines et Sarrebruck en complément des cars joignant Sarreguemines.

Retours sur la période de mise sur route des vacances de printemps

Une usagère fait part du bon fonctionnement des services de substitution.

SNCF Mobilités confirme avoir eu de bons retours et que quelques adaptations ont pu être apportées. Un aller-retour a été mis en place entre Petersbach et Saverne afin de répondre au besoin spécifique des salariés des Grands chais de France. Des remerciements sont adressés aux communes de Mommenheim et d'Ingwiller pour leur collaboration à l'aménagement des zones de stationnement des cars.

Offre Sarreguemines –Strasbourg hors pointe

Un usager empruntant le trajet Obermodern – Strasbourg signale qu'il aurait besoin d'une desserte pour se rendre en train vers Strasbourg en quittant Obermodern après 7h59 mais avant 9h05. Les horaires proposés étant difficilement compatibles avec l'horaire de dépôt des enfants.

La Région précise que l'offre proposée est à la demi-heure pour les arrivées à Strasbourg entre 07h07 et 8h34 et que la desserte qui suit est une heure plus tard. SNCF Mobilités ajoute la possibilité de joindre la gare de Mommenheim pour une desserte plus étoffée sans nécessiter de se rendre en automobile jusque Strasbourg.

Ligne Strasbourg – Saverne – Sarrebourg :

Un représentant d'association sollicite le retour d'une desserte vers 14h00 de Saverne vers Strasbourg, tel que cela existait avant 2016.

Un usager fait remarquer la non disponibilité en ligne du relevé de conclusions du précédent COREST. Ce dysfonctionnement dans la diffusion sera corrigé dans les meilleurs délais et le prochain compte rendu sera mis en ligne dans le courant du mois de juin.

Travaux 4^e voie entre Strasbourg et Vendenheim

Suite à une demande d'un participant, SNCF Réseau précise que cette 4^e voie sera banalisée (équipée pour être utilisable dans les 2 sens de circulation).

Lignes - Saverne – Metz / Nancy :

Liaisons Strasbourg-Paris Est

Un représentant d'association souligne l'intérêt des liaisons TER entre Strasbourg et Paris Est mais en regrette le coût élevé (comparé à celui de certains OUIGO par exemple) pour la totalité du parcours.

La Région et SNCF Mobilités rappellent la possibilité d'utilisation des cartes Primo et Presto sur ces parcours ainsi que la diffusion de petits prix TER avec des coûts très attractifs (disponibles sur internet).

Un représentant d'association suggère que 2 allers-retours complets soient mis en œuvre plutôt que 1,5 (avec arrivée le soir et départ le matin à Sarrebourg).

SNCF Mobilités explique que le sillon n'est pas disponible et que l'objectif à terme est de trouver une solution pour ramener le départ du matin depuis Strasbourg.

Desserte de Bénestroff

Un représentant des collectivités du secteur rappelle que l'offre actuelle ne correspond pas à l'amplitude horaire attendue par les abonnés travaillant en journée sur Metz.

Rattachement des liaisons Metz-Sarrebourg au COREST de l'Est Mosellan

Un usager sollicite le rattachement de la desserte omnibus entre Metz et Sarrebourg au COREST de l'Est Mosellan tel que la desserte omnibus entre Nancy et Lunéville est incluse au COREST de Nancy Sud.

Amplitudes horaires de dessertes Metz-Strasbourg et creux de journée

Un représentant d'association rappelle l'insatisfaction des attentes sur l'évolution de l'offre pour les usagers réguliers des liaisons entre Strasbourg et Metz. Les évolutions apportées ne suffisent pas à satisfaire l'ensemble des besoins de déplacements durant l'ensemble de la journée.

Un usager signale la présence sur cet axe de trains grande vitesse INOUI et OUIGO occupant des sillons non disponibles au repositionnement des TER.

Un représentant d'association d'usagers interroge sur la possibilité pour les abonnés d'étendre la possibilité payante d'accès TGV aux OUIGO.

Un groupe de travail sera réuni dans le courant du mois de septembre sur cette liaison.

Trains du soir

Un représentant d'association d'usagers sollicite une desserte plus tardive entre Strasbourg et Sarrebourg. Il indique que l'impossibilité d'emprunter le train pour les personnes travaillant en horaires décalés est fréquemment évoquée. Et qu'en comparaison à l'offre d'autres pays européens, l'amplitude horaire en France est trop étroite. Il ajoute que le développement de l'offre en milieu de journée permettrait également le développement de recettes auprès des usagers occasionnels.

Un usager demande à cette occasion s'il ne serait pas possible de retarder la dernière desserte entre Sarrebourg et Metz.

La Région indique que la volonté de développement de l'offre ferroviaire est partagée par l'autorité organisatrice mais que pour les horaires de soirée, les contraintes économiques de mise en œuvre sont plus importantes.

Dessertes inter métropoles Luxembourg – Metz- Strasbourg - Bâle

Un représentant d'association d'usagers rappelle l'historique des liaisons entre Luxembourg et Bâle et interroge sur le retour de liaisons de ce type.

La Région indique que le développement de liaisons entre Luxembourg et Bâle est une ambition régionale dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des liaisons ferroviaires. Ajoutons que pour les liaisons transfrontalières avec l'Allemagne, les Autorités Organisatrices (Grand Est, Sarre, Rhénanie-Palatinat et Bade-Wurtemberg) conduiront un appel d'offre commun pour une mise en œuvre au service annuel 2025.

Un représentant d'association fait part des limites de l'optimisation des moyens publics, mais que pour faire face aux ambitions de mutations des modes de transports, des moyens supplémentaires seraient nécessaires.

La Région rappelle que les collectivités, gestionnaires d'argent public, sont soumises à la maîtrise de leurs dépenses de fonctionnement selon une trajectoire imposée par l'Etat.

Ligne Sarreguemines – Sarre Union :

Une usagère précise les besoins du secteur, en rappelant que la faible fréquentation de l'offre ferroviaire actuellement suspendue ne répondait pas aux besoins, notamment au niveau des départs tardifs (après 19h00) de Sarreguemines vers le secteur de l'Alsace Bossue.

Lignes routières :

La demande est renouvelée pour un examen en groupe de travail du secteur Saverne-Obermodern-Haguenau.

Celui-ci sera réuni dès connaissance de la grille horaire ferroviaire post-travaux 2019.

2. Investissements dans les gares

La Région présente les éléments relatifs aux investissements dans les gares. Les présentations sont jointes en annexe du présent relevé de conclusions.

Remarques des participants au COREST et réponses :

Réactivation d'une ligne de marchandises Dieuze-Bénéstroff

Un élu de Dieuze indique que la collectivité a le projet de réactivation de 12 km de voies afin de relier une usine d'embouteillage d'eau de source au réseau ferré national.

Par ailleurs, la commune souhaite racheter l'ancienne gare de Dieuze et fait part de son étonnement quant aux conditions des propositions de vente proposées par SNCF Immobilier. D'autres projets de reconversion ont pu être menés à des conditions beaucoup plus avantageuses sur des friches militaires ou industrielles.

A la suite du COREST, SNCF Réseau apporte les précisions suivantes : compte-tenu de son emplacement et de son potentiel, le terrain a fait l'objet d'une valorisation foncière estimée à 150 000€ HT. Le Groupe SNCF ne souhaite pas céder le terrain aux conditions demandées par la Mairie de Dieuze sans connaître précisément la destination et le projet de valorisation associé. A la date du COREST, SNCF Immobilier avait fait une contreproposition à 60 000€ HT à la Mairie de Dieuze, tenant compte du contexte, et était en attente d'éléments de la Mairie avant de pouvoir conclure la cession.

SNCF Réseau est informé du dossier de liaison fret et la Région précise que le dispositif [CAPFRET](#) (Dispositif d'intervention régional sur les lignes ferroviaires capillaire fret et leurs installations terminales embranchées) permet de soutenir ce type de projet.

Tarifification et distribution

Un usager suggère une tarification avec un billet permettant de se rendre d'un point à l'autre du réseau quel que soit le trajet emprunté. Il propose également la solution d'installer les distributeurs de billets à bord des trains. Il demande si l'interopérabilité est envisagée entre les Régions et avec SNCF Voyages (TGV, Intercités).

La Région indique, concernant l'interopérabilité, que le travail d'évolution de l'offre est mené avec l'objectif de vendre un maximum de titres.

Matériel roulant

Un représentant d'association d'usagers explique que les rames Régiolis sont globalement appréciées mais que quelques points techniques pourraient être améliorés :

- Les portes restent trop longtemps ouvertes et provoquent des variations de température ;
- Les WC des rames de 4 caisses présents à un seul exemplaire sont souvent en dérangement ;
- Les écrans à bord ne précisent pas les possibilités de correspondances en gares
- Les barres de milieu de plateforme des modèles péri-urbains constituent un obstacle à l'entrée des vélos.

La Région a indiqué :

- Concernant la temporisation des portes, que suite à de précédentes remontées, elles avaient été réglées à la temporisation minimale (1minute 40) permise par le matériel Régiolis
- Le suivi de la disponibilité des WC est un élément pris en compte par l'observatoire de la qualité afin que cet élément soit suivi et amélioré.
- L'amélioration de l'affichage dynamique avec les indications telles que le quai d'arrivée et les correspondances est en cours de développement et pourrait être mise en place à partir de 2020.

Réseau Express Métropolitain

Un représentant d'association d'usagers demande des informations sur les perspectives de développement d'un RER strasbourgeois et notamment la mise en œuvre de dessertes diamétralisées entre Saverne, Strasbourg et Sélestat, tel que cela peut l'être en Allemagne et en Suisse.

La Région indique que le projet de développement du Réseau Express Métropolitain est mené en partenariat entre l'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand Est, dans le cadre du Grenelle des mobilités. Après une année de travail technique, un premier rendu aura lieu en juillet. Le projet vise à constituer un réseau maillé associant des dessertes ferroviaires et routières, avec certaines liaisons qui pourront être diamétralisées, afin de limiter les ruptures de charges et d'alléger la saturation du nombre de trains en gare centrale de Strasbourg. Dans le cadre de l'étude de ces diamétralisations, la liaison Saverne – Strasbourg - Sélestat présente un intérêt privilégié. Une première étape de mise en œuvre pourrait être courant 2022 (livraison 4^{ème} voie), la réalisation de ce réseau sera ensuite phasée.

Conclusion des échanges

M. HETZEL revient sur les nombreux sujets de discussion de la soirée reprenant des satisfactions et des insatisfactions. Les travaux importants représentent dans l'immédiat des difficultés, mais constituent des investissements importants pour la pérennité du réseau de transport ferroviaire. Des points d'interrogation demeurent, concernant les décisions futures pour la ligne Sarreguemines - Sarre Union. Et de fortes attentes à prendre en compte par la tenue prochaine du groupe de travail relatif à la desserte Metz – Strasbourg.

La prochaine réunion du COREST sera programmée dans environ 1 an.

M. HETZEL remercie l'ensemble des participants et les invite à poursuivre les échanges autour d'un verre de l'amitié, offert par la Ville de Mommenheim.

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

Tribune et représentants

Présidence du COREST

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

SNCF Mobilités :

M. CAPRIULO Danilo, Directeur Territorial Production TER Alsace

Mme ZUBER Anne, responsable de ligne,

SNCF Réseau :

M. THORENS Pascal : Directeur du Pôle Clients et Services

Mme BRAJON Mélanie, Gestionnaire de capacité et ordonnancement travaux - Pôle Client et Service

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

Mme NICO Adeline, Directrice Adjointe à la Direction des Transports et de la Mobilité,

Mme BOTZUNG-VIDAL Marie-Laure, Chargée de mission Offre de transports et territoires,

M. LETERME Guillaume, Chargé de mission Offre de transports et territoires

Région Grand Est – Maison de la Région de Metz :

M. JACQUES Pascal, chef de Pôle au Service Transport

Inscrits et signataires de la liste de présence

M. ADAM Jean, Communauté de Communes de Hanau – La Petite Pierre

M. BARBARAS Francis, Association de Développement du Rail Et des transports collectifs des pays de Saverne et de Sarrebourg (ADRESS)

M. BERGER Christian, Communauté d'Agglomération de Haguenau

M. BERNARD Pierre, usager de la gare de Bénestroff

M. CONRAD Pierre, Association ADRESS

M. CONRAD William, conseiller municipal de Steinbourg, usager

Mme DENTZ Léa, Adjointe au Maire de Diemeringen,

M. DIEBOLD Hervé, EntraïnMundo – Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Grand Est

M. ESCHLIMANN Joseph, Association ADRESS

M. FIERLING Pierre, Conseil Départemental du Bas-Rhin

M. FRANCOIS Bernard, 1^{er} adjoint au maire de Dieuze

M. FUCHS Pierre, syndicat CFTC Cheminots

M. GRISET François, usager

M. HUPPERT Karl-Heinz, VCD Saarland

M. HECHLER Georges, Association ADRESS

M. JEDAR Bernard, adjoint au maire de Zetting

Mme KARCHER Aurore, conseillère municipale de Hochfelden

M. KIEFFER Jean-Luc, Conseiller municipal de Wilwisheim

M. KLEIN Roland, Président de la Communauté de Communes Sarrebourg Moselle Sud

M. MAETZ Charles, Association ADRESS

M. MARY Fernand, Président Association ADRESS

Mme MEPIEL Cathie, membre du CESER Grand Est

M. MORATO Emanuel, assistant du député Vincent THIEBAUT

M. NIESS André, FNAUT Grand Est

M. OBERLE François, adjoint au maire de Hochfelden

Mme PACHOD Marie-Françoise, CDC Habitat Social

M. PAUL Patrice, Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise (ASTUS) et FNAUT Grand Est
M. PERNOT Pierre, usager
Mme PLATZ Christelle, usagère
Mme RIEFFEL Catherine, Collaboratrice du député Patrick HETZEL
M. RIEHL Géraldine, usagère
M. SAINT-GEORGES Rémy, Keolis 3 Frontières
Mme SARTER Chantal, usagère
M. SCHMIDT Simon, Maire d'Oermingen
M. SCHMITT Yannick, Conseil Départemental du Bas-Rhin
M. STAUB Patrice, Association ADRESS
M. ULRICH Xavier, Communauté de Communes du Pays de la Zorn
M. UMBER Jean, usager
M. WOLFF Jean-Paul, Association ADRESS

Excusés :

M. BOHL Jean-Luc, Vice-Président Région Grand Est
M. BURCKEL Laurent, Conseiller Régional Grand Est
M. MARTY Alain, Maire de Sarrebourg
M. MICHELS Thierry, Député du Bas-Rhin
M. MULLER Dominique, Président de la Communauté de Communes du Pays de Saverne
M. VALENCE David, Vice-Président de la Région Grand Est
Mme WOLFHUGEL, Conseillère Départementale du Bas-Rhin
Mme WONNER Martine, Députée 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 Mommenheim 13 mai 2019

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.

Cela permettrait d'obtenir ainsi une ligne Sélestat-Saverne via Strasbourg.
Le cadencement des trains omnibus, de part et d'autre de la gare centrale de Strasbourg, permettrait dès 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 :

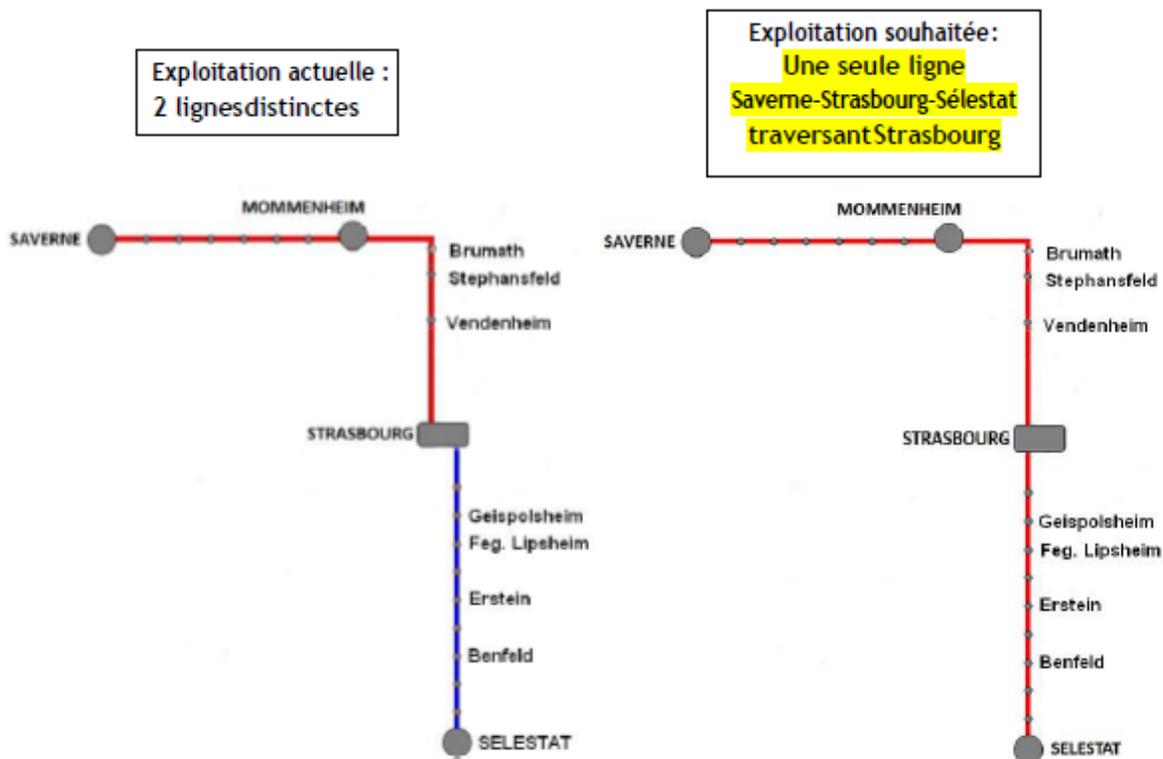
- Trains actuels à mettre bout à bout afin de créer la ligne Sélestat-Saverne via Strasbourg :

- 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 !



> Davantage d'arrêts à Vendenheim sont nécessaires afin de permettre aux usagers de l'ensemble des gares situées entre Saverne et Stephansfeld d'accéder au nord de l'Eurométropole et tout spécialement à la zone commerciale nord - comportant plusieurs milliers d'emplois - via le pôle d'échange de Vendenheim en liaison directe avec le réseau urbain de la CTS.

Les besoins les plus urgents se font sentir sur les:

- TER 830115 arrivée 9h05 à Strasbourg
- TER 830123 arrivée 13h05 à Strasbourg
- TER 830136 départ 18h25 de Strasbourg
- TER 830140 départ 19h25 de Strasbourg
- TER 830144 départ 20h25 de Strasbourg

> L'absence de circulation de TER omnibus entre Saverne et Strasbourg durant 3 heures entre 12h23 et 15h23 serait à combler.

> Une offre de soirée ferroviaire élargie serait bien utile et fortement appréciée des usagers.

Ligne Strasbourg-Nancy

- Le dernier départ TER de Nancy pour Strasbourg à 19h48 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 chargé après Nancy (Nancy 20h49 - Strasbourg 22h17),
De même, dans l'autre sens pour le TGV 2584 (Strasbourg 5h41 - Nancy 7h09), le premier TER arrive à Nancy à 7h44, ce qui est trop tardif pour certains usagers.
- **TER Strasbourg-Paris**
Actuellement il existe :
 - un aller Strasbourg-Paris (dép. 16h16=> arr. 21h19) et
 - deux retours Paris-Strasbourg (dép. 7h06=> arr. 11h59 et dép. 16h36=> arr. 21h11).**Il y a une nécessité de mettre en place deux aller-retour Strasbourg-Paris**
Un départ complémentaire de Strasbourg pour Paris vers 7h19 serait nécessaire.

Ligne Strasbourg-Metz

- En semaine :
Au départ de Strasbourg, il manque un train direct entre le départ de 7h49 et celui de 11h49 (le départ à 10h17 avec changement de 30' à Sarrebourg n'est absolument pas attractif : arrivée à Metz à 12h36 soit 2h19 de trajet !),

Au départ de Metz il manque un départ vers 17h43.
Depuis fin 2018, il y a bien un TGV OuiGo dans cette plage horaire mais il n'est malheureusement pas accessible avec le complément d'abonnement.
Si la création d'une nouvelle circulation TER s'avère techniquement et financièrement difficile, serait-il possible d'ouvrir ce TGV OuiGo aux abonnés TER ayant acquitté le supplément mensuel d'abonnement à l'instar de ce qui existe pour les TGV InOui sur cette relation?
- Le premier train du dimanche au départ de Strasbourg (9h49) pour Metz (11h16) est trop tardif, notamment pour des relations en correspondance à Metz.

Ligne Strasbourg-Sarreguemines-Sarrebruck

- TER 830929 du dimanche (Sarreguemines 16h20 - Strasbourg 17h45) :
> nous souhaitons que l'arrivée en gare de Strasbourg soit avancée afin de permettre les correspondances vers:
 - ➔ Munich à 17h46
 - ➔ Molsheim - St. Dié à 17h50
 - ➔ Offenbourg à 17h50
 - ➔ TER 200 vers Bâle à 17h51
 - ➔ Niederbronn les Bains à 17h51

- TER 830933 du dimanche (Sarreguemines 18h20 - Strasbourg 19h45) :
> 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 aller-retour directs (1 seul AR en période d'allègements) contre 6 par le passé.
Cela 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 davantage de trains directs régulièrement répartis sur la journée.
Il n'est pas possible d'attendre la livraison de nouveaux matériels transfrontaliers fin 2024.

Ligne Sarreguemines-Kalhausen-Sarre Union

- Quel avenir pour cette ligne mise sur route en décembre 2018 ?
A l'instar de ce qui est programmé pour St-Dié Epinal, nous souhaitons la réouverture en exploitation ferroviaire de cette ligne

Matériel roulant

Concernant le nouveau matériel Régiolis, quelques améliorations seraient utiles :

- les portes restent trop longtemps ouvertes (froid, chaleur, bruit...). 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).

Tarification

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 qui se compose de deux forfaits :
 - un forfait individuel : 29,00 €
 - un forfait accompagnateur : 14,50 €/personne
- le 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 4ème 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 4ème 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>

//

ASTUS
13 rue Georges Rossdeutsch 67800 BISCHHEIM
Téléphone : 03 88 95 79 63 - Courriel : astus67000@gmail.com - Site : www.astus67.fr
Page Facebook : [facebook.com/astus67](https://www.facebook.com/astus67) - Twitter : twitter.com/astus67

//

FNAUT Grand Est
47 rue d'Adelshoffen 67300 SCHILTIGHEIM
Téléphone : 06 83 14 38 06 - Courriel : francois.giordani@gmail.com