

**Comité Régional des Services de
Transport**

COREST

CENTRE ALSACE

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

Réunion du 4 juillet 2022 à 18h |

Salle Renaissance à la Mairie d'OBERNAI

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. Certains éléments de réponse ont été ajoutés post-réunion.

Le présent relevé de conclusions ainsi que le document de présentation projeté lors du COREST Centre Alsace sont accessibles en ligne sur le site internet de la Région Grand Est <http://www.grandest.fr/comites-regionaux-services-de-transport-corest/>

La liste des participants au COREST est en annexe du présent relevé.

M. Bernard FISCHER, Maire d'Obernai, Conseiller Régional, fait part de son plaisir d'accueillir le COREST Centre Alsace en salle Renaissance à la Mairie d'Obernai et souhaite la bienvenue aux participants.

Mme Marianne HORNY-GONIER, Conseillère Régionale et Présidente du COREST Centre Alsace accueille les participants, salue les élus, présente et remercie les intervenants.

Elle rappelle que le dernier COREST s'est tenu le 19 juin 2019 à Molsheim. Après 2 années de suspensions liées aux conséquences de la situation sanitaire, la Région a relancé l'organisation des COREST (COmités REgionaux des Services de Transport) dans les différents territoires du Grand Est.

1. Actualités de la Région Grand Est

Pour la Région Grand Est en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, l'enjeu du passage de la **décarbonation** des transports est primordial. Réduire l'empreinte carbone de la mobilité, participer au désenclavement des territoires sans jamais délaissier la qualité de son offre, tel est le leitmotiv de la Région Grand Est.

Il convient de rappeler que le Grand Est bénéficie du **1er réseau ferroviaire de France (hors Ile de France)** et que comparativement à d'autres régions, les citoyens du Grand Est sont proportionnellement plus nombreux à prendre le train qu'ailleurs. Ainsi, 15 % du réseau ferroviaire national est situé dans le Grand Est, alors que sa population représente seulement 8,5 % de celle de la France.

Depuis 2019, la Région Grand Est a réuni tous ses réseaux de transports sous un seul et même nom : **Fluo Grand Est**, pour un service unifié et plus lisible. Cette nouvelle marque rassemble l'ensemble des réseaux routiers et ferroviaires gérés par la Région Grand Est en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité. Fluo se décline également en un site internet **Fluo.eu**.

Avec **plus d'un milliard d'euros en 2022**, dont 523 M€ pour le financement du TER, 242 M€ pour le routier (scolaire et interurbain) ou encore plus de 143 M€ pour l'acquisition de matériel roulant, l'enveloppe consacrée aux **mobilités** dans le Grand Est constitue le 2ème poste de dépense et représente **plus de 30% du budget régional**.

D'ici 2030, la Région Grand Est a prévu d'investir pour l'**acquisition ou la rénovation de matériel roulant** à hauteur de plus d'1,2 milliard d'euros.

Malgré les confinements et les recommandations de télétravail, la Région Grand Est a été la seule Région (hors Ile de France) à avoir maintenu un **plan de transport le plus haut possible** durant les deux dernières années.

L'évolution de la gamme tarifaire, décidée en séance plénière du Conseil Régional fin 2021, a l'immense avantage de la simplicité et de la lisibilité : le même taux de réduction pour tous, partout, tout le temps, en contrepartie de la possession d'une carte unique.

Depuis quatre décennies, l'effort de maintenance sur les **Lignes de Desserte Fine du Territoire (LDFT)** a recherché la pérennisation de leurs composants seulement à court-moyen terme, faute de moyens suffisants pour pérenniser ces infrastructures sur le temps long.

Cette situation se traduit par un vieillissement avancé des composants de l'infrastructure de tous types, pour beaucoup en limite d'âge. Elle génère de sérieuses **menaces sur la pérennité d'une desserte ferroviaire de qualité** pour de nombreux territoires périurbains à ruraux.

À l'échelle du Grand Est, près de 800 km de lignes sont concernées. Leur remise en état et pérennisation à **moyen terme** en conséquence est estimée à **plus d'un milliard d'euros entre 2020 et 2032**, en complément des quelques 220 M€ déjà exécutés entre 2016 et 2020. Au regard de l'ampleur de ces opérations et de l'impossibilité de les financer selon la contractualisation État-Région, la **Région s'est accordée avec l'État et SNCF Réseau** à travers un protocole signé à Girancourt le 20 février 2020, sur une répartition des Lignes de Desserte Fine du territoire régional. SNCF Réseau conserve pleinement la charge des lignes de vocation structurante et la Région s'organise pour reprendre la gestion des autres lignes, hors de son cadre de compétence strict, avec un appui financier ponctuel de l'État.

Compte-tenu des besoins nécessaires à **court terme** sur les LDFT, pour éviter que l'apparition de désordres techniques ne génère des ralentissements ou des interruptions de circulation, la **Région – au-delà de son périmètre de compétence strict – et l'État financent conjointement** dans le cadre des Contrats de Plan Etat Région (CPER) un **programme de travaux d'urgence annuels**, qui couvre la période **2020-2025**.

Ce **programme reste cependant insuffisant** pour assurer dans la durée la qualité de service et les performances de l'infrastructure. Des **travaux conséquents** sur l'infrastructure seront pour cela **nécessaires** le plus vite possible.

La Loi du 27 juin 2018 pour un nouveau Pacte Ferroviaire transpose en droit national le "quatrième paquet ferroviaire" pour la construction d'un espace ferroviaire unique européen (libre accès aux réseaux ferroviaires et aux marchés ferroviaires nationaux, réforme de la gouvernance des gestionnaires d'infrastructures).

Elle définit également les modalités de **l'ouverture à la concurrence** des services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs (calendrier d'ouverture, etc.).

Ainsi, jusqu'en décembre 2023, les Régions pourront continuer à attribuer des contrats à la SNCF, pour une durée maximale de 10 ans. Passé cette date, tous les contrats seront obligatoirement mis en concurrence.

2. Vie des lignes régionales

Les participants regrettent que le COREST porte sur un nombre trop important de lignes. Les usagers notamment souhaitent que l'on puisse retrouver des comités de ligne plus ciblés et plus efficaces sur la ligne qu'ils fréquentent.

La Région explique qu'en raison du contexte, les groupes de travail spécifiques sur les lignes ont été suspendus à l'instar des COREST. Toutefois, des groupes de travail plus particulièrement ciblé sur une ligne ou sur une problématique pourront être remis en place à la rentrée.

En réponse à plusieurs usagers concernant les décisions sur les suppressions totales ou partielles très pénalisantes – notamment les trains supprimés en heure de pointe dont les usagers ont le plus besoin- M. CAPRIULO explique que le choix de suppression est toujours celui le moins péjorant pour les voyageurs sur l'ensemble de la ligne.

Un débat s'engage sur la question de l'emport des vélos dans le train :

- Des retards sont imputables au manque de place dans les trains pour les vélos
- Les attaches vélos (avec des élastiques) dans les Régiolis ne sont pas pratiques. Plusieurs usagers demandent s'il n'est pas possible de trouver une autre solution pour fixer les vélos.

Mme HORNY-GONIER : La RGE précise que dans le cadre du plan vélo, voté en plénière du Conseil Régional le 24 juin, il est notamment prévu sur le volet « mobilité » de :

- Créer un système régional de vélo en libre-service en sortie des gares, afin de faciliter le lien avec le train,
- Renforcer le stationnement vélo en gare ou encore l'augmentation des emplacements vélo à bord des trains dans le cadre des opérations de maintenance des rames (opérations mi-vie).
- Soutenir le développement des infrastructures cyclables structurantes, ainsi qu'un accompagnement des démarches locales, portées par les AOM, en faveur du vélo.

Les usagers ne comprennent pas que seuls des retards de maintenance peuvent justifier les suppressions et retards continus sur leur ligne et notamment la ligne de la Bruche.

M. CAPRIULO explique que le plan de transport adapté mis en place en début d'année était principalement lié à la disponibilité des personnels affectés à la circulation. Parallèlement, les personnels de maintenance étaient également impactés par la maladie.

La crise a conduit à revoir les plannings de maintenance fragilisant ainsi la disponibilité du parc de matériels roulants. L'absentéisme chez les personnels de maintenance a engendré un reliquat de charge de maintenance depuis plusieurs mois, générant des régimes dérogatoires qu'il n'est plus possible de maintenir. Aussi pour permettre à ce matériel de continuer à circuler il est impératif qu'il intègre son cycle de maintenance et soit par conséquent immobilisé.

Pour faire face à cette situation exceptionnelle, un plan d'actions a été mis en place pour traiter l'ensemble du parc matériel avant l'été avec notamment des renforts en personnel en provenance d'autres centres de maintenance, la location de matériel à d'autres régions et la réalisation d'opérations de maintenance dans des centres hors région.

Des usagers expriment leurs craintes concernant la vétusté du matériel roulant (RRR) sur les lignes de la Bruche et du Piémont et souhaitent savoir quand il sera remplacé.

Le «Collectif citoyen Strasbourg-Roethig-Lingolsheim» critiques l'état du réseau et des installations de signalisation qui mériteraient d'être rénovées notamment dans la perspective de la mise en place du REME. De même, il s'interroge sur le fait que la gare de Molsheim soit suffisamment dimensionnée pour accueillir le développement d'offre futur? Le collectif s'inquiète aussi de l'impact de l'ouverture à la concurrence sur les lignes Bruche et Piémont.

M. CAPRIULO précise que le matériel roulant RRR a vocation à être remplacé mais que les évolutions d'offre conduisent à conserver ce matériel, particulièrement capacitaire. Le problème réside davantage sur la fiabilité des locomotives. Ainsi TER s'efforce de produire le meilleur service en fonction de l'infrastructure et du matériel roulant disponible.

La FNAUT s'interroge sur la possibilité de maintenir les cadencements prévus dans le cadre du REME avec un matériel roulant non optimal.

Les statistiques de suppression et de régularité sur la ligne sont présentées sur une journée, les usagers pendulaires souhaitent qu'il puisse aussi y avoir une présentation de ces statistiques durant les périodes de pointe : le lissage sur une journée tend à minimiser les chiffres alors que les impacts subis par les usagers pendulaires sont supérieurs.

L'association Bruche Piémont Rail (BPR) déplore les retards fréquents et le manque d'information sur les conditions de correspondance (en cas de retard) entre les trains de la Bruche et du Piémont vers les autres lignes et spécifiquement les lignes transfrontalières

M. CAPRIULO répond que TER a pour ambition de donner l'information la plus réactive possible et d'anticiper les conséquences d'un retard sur l'ensemble du trajet, mais il n'est pas possible de retenir systématiquement les trains en cas de retard, notamment dans un système cadencé puisqu'il faut libérer les voies en gare.

Certains usagers estiment que les applications pour recevoir les alertes en cas de situation perturbées sont compliquées à utiliser et que la transmission d'alertes est parfois aléatoire.

La FNAUT tient également à signaler la baisse de la qualité concernant les TER 200 qui sont sales extérieurement et circulent parfois en composition réduite ou avec des suppressions partielles. Les amplitudes horaires du TER 200 pourraient encore être améliorées en soirée pour répondre aux besoins d'usagers occasionnels. Un groupe de travail ad hoc pourra être mis en place à la rentrée.

3. Travaux sur le réseau

L'association BPR constate que la gare de Schirmeck a été fermée au service ferroviaire du cantonnement ce qui conduit à une augmentation des temps de parcours de 8 minutes et dégrade la qualité de l'offre.

Sur la base du constat global de vétusté et dégradation des infrastructures on peut s'interroger sur notre ambition collective concernant le train.

Mme HORNY-GONIER rappelle les efforts conséquents de la Région Grand Est sur le transport ferroviaire puisqu'elle investit plus de 1,2 Mds d'€ pour les mobilités sur un budget de 3 Mds. Comme expliqué en début de réunion, sur les Lignes de Desserte Fine du Territoire, la Région va même au-delà de ses compétences puisqu'elle a décidé d'investir pour maintenir les infrastructures au plus près des territoires.

4. Gares, accessibilité, Fluo 67, REME

Le Collectif Citoyens Strasbourg-Lingolsheim alerte sur le comportement à risque de certains usagers qui marchent le long des voies pour ensuite les traverser en gare de Lingolsheim. Il faudrait un 3^{ème} ascenseur du côté où arrivent les bus de la CTS. Ce 3^{ème} ascenseur permettrait aussi aux personnes à mobilité réduite arrivant en bus d'accéder aux quais.

Mme VIVERGE tient cependant à souligner que les ascenseurs sont souvent une source de sinistres, d'insalubrité. Elle annonce que Gares & Connexions va nommer un correspondant risque ferroviaire en gare pour travailler le sujet sécurité et certaines gares vont être équipées de vidéoprotection. A ce propos, un usager sollicite une surveillance par caméra en gare de Rosheim puisque la gare est excentrée et il y a des vols de vélos.

Mme VIVERGE indique également que l'ascenseur d'Obernai sera remis en service fin août.

L'association TRAJETS regrette que le réaménagement de la gare de Strasbourg ne donne pas assez de places aux espaces d'attente. Elle s'interroge aussi sur la pertinence de construire un parking en ouvrage à Sélestat alors qu'il y a des bus à moitié vides qui desservent cette gare. Elle déplore le manque de concertation avec les exploitants/réseaux de bus/cars. Il faut éviter de reconduire la situation du parking de Molsheim : véritable « aspirateur à voitures ».

L'association BPR regrette que certaines gares de la ligne Bruche sont dépourvues de bancs dans les espaces couverts ainsi que le maintien d'un passage à niveau avec 2 barrières à proximité du Lycée à Obernai.

5. Le réseau routier Fluo

La Région tient à signaler les pénuries actuelles de conducteurs malgré des plans de formations importants qui risquent d'impacter les transports scolaires à la rentrée.

6. Evolution de l'offre de transport en 2023

Les élus de la ligne de la Bruche (M. FERRY – WISCHES, M. APPIANI –LUTEZLHOUSE) déplorent le manque de concertation en amont de la définition des grilles horaires sur la Bruche dans le cadre du REME au service annuel 2023.

Rejoints par l'associations BPR, ils désapprouvent le décalage de 14 minutes par rapport aux grilles actuelles. Si les trains partent à 25 et 55 de chaque heure en gare de Strasbourg, c'est pour garantir un emboîtement avec lycées et collèges, en avançant de 14 minutes on va perdre toutes les « correspondances » TGV vers la vallée de la Bruche et toutes les correspondances avec les horaires des établissements scolaires.

Ces modifications, sans concertation préalable, remettent en question des horaires qui étaient le fruit de négociation depuis plusieurs années et qui étaient adaptés de manière optimale aux transports scolaires notamment. Ils craignent qu'il n'y ait plus de possibilité de faire évoluer la grille horaire 2023 pour tenir compte de leurs demandes et sollicitent la mise en place de groupe de travail dès l'été 2022.

Des questions sont soulevées sur la politique d'arrêt des trains de la ligne Bruche et de la ligne Piémont durant le weekend. De même qu'un développement des amplitudes horaires notamment le weekend.

Mme HORNY-GONIER informe que des réunions de présentation des grilles horaires du REME au SA 23 à l'attention des EPCI et des associations d'usagers sont prévues les 12 et 13 juillet prochains. A l'issue de ces réunions d'autres séances de travail pourront être organisées. Elle tient toutefois à préciser qu'il n'est pas possible de reprendre la totalité des grilles seuls des évolutions ponctuelles sont envisageable pour 2023.

7. Divers

Quelques usagers déplorent la disparition des carnets de 10 tickets décidée lors de l'évolution de la gamme tarifaire en janvier 2022. La suppression de ces carnets est liée à la fin de l'obligation de composer les billets à partir de décembre 2022

Les associations d'usagers souhaitent que la Région Grand Est engage des réflexions sur l'évolution de la tarification en tenant compte de l'intermodalité des transports en commun. Ils évoquent, à titre d'exemple :

- les billets journaliers donnant accès à tous les transports en communs locaux délivrés par les Hôtels dans le Bad-Wurtemberg,
- la possibilité d'utiliser les ticket de la CTS pour un trajet en train dans les gares de l'Eurométropole

Certaines personnes estiment que les distributeurs automatiques sont compliqués à utiliser pour des voyageurs occasionnels (notamment touristes étrangers) et qu'il faudrait en simplifier le fonctionnement.

Plusieurs usagers sollicitent la mise en place de trains spéciaux pour permettre aux supporters d'assister aux match du Racing Club de Strasbourg puisqu'il existe une gare (Krimmeri-Meinau) à proximité du stade. La Région explique, qu'avec les développements d'offre prévus dans le cadre du REME en 2023 - en particulier les weekends - il sera certainement possible de répondre à ces besoins particuliers en développant par exemple les correspondances entre la gare centrale et celle de Krimmeri les jours de match.

Une personne de l'assistance recommande de mieux utiliser les réseaux sociaux pour communiquer avec les usagers. Elle évoque des blogs par lignes mise en place en Ile de France pour présenter le calendrier de travaux. Les usagers peuvent y débattre et une réponse leur est transmise sur le réseau social. TER rappelle l'existence des outils d'information et d'alerte aux voyageurs ainsi que celle d'un fil twitter TER Grand Est.

Il est également demandé de relancer les démarches pour conclure des partenariats avec des commerçants afin de permettre la distribution de titre de transport dans certaines communes où il n'y a plus de guichet. M. APIANNI signale qu'à Lutzelhouse il y avait eu un des contacts avec la Poste mais que cela ne s'est pas concrétisé à ce jour.

M. MEBARVI, Adjoint aux Maire de Sainte Marie aux Mines souhaite que des groupes de travail spécifique sur des petits territoires soient remis en place : le COREST ne permet pas de traiter de lignes telles que celle, en car, entre Sélestat et St Dié.

L'ensemble des participants conviennent de la réactivation de groupe de travail plus ciblés sur des lignes ou des problématiques. Les périmètres des COREST étant trop vaste pour une concertation de qualité.

Mme HORNY-GONIER clôt la réunion du COREST Centre Alsace à 20h45

ANNEXE

Liste des présents/excusés du COREST Centre Alsace

Présidence du COREST :

Mme Marianne HORNY-GONIER, Présidente du COREST Centre Alsace, Conseillère Régionale de la Région Grand Est

Elus et leurs représentants, CESER, AOT :

M. Bernard FISCHER, Maire d'Obernai, Conseiller Régional de la Région Grand Est
M. Patrick APPIANI, Mairie de Lutzelhouse
Mme Noémie TARTAGLIA, Pays de Barr
Mme Audrey SCHIMBERLE, Communauté de Communes Pays de Ste Odile
M. Stéphane ARNOULD, Mairie de Lingolsheim
M. Vincent KIEFFER, Maire d'Itterswiller
M. Etienne BERTIN, Communauté de Communes Pays de Barr
M. Robin CLAUSS, Collectivité Européenne d'Alsace et Mairie d'Obernai
M. Claude LUTZ, Maire de Bischoffsheim
M. Alain FERRY, Maire de Wisches, PETR Bruche-Mossig
Mme MARCHAL-MINAZZI, PETR Piémont / Conseil de Développement
M. Gérard ENGEL, Adjoint au Maire de Barr
Mme Laurence MAULER, Adjointe au Maire de Barr
Mme Nathalie KALTENBACH, Collectivité Européenne d'Alsace et Mairie de Barr
M. Osdine MEBARVI, Mairie de Sainte Marie aux Mines

Associations, organisations syndicales, divers :

M. Marcel JAMES, UTR 67 CFDT et CDCA Alsace
M. Hubert MENGER, M. Jean-Jacques STEFFAN, Collectif Citoyens Strasbourg-Lingolsheim
M. André LOTT, M. Jean-Joseph RISCH, M. Roger DILLENSEGER et M. Jean-Luc MEYER :
Association Bruche Piémont Rail
M. Florent MANRIQUE, Association des Usagers des Transports du Sud Alsace et FNAUT
M. Sylvain DUBROMEL, Association TRAJETS et FNAUT
M. Jean GERBER, Association ASTUS
Mme Clotilde CADI, lycée Freppel Obernai
Mme Zoé NEUBOT, DNA

Usagers:

M. Théo SCHWANGER, M. Bryan HAHN, M. Sébastien, PEQUIGNOT, Mme Brigitte BELLER,
M. Thierry LOTH, M. Hubert FRIESS, Mme HUG Christine, M. Angelo FRANGIONE,
Mme Ana CALVO, M. Hervé BRIGNON, Mme Eliane KRETZ, M. François LE NORMAND,
Mme Geneviève DRELLER, M. Edgar FOUILLET,

SNCF Voyageurs :

M. Danilo CAPRIULO, Directeur territorial production TER Alsace.
M. Pascal BELLONI, Responsable de lignes du secteur centre Alsace
Mme Anne ZUBER, Responsable de la ligne Sélestat-Strasbourg Omnibus

SNCF Réseau :

M. Olivier GENEVAUX, Responsable de l'Unité Voyageur, Direction territoriale Grand Est Pôle Clients et Service
Mme Mélanie BRAJON, Gestionnaire de capacité et ordonnancement travaux Alsace

SNCF Gares & Connexions :

Mme Nathalie VIVERGES, Directrice des Gares Alsace

Région Grand Est :

Mme Valérie SCHNEIDER, Chef du Service Organisation de l'Offre Ferrée.

M. Thomas HEIDERICH, Chargé de mission Organisation de l'Offre Ferrée

Mme Dominique LEBESSON - Chargée de mission Organisation de l'Offre Ferrée.

M. Stéphane MEYER, Adjoint à la cheffe du Service des Transports, Maison de la Région de Strasbourg

Mme Marie BOULANGER, Chargée de mission, Service programmation des Infra-structures et des Points d'Arrêts

Excusés :

M. Jean ROTTNER, Président de la Région Grand Est

M. Claude KERN, sénateur

M. Frédéric BIERRY, Président de la CEA

Mme Catherine GRAEF-ECKERT, Vice-Présidente et Conseillère d'Alsace du canton de Lingolsheim

Mme Marie-Reine FISCHER, maire de Dinsheim-sur-Bruche

M. Marcel BAUER, maire de Sélestat

M. Claude SCHALLER, adjoint au Maire de Sélestat, chargé de l'Urbanisme, de la Mobilité et de la Transition énergétique

Mme Anne LASSUS, Présidente de la Commission Transports, Déplacements et Infrastructures de la Région Grand Est

M. Gaël CARBONNIER, conseiller municipal à Lipsheim

M. Éric NIAKISSA, usager