

Comité Régional des Services de Transport

COREST

CENTRE ALSACE

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

Réunion du 12 juin 2023 à 18h

Locaux de la Communauté de Communes d'Erstein

1 rue des 11 communes à BENFELD

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 Mulhouse Nord sont accessibles en ligne sur le site internet de la Région Grand Est (soit en suivant le lien <http://www.grandest.fr/comites-regionaux-services-de-transport-corest/>, soit, sur la page d'accueil du site de la Région Grand Est, en faisant une recherche.

Présidence du COREST Centre Alsace :

Mme Marianne HORNY-GONIER, Conseillère Régionale et Maire de Rhinau

Région Grand Est :

Valérie SCHNEIDER, Cheffe du Service Organisation de l'Offre Ferrée (S2OF)

Marie BOULANGER, Chargée de mission Infrastructures et Points d'Accès (Direction des Investissements et de Partenariats)

Marie-Laure BOTZUNG-VIDAL, Chargée de mission S2OF

Thomas HEIDERICH, Chargé de mission S2OF

SNCF Voyageurs :

Nicolas BORDILLAT, Directeur des lignes TER Alsace

Danilo CAPRIULLO, Directeur territorial exploitation TER Alsace

Anne ZUBER, Responsable de Satisfaction Client TER

SNCF Réseau :

Florence KRAEMER, Responsable de l'Unité Voyageurs

Mélanie BRAJON, Chargée de compte TER – Alsace / Lignes 1 et 4

SNCF Gares & Connexions :

Cédric NELLENBACH, Directeur des gares d'Alsace

La liste des participants et des personnes excusées est jointe en annexe.

* * *

M. Stéphane SCHAAL, Président de la Communauté de Communes d'Erstein et Maire de Limersheim accueille les participants au COREST Centre Alsace dans les locaux de la Communauté de Communes.

Mme HORNY-GONIER, Présidente du COREST Centre Alsace, souhaite la bienvenue aux personnes présentes et remercie M. SCHAAL pour l'accueil dans l'amphithéâtre du bâtiment la Communauté de Communes d'Erstein.

Après avoir indiqué les personnes excusées (cf liste en annexe), elle salue les membres de la table d'honneur, les élus présents et tous les participants.

Propos introductifs :

Mme HORNY-GONIER rappelle que le dernier COREST Centre Alsace s'est tenu le 4 juillet 2022 à Obernai. Elle présente l'ordre du jour et détaille les points clés de l'actualité de la Région.

1. Actualités de la Région Grand Est

Les bassins de mobilité : conformément à la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) la Région a défini, en concertation avec les EPCI du territoire, des périmètres de bassins de mobilités. La Région va prochainement réunir de nouvelles instances de référence pour échanger sur les mobilités, tous modes confondus, qu'elles soient de compétence régionale ou locale. Chaque comité aura pour objectif de définir ses priorités et ses ambitions en termes de mobilité et de complémentarité d'offres. Ces éléments aboutiront à la signature d'un contrat opérationnel de mobilité (COM) qui traitera également de la mobilité solidaire.

Les chiffres clé 2021 du TER FLUO Grand Est.

Le budget : 1,2 milliard d'euros, 1er poste de dépense régional, + de 30% du budget régional :

- Investissements conséquents en matière de matériel roulant ferroviaire ;
- Interventions volontaristes au-delà du strict champ de compétences, dont notamment en matières de projets de modernisation des gares et des infrastructures ferroviaires.

La gamme tarifaire : un bilan positif, après les évolutions de 2022 avec notamment une augmentation de 138% des porteurs de cartes FLUO.

Nicolas BORDILLAT présente le dispositif « RECONTACT CLIENT » qui s'applique en cas de suppression totale ou partielle d'un train. Il concerne :

- Les clients occasionnels ayant acheté un billet pour un train désigné et ayant laissé leurs coordonnées,
- Les abonnés après création et activation d'un compte SNCF sur le site TER Grand Est.

Ce dispositif sera opérationnel sur l'ensemble des lignes TER d'ici l'automne 2023

Questions/réponses

Système « Recontact TER » :

Sylvain DUBROMEL (association TRAJETS) souhaite savoir pourquoi recontact client n'est pas valable pour les achats faits sur le site alors qu'on laisse ses coordonnées ? SNCF Voyageurs indique que les coordonnées ne sont pas systématiquement laissées sur le site.

Emport des vélos dans les trains :

Sylvain DUBRONEL souhaiterait des voitures réservées aux vélos. SNCF Voyageurs explique l'emport des vélos se généralise mais le système ferroviaire ne fonctionne pas si des vélos arrivent en masse tant pour l'emport des vélos que pour les temps de montée et de descente. Il faut savoir qu'un vélo prend en moyenne 2,5 fois la capacité d'une place usager.

Ces difficultés sont augmentées avec les vélos électriques qui sont lourds, sont parkés dans les couloirs et empêchent le conducteur d'accéder à la cabine ou le contrôleur de circuler.

Si, dans les nouvelles rames commandées par la Région il y aura plus de place (18 places vélos), il convient tout de même de trouver des alternatives à l'emport systématique de vélo.

Il vaut mieux privilégier le fait d'avoir un vélo en gare de départ et un vélo en gare d'arrivée, d'autant plus qu'il y a des abris fermés dans toutes les gares. Il y a encore de la place à Strasbourg au sein du Parking Sainte-Aurélie.

Nicolas BORDILLAT souligne aussi le partenariat entre TER et Emmaüs à Scherwiller qui permet d'acheter un vélo à un coût très réduit sur présentation de son abonnement TER, dans la limite des stocks disponibles.

SlowUp d'Alsace

Malgré la mise en circulation de trains supplémentaires à l'occasion de l'édition 2023 du Slow up qui a enregistré une affluence record, les trains étaient bondés et de nombreux voyageurs avec vélo n'ont pas pu emprunter le train souhaité.

SNCF Voyageurs confirme que la fréquentation était au moins supérieure de 50% et précise que plus de trains étaient en circulation par rapport à 2022. Ainsi, entre 09h30 et 10h51 en gare de Strasbourg, les trains ont été fortement chargés. Pour le retour, les problèmes ont été moins forts car les trajets étaient plus étalés. C'est une grande difficulté pour ce type d'évènement de charger autant de vélos.

En 2022, des rames de type RRR avaient pu être aménagées mais pas en 2023 car ces rames ne pouvaient être retirées des roulements pour réaliser les aménagements car cela aurait impacté le plan de transport de la ligne Saverne/Sélestat en semaine.

Un travail sera mené bien en amont avec les organisateurs du Slow afin de proposer des solutions plus adaptées pour l'édition 2024

Matériel roulant :

Hubert MENDER (Collectif Citoyens Lingolsheim-Roethig) s'étonne que les AGC soient modifiés avec des places de 1ère classe alors que ces matériels sont saturés le plus souvent. Pourquoi ne pas garder la classe unique ? La Région explique que ces rames pourraient être utilisées sur des lignes ouverts à la 1^{ère} classe.

Bassins de mobilités :

Michèle HEUSSNER-WESTPHAL (Directrice du PETR BRUCHE MOSSIG) souhaite connaître les objectifs des bassins de mobilité à cette échelle ? Quels seront les sujets évoqués lors de la première rencontre ?

Marianne HORNBY-GONIER précise que l'objectif de ces bassins est de mettre tous les acteurs de la mobilité autour de la table. Les premières réunions sont prévues à la rentrée ; l'ordre du jour ainsi que les sujets abordés seront définis au courant de l'été.

Intermodalités TER + tram à Strasbourg

Denis SCHULTZ (Conseiller d'Alsace Canton d'Erstein) demande pourquoi il n'existe pas d'intermodalité entre le TER et le tram de Strasbourg pour les clients occasionnels alors que ça existe pour les abonnés ?

Mme HORNY-GONIER confirme que la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg ont déjà conventionné sur un dispositif d'intégration tarifaire concernant les abonnements. Le sujet de l'intégration tarifaire pour les billets occasionnels a bien été identifié. Il est complexe et a été confié à la SPL Grand Est Mobilités.

Hors réunion : 31 abonnement CTS sont reconnus à bord des TER dans le territoire de l'EMS et il existe quelques tarifications combinées occasionnelles (Alsa+, tram+train aéroport).

Distributeurs de Billets Régionaux

Denis SCHULTZ déplore le manque de visibilité sur les écrans des distributeurs à cause du soleil. Il regrette que même lorsque l'utilisateur explique ses difficultés au contrôleur ce dernier vende un billet surtaxé à bord.

Marianne HORNY explique les Distributeurs de Billets Régionaux vont prochainement être renouvelés et améliorés. Le message sera passé auprès de l'exploitant pour que les ASCT aient une tolérance vis-à-vis des clients des gares concernées.

Hors réunion : Lorsque l'utilisateur se rend directement auprès du contrôleur, ce dernier est effectivement tenu d'appliquer un tarif de bord (différent du tarif guichet) mais la différence peut faire l'objet d'un remboursement par SNCF sur justification.

En cas d'écran défaillant (et notamment de luminosité trop faible), les équipes de la maintenance des DBR sont en mesure de procéder au remplacement du composant.

Applications SNCF

Sophie METZ (usagère) regrette le nombre d'application d'information voyageur et estime qu'elles peuvent être améliorées : dès qu'il y a une mise à jour « tout saute ».

SNCF Voyageurs répond que la mise en place de SNCF Connect était d'avoir une seule application ; cet outil doit encore évoluer pour répondre à cette demande. Le système de « recontact TER » sera effectivement un autre outil propre à TER Grand Est.

Hubert MENDER alerte sur la fracture numérique, les applications SNCF sont intéressantes mais tout le monde n'a pas de téléphone actuellement.

Gilles GAVALET (usager abonné) déplore le manque de réponse de TER Grand Est pour avoir des explications plus précises lors d'événements sur la ligne.

Magali FEUERER (usagère et UNSA Ferroviaire) s'interroge sur la mise à jour des coordonnées dans l'application ?

SNCF Voyageurs explique qu'en cas de besoin d'assistance, il faut contacter le Centre Relation Clientèle TER au 08 05 41 54 15 ouvert du lundi au vendredi de 6h30 à 19h30, le samedi de 9h à 14h et le dimanche et jour férié de 15h à 20h.

2. Vie des lignes régionales

- TER 200
- Strasbourg – Erstein – Benfeld - Sélestat
- Strasbourg – Molsheim - Obernai – Barr – Sélestat
- Strasbourg – Molsheim – Saint-Dié-des-Vosges
- Sélestat - Ribeauvillé
- Sélestat – Sainte-Marie-aux-Mines – Saint-Dié-des-Vosges

SNCF Voyageurs présente la régularité, le nombre de circulations, le nombre et les causes de suppressions, ceci pour l'année 2022 et le 1er trimestre de l'année 2022 versus le 1er trimestre de l'année 2023, ainsi que la typologie des clients et l'évolution du trafic.

Elle expose ces données pour les différentes lignes du territoire du COREST Centre Alsace (cf. présentation).

Questions/réponses

Réseau Express Métropolitain Européen (REME)

Hubert MENDER présente une déclaration du Collectif Citoyens Lingolsheim-Roethig (cf annexe n°2). En préambule, le REME part d'un bon principe mais nécessite de se donner les moyens. Sur le centre Alsace, ce REME est un échec. Malgré les effets d'annonce, le service est dégradé par rapport aux services précédents. Cette situation pourrait s'expliquer du fait du flux tendu du personnel, signalisation trop ancienne, crochets trop courts aux divers terminus, installations de la gare basse sont saturées. Au moindre incident, tout déraile.

Pour Roger DILLESEGER (Association Bruche Piémont Rail), sur le secteur Bruche Piémont, la concertation a été insuffisante. Jean-Pierre FARANDOU, Président-Directeur Général de la SNCF disait que certaines lignes françaises ressemblaient plus au « Far West » qu'à autre chose. La vallée de la Bruche en fait partie. L'association appelle à la modernisation de l'infrastructure de cette ligne comme indiqué dans la motion en annexe n°3.

Selon Stéphane SCHAAL tous les trains importants ont été supprimés (à la fois pour les salariés abonnés et les scolaires) en raison des difficultés de mise en œuvre du REME.

Denis SCHULTZ rappelant qu'une motion de la Communauté de Communes a sollicité la remise en place d'un arrêt à Limersheim, souhaite que dans le prolongement du COREST des solutions puissent être trouvées.

Laurent JEHL (Maire de Matzenheim) souligne que la priorité pour sa commune sont les scolaires. Aussi il regrette la suspension du train qui permet de venir de Strasbourg à Matzenheim vers 07h30 : 12 enfants empruntaient ce train. Depuis le mois de décembre, les parents doivent venir depuis Strasbourg en voiture.

Eric MULLER (Adjoint au Maire d'Epfig) rappelle que pour sa commune, le développement de dessertes en milieu de journée étaient annoncés pour développer la fréquentation des voyageurs occasionnels. Il rappelle l'engagement de la Ville pour dynamiser la gare d'Epfig et inciter les gens à prendre le train.

Sabine SCHMITT (Adjoint au Maire d'Epfig) insiste sur le fait que sans desserte efficace à Epfig, il est nécessaire de se rabattre vers d'autres gares et notamment Benfeld, ce qui est contraignant.

Sophie METZ rappelle, en tant que déléguée de parents d'élèves, que des parents ont renoncé à certaines orientations pour leurs enfants en raison du manque de fiabilité des trains. Le lycée de secteur avec rabattement par car est donc favorisé. Il est regrettable que des choix d'orientation soient conditionnés par une mauvaise production ferroviaire.

Roger DILLENSEGER ne comprend pas pourquoi l'Eurométropole de Strasbourg qui finance pour moitié l'offre du REME n'est pas représentée à ce COREST. Hubert MENDER indique que l'EMS participe à certains groupes de travail mais qu'elle n'intervient pas souvent concernant le REME.

Gaël CARBONNIER (Conseiller municipal à Lipsheim) estime que la mise en place du REME a parfois été contre-productive. La disparition de certains trains express vers Strasbourg et le manque de fiabilité de la production ferroviaire a conduit certains à reprendre leur voiture. N'est-il pas envisageable de revenir au plan de Transport antérieur ?

Afin de traiter l'ensemble de ces sujets, Marianne HORNY-GONIER propose de mettre en place un groupe de travail sur la ligne omnibus Strasbourg/Sélestat. Elle précise toutefois que les évolutions ne pourront pas être mises en œuvre dès la rentrée de 2023 compte tenu des contraintes ferroviaires. Une réflexion sera notamment lancée pour voir dans quelle mesure il est possible de combler les trous de desserte.

3. Travaux sur le réseau

SNCF Réseau présente quelques chiffres-clefs à l'échelle du Grand Est et les principaux chantiers pour les années 2023, 2024 et 2025 sur le périmètre du COREST Centre Alsace (cf. présentation).

Marianne HORNY-GONIER rappelle qu'à ce stade, la Région n'est pas compétente pour les infrastructures ferroviaires même si elle a demandé le transfert de certaines Lignes de Desserte Fine du Territoire (LDFT). Valérie SCHNEIDER précise que le maintien des circulations sur les LDFT du Grand Est nécessite de réaliser des travaux de plus d'un milliard d'euros dans les 10 prochaines années. Le Grand Est est donc face à un défi majeur et il convient de trouver les ressources pour réaliser et financer ces investissements.

Questions/réponses

Ouverture à la concurrence :

Mario TROESTLER (Maire de Mollkirch) souhaite savoir ce qu'il en est de l'ouverture à la concurrence sur la ligne Bruche Piémont Vosges. Considérant que la gare de sa commune est dorénavant « une gare fantôme », il regrette que certains travaux de Gares et Connexions soient retardés et craint que ce ne soit lié au processus de mise en concurrence.

Valérie SCHNEIDER explique que la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019 a prévu que les Régions, autorités organisatrices des transports, peuvent demander le transfert de gestion des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic.

Dans ce contexte, la Région Grand Est souhaite moderniser le modèle d'exploitation, de maintenance et de rénovation des petites lignes, pour générer des économies qui permettront la réouverture, le maintien et le développement de ces dessertes ferroviaires.

Ainsi, la procédure d'ouverture à la concurrence sur les lignes Bruche Piémont Vosges porte à la fois sur l'exploitation et sur la gestion de l'infrastructure (intégration verticale) afin de confier à un même opérateur la régénération de ces lignes et leur exploitation.

La Région est actuellement en attente de l'autorisation de la Commission européenne (courrier envoyé le 28 mai) concernant cette intégration verticale et a parallèlement sollicité le transfert de propriété de ces lignes auprès de la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités).

4. Investissements dans les gares et les Pôle d'Echanges Multimodaux (PEM)

Marie BOULANGER de la Région Grand Est présente le dispositif DIRIGE et les travaux des PEM d'Illkirch-Graffenstaden, de Strasbourg-Roethig, de Lingolsheim, tous trois sous maîtrise d'ouvrage de l'Eurométropole de Strasbourg.

M. Claude SCHALLER, Adjoint à la ville de Sélestat présente le projet de parking en ouvrage proposant 350 places supplémentaires par rapport à la capacités actuelle, du PEM de Sélestat.

M. Emmanuel BELOT, de la Direction des Routes de la CEA présente le projet d'aménagement (création d'un ouvrage de soutènement et d'une passerelle) du PEM d'Erstein.

Questions/réponses

Pour Hubert MENDER il est nécessaire de rendre la gare de Graffenstaden accessible au PMR et de procéder à l'élargissement des quais à Roethig. Il souhaite également savoir quand sera installé le 3ème ascenseur en gare de Lingolsheim.

Gildas LE SCOUEZEC, Conseiller municipal à Lingolsheim, fait part de l'insatisfaction des usagers de Lingolsheim suite à la réalisation de la passerelle. Travaux réalisés sans aucune concertation avec la commune. Il déplore que la ville ait été mise en cause pour le 3ème ascenseur.

Marie BOULANGER rappelle que la Région n'est pas maître d'ouvrage de la réalisation des PEM mais l'Eurométropole de Strasbourg qui sera informée de cette demande de concertation.

Concernant le 3^{ème} ascenseur de la gare de Lingolsheim, Marie BOULANGER précise que l'EMS a lancé une étude de faisabilité pour le réaménagement du PEM de Lingolsheim (cofinancée par la Région) et que l'ajout d'un 3ème ascenseur permettant le franchissement sécurisé du PN pour tous les usagers fait partie intégrante de cette étude. Avec un objectif de réalisation des travaux en 2025

5. Evolutions de l'offre de transport TER en 2024

La Région présente l'évolution de l'offre de transport pour les différentes lignes du territoire du COREST Centre Alsace (cf. présentation).

Questions/réponses

Denis SCHULTZ et Laurent JEHL rappellent qu'il faut trouver des solutions pour la rentrée 2023 notamment pour les scolaires.

Marianne HORNY-GONIER confirme la mise en place d'un groupe de travail sur la ligne Strasbourg/Sélestat omnibus. Comme il est complexe d'ajouter des trains ou de modifier des horaires sans impacter l'ensemble du système ferroviaire de l'étoile de Strasbourg, les éventuelles évolutions envisagées par le groupe de travail ne pourront pas être effectives à la rentrée.

Gaël CARBONNIER souhaiterait que davantage de trains s'arrêtent en gare de Lipsheim/Fegersheim.

Est-il possible de mettre deux rames sur un quai, (par exemple un train partant vers le Nord et l'autre vers le Sud), afin de limiter les problèmes de capacité en gare de Strasbourg.

Est-il possible de mettre en place des navettes entre la gare de Lipsheim/Fegersheim et Strasbourg via la 3ème voie par exemple ?

SNCF Voyageurs explique que recevoir deux trains sur le même quai est techniquement possible mais cela passe par des investissements conséquents sur l'infrastructure pour garantir toute la sécurité des voyageurs.

SNCF Réseau répond que la troisième voie est faite pour permettre les dépassements ou le passage d'autres trains (ex : TGV, Fret), ce n'est pas une nouvelle ligne à proprement parler.

Il est enfin rappelé que pour le Service Annuel 2024, les mêmes allègements que l'année dernière sont reconduits.

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, Mme HORNY-GONIER remercie les participants et clôt la réunion et invite les participants à poursuivre leurs échanges autour du verre de l'amitié.

* * *

En annexe :

- Liste des personnes ayant signé la feuille de présence et liste des personnes excusées
- Intervention de M. MENDER
- Intervention de M. DILLENSERGER

Annexes :

Annexe n° 1

Liste des personnes ayant signé la feuille de présence :

Prénom	Nom	Fonction, Collectivité, Institution, Usager...
Gaël	CARBONNIER	Maire de Lipsheim
Sophie	METZ	Usagère abonnées
Pierre	THIELEN	CCR Molsheim/Mutzig – commune de Gresswiller
Laurent	JEHL	Maire de Matzenhem
Mario	TROESTLER	Maire de Mollkirch
Cédric	NELLENBACH	Directeur des gares d'Alsace - Gares & Connexions
Léa	CLAVURIER	Usagère
Jean-Jacques	STEFFAN	Collectif Citoyen Lingo-Roethig
Hubert	MENGER	Collectif Citoyen Lingo-Roethig
Emmanuel	BELOT	Pôle Travaux Neufs Nord de la Direction des Routes, des Infrastructures et des Mobilités de la CEA
Gildas	LE SCOUEZEC	Ville de Lingolsheim
Gilles	GAVALET	Usager abonné
Magalis	FEUERER	Usagère et UNSA Ferroviaire
Martin	WILLIG	Usager
Eric	MULLER	Ville d'Epfig
Sabine	SCHNEIDER	Ville d'Epfig
Patricia	KREPPER	Usagère Vélo+train
Guy	HEID	Conseiller Municipal commune de RUSS
Roger	DILLENSEGER	Association Bruche Piémont Rail
Jean-Luc	MEYER	Association Bruche Piémont Rail
François	LARDINAIS	Conseiller Municipal ville de Benfeld
Sylvain	DUBROMEL	Association TRAJETS –Sélestat & FNAUT Grand Est
Claude	SCHALLER	Adjoint Ville de Sélestat
Denis	SCHULTZ	Conseiller d'Alsace CEA,
Pascal	KIEFFER	Agent SNCF
Michèle	HEUSSNER- WESTPHAL	PETR Bruche Mossig
Stéphane	SCHAAL	Président de la Communauté de Communes d'Erstein
Laetitia	MARTZ	Maire de Dachstein
Christian	JAEG	Association de Défense des Citoyens contribuables Usagers Alsace
Thomas	PORCHERON	Journaliste DNA

Liste des personnes excusées :

Prénom	Nom	Fonction, Collectivité, Institution, Usager...
Claude	KERN	Sénateur du Bas-Rhin
Michel	HERR	Président de la Communauté de Communes Portes de Rosheim
Catherine	GREGERT	Conseillère d'Alsace CEA, canton Sélestat
Louise	MOREL	Députée de la 6 ^{ème} circonscription du Bas-Rhin
Charles	SITZENSTUHL	Député de la 5 ^{ème} circonscription du Bas-Rhin
Olivier	SOHLER	Maire de Scherwiller
Michel	HABIG	Président de la Communauté de Communes d'Ensisheim
Emmanuel	FERNANDEZ	Députée de la 2 ^{ème} circonscription du Bas-Rhin
Brigitte	KLINKERT	Député de la 1 ^{ère} circonscription du Haut-Rhin
Mme	WEISS	Office du Tourisme de Colmar
Laurence	MULLER-BRONN	Sénatrice du Bas-Rhin

Annexe n° 2

Motion du Collectif Citoyen Lingo Roethig, présentée par M. MENGER



REME/TER fiabilité du service (Corest Centre Alsace)

1 message

Hubert Menger <menger.hubert@gmail.com>

lun. 12 juin 2023 à 12:06

À : Jean-Jacques Steffan <jjacquesst@gmail.com>, Patrick Barth <p.barth2467@gmail.com>

Ce n'est pas une nouveauté le SA 2023 initialement prévu s'avère un échec sur Centre Alsace/Vosges. Hélas, malgré de grands effets d'annonces, les usagers constatent un service dégradé au regard du SA 2022, régulièrement des trains sont supprimés notamment aux heures de pointe.

Les causes

Elle sont multiples, nous citerons l'aspect matériel et personnel calculé au plus juste.

Les infrastructures trop exigües en gares de Strasbourg et Molsheim, voir StDie, un mode de cantonnement complètement hors d'âge entre Molsheim et Rothau.

Les difficultés de gestion de voie unique, citons par exemple les relations avec les Vosges ou certains trains sont prévus avec 5 croisements sur 92km entre Rothau et Arches.

Autre élément la délicate application des roulements du matériel avec des crochets trop courts aux divers terminus.

Et c'est sans oublier les obligations liées à la maintenance du matériel en gare de Strasbourg ou les installations dédiées en gare basse et dépôt sont saturées, s'en suit les questions d'approvisionnement en station service, ainsi sur BPV tout se fait à Strasbourg, voir par camion citernes au Port du Rhin, celle d'Epinal ne répondant pas aux crochets courts.

Résultat au moindre incident l'ensemble du service se dérègle.

Nous concluons en rappelant que d'importants investissements seront nécessaires à l'avenir pour obtenir un service public régulier un sujet que ni l'Etat, ni Grand Est ni l'opérateur ne peuvent ignorer.

Le Collectif Citoyens Lingo Roethig Transports

Annexe n° 3

Motion de l'Association Bruche Piémont Rail, présentée par M. DILLENSERGER

Discussion de la Motion proposée :



BRUCHE-PIÉMONT-RAIL

53, rue principale - 67130 Lutzelhouse
bpr@bprail.fr - www.bprail.fr

Association créée le 4 février 1993 - R.A. vol. XXXIII-89, tribunal d'instance de Molsheim
Défense et promotion des lignes de chemin de fer de l'étoile ferroviaire de Molsheim

MOTION

L'Association BRUCHE PIÉMONT RAIL, réunie en Assemblée Générale Ordinaire le 12 mai 2023 à MOLSHEIM, considère la mise en œuvre du Réseau Express Métropolitain Européen autour de l'Eurométropole de STRASBOURG comme une réelle opportunité de développement du transport ferroviaire répondant à l'attente des usagers.

Afin de répondre aux besoins réels le plus largement possible, sa mise en œuvre doit s'accompagner d'une concertation avec l'ensemble des acteurs concernés sur le périmètre. Il s'agit notamment : des associations d'usagers, de l'Autorité organisatrice des Transports Ferroviaires, des élus de l'Eurométropole et ceux des EPCI concernées, des transporteurs, des organismes de formations, des entreprises etc...

L'augmentation sensible du nombre de circulations ferroviaires impose une infrastructure permettant d'assurer le trafic de manière sécuritaire et robuste. A cet effet, le secteur nécessite une modernisation à la hauteur des enjeux.

Points sensibles :

- Block Molsheim – Schirmeck-Rothau -St Dié des Vosges – Épinal
- Les ouvrages d'art, et tout particulièrement le pont de la Bruche en amont de l'arrêt de Heiligenberg-Mollkirch.
- Gare de Molsheim
- Block Barr – Sélestat

Afin de ne pas obérer le futur, nous demandons un moratoire sur toutes opérations de réduction ou suppression d'infrastructure (blocks de cantonnement ou de croisement, voies de service et de garage, aiguillages, etc...)

Afin de garantir durablement la réussite du projet REME et ses perspectives de développement, l'association BPR revendique la modernisation de l'infrastructure sur les lignes STRASBOURG - MOLSHEIM - ST-DIE – SELESTAT

Approuvée à l'unanimité le 12 mai 2023.