



Comité Régional des Services de Transport

STRASBOURG NORD

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

**Réunion du 20 mai 2019 à 18h
BISCHWILLER – Espace Claude Vigée**

DIRECTION DES
TRANSPORTS
ET DE LA MOBILITE

Service Offre de Transport
et Territoires (SO2T)

Tél. : 03.88.15.69.70



Le présent relevé de conclusions ne reprend pas l'intégralité des débats mais en présente une synthèse. Les interventions des participants du COREST ainsi que les précisions apportées sont regroupées par thème. Les contributions des associations EnTrainMundo, Astus et FNAUT communiquées à l'issue de la réunion sont annexées.

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

M. Jean-Lucien NETZER, Maire de Bischwiller, accueille les participants et les remercie de leur présence. Il insiste sur l'importance pour la commune de Bischwiller de sa gare, qui est également une gare de rabattement pour de nombreuses communes voisines. Les trains sont à certains moments de la journée très chargés, ce qui signifie que le système fonctionne, mais cause des remontées négatives en termes de confort de voyage. Le stationnement étant une problématique majeure, des études sont en cours pour créer de nouvelles places derrière la gare. Les parkings sont en effet saturés et de nombreuses voitures occupent les rues adjacentes.

M. Philippe SPECHT, Président du COREST Strasbourg Nord, remercie la commune de Bischwiller pour la mise à disposition de l'Espace Claude Vigée. Il salue les élus présents, les participants à la réunion, tout en regrettant une participation plus faible que les années précédentes, 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 Strasbourg). M. Philippe SPECHT salue tout particulièrement la présence en tribune de Mme Evelyne ISINGER, membre de la Commission Transports et Déplacements de la Région Grand Est et Conseillère régionale déléguée aux mobilités transfrontalières.

Propos introductifs

M. Philippe SPECHT rappelle que le dernier COREST s'est tenu le 25 juin 2018 à Rœschwoog. 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.

Un groupe de travail s'est réuni en septembre 2018 concernant les adaptations de la desserte Strasbourg – Haguenau – Nord Alsace et la desserte de Vendenheim en semaine et le week-end. Le Plan de transport adapté qui sera mis en place à partir de début juin en raison des travaux de la gare Haguenau et qui sera présenté lors de ce COREST a été soumis à un groupe de travail courant février 2019.

M. Philippe SPECHT indique qu'après une période de fondation, et alors que la Région Grand Est exerce maintenant pleinement ses compétences d'autorité organisatrice des transports interurbains, ferroviaires et routiers, ce COREST doit permettre de poursuivre les échanges autour des questions de mobilité du territoire.

Il passe la parole à M. Marc GIRAUD, qui rappelle le contexte national particulier. La Région Grand Est, aux côtés de Régions de France, s'est fortement mobilisée pour que la Loi d'Orientation sur les Mobilités, actuellement en débat au parlement, permette des avancées positives. En outre, le Grand Est est reconnu au niveau national pour sa politique mobilité, avec une capacité d'expérimentation et d'innovation. Le Conseil Régional a consacré les mobilités comme une priorité d'intervention, avec un budget **de 879 M€ en 2019**, dont 452 M pour le financement du TER, 260 M pour le routier ou encore plus de 70 M en investissement.

Fluo Grand Est, la nouvelle identité du réseau de transports de la Région, est ensuite présentée. 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 bientôt sur applications mobiles, Fluo offre également les informations en anglais et en allemand.

Il est par ailleurs précisé 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. La Région Grand Est a pour ambition de faire de la démarche d'ouverture à la concurrence le symbole d'un engagement fort en faveur de la construction européenne et de la modernisation des transports régionaux. Aux antipodes d'une quelconque remise en cause du service public ou de toute forme de privatisation, l'ouverture à la concurrence, préparée en concertation avec l'Etat et les acteurs de la filière ferroviaire, y compris avec la SNCF, doit permettre d'améliorer les services aux usagers, de dynamiser les liens entre les villes moyennes et les métropoles et de développer les liaisons vers les régions et les pays voisins.

L'objectif de 2022 pourrait faire du Grand Est la première Région de France à mettre en œuvre la concurrence ferroviaire. Le 2^{ème} temps, à savoir le déploiement à plus grande échelle de la concurrence ferroviaire à l'issue de la convention TER en vigueur, qui expire en décembre 2024, et en premier lieu sur les lignes transfrontalières vers l'Allemagne, sera développé au cours du présent COREST. Enfin, conformément aux réglementations nationale et européenne, la mise en concurrence du reste du réseau sera progressivement déployée à partir de 2025.

Enfin, M. Marc GIRAUD 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 scolaires régionaux pour les primaires, comme c'était déjà le cas dans le Bas-Rhin, et de la mise en place progressive de la tarification régionale et du règlement pour les secondaires basés sur le conventionnement des contrats de transports scolaires des 13 réseaux composants la Région Grand Est. Pour le maintien du service public en zone rurale, un accès aux transports scolaires au tarif de 1€ le trajet sera ouvert à tous.

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

1. Vie des lignes TER Strasbourg Nord : trafic, régularité, suppressions

Lignes TER ferroviaires : Strasbourg – Kehl – Offenburg
 Strasbourg – Lauterbourg – Wörth
 Strasbourg – Haguenau – Niederbronn-les-Bains
 Strasbourg – Haguenau – Wissembourg – Neustadt
Ligne TER routière : Niederbronn-les-Bains – Bitche

(présentation jointe en annexe du présent relevé de conclusions)

SNCF Mobilités présente la vie des lignes TER régionales comprises dans le bassin Strasbourg Nord pour 2018 et le 1^{er} trimestre 2019. La diminution du trafic à l'échelle du Grand Est en 2018 peut s'expliquer, au-moins en partie, par les grèves. Il repart à la hausse au 1^{er} trimestre 2019. Un focus est effectué sur la labellisation qualité en 2018 de la ligne Strasbourg – Haguenau – Wissembourg. *Précision post-réunion : la présence de données indiquées « nc » indique que la ligne n'est « pas concernée ».*

2. Evolutions de l'offre de transport TER : bilan 2019 et perspectives 2020

Mme Evelyne ISINGER présente un focus sur l'objectif de la Région d'offrir des services ferroviaires transfrontaliers cohérents et performants, sans ruptures de charge, sur l'ensemble des liaisons transfrontalières France – Allemagne, pour proposer une offre attractive. Un travail est mené avec les 3 Länder allemands voisins de Sarre, Rhénanie-Palatinat et Bade-Wurtemberg.

L'objectif d'un cadencement à l'heure est recherché pour les lignes Strasbourg – Haguenau – Wissembourg – Winden – Neustadt et Strasbourg – Lauterbourg – Wörth, cette dernière devant être prolongée jusqu'à Karlsruhe. Un cadencement à la 1/2h est l'objectif pour la ligne Strasbourg – Kehl – Offenburg. L'amplitude horaire n'est pas encore déterminée, mais la Région Grand Est cherche à l'augmenter par rapport à l'existant.

Une résolution sera signée le 24 mai prochain avec le Land Bade-Wurtemberg, qui sera la 3^{ème} et dernière. Les partenaires français et allemands s'engagent à coopérer et travailler ensemble. L'échéance d'ouverture à la concurrence de ces lignes transfrontalières est le Service Annuel 2025 (décembre 2024). Les prochaines étapes sont un travail sur le protocole de coopération et de financement qui passera en délibération en juin 2019 (avec plusieurs difficultés à surmonter : différences de législations, mouvante en outre en France dans le contexte de l'adoption de la Loi d'Orientation des Mobilités, différences de règles de sécurité, de voltage, frein de la langue...), de nouveaux matériels transfrontaliers à acquérir (une trentaine de Régiolis transfrontaliers), les horaires à déterminer, un appel d'offres transfrontalier à lancer ou encore un travail sur les tarifs transfrontaliers et l'interopérabilité des systèmes billettiques. De nombreux préparatifs sont nécessaires. Il faut travailler sur les infrastructures pour être en capacité d'absorber l'augmentation des dessertes.

Enfin, le développement des liaisons transfrontalières s'articulera avec le projet de Réseau Express Métropolitain, réseau maillé ferré et mais aussi routier, qui s'inscrit dans une perspective de nouveau modèle de mobilité à l'échelle métropolitaine et transfrontalière, articulé avec les réseaux urbains et interurbains, en complémentarité avec le réseau de modes actifs et les nouveaux usages de la route. D'autres travaux et études sont en cours pour permettre d'améliorer la structuration et le niveau de l'offre ferroviaire, comme la réalisation de la 4^{ème} voie ferroviaire entre Strasbourg et Vendenheim, des améliorations en gare de Wissembourg -conçue en terminus-, la régénération de la ligne Haguenau – Wissembourg...

La Région présente ensuite le bilan des modifications de desserte au service annuel de 2019 ainsi que les évolutions pour le service annuel de 2020 (présentation jointe en annexe du présent relevé de conclusions).

Remarques des participants au COREST et réponses :

Evolution de l'offre de transport Strasbourg – Haguenau – Nord Alsace

- Un représentant d'association d'usagers déplore l'absence de renforcement de la desserte de la branche Haguenau – Niederbronn, ainsi que le rallongement de temps de parcours induit par les arrêts supplémentaires en gare de Vendenheim.
- Il déplore également que la taille du parc de matériel roulant et la transformation de la commande de Régiolis en intercités pour la ligne Paris – Troyes ne permettent pas d'injecter un Régiolis périurbain en milieu de journée pour remplacer le car entre Haguenau et Niederbronn, dont le temps de parcours est beaucoup plus long.

La Région indique que 6 rames ont déjà été commandées en 2017 pour renforcer la capacité du parc et améliorer sa robustesse, dont une rame qu'il est prévu d'affecter au Nord Alsace. Des développements sont surtout à attendre dans le cadre du projet de Réseau Express Métropolitain.

- Un représentant d'association d'usagers constate la hausse de fréquentation sur la branche Haguenau – Wissembourg. Il souligne que son association, consciente des contraintes budgétaires pesant sur la Région Grand Est, n'a pas sollicité pas de renforcement de la desserte pour le prochain service annuel, malgré des trous de 2 heures. Il rappelle que l'attractivité de la ligne a été améliorée par l'optimisation de la desserte et les efforts consentis, permettant de descendre sous l'heure de trajet entre Wissembourg et Strasbourg. Mais l'ajout de l'arrêt Vendenheim baisse la compétitivité par rapport à la voiture.

La Région indique que les évolutions de développement de desserte du Nord Alsace s'appuient sur les perspectives des liaisons transfrontalières, même si l'horizon n'est que fin 2024. Le projet de Réseau Express Métropolitain doit être mis en cohérence et en écho avec le développement des lignes transfrontalières.

- Une usagère de Marienthal demande que la desserte omnibus entre Strasbourg et Haguenau soit rétablie à la 1/2h pour améliorer le confort des usagers et éviter des rabattements à la gare de Bischwiller mieux desservie. Elle préfère un train omnibus avec un temps de parcours plus long mais plus fréquent. La desserte omnibus évite également d'avoir à gérer des parkings saturés dans les gares les mieux desservies. Il faudrait des enquêtes précises pour évaluer pourquoi les gens prennent le train dans les différentes gares.

La Région indique que les réflexions du Réseau Express Métropolitain visent notamment le périurbain de seconde couronne pour permettre une connexion au centre métropolitain ou des relations dites de banlieue à banlieue. L'un de ses objectifs est le cadencement à la 1/2h en journée et au 1/4h en heures de pointe. Il est rappelé les fondamentaux de la refonte d'offre des lignes du Nord Alsace en 2016 lors de la mise en service de la LGV Est Européenne, à savoir garantir une desserte à la 1/2h de Bischwiller et Haguenau, représentant 80% des fréquentations par la superposition d'une desserte omnibus et d'une desserte semi-directe chacune cadencée à l'heure.

- Un représentant d'association d'usagers rappelle des demandes régulièrement exprimées en groupe de travail sur la desserte Strasbourg – Haguenau, afin notamment d'assurer des correspondances : décaler le départ du dernier train vers Haguenau aux alentours de 20h51 et avancer vers 13h45 l'arrivée à Strasbourg du TER n°830539 arrivée actuellement 13h53.

Evolution de l'offre de transport Strasbourg – Lauterbourg – Wörth

- M. Patrick DEPYL, Maire de La Wantzenau, explique que la fréquentation de la gare de sa commune a presque doublé en 10 ans. Mais à certaines heures, il devient

parfois difficile de monter dans le train, ce qui peut pousser des gens à utiliser leur voiture à la place. Un projet d'éco-quartier de 400 logements est en cours juste à côté de la gare, incitant un véritable plaidoyer pour les transports en commun. La Maire annonce qu'il est prêt à faire acheter par les promoteurs 1 000 abonnements TER pour permettre le développement des transports en commun, combiné avec une diminution des places et espaces pour les voitures. Il rappelle le contexte de Grenelle des mobilités, qu'il préfère appeler Grenelle des mentalités. Pour lui, l'offre crée le besoin ; il est donc indispensable d'anticiper. Il reconnaît toutefois les contraintes, notamment financières. Il indique que les Maires des communes de la périphérie strasbourgeoise attendent beaucoup du Réseau Express Métropolitain.

- La représentante du CESER Grand Est, Mme Andrée BUCHMANN, indique que 40% des emplois de la zone de Bischheim – Schiltigheim au Nord de Strasbourg sont occupés par des gens venant de la bande rhénane. Pour elle, les liens entre le réseau CTS et les trains sont insuffisants. La gare de Bischheim n'est pas assez valorisée.
- Un représentant d'association d'utilisateurs rappelle des demandes régulièrement exprimées en groupe de travail sur la desserte Strasbourg – Lauterbourg – Wörth : rendre la desserte directe de Wörth le week-end annuelle et non saisonnière ; mieux assurer sa promotion, notamment sur Fluo.eu ; changer le nom du Pass Alsace Rheinneckar dont l'intitulé est trompeur car il concerne le territoire du Bas-Rhin et inclut la zone de Karlsruhe ; mieux assurer sa promotion.

Il demande également que la desserte à la 1/2h le matin soit prolongée en ajoutant un train arrivant à Strasbourg vers 9h07 entre les TER n°830709 arrivée 8h37 et n°830711 arrivée 9h37.

Evolution de l'offre de transport Strasbourg – Kehl – Offenbourg

- Un représentant d'association d'utilisateurs se déclare satisfait de la prolongation de 2 trains entre Strasbourg et Kehl mais regrette qu'un trou de desserte de 2 heures en matinée persiste dans chaque sens.
- Il juge l'heure d'arrivée du premier train à Strasbourg à 7h06 trop tardive et souhaite que l'arrivée soit avancée d'une 1/2h voire d'une heure, peut-être possible par prolongation d'un train actuellement terminus Kehl.
- Il demande également que la desserte Strasbourg – Kehl – Offenbourg soit cadencée à l'heure en heure creuse, y compris les samedis dimanches, cette ligne reliant les grands réseaux français et allemands.

La Région indique qu'une large amplitude de desserte ainsi qu'une permanence de l'offre le week-end sont à la fois une demande forte des élus et un objectif du Réseau Express Métropolitain.

Réseau Express Métropolitain

M. Michel LORENTZ, Maire de Rœschwoog, indique que seuls les premiers éléments du Réseau Express Métropolitain sont connus pour l'instant, mais que le potentiel du Nord Alsace ne doit pas être sous-estimé. Le Réseau Express Métropolitain ne devrait pas s'arrêter à Herrlisheim, mais aller au-moins jusqu'à Rœschwoog.

Liaison transfrontalière Sarrebruck – Rastatt – Karlsruhe

M. Michel LORENTZ souhaite des éléments d'information sur le projet de ligne ferroviaire Sarrebruck – Obermodern – Haguenau – Rastatt – Karlsruhe.

Mme Evelyn ISINGER indique que cette ligne est concernée par deux projets. Le projet ferroviaire concerne 160 km de ligne, dont 58 km à reconstruire et d'autres

parties à régénérer. Il est traité dans le cadre d'une étude de faisabilité pour un concept de mobilité multimodale dans l'espace PAMINA portée par l'Eurodistrict, pour un montant de 600 000 € avec 9 cofinanceurs, dont la Région.

En parallèle, est étudié pour le plus court terme un projet de ligne de bus régulière Haguenau – Rastatt dans le cadre du plan de développement des « Regiobuslinien » du Land Bade-Wurtemberg. Le potentiel doit néanmoins encore être déterminé, une étude est en cours.

Liaisons Bischwiller - Herrlisheim

Un usager indique que la distance en ligne droite ou même par la route entre Herrlisheim et Bischwiller n'est que de quelques kilomètres. Une liaison ne pourrait-elle pas être créée, avec une desserte à la 1/2h en heures de pointe et sur la croix de midi ? Cette relation pourrait être prolongée vers Rœschwoog et l'Allemagne, où la desserte est cadencée à la 1/2h.

Etude des prochains Services Annuels

Le Président de la FNAUT demande que des groupes de travail soient réunis pour étudier les prochains Services Annuels.

3. Travaux sur le réseau ferré et investissements dans les gares

SNCF Réseau présente le bilan 2019 et la programmation 2020 des travaux sur le réseau ferré des lignes TER régionales comprises dans le bassin Strasbourg Nord.

La Région Grand Est présente les investissements réalisés dans les gares et points d'arrêt. Le focus sur les travaux en cours en gare de Haguenau permet à SNCF Mobilités de présenter le plan de substitution routière mis en place entre le 3 juin et le 30 août 2019 pour pallier l'interruption des circulations en journée au Nord de Bischwiller. Il est précisé que le premier train à circuler le soir au-delà de Bischwiller est le TER n°830546 départ Strasbourg à 16h21.

Enfin, SNCF Mobilités présente des dépenses d'entretien courant qu'elle a réalisés dans les gares de Wissembourg et Lauterbourg (présentation jointe en annexe).

Accessibilité des gares

Le Maire de Rœschwoog indique que des travaux de rénovation ont eu lieu sur la ligne de Lauterbourg au début des années 2000, mais les quais à Rœschwoog sont trop bas et ne sont donc pas accessibles aux personnes à mobilité réduite. Afin d'améliorer la situation sans engagement de travaux trop conséquents, il faut travailler sur les passages planchés, qui bénéficient aussi aux personnes âgées par exemple. Ils sont franchissables s'ils sont bien réalisés. Les référentiels SNCF Réseau devraient être revus pour améliorer l'accessibilité avec des coûts maîtrisés.

SNCF Mobilités indique que les solutions doivent effectivement être étudiées, en s'appuyant sur des exemples, comme Sultz-sous-Forêts.

Gestion des espaces verts

Le Maire de Rœschwoog indique que certaines communes sont prêtes à participer, peut-être contre une rétribution, pour traiter les gazons et abords afin d'éviter leur jaunissement. Il déplore des difficultés à mettre en place de telles coopérations avec SNCF Réseau, ainsi que le recours à des produits phytosanitaires.

SNCF Réseau explique que des produits désherbants sont utilisés sur les voies une fois par an pour éviter une invasion, mais l'objectif est bien de diminuer leur utilisation.

Abris vélos sécurisés

Une usagère regrette que l'accès aux abris sécurisés par la carte Alséo doive être revalidé chaque année, la procédure posant difficultés et l'usager n'étant pas prévenu en amont. Après s'être fait voler un vélo attaché en dehors de l'abri, elle prend dorénavant son vélo dans le train, malgré les inconvénients et la gêne occasionnée aux autres usagers. Par ailleurs, les canaux d'alerte sur des dysfonctionnements de fermeture d'abris vélos ne fonctionnent pas correctement. Enfin, certaines réparations ne sont pas forcément pérennes.

SNCF Mobilités indique que la loi sur la protection des données privées oblige à effacer le fichier clients chaque année, ce qui implique la réinscription. Pour les dégradations, les réclamations faites au Centre Relations Clients doivent normalement toutes remonter au responsable de ligne.

Distribution – nouvelles règles de régularisation

- Le Maire de Rœschwoog plaide pour une simplification et une amélioration de l'ergonomie des applications d'achat de billets. Le partenariat avec des petits commerçants semble une bonne idée, notamment pour les communes rencontrent des difficultés à conserver des commerces de proximité. La vente pourrait également s'effectuer en Mairie, où existent souvent des services d'accueil.

SNCF Mobilités indique que la population est de plus en plus dotée de smartphones permettant d'acheter facilement des billets TER. Mais il est vrai qu'une carte de crédit est nécessaire, ce qui peut poser problème. Le billet peut également être livré à domicile, sous 5 jours, après commande par téléphone au Centre Relations Clients TER. L'expérimentation de bornes de vente dans les institutions/commerces peut effectivement permettre d'assurer un service complémentaire.

- Un représentant d'association d'usagers indique que 5 points d'arrêt entre Haguenau et Wissembourg ne sont pas équipés de distributeurs de billets. Leurs usagers ne doivent pas être considérés comme des fraudeurs. Il regrette que la Région ait finalement accepté que SNCF applique les nouvelles règles de régularisation, après avoir annoncé en décembre 2018 qu'elle n'était pas favorable à son développement rapide. Des solutions doivent être trouvées rapidement.

Conclusion

M. Philippe SPECHT précise que la présentation et le présent relevé de conclusions seront mis en ligne sur le site de la Région Grand Est.

Le prochain COREST aura lieu avant l'été 2020.

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, M. Philippe SPECHT remercie les participants et clôt la réunion à 20h15. Il invite l'ensemble des participants à continuer d'échanger autour d'un verre de l'amitié organisé par la commune de Bischwiller, qu'il remercie.

ANNEXE n°1 : Liste des présents/excusés du COREST Strasbourg Nord

Tribune et représentants

Présidence du COREST

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

Région Grand Est

Mme ISINGER Evelyne, Conseillère régionale de la Région Grand Est, Présidente de la Commission Transports et déplacements

SNCF Mobilités :

M. CAPRIULO Danilo, Directeur Territorial Production TER Alsace

M. BLAVY Luc, Responsable des lignes TER Nord Alsace

SNCF Réseau :

M. WITTENMEYER Eric, Dirigeant de l'Unité Voyageurs - 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 :

M. GIRAUD Marc, Chef du Service Offre de transports et territoires

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

Mme BURESI Valérie, Chargée de mission Infrastructures et Coopération transfrontalières

Région Grand Est – Maison de la Région de Strasbourg :

Mme LEHE Christine, Organisateur de transports

Inscrits et signataires de la liste de présence

M. BERGER Christian, Communauté d'Agglomération de Haguenau

M. BERLING Patrick, usager

Mme BUCHMANN Andrée, CESER Grand Est

Mme CHRISTLEN Odile, usagère

M. DEPYL Patrick, Maire de La Wantzenau

M. DETTLING Stéphane, Usager

M. DIEBOLD Hervé, EnTrainMundo – Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Grand Est – commune de Mundolsheim

Mme FORMOSA Virginie, PETR Alsace du Nord

M. GIORDANI François, Président FNAUT Grand Est

M. HAREAU Christophe, commune de Vendenheim

Mme HINSKY Danielle, Association de Défense et de Promotion de la ligne Haguenau-Wissembourg (ADPHW)

M. HINSKY François, ADPHW

Mme KIENTZ Cathy, conseillère régionale du Grand Est

M. KLIPFEL Christian, attaché parlementaire du député Frédéric REISS

M. LORENTZ Jean, ancien Maire de Rœschwoog

M. LORENTZ Michel, Maire de Rœschwoog

Mme MAECHLER Nelly, usagère

Mme MARTZ-KOERNER Annick, adjointe au Maire de Mundolsheim

M. MAURICE Timothée, Communauté de Communes du Pays Rhénan

M. NIESS André, Président ADPHW - FNAUT Grand Est

M. PAUL Patrice, Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise (ASTUS) et FNAUT Grand Est

M. REISS Frédéric, député du Bas-Rhin

M. REXER Pierre-Marie, adjoint au Maire de Reichshoffen
Mme RUCK Sandra, adjointe au Maire de Munchhausen
M. SCHALLWIG Jean-Luc, EnTrainMundo
M. SCHREINER Werner, Rhénanie-Palatinat
M. SCHUMACHER Gunter, Maire d'Oberhoffen-sur-Moder
Mme STAERLÉ Géraldine, PETR Alsace du Nord
M. WILMS Patrick, ASTUS

Excusés :

M. MISCHLER Jean, conseiller municipal de Vendenheim
M. PFRIMMER Philippe, Maire de Vendenheim
M. SANDER Jean-Marie, Maire d'Ohlungen-Keffendorf

ANNEXE n°2 : Contribution écrite transmise par les associations EnTrainMundo, Astus, FNAUT - COREST Strasbourg Nord



COREST Strasbourg Nord

Bischwiller 20 mai 2019

Ligne Strasbourg-Haguenau Nord de l'Alsace

Ci-dessous un récapitulatif de nos demandes concernant l'offre de transport ferroviaire, la tarification et l'aménagement des points d'arrêts

- Pour Vendenheim « porte d'entrée Nord de l'Eurométropole » :

> Semaine :

demande d'une offre à la 1/2 heure tout au long de la journée, au ¼ h en pointe

>>> Voir tableaux horaires annotés

SEMAINE :

Départs de Strasbourg :

1. Afin d'éviter les exceptions dans la trame cadencée Strasbourg-Haguenau
> souhait d'un arrêt à Vendenheim au TER 832912 dép. Strasbourg à 16h35

2. Afin d'avoir un complément d'offre pour Vendenheim entre les départs de 18h03 et 18h35 et de permettre une offre attractive entre Vendenheim et les gares de l'axe de Saverne :
> souhait d'un arrêt à Vendenheim au TER 830136 dép. Strasbourg à 18h25

3. Problématique du trou horaire de 48 minutes (1h16 en périodes d'allègements) dans la desserte omnibus entre le TER 830560 (dép. Strasbourg à 19h03) et le TER 830564 (dép. Strasbourg à 19h51) ,
et afin de permettre une offre attractive entre Vendenheim et les gares de l'axe de Saverne (actuellement dernier départ à 18h03)
> souhait d'un arrêt à Vendenheim au TER 830140 dép. Strasbourg à 19h25

4. Afin d'avoir un complément d'offre pour Vendenheim entre les départs de 19h51 et 20h35, et de permettre une offre attractive entre Vendenheim et les gares de l'axe de Saverne :

> souhait d'un arrêt à Vendenheim au TER 830144 dép. Strasbourg à 20h25

5. Afin de permettre les correspondances avec les trains arrivant de :

➤ Saverne à 20h34

➤ Offenbourg à 20h36

➤ Bâle (TER 200) à 20h39

➤ Paris-Est à 20h41

➤ Nancy à 20h41

➤ Bordeaux à 20h45

> souhait du décalage de quelques minutes du TER 830566 partant de Strasbourg à 20h35 pour Haguenau.

Arrivées à Strasbourg :

1. TER 832907 arrivée à Strasbourg à 10h53 :

> demande de positionnement dans le nœud de correspondance avec une arrivée vers 10h45

2. TER 830123 arrivée à Strasbourg à 13h05 :

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

> souhait d'un arrêt à Vendenheim au TER 830123 arr. Strasbourg à 13h05

3. TER 832539 arrivée à Strasbourg à 13h53.

afin de permettre les correspondances avec les trains partant de Strasbourg vers:

➤ Bâle (TER 200) à 13h51

➤ Francfort à 13h55

➤ Entzheim-Aéroport – Saales à 13h55

> demande de positionnement dans le nœud de correspondance avec une arrivée à Strasbourg vers 13h45

>> *il faudrait pour cela avancer le départ du TER 830528 de Strasbourg vers 12h29 (au lieu de 12h35) > arrivée à Haguenau à 13h03 (au lieu de 13h09) départ de Haguenau pour Strasbourg à 13h10 (au lieu de 13h18) > arrivée à Strasbourg à 13h45 (au lieu de 13h53)*

4. Il manque une circulation entre le TER 830543 arrivant à Strasbourg à 15h25 et le TER 830545 arrivant à Strasbourg à 16h23.
S'il n'est pas possible financièrement de créer une nouvelle circulation positionnée entre ces deux trains, une solution serait de retarder le TER 830543 arrivant à Strasbourg à 15h25 de la manière suivante :
actuellement : arrivées à Strasbourg : 14h53 – 15h25 – 16h23 soit 32' et 58' entre les 2 trains
propositions d'arrivées à Strasbourg : 14h53 – 15h37– 16h23 soit 44' et 38' entre les 2 trains
ce qui offrirait un meilleur équilibre entre les circulations.
> demande de positionnement dans le nœud de correspondance avec une arrivée vers 15h37

5. TER832919 arrivée à Strasbourg à 20h53
> demande de positionnement dans le nœud de correspondance avec une arrivée vers 20h48 (arrivée TGV de Paris-Est à 20h41)
afin de permettre les correspondances au départ de Strasbourg vers:
➤ Mulhouse à 20h51 : une réflexion pourrait-être menée :
- soit, afin de prévoir une correspondance quai à quai,
- soit pour prolonger le TER 832919 vers Mulhouse, à l'image de ce qui se pratique le matin avec le TER 832300 arrivant à Strasbourg à 5h58 et repartant à 6h00 vers Haguenau
➤ Herrlisheim à 20h55
➤ le car pour Rothau a été décalé de 20h55 à 21h00 ce qui permet maintenant la correspondance mais nuit à la lisibilité de l'offre car il est sorti du cadencement à h+55 : une arrivée à 20h48 permettrait de l'y repositionner.

Haguenau- Niederbronn :

> Il manque un départ « train » de Niederbronn vers 7h34 permettant une correspondance à Haguenau vers le TER 830517 (Haguenau 8h04 - Strasbourg 8h30).
NB il n'y a pas de départ « train » de Niederbronn pour Haguenau entre 7h04 et 8h19.
> Il manque un retour de Haguenau vers Niederbronn vers 18h18 relevant la correspondance du TER 830554 (Strasbourg 17h51- Haguenau 18h13).
NB il n'y a pas de départ « train » de Haguenau pour Niederbronn entre 17h48 et 18h50.

WEEK-ENDS :

- Pour Vendenheim « porte d'entrée Nord de l'Eurométropole » :

> Week-ends :

demande d'une desserte à l'heure tout au long de la journée

>>> Voir tableaux horaires annotés

1. TER 832927 des samedis arrivée à Strasbourg à 12h30 :

> demande d'une arrivée dans la trame cadencée à h+38

>> avancer l'arrivée du TER 830159 de 12h34 à 12h33 (en appliquant la marche du TER 830165 arrivée à Strasbourg à 19h33)

>> cela donnerait arrivée à Strasbourg : Saverne 12h33 ; Haguenau 12h37 (à la place de 12h30) ; Paris-Est 12h41.

2. Le dimanche, il existe un trou horaire de deux heures au départ de Strasbourg vers Haguenau entre 12h51 et 14h51

> demande de création d'un départ omnibus pour Haguenau à 13h51

3. TER 832938 des dimanches et jours fériés au départ de Strasbourg à 15h55 :

> demande d'un départ dans la trame cadencée à h+51 (cf courriel du 13/02/2018)

Des trains traversants

L'attractivité du pôle d'échange urbain de Krimmeri-Meinau n'est plus à démontrer. En lien direct avec les trams A et E, il permet la liaison avec d'importants pôles d'études et d'emplois.

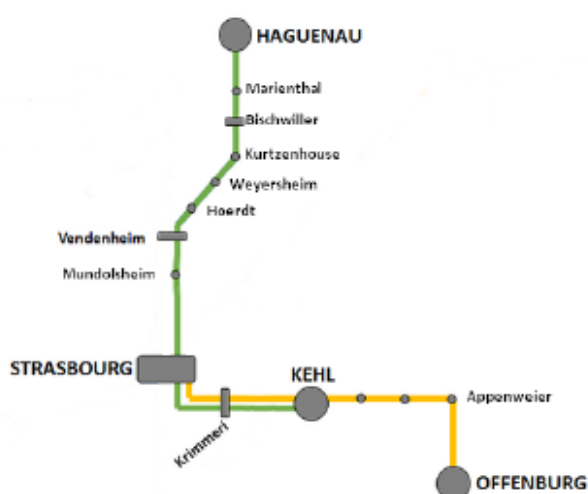
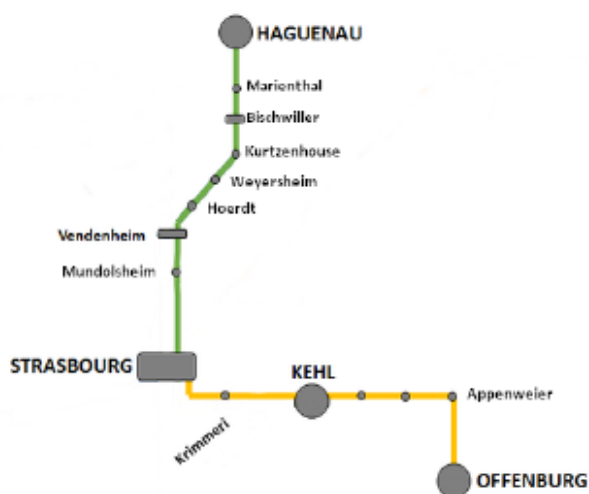
Ce pôle d'échange est actuellement exclusivement desservi par les trains Strasbourg-Offenbourg. Pour les usagers arrivant des gares de l'axe de Haguenau, une correspondance est obligatoire en gare de Strasbourg, provoquant une perte d'attractivité du transport collectif en augmentant le temps de parcours, de la fatigue et du stress.

> nous souhaitons la mise en place de trains traversant la gare centrale de Strasbourg.

Les trains omnibus Haguenau-Strasbourg pourraient poursuivre sur Krimmeri-Meinau et Kehl, d'où ils pourraient repartir vers Haguenau. De plus, la gare de Kehl est équipée d'une voie centrale permettant de jouer ce rôle de terminus à quai et de retournement. A l'instar de ce qui a été réalisé en Suisse, seule la mise en place du KVB sur la partie allemande (très limité, environ 200 mètres) serait nécessaire. Cela offrirait de nouvelles perspectives de déplacements au sein de l'Eurométropole de manière pratique (sans rupture de charge) et efficace. Cela serait un premier pas vers le RER Strasbourgeois.

Exploitation actuelle :
2 lignes distinctes

Exploitation souhaitée :
Une seule ligne traversant Strasbourg
Haguenau-Strasbourg-Krimmeri Meinau-Kehl



Matériel roulant

Concernant le nouveau matériel Régiolis, quelques améliorations seraient utiles :

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

> Depuis le 1er sept. 2017 : augmentation disproportionnée et inacceptable du billet Mundolsheim-Vendenheim (au tarif de base passage de 1,30 euros à 2,70 euros !!!)

> Nous souhaitons la mise en place d'un véritable ticket unique : l'abonnement unique mis en place le 11 décembre 2016 limité aux abonnés et résidents de l'Eurométropole est un premier pas satisfaisant qui doit être suivi par :

- l'élargissement aux non abonnés (tickets CTS)
- l'ouverture à tous les usagers (pas uniquement aux résidents de l'Eurométropole)
- l'élargissement à Kehl pour le TER

> Tarif ALSA+Groupe journée :

Il est regrettable et anormal que le titre groupe soit uniquement valable les week-ends. En l'ouvrant à la semaine (à partir de 9h00 par exemple - après l'heure de pointe - comme les Allemands le font pour le Baden Württemberg Ticket) ; cela serait déjà une avancée non négligeable.

Gares :

> Mundolsheim :

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. L'objet de la 4^{ème} voie étant 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.

D'autre part, il serait vraiment utile que le programme DIRIGE, présenté « en études » il y a un an au COREST, entre dans une phase active.

> Strasbourg :

Dans les trois souterrains d'accès aux quais, nous souhaitons que les écrans indiquent (sous forme de bandeau défilant) les gares desservies. Actuellement, seule la destination finale est indiquée. Cette demande est renforcée pour le fait que les politiques d'arrêts ne sont pas toujours les mêmes (directs, omnibus, variantes,...)

Dans l'attente d'un retour sur ces différentes demandes, recevez nos meilleures salutations associatives.

Le 20 mai 2019

EntrainMundo

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>

//

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



COREST Strasbourg Nord

Bischwiller 20 mai 2019

Ligne Strasbourg-Lauterbourg-Wörth (Karlsruhe)

Ci-dessous un récapitulatif de nos demandes concernant l'offre de transport ferroviaire, la tarification et l'aménagement des points d'arrêts

DESSERTES

Semaine

Sens Strasbourg-Lauterbourg :

1. Nous souhaitons la mise en place d'un arrêt commercial en gare de Bischheim au train du personnel du Technicentre de Bischheim partant de Strasbourg à 7h52
2. Nous souhaitons que l'arrêt du car 30342 à Bischheim à 12h36 se fasse à la gare et non plus, à près de 800 mètres de celle-ci, route de Bischwiller à Schiltigheim.

De même pour le car 30346 à 21h07.

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

Semaine

Sens Lauterbourg-Strasbourg

1. Nous souhaitons que l'arrêt du car 30343 à Bischheim à 5h32 se fasse à la gare et non plus, à près de 800 mètres de celle-ci, route de Bischwiller à Schiltigheim,
2. Nous souhaitons que l'offre à la demi-heure vers Strasbourg du matin soit étendue jusqu'à 9h37 : pour ce faire, il serait nécessaire de combler le trou horaire à l'arrivée à Strasbourg entre 8h37 et 9h37 en créant une circulation arrivant à 9h07,
3. Nous souhaitons la mise en place d'un arrêt commercial en gare de Bischheim au train du personnel du Technicentre de Bischheim arrivant à Strasbourg à 17h09. Cela permettrait de réduire, quelque peu, l'énorme trou horaire actuel entre 14h37 et 17h37.

Week-end:

1. Depuis le 11 décembre 2016, l'offre de desserte de la gare de Bischheim a perdu toute son attractivité avec les suppressions d'arrêts :

- 6 arrêts supprimés sur 14 les samedis,
- 6 arrêts supprimés sur 10 les dimanches.

Ces suppressions d'arrêts sont à reconsidérer. Par exemple, le premier train Strasbourg - Bischheim est à 12h53 les samedis, 19h53 les dimanches !!!

2. Une offre de soirée fait grandement défaut :

Le dernier départ de Strasbourg à 19h53 (samedi et dimanche) est bien trop précoce pour clôturer la desserte de la ligne.

Samedi:

La première arrivée à Strasbourg à 7h39 est trop tardive: une circulation supplémentaire plus précoce s'impose.

EVOLUTIONS ATTENDUES

Desserte actuelle intégralement omnibus jusqu'à Lauterbourg. Correspondances obligatoires pour se rendre à Wörth et Karlsruhe.



Nous attendons un renforcement de l'offre important sur la zone périurbaine avec une desserte plus fine du secteur fortement urbanisé compris entre Hoenheim-Tram et la gare centrale.

Cela permettrait de dissocier la desserte périurbaine de la desserte plus lointaine. Il serait alors possible d'accélérer les relations vers Lauterbourg qui seraient alors systématiquement prolongées jusqu'à Wörth qui est le point de liaison avec le tram de Karlsruhe et les trains directs vers la Hauptbahnhof de Karlsruhe en 9 minutes.

TRANSFRONTLIER

Nous souhaitons vivement que des négociations soient engagées avec l'autorité organisatrice allemande des transports régionaux afin que des circulations directes Strasbourg-Wörth soient mise en place afin de résoudre la problématique des changements en gare de Lauterbourg.

Nous souhaitons que les circulations saisonnières transfrontalières des week-ends entre Strasbourg et Wörth fonctionnent tout au long de l'année, et non pas uniquement de mai à novembre.

D'autre part, ces circulations sont méconnues du grand public : une promotion de cette offre serait grandement utile.

TARIFICATION

> Nous regrettons, depuis le 1er sept. 2017, une augmentation disproportionnée et inacceptable du billet Bischheim-Strasbourg : au tarif de base passage de 1,30 euros à 2,70 euros !

> Nous souhaitons la mise en place d'un véritable ticket unique : l'abonnement unique mis en place le 11 décembre 2016 limité aux abonnés et résidents de l'Eurométropole est un premier pas satisfaisant qui doit être suivi par :

- l'élargissement aux non abonnés (tickets)
- l'ouverture à tous les usagers (pas uniquement aux résidents de l'Eurométropole)
- l'élargissement à Kehl pour le TER

> Concernant le "Pass Alsace-Rheinneckar" :

- L'information et la promotion de ce titre attractif sont très restreintes, voire inexistante.
- L'intitulé est peu "parlant" et devrait être rectifié et adapté aux évolutions : en effet, il laisse croire que l'on peut voyager dans toute l'Alsace, alors qu'il permet uniquement la libre circulation dans le Bas-Rhin.

Côté Allemand, la validité de ce titre a été étendue, depuis le 1^{er} décembre 2016, à la zone de Karlsruhe (KVV) or rien ne l'indique.

Ainsi nous proposons une adaptation de sa dénomination :
"Pass Bas-Rhin / RheinNeckarKarlsruhe"

> **Parking relais de Hoenheim-Tram :**

Nous demandons que le forfait de stationnement permette également l'usage du TER sur l'ensemble de l'Eurométropole, à l'instar de ce qui existe pour l'usage du réseau bus/tram

AMENAGEMENT des gares :

Gare de Bischheim :

- Nous souhaitons l'ouverture de la gare vers l'Ouest (vers la rue d'Erstein à Schiltigheim) par la réalisation d'un accès direct au quartier des Ecrivains fort peuplé.

Dans l'attente d'un retour sur ces différentes demandes, recevez nos meilleures salutations associatives.

Le 20 mai 2019

EntrainMundo

*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>

//

ASTUS

13 rue Georges Rossdeutsch 67800 BISCHEIM

*Téléphone : 03 88 95 79 63 - Courriel : astus67000@gmail.com - Site : www.astus67.fr
Page Facebook : facebook.com/astus67 - Twitter : twitter.com/astus67*



COREST Strasbourg Nord

Bischwiller 20 mai 2019

Ligne Strasbourg-Kehl-Offenbourg

Ci-dessous un récapitulatif de nos demandes concernant l'offre de transport ferroviaire, la tarification et l'aménagement des points d'arrêts

DESSERTES

> Amélioration de l'offre de desserte Strasbourg-Offenbourg :

- Depuis le 9 décembre 2018 le trou de desserte de matinée de 1h30 a été comblé par
 - le prolongement de Kehl à Strasbourg du train OSB arrivant à Kehl 9h53,
 - et l'amorçage à Strasbourg du train OSB partant de Kehl à 10h03

Mais il y a encore des besoins d'améliorations :

- > comblement du trou horaire de deux heures, fort gênant, en milieu de journée :
 - entre 10h50 et 12h50 au départ de Strasbourg vers Offenbourg
 - entre 11h06 et 13h06 à l'arrivée à Strasbourg de Offenbourg

- > création d'une arrivée à Strasbourg plus précoce (avant 7h06) ainsi qu'un départ de Strasbourg entre 6h20 et 7h20 afin de combler le trou horaire d'une heure :

La première arrivée à Strasbourg à 7h06 est trop tardive : pour mettre en œuvre une arrivée plus précoce, plusieurs solutions sont envisageable:

- prolonger jusqu'à Strasbourg le train OSB arrivant à Kehl à 5h53
- créer un train supplémentaire au départ d'Offenbourg à 6h05, avec passage à Kehl à 6h22/23 et une arrivée à Strasbourg à 6h33 (le matériel pourrait être récupéré du train suivant - Offenbourg à 6h32- Kehl 6h49/54 - Strasbourg 7h06 - qui est constitué de 3 éléments jusqu'à Kehl où il laisse un élément à quai).

Le départ supplémentaire de Strasbourg pourrait se faire vers 6h40 afin d'arriver dans la plage horaire du train circulant aujourd'hui au départ de Kehl à 6h53 et qui arrive à Offenbourg à 7h12.

Par ce montage, un aller et retour supplémentaire Strasbourg - Offenbourg serait créé par la

seule prolongation d'un train entre Kehl et Strasbourg et retour, à l'instar de ce qui a été fait pour le trou horaire en milieu de matinée.

> **stationnement des trains trop long à Kehl :**

- SWE 87406 (Kehl de 06h49 à 06h54, soit 5 min, arrivée à Strasbourg à 7h06 (TLJ),
- SWE 87410 (Kehl de 07h53 à 07h57, soit 4 min, arrivée à Strasbourg à 8h07 (TLJ),
- SWE 87412 (Kehl de 08h23 à 08h27, soit 4 min, arrivée à Strasbourg à 8h37 (du lu au ve),
- SWE 87466 (Kehl de 23h44 à 23h46, soit 2 min, arrivée à Strasbourg à 23h58 (TLJ),

> **train SWE 87414 hors cadencement : Offenbourg 8h42 - Strasbourg 9h10.**

Nous souhaitons son positionnement dans la trame cadencée

> **détente horaire Strasbourg-Offenbourg :**

Depuis le changement horaire du 9 décembre 2018, les temps de parcours Strasbourg-Offenbourg, et vice-versa, ont été rallongés de 2 minutes.

En effet, les départs de Strasbourg sont avancés de 2 minutes et les arrivées retardées de 2 minutes, ce qui pose des problèmes pour les correspondances à Strasbourg, notamment de et vers Obernai - Barr.

Les usagers quotidiens de cette relation sont dans la totale incompréhension de cette mesure. Ils nous signalent que depuis le 9 décembre 2018, il n'est pas rare de s'arrêter 2 à 3 minutes à Krimmeri-Meinau, puis à nouveau 2 à 3 minutes à Kehl et d'arriver à Offenbourg avec une légère avance.

Nous souhaitons donc un retour aux heures de départs et d'arrivées du service annuel précédent afin de préserver les correspondances à Strasbourg, de limiter les sur-stationnements et de maintenir des temps de parcours attractifs.

> **Une refonte de l'offre des week-ends s'avère nécessaire afin d'arriver à une desserte horaire tout au long de la journée, le service actuel étant trop irrégulier et insuffisant.**

TARIFICATION

La gamme Europass est très utile pour se déplacer facilement de l'Eurométropole de Strasbourg vers l'Ortenau et vice versa.

Nous souhaitons que les abonnés CTS, titulaires de la contremarque TER, puissent se rendre jusqu'à la gare de Kehl, au même titre que dans les 13 gares de l'Eurométropole.

Par ailleurs, il serait bon que la zone d'utilisation possible du BWT (Baden-Württemberg-Ticket) soit étendue à Krimmeri-Meinau et à la gare centrale de Strasbourg, comme c'est le cas par exemple en Suisse entre Basel Bad Bf et Basel SBB et sur la ligne Basel-Singen pour 9 gares autour de Schaffhausen ou en Bavière pour les gares de Kressbronn et de Lindau.

Cette extension tarifaire, simple et pratique, inciterait fortement les Alsaciens et les Badois à se déplacer dans la région frontalière voisine en usant de modes de transport respectueux de l'environnement.

L'installation d'un distributeur de billets DB/TGO serait utilement à envisager dans la gare centrale de Strasbourg, selon le modèle des distributeurs de la DB installés depuis plusieurs années dans les gares de Wissembourg et de Lauterbourg, serait utilement à envisager.

GARE

Le pôle d'échange urbain de Krimmeri-Meinau mériterait un entretien plus soigné : l'ascenseur est trop souvent indisponible, l'abri côté Kehl est dans un état déplorable, les quais et les accès sont souvent souillés par de nombreux déchets.

Dans l'attente d'un retour sur ces différentes demandes, recevez nos meilleures salutations associatives.

Le 20 mai 2019

EntrainMundo

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>

//

ASTUS

13 rue Georges Rossdeutsch 67800 BISCHEIM

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