

Comité Régional des Services de Transport (COREST) Centre Alsace

Mercredi 09 octobre 2024 à Hersbach

Compte-rendu

Le présent compte rendu 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.

Monsieur Alain FERRY, Maire de la commune de Wisches-Hersbach, souhaite la bienvenue aux participants. Il rappelle l'importance de la desserte ferroviaire du territoire et se félicite des projets à venir pour le maintien de celle-ci. Monsieur FERRY rappelle également l'importance du dialogue entre la Région Grand Est, la SNCF et les usagers du train.

Madame Marianne HORNY-GONIER, Conseillère régional et Présidente du COREST Centre Alsace, présente, remercie les intervenants en tribune, les participants dans la salle et Monsieur FERRY pour son accueil à Hersbach. Elle précise qu'en cas d'impossibilité de répondre en séance, les questions seront reprises et traitées a posteriori par les services de la Région Grand Est ou de la SNCF.

1. Propos introductifs et actualités de la Région Grand Est présentés par Madame HORNY-GONIER, Conseillère régionale et Présidente du COREST Centre Alsace

Les principaux rôles de la Région Grand Est, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont dans un premier temps rappelés avant d'aborder les thèmes d'actualité.

Pour rappel, la Région est autorité organisatrice des mobilités, elle commande et finance le plan de transport à son exploitant SNCF Voyageurs.

SNCF Voyageurs met en œuvre et exploite les services ferroviaires régionaux pour le compte de la Région (faire circuler les trains, adapter le service en fonction des aléas, veiller à rendre le meilleur service, assurer l'information des voyageurs...).

L'infrastructure ferroviaire est gérée par SNCF Réseau.

La gestion des gares est déléguée à SNCF Gares & Connexions.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, la Région Grand Est doit faire face à plusieurs défis :

- Répondre aux besoins de mobilité en constante évolution ;
- Désenclaver les territoires, desservir la ruralité en maillant les territoires ruraux avec les territoires urbains ;
- Réussir la transition énergétique qui passe par la décarbonation des transports ;
- Faciliter l'accès au transport public en favorisant l'intermodalité.

Malgré un contexte budgétaire contraint, la Région Grand Est n'abandonne pas ses ambitions en faveur des mobilités et le développement de l'offre ferroviaire.

Cela passe notamment par le renforcement de l'ingénierie régionale avec la création de la SPL Grand Est Mobilités, le 1er avril 2022, qui devient le bras armé de la Région en matière de pilotage des appels d'offre ferroviaires, de négociation et de suivi du contrat SNCF, de marketing et de transition énergétique.

Le développement de l'offre ferroviaire est également conditionné par l'indispensable renforcement et l'amélioration des infrastructures ferroviaires.

A. TER Fluo Grand Est : les chiffres clés en 2023

Ces chiffres sont notamment issus du dernier rapport d'activité TER (2023).

La Région Grand Est représente l'un des premiers réseaux ferroviaires de France avec :

- **3 685 km** de voies ferrées ;
- **47** lignes ferroviaires et **53** lignes routières TER ;
- **385** gares et points d'arrêt ;
- **1 840 trains** par jour et **700** cars routiers TER ;
- **240 000 voyages par jour** du lundi au vendredi (contre 185 000 avant, notamment, le REME de Strasbourg + 650 trains par semaine) ;
- **84 000 abonnés mensuels** ;
- **Nombre de porteurs de cartes Fluo (-26 ans et +26 ans) au 30 juin 2024** : 204 000 (+21% par rapport au premier semestre 2023).

B. Budget régional

Les mobilités représentent 1,6 milliard d'euros sur l'ensemble du budget régional, soit 30%, avec une augmentation de 33% par rapport à 2023. Il est le 1^{er} poste de dépense régional.

Outre le financement du service ferroviaire pour 882 M€, la Région consacre notamment 347 M€ au matériel roulant et aux ateliers de maintenance via notamment :

- La poursuite du paiement de nouvelles rames résultant d'engagement passés (30 Régiolis transfrontaliers, 9 Régiolis domestiques, 3 Régiolis H2, ainsi que des opérations mi-vie des AGC et TER2NNG) ;
- Investissements en faveur de la maintenance du matériel roulant, pour les organes majeurs, remotorisation AGC, rénovation Corail...

Investissements en faveur des ateliers de maintenance : Montigny-lès-Metz, Metz Ville, Culmont-Chalindrey...

C. Eté 2024 : des offres à destination des jeunes

Soucieuse du pouvoir d'achat de nos jeunes et de leur volonté de voyager plus loin, la Région a proposé durant l'été un Pass Fluo Grand Est Grenzenlos ("Grenzenlos" est un terme allemand qui signifie "sans frontière" ou "illimité" en français) afin de permettre à nos jeunes de moins de 28 ans de voyager en illimité sur le réseau régional mais aussi vers les Länder allemands frontaliers (Rhénanie-Palatinat, Sarre et Bade-Wurtemberg) pour 29€/mois uniquement.

20 311 Pass jeunes Grand Est Grenzenloss ont été vendus, soit une augmentation de 6% par rapport à 2023.

En parallèle, la Région avait adhéré à l'offre mise en place par l'Etat de Pass Rail national (49€/mois) afin de voyager dans toute la France hors Ile-de-France.

Un tarif combiné TER+CTS pour les voyageurs occasionnels a également été mis en place. Ce titre est valable dans les transports collectifs urbains et dans les trains sur le territoire de l'Eurométropole. Il a été mis en place en septembre 2024.

D. Site internet et application Fluo : des évolutions majeures

La Région Grand Est a récemment mis à jour son site Fluo et son application en ajoutant plusieurs fonctionnalités : ajout des lignes transfrontalières, du covoiturage (Ecov), d'offres urbaines en temps réel (Soléa notamment), du transport à la demande, des zones à faibles émissions...

L'objectif est de concentrer en un seul outil toute l'information voyageurs afin de planifier le plus simplement possible son voyage sur les canaux Fluo.

En 2025, une évolution majeure doit compléter l'application : la vente de titres TER Fluo Grand Est mais aussi l'accès à l'offre vélos Fluo qui sera déployée dans certaines gares du secteur centre alsacien.

E. Déploiement en 2025 de vélos Fluo en location dans des gares de la Région et du Centre Alsace

La Région avait voté en 2022 un plan vélo ambitieux de 125 M€ afin de mettre le vélo plus au cœur de nos mobilités, y compris à la campagne.

Afin d'améliorer l'intermodalité et répondre à la question du « dernier kilomètre », la Région va débiter le déploiement de flottes de vélos Fluo au sein de 52 gares de la Région

Dans le Centre Alsace, les gares de **Epinal, St-Dié-des-Vosges, Schirmeck-La Broque, Molsheim, Obernai, Barr, Sélestat, Erstein, Benfeld et Strasbourg** accueilleront cette offre.

Objectifs : ~ 10 vélos par station

Tarif de location : discussions encore en cours

Déploiement : courant 2025 (printemps)

F. Nouveau contrat 2024-2033 TER Grand Est/SNCF Voyageurs : les objectifs

La Région souhaite la meilleure qualité de service pour ses usagers.

Alors que l'ouverture à la concurrence de son réseau se fera de façon progressive jusqu'en 2034, la Région a souhaité mettre en place un contrat plus exigeant avec SNCF Voyageurs, son exploitant actuel.

Le client est au cœur du service en renforçant les exigences et mécanismes contractuels liés à la qualité de service pour améliorer la qualité perçue par le client.

Ce contrat doit également permettre une augmentation de l'offre sur le territoire régional avec l'objectif d'une forte augmentation de la fréquentation.

L'exigence se basera notamment sur deux nouveaux items :

1. Des indicateurs plus restrictifs notamment au niveau du taux de régularité qui passe de 5 min 59 à 2 min 59 (hors Paris-Strasbourg et Paris-Mulhouse, deux lignes longs parcours atypiques) ;
2. En cas de non-respect de ces indicateurs, les pénalités seront plus fortes (de 2M€/an jusqu'alors à 20 M€/an maintenant).

Ce contrat doit permettre une montée en charge de la qualité de production sur le réseau, il est notamment prévu un objectif de taux de conformité (trains en retard à 2'59-trains supprimés) de 93% en 2028.

G. Ouverture à la concurrence : le périmètre du lot Bruche-Piémont-Vosges

La concession porte sur deux périmètres : le périmètre du service ferroviaire (l'exploitation ferroviaire) et le périmètre de gestion des infrastructures.

Le périmètre du service ferroviaire concerné est le suivant : la ligne omnibus Strasbourg-Molsheim, la ligne Strasbourg-Molsheim-Obernai-Sélestat et la ligne Strasbourg-Molsheim-St-Dié-des-Vosges-Arches-Epinal. La gestion des infrastructures est prévue en transfert de propriété et en intégration verticale, elle est appliquée sur la section Molsheim (exclu)-St-Dié-des-Vosges (exclu)-Arches (exclu).

H. Une nouvelle démarche amorcée sur le territoire : le Service Express Métropolitain de Strasbourg, dans la continuité du Réseau Express Métropolitain et Européen

Issu d'une démarche nationale, la loi relative aux Services Express Régionaux Métropolitains promulguée le 27 décembre 2023 a instauré la notion de SERM.

Un SERM est un service de mobilité global qui s'appuie sur l'offre ferroviaire et les cars express, complétée par l'ensemble des autres modes de transport, un maillage vélo, avec un haut niveau d'interconnexion entre eux : les pôles d'échanges multimodaux. Il doit, sur un territoire pertinent, créer de nouveaux services facilitant la vie des usagers : une billettique unifiée, une tarification unifiée, un système d'informations unifié...

La démarche SERM a vocation à fusionner dans le périmètre de Strasbourg avec la démarche Réseau Express Métropolitain et Européen (REME) à l'issue de la mission de préfiguration.

Le SERM de Strasbourg est émergent et bénéficie d'une labellisation par l'Etat, depuis juillet 2024, comme 23 autres projets français (dont, également, Mulhouse et Lorraine-Luxembourg pour le Grand Est).

La mission de préfiguration a été confiée par l'Etat et la Région à une équipe dédiée (Société des Grands Projets, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions) pour élaborer le programme SERM, définir la gouvernance et consolider le plan de financement.

Question(s)/remarque(s)-réponse(s) diverses

1/ Monsieur Gérard COINCHELIN, CGT cheminots de St-Dié-des-Vosges, interroge la Région Grand Est sur plusieurs sujets et plus particulièrement concernant l'ouverture à la concurrence, le transfert de personnel SNCF et l'appel d'offres en cours. Le syndicat CGT s'oppose à l'ouverture à la concurrence qui se fait au détriment du principe de service public. Comment se feront les interfaces sur les sections Strasbourg-Molsheim, à St-Dié-des-Vosges et entre Arches et Epinal en lien avec le périmètre transféré ? Il précise qu'une modernisation de la signalisation entre Molsheim et Rothau est nécessaire. Il souhaite également que des points d'arrêts entre Saales-St-Dié-des-Vosges et St-Dié-des-Vosges-Epinal soient remis en service. Où en sont les projets de gares de Docelles-Cheniménil et St-Léonard et l'accessibilité de la gare de Bruyères ? Est-ce que le fret est intégré à l'ouverture à la concurrence dans le lot Bruche-Piémont-Vosges ? Quelle sera la place des associations d'usagers dans le processus de délégation de service public ?

Monsieur COINCHELIN propose une rencontre avec la Région Grand Est et SNCF pour aborder ces sujets et remet une liste des points qu'il souhaite aborder avec la Région Grand Est (voir ANNEXE n°2 du présent compte-rendu).

La Région Grand Est rappelle que la procédure d'ouverture à la concurrence est en cours et qu'il n'est pas possible de répondre aux questions en lien avec celle-ci au risque de mettre en péril cette procédure. La discrétion est nécessaire à cette étape de la procédure.

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, la Région précise également qu'il y aura une continuité de service ferroviaire entre les sections transférées et non transférées à un concessionnaire, l'objectif étant d'améliorer globalement le fonctionnement des lignes.

Concernant les projets d'aménagement en gare de Docelles-Cheniménil et St-Léonard, elles seront réouvertes dans le cadre du programme de régénération des infrastructures et des pôles d'échanges multimodaux seront aménagés pour y faciliter le rabattement.

2/ L'association ASTUS, indique qu'une modularité sur la durée des retards devrait être prise en compte en distinguant les petits retards de quelques minutes comparés à des grands retards (20 minutes et au-delà). L'amélioration du service nécessiterait de mettre en place cette distinction en créant un deuxième indicateur avec une pondération.

L'offre mise en place sur la section Molsheim-Strasbourg ne nécessite plus de construire sa journée autour des horaires de trains avec un train toutes les 8 minutes, ce qui est positif. En revanche, le train est victime de son succès et la sur-occupation des trains est quotidienne. A quelle échéance arrivera le nouveau matériel roulant ? Quid du matériel roulant à double niveau ou type RER parisien ? Il est impossible d'emmener son vélo dans le train aux heures de pointe.

La Région Grand Est indique que dans le nouveau contrat, les pénalités ont été augmentées passant de 2M€ à 20M€/an si l'offre prévue n'est pas respectée. Elle précise que les différentes causes de retard sont prises en compte, par exemple un suicide n'impactera pas les pénalités appliquées à la SNCF puisqu'un incident de ce type est considéré comme une cause externe.

Hors réunion, il est précisé que la Région Grand Est a fortement investi dans la mise en place d'abris à vélos fermés dans toutes les gares et points d'arrêts, ainsi que des arceaux à vélos, de façon à pouvoir laisser son vélo en gare de départ et récupérer un second vélo en gare d'arrivée pour réaliser les derniers kilomètres entre la gare et le domicile ou entre la gare et le lieu de travail.

3/ Un Usager indique également qu'une panne de matériel ne devrait pas être de la responsabilité de l'exploitant.

SNCF Voyageurs précise que les pannes de matériel roulant font partie des pénalités recensées puisque l'exploitant doit entretenir les engins, ce qui est prévu au contrat.

4/ Monsieur Laurent FURST, Conseiller régional, Président de la Communauté de communes de Molsheim-Mutzig et Maire de Molsheim, précise qu'actuellement, tous les pays européens souhaitent acheter du nouveau matériel et que les délais de livraison sont de 3 à 4 ans car les chaînes de fabrication sont saturées.

La Région Grand Est confirme les propos tenus par Monsieur FURST.

5/ Monsieur Hervé BRIGNON, Membre de l'association BPR, ajoute que la marche des trains a été augmentée entre 5 et 10 minutes par SNCF Voyageurs pour compenser la réduction de la régularité à 3 minutes. Selon Monsieur BRIGNON, le service ferroviaire n'est pas suffisamment fiable, notamment le matériel roulant qui est vieillissant. Il met également l'accent sur les efforts à réaliser sur l'infrastructure. Depuis le service annuel 2024 (décembre 2023), l'offre nominale n'a pas été appliquée une seule journée entre les suppressions et les retards à répétition. Des efforts sont encore à faire notamment pour le train des scolaires venant de la vallée de la Bruche le matin en direction de Molsheim, celui-ci étant régulièrement en retard.

SNCF Voyageurs indique que dans les deux prochaines années, le matériel RRR ne sera pas remplacé. En termes d'emport, ces rames rendent bien service et correspondent au besoin capacitaire de la ligne, notamment des scolaires.

6/ Monsieur Antoine KRAUS, Usager de Saales, s'interroge également sur la continuité de service sans rupture de charge lorsque les sections de lignes seront transférées dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

La Région Grand Est assure que la continuité de service sera assurée.

7/ Monsieur Yves MARCHAL, Usager de Duttlenheim, relève un manque d'arrêts en gare entre Molsheim et Strasbourg, les semi-directs ne s'arrêtent qu'à Molsheim et Entzheim, sur 12 trains, 6 s'arrêtent à Duttlenheim. De plus, le REME a supprimé une desserte le matin et une autre le soir.

Monsieur André LOTT, Président de la FNAUT Grand Est et de l'association BPR, indique qu'il s'agit de trouver un équilibre de desserte. Cet équilibre est établi entre les voyageurs qui sont proches de Strasbourg et qui sont desservis via l'omnibus et ceux qui habitent loin et qui bénéficient d'une desserte semi-directe pour rejoindre Strasbourg. Le problème vient davantage d'un problème de capacité d'emport que d'un problème d'offre.

2. Lignes du COREST Centre Alsace présentées par la Région Grand Est et SNCF Voyageurs

Il est rappelé que le COREST Centre Alsace s'intéresse aux lignes ferroviaires suivantes :

- Strasbourg-Molsheim (omnibus) ;
- Strasbourg-Molsheim-Sélestat ;
- Strasbourg-Molsheim-Saint-Dié-des-Vosges-Epinal ;
- Strasbourg-Erstein-Sélestat ;
- Sélestat-Ribeauvillé (routière) ;

- Sélestat-Sainte-Marie-aux-Mines-Saint-Dié-des-Vosges (routière).

Strasbourg-Molsheim (omnibus) :

Fréquentation et indicateurs de performance :

- o La ligne est fréquentée par 47% d'abonnés tout public (Presto), 27% d'abonnés jeunes (Primo) et 25% d'occasionnels.
- o Début janvier 2023, la fréquentation est à la hausse avec 36% d'augmentation par rapport à 2022 à la même période.
- o La fréquentation 2023 reste globalement plus élevée durant l'année comparée à celle de 2022.
- o En revanche, au 1^{er} semestre 2024, la fréquentation est à la baisse, en retrouvant une tendance équivalente à 2022.
- o Au 1^{er} semestre 2024, le taux de conformité s'élève à 92%, le taux moyen de retard à 5% et le taux moyen de suppression à 3%.
- o Les chiffres de la ligne sont globalement bons et conformes aux attentes de la Région Grand Est. La ligne a été confrontée à quelques semaines de production très délicates notamment en début d'année avec la chute du rocher dans le secteur de la Bruche ayant entraîné des suppressions et retards à répétition. Du matériel a également été dégradé.

Bilan de l'offre 2024 et perspectives 2025 :

- o Ajout des arrêts de Dachstein, Duttlenheim et Duppigheim depuis le 29 avril 2024 sur le TER n° 831714 en provenance de Strasbourg et à destination de Barr et depuis le 2 septembre 2024 sur le TER n°831707 en provenance de Barr et à destination de Strasbourg.
- o Aucune modification d'offre n'est prévue la semaine en 2025. Les trains actuellement suspendus le week-end seront remis en circulation au service annuel 2025.

Strasbourg-Molsheim-Sélestat :

Fréquentation et indicateurs de performance :

- o La ligne est fréquentée par 37% d'abonnés tout public (Presto), 32% d'abonnés jeunes (Primo) et 31% d'occasionnels.
- o Les courbes de fréquentation pour 2022 et 2023 sont globalement équivalentes.

- En revanche, au 1^{er} semestre 2024, on peut relever une hausse de la fréquentation de 31% dès janvier 2024, probablement liée à la montée en charge de la section Molsheim-Strasbourg.
- Au 1^{er} semestre 2024, le taux de conformité est de 87%, le taux moyen de retard est de 10% et le taux moyen de suppression est de 3%.
- Les chiffres sont en-deçà des attentes de la Région Grand Est.
- Les trois branches de l'étoile ferroviaire de Molsheim étant imbriquées, la ligne du Piémont a subi les mêmes désagréments avec un début d'année 2024 difficile avec la chute du rocher sur la voie dans le secteur de la Bruche entraînant suppressions et retards à répétition.

Bilan de l'offre 2024 et perspectives 2025 :

En 2024, aucune modification horaire n'a été réalisée en semaine.

Le week-end, des trains ont été suspendus pour cause de maintenabilité ou d'exploitabilité (ADC) au service annuel 2024 :

- Le samedi : les TER n°831740, 831745, 831750 et 831755 sur la section Strasbourg-Molsheim-Sélestat sont concernés.
- Le dimanche : les TER n°831670, 831671, 831788 sur la section Strasbourg-Barr, les TER n°831776, 831779 sur la section Sélestat-Strasbourg sont concernés

Au service annuel 2025, aucune modification n'est prévue la semaine et les trains actuellement suspendus le week-end seront remis en circulation au SA 2025 à l'exception du TER n°831788 au départ de Strasbourg à 20H00, arrivée à Sélestat à 21h05 qui ne pourra être rétabli pour cause d'exploitabilité, une étude supplémentaire est en cours pour trouver une solution alternative.

Strasbourg-Molsheim-Saint-Dié-des-Vosges-Epinal :

Fréquentation et indicateurs de performance :

- La ligne est fréquentée par 30% d'abonnés tout public (Presto), 31% d'abonnés jeunes (Primo) et 39% d'occasionnels.
- Les courbes de fréquentation pour 2022 et 2023 ont une tendance équivalente.
- La chute de fréquentation durant l'été s'explique par les allègements d'offre en creux d'été, comme sur toutes les lignes ferroviaires sur le territoire du Grand Est.
- Concernant le 1^{er} semestre 2024, la fréquentation a tendance à baisser en raison de nombreuses difficultés de circulation depuis janvier 2024 (casse de rail suite chute d'un rocher, problèmes d'infrastructures, travaux, matériel roulant). Lors du bilan de l'année

2024, cette baisse se confirmera puisqu'une substitution routière intégrale a été mise en place durant l'été 2024, aucun train n'a circulé en raison des travaux d'urgence qui ont été réalisés dans le secteur de la Bruche.

- Au 1^{er} semestres 2024, le taux moyen de conformité est de 74%, le taux moyen de retard est de 23% et le taux moyen de suppression est de 3%.
- Les chiffres sont bien en deçà des attentes de la Région Grand Est.
- Le début d'année 2024 a été chaotique avec des résultats très mitigés tout au long du 1^{er} semestre en raison des faits évoqués ci-dessus.

Bilan de l'offre 2024 et perspectives 2025 :

En 2024, des travaux sur le secteur de la Bruche ont eu des conséquences sur le plan de transport :

Suite à la chute d'un rocher le 19/01/2024 entraînant la casse d'un rail, plusieurs plans de transports ont été adaptés et une limitation temporaire de vitesse a été appliquée pour assurer la sécurité des voyageurs (40km/h).

Une substitution routière intégrale a été mise en place entre Molsheim et Epinal entre le 13/07 et le 17/08. Depuis le 19/08, les circulations ferroviaires entre Epinal et St-Dié et entre Saales et Molsheim ont été remises en place.

Des circulations routières ont été maintenues entre Saales et St-Dié jusqu'au 27/09.

A partir du 28/09, la reprise des circulations ferroviaires est confirmée entre Saales et St-Dié.

Depuis le 28/09 et jusqu'au 15/12, un RVB a été mis en place entre St-Dié et Epinal. Les conséquences sur le plan de transport sont les suivantes : 2 suppressions totales et 4 suppressions partielles SD-EL en semaine, 1 suppression totale et 3 suppressions partielles SD-EL le samedi, 1 suppression totale et 5 suppressions partielles SD-EL le dimanche.

Au service annuel 2024 le week-end, des trains ont été suspendus pour cause de maintenabilité ou d'exploitabilité (ADC) au service annuel 2024 :

Le samedi, les TER n°831842 et 831849 sur la section Strasbourg-Saales sont concernés.

Au service annuel 2025, aucune modification n'est prévue la semaine exceptée une adaptation du plan de transport durant les périodes de travaux. Le samedi, les trains actuellement suspendus seront remis en circulation au service annuel 2025 (décembre 2024).

Strasbourg-Erstein-Sélestat :

Fréquentation et indicateurs de performance :

- La ligne est fréquentée par 49% d'abonnés tout public (Presto), 29% d'abonnés jeunes (Primo) et 22% d'occasionnels.
- Comme pour les précédentes courbes, 2022 et 2023 ont une tendance équivalente, toujours avec une baisse en creux d'été en lien avec les allègements d'offre.

- Au 1^{er} semestre 2024, la fréquentation est supérieure à 2022 et 2023 (+13% en janvier 2024 par rapport à janvier 2023).
- Au 1^{er} semestre 2024, le taux moyen de conformité est de 78%, le taux moyen de retard est de 21% et le taux moyen de suppression est de 2%.
- Les chiffres sont en-deçà des attentes de la Région Grand Est.
- L'année 2024 est marquée par un début d'année et un mois de mai difficiles en termes d'exploitation ferroviaire.
- Beaucoup de suppressions de circulations sont à déplorer pour cause de défaillance matériel mais également des causes externes.

Bilan de l'offre 2024 et perspectives 2025 :

Au service annuel 2024 :

Six trains actuellement suspendus pour cause de robustesse :

- TER n°832005 au départ de Saverne à 6h22, arrivée à Sélestat à 7h49 (diamétralisé)
- TER n°831304 au départ de Sélestat à 8h01, arrivée à Strasbourg à 8h33
- TER n°831311 au départ de Strasbourg à 17h55, arrivée à Sélestat à 18h26
- TER n°832034 au départ de Sélestat à 18h35, arrivée à Saverne à 20h07 (diamétralisé)
- TER n°832039 au départ de Saverne à 20h22, arrivée à Sélestat à 21h49 (diamétralisé)
- TER n°831318 au départ de Sélestat à 22h04, arrivée à Strasbourg à 22h50

Deux trains actuellement suspendus pour cause de maintenabilité :

- TER n°831399 au départ de Strasbourg à 17h33, arrivée à Colmar à 18h15
- TER n°831396 au départ de Colmar à 7h15, arrivée à Strasbourg à 7h52

Pour le reste, le service annuel 2024 est identique au service annuel 2023, aucune modification n'a été apportée à l'offre ferroviaire.

Le week-end, les TER n°832055 et 832042 sont actuellement suspendus sur l'axe (Saverne)-Strasbourg-Sélestat (diamétralisé). Pour le reste, une offre ferroviaire week-end qui est identique au service annuel 2023.

La Région Grand Est a expressément demandé à SNCF une remise en circulation des trains actuellement suspendus. Des groupes de travail se sont tenus depuis l'automne 2023 avec une perspective positive pour une remise en circulation au SA 2025 avec l'arrivée du nouveau matériel roulant.

En juillet 2024, les feux semblaient au vert pour les trains de pointe n°831304, 831311 et 832005 et qui étaient particulièrement sollicités par les usagers et les élus locaux dans ce territoire.

Mi-septembre 2024, SNCF Réseau a mis son veto à toute réactivation de circulation sur l'axe Saverne-Strasbourg-Sélestat et Colmar-Strasbourg pour des raisons de robustesse en lien avec l'engorgement de la gare de Strasbourg (capacité et croisement des circulations voyageurs et circulations techniques).

La Région Grand Est poursuit son échange avec SNCF Réseau afin de trouver une alternative à cette problématique pour une remise en circulation dans les plus brefs délais.

Au service annuel 2025, l'offre du samedi et du dimanche sera analogue à celle du service annuel 2024. Les TER n°832055 et 832042, actuellement suspendus sur l'axe Saverne-Strasbourg-Sélestat (diamétralisé), seront remis en circulation le dimanche.

Sélestat-Ribeauvillé :

Fréquentation et indicateurs de performance :

- La ligne est fréquentée par 23% d'abonnés tout public (Presto), 29% d'abonnés jeunes (Primo) et 48% d'occasionnels.
- Globalement, l'année 2023 voit une baisse de la fréquentation comparée à 2022.
- Au 1^{er} semestre 2024, la tendance est à la hausse. Il s'agit de suivre de près les chiffres du 2^{ème} semestre, la tendance semblant être à la hausse.
- Cette ligne routière fonctionne globalement bien, elle est cadencée et propose des correspondances systématiques en gare de Sélestat.
- Les chiffres de régularité sont conformes aux attentes de la Région Grand Est.

Bilan de l'offre 2024 et perspectives 2025 :

Un service annuel 2024 semaine et week-end identique au service annuel 2023.

Un service annuel 2025 semaine et week-end identique au service annuel 2024.

Sélestat-Sainte-Marie-aux-Mines-Saint-Dié-des-Vosges :

Fréquentation et indicateurs de performance :

- La ligne est fréquentée par 19% d'abonnés tout public (Presto), 30% d'abonnés jeunes (Primo) et 51% d'occasionnels.
- La fréquentation de 2022 est supérieure à celle de 2023.

- Le 1^{er} semestre 2024 démontre une reprise positive de la fréquentation jusqu'à atteindre la fréquentation de 2022 à la même période (printemps).
- Cette liaison routière fonctionne globalement bien, toujours avec des correspondances optimisées en gare de Sélestat.
- En revanche, on relève une chute du taux de régularité en juin 2024.
- Pour le reste, les taux sont conformes aux attentes de la Région Grand Est.

Bilan de l'offre 2024 et perspectives 2025 :

Une offre semaine et week-end 2024 identique au service annuel 2023 à l'exception d'une modification en semaine à l'arrêt Val de Villé-Gare. Début juillet 2024, la RD1059 a été mise en impasse par la CEA en lien avec les travaux du contournement. L'arrêt routier TER a été déplacé en amont du rond-point de la RD424 et mutualisé avec le réseau de ligne régulière n°510. Une mise en accessibilité de cet arrêt sera portée par le PETR Centre Alsace qui récupère la compétence mobilité à partir de 2025.

Au service annuel 2025, l'offre semaine et week-end sera identique au service annuel 2024.

Question(s)/remarque(s)-réponse(s)

1/ Monsieur Gérard COINCHELIN, CGT Cheminots de St-Dié-des-Vosges, exprime le souhait d'un arrêt à Lusse pour une question d'équité de traitement entre les territoires. Il précise que la mise en place d'un arrêt n'est pas dangereux. Il souhaite qu'un groupe de travail spécifique soit organisé à ce sujet.

La Région Grand Est précise qu'une étude avait été réalisée il y a quelques années et qu'il s'agit également de prendre en compte l'accord historique entre la SNCF et APRR concernant la gratuité du tunnel pour la circulation des cars Fluo. Ce sujet pourra être mis à l'ordre du jour lors d'un prochain groupe de travail de la ligne routière Sélestat-Sainte-Marie-aux-Mines-St-Dié-des-Vosges.

2/ Monsieur Hervé BRIGNON, Membre de l'association BPR, indique que la gare de Strasbourg est totalement saturée, qu'il n'est plus raisonnable de maintenir des dessertes diamétralisées. La remise en place de certains trains suspendus nécessiteraient de prioriser certains trains et en supprimer d'autres.

SNCF Réseau confirme que la saturation de la gare de Strasbourg ne permet plus de remettre en circulation les trains actuellement suspendus en semaine, notamment sur l'axe Strasbourg-Erstein-Sélestat. Pour une remise en circulation, il s'agira de renoncer à d'autres circulations en heure de pointe.

La Région Grand Est a expressément demandé à SNCF Réseau de poursuivre le travail sur ce sujet et de faire des propositions.

3/ Monsieur Bruno VINCENT, Usager de la ligne routière Sélestat-La Vancelle, demande un arrêt à la Vancelle (18h20) dans le sens Sélestat-Sainte-Marie-aux-Mines-St-Dié-des-Vosges. Il précise qu'un mail de demande a été envoyé à la Région Grand Est.

La Région Grand Est précise qu'il s'agit d'étudier la faisabilité de ce détour. Revoir le parcours avec un décalage horaire peut entraîner une rupture de toutes les correspondances en gare de Sélestat et ce, dans un sens comme dans l'autre. Une étude précise devra être menée et rediscutée en groupe de travail.

4/ Autres remarques et commentaires d'Usagers du train présents en séance :

- **Un Usager précise que des voyageurs originaires de Nancy utilisent la ligne via St-Dié-des-Vosges pour se rendre dans le sud de l'Alsace.**

La Région Grand Est et SNCF Voyageurs prennent note de cette remarque.

- **Un Usager demande pour quelle raison il n'y a plus de circulation ferroviaire à partir de 20h15 en direction de Saales ?**

Monsieur Hervé BRIGNON, Membre de l'association BPR, précise qu'un train était prévu plus tardivement mais que le cantonnement à Urmatt est limité par l'agent qui est présent en gare et qui arrête son service à 19h30.

- **Un Usager indique que certains cars de soirée ne desservent pas tous les arrêts prévus sur la fiche horaire. Quid des personnes qui attendent aux arrêts et qui ne voient pas le car arriver ? Ou lorsque le car part avant l'horaire prévu, le voyageur loupe son départ.**

La Région Grand Est relaye ces remarques à la direction routière TER et fait remonter cette problématique. Les cars Fluo Grand Est doivent strictement suivre le parcours prévu, aux horaires convenus et desservir tous les arrêts indiqués sur les fiches horaires.

- **Une Usagère évoque les difficultés en cas de retards ou suppressions des trains pour des jeunes en apprentissage, qui n'ont pas le permis pour envisager une autre solution de déplacement. Les employeurs ne sont pas toujours conciliants et dans certains cas, ces difficultés aboutissent à des ruptures conventionnelles.**

La Région Grand Est et SNCF Voyageurs prennent note de cette remarque.

- **Un Usager évoque le peu de fiabilité du train lorsqu'il s'agit de réaliser un long trajet avec des correspondances.**

La Région Grand Est et SNCF Voyageurs prennent note de cette remarque.

3. Travaux sur les lignes 2024-2025 présentés par SNCF Réseau

En 2024, plusieurs chantiers ont été impactant pour le territoire :

- Renouvellement des voies à quai 1 à 5 en gare de Strasbourg ;
- Remplacement d'un petit ouvrage d'art sous voie à Sélestat ;
- Renouvellement de la voie et réfection d'ouvrages d'art entre Molsheim et Saales ;
- Renouvellement de rails entre Saales et St-Dié-des-Vosges dans le cadre des travaux d'urgence LDFT L110000 ;
- Renouvellement des rails entre St-Dié-des-Vosges et Arches dans le cadre des travaux d'urgence LDFT L62000 ;
- Renouvellement des rails et des attaches sur des zones ciblées entre Epinal et Arches dans le cadre des travaux d'urgence LDFT L60000.

En 2025, des chantiers sont également programmés :

- Travaux d'urgence sur la ligne 110000 entre Molsheim et Rothau ;
- Renouvellement de rails industrialisés (RRI) entre Ribeauvillé et Colmar et entre Colmar et Bollwiller ;
- Intervention sur la caténaire entre Strasbourg et Sélestat ;
- Renouvellement des rails entre Saales et St-Dié-des-Vosges dans le cadre des travaux d'urgence LDFT L110000 ;
- Renouvellement des rails entre St-Dié-des-Vosges et Arches dans le cadre des travaux d'urgence LDFT L62000.

La présentation mise en ligne et réalisée lors du COREST Centre Alsace explique ces travaux de façon plus détaillée.

Question(s)/remarque(s)-réponse(s) diverses

1/ Monsieur Gérard COINCHELIN, CGT cheminots de St-Dié-des-Vosges, interroge sur la question du relèvement de vitesse suite aux travaux. Est-il prévu un retour à 110km/h sur la section Saales-St-Dié-des-Vosges ?

Hors séance, SNCF Réseau indique que la vitesse nominale de cette section est de 90km/h et non 110 km/h.

2/ Monsieur André LOTT, Président de la FNAUT Grand Est et de l'association BPR, interroge SNCF Réseau concernant les travaux du pont de Heiligenberg. Est-ce que le ralentissement de vitesse est toujours en place ?

Hors séance, SNCF Réseau indique que le ralentissement de vitesse à 30 km/h a été mis en place sur la voie 2 du PK 29+100 au 29+200. La perte de temps estimée pour cette limitation temporaire de vitesse est de 1'26' (soit 1 minute et 15 secondes, voie 2 uniquement). Plus précisément, l'étanchéité de cet ouvrage d'art n'est plus efficace, ce qui affecte le tablier du pont (mixte acier/béton) et la géométrie de la voie. Un sondage dans la voie devrait rapidement être organisé afin de connaître l'état réel de la plateforme (dégagement du ballast pour faire apparaître le complexe d'étanchéité). Le ralentissement de vitesse à 30 km/h a été mis en place pour limiter les effets dynamiques qui favorisent le phénomène de dégradation de la grave et donc un risque de rupture du hourdis (zone béton du tablier de l'ouvrage d'art sous les traverses et le ballast). Des travaux de réfection du tablier seront nécessaires et se feront en à l'été 2025 pour une levée de la limitation temporaire de vitesse définitivement en décembre 2025.

3/ Monsieur Hervé BRIGNON, Membre de l'association BPR, relève que les travaux réalisés sur la voie ont été finalisés en avance mais que le calendrier est cependant long.

SNCF Réseau ajoute qu'en plus des changements de rails, des travaux d'ouvrage d'art, des travaux électriques et des constituants de la voie ont été réalisés.

4. Travaux dans les gares 2024-2025 présentés par la Région Grand Est et SNCF Gares & Connexions

Les travaux dans les gares sont généralement de deux natures :

Les travaux sur les PEM sont financés en partie par la Région Grand Est via DIRIGE (Dispositif d'Intervention Régionale Intermodalité Grand Est) qui est un **dispositif financier et méthodologique** volontariste et sur-mesure permettant d'améliorer l'intermodalité en **accompagnant les acteurs locaux par des études et investissements** créant les conditions optimales pour le rabattement vers les points d'arrêts ferroviaires et routiers.

Depuis 2023, le dispositif intègre des critères environnementaux de lutte contre le réchauffement climatique (végétalisation des abords des gares) et la perméabilisation des surfaces de stationnement (loi Climat et Résilience).

Les travaux dans les gares du périmètre COREST Centre Alsace :

- **Graffenstaden, sous maîtrise d'ouvrage de l'Eurométropole de Strasbourg**
 - o Aménagement d'un nouveau parking d'une soixantaine de places ;
 - o Aménagement d'un parvis et d'un nouvel accès à la gare ;

- Mise en place d'abris à vélos sécurisés des deux côtés de la gare, des arceaux, Vél'hop.
 - Calendrier : 2025 ;
 - Coût total de l'opération : 2,8 M€.
- **Strasbourg-Roethig, sous maîtrise d'ouvrage de l'Eurométropole de Strasbourg**
 - Aménagement d'un parvis au sud du quai avec un accès au quai à niveau ;
 - Augmentation de la capacité de stationnement pour les vélos (+60 places en abri fermé et +15 places en arceaux) et la continuité cyclable nord/sud et est/ouest ;
 - Déplacement de l'arrêt de bus de la ligne 45 au niveau du parvis.
 - Calendrier : 2027-2028 ;
 - Coût total de l'opération : 1,1M€.
- **Lingolsheim, sous maîtrise d'ouvrage de l'Eurométropole de Strasbourg**
 - Création d'un parvis au sud du bâtiment voyageur ;
 - Sécurisation du passage à niveau et des traversées piétonnes ;
 - Installation d'un 3^{ème} ascenseur au débouché nord de la passerelle (accès quai bus et parking) ;
 - Augmentation des capacités de stationnement au sud de la gare (+30 places) ;
 - Relocalisation de l'abri et des arceaux vélo et augmentation des capacités de stationnement.
 - Calendrier : 2025 ;
 - Coût total de l'opération : 550k€.
- **Sélestat, sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Sélestat**
 - Création d'un parking en ouvrage de 375 places sur le site du parking du Heyden (611 places de stationnement à terme) ;
 - Calendrier : 2025 ;
 - Coût total de l'opération : 4M€.
- **Erstein, sous maîtrise d'ouvrage de la Collectivité Européenne d'Alsace**
 - Sécurisation de l'itinéraire des modes actifs entre l'avenue de la gare d'Erstein et la gare ;
 - Aménagement d'une voie verte de 400 m de long et 4m de large en site propre ;
 - Calendrier : 2024-2025 ;
 - Coût total de l'opération : 4,8M€.

Sous maîtrise d'ouvrage et financés par SNCF Gares & Connexions :

- **Strasbourg : hall nord**
 - Création d'un espace pour les personnes en situation de handicap ;
 - Ouverture d'un Sushi Shop et d'une salle d'attente dans l'espace de vente rénové ;
 - Centre Opérationnel Exploitation et Gestion rénové ;

- Verrière et hall central : aménagement des espaces commerciaux, ouverture de Pradier, Terre d'Alsace, de Relay et changement des panneaux d'informations voyageurs ;
- Coût total de l'opération : 8M€.
- En 2024 :
 - **Strasbourg-Lauterbourg** : régénération d'afficheurs légers ;
 - **Sélestat** : projet de valorisation commerciale : 261k€ ;
 - **Obernai** : Mise en place d'abris de quai (81k€) et réfection de la toiture du pavillon central (44k€) ;
 - **Strasbourg-Mutzig** : régénération des écrans d'informations voyageurs : 252k€.
- En 2025 :
 - **Benfeld** : extension de la vidéo-protection : 336k€.

Question(s)/remarque(s)-réponse(s) diverses

1/ Monsieur Patrick APPIANI, Conseiller municipal de Lutzelhouse et Membre de l'association BPR, demande qui se charge de l'entretien des abords des gares ? Il indique qu'à Hersbach, la végétation est trop présente pouvant atteindre 2m de haut. L'utilisation de produits phytosanitaires est réduite à néant contrairement à quelques années en arrière où ces mêmes produits étaient utilisés à outrance.

SNCF Gares & Connexions précise que la priorité est de faire circuler les trains et éviter tout accident de personne sur les voies en raison du désherbage. L'usage d'un désherbeur vient asperger des produits désherbants et agit en complément de l'action humaine sur le terrain. Lors des fermetures de voie, SNCF réalise régulièrement des actions de désherbage intensives.

L'année 2024 a été une année très particulière pour le débroussaillage car la végétation a poussé très rapidement en raison de la météo. Il est difficile de trouver des entreprises disponibles pour réaliser ces travaux.

2/ Monsieur Gérard COINCHELIN, CGT cheminots de St-Dié-des-Vosges, pose la question de l'avenir de l'ancien buffet de la gare de St-Dié-des-Vosges

Hors séance, SNCF Gares & Connexions indique qu'un travail est mené sur l'isolement du local. Un porteur de projet s'est présenté mais d'autres projets pourront encore émerger dans le cadre du programme « Place de la Gare ».

3/ Un Usager demande s'il est possible d'installer un distributeur automatique de billets au niveau du parking Wodli afin d'éviter de devoir rejoindre le hall central de la gare de Strasbourg avant de monter dans le train.

La Région Grand Est et SNCF Gares & Connexions prennent bonne note et travailleront cette question.

4/ Un Usager pose la question des toilettes en gare de Molsheim car celles-ci sont condamnées.

SNCF Gares & Connexions indique que les toilettes en gare de Molsheim ont fait l'objet d'incivilités régulières, raison pour laquelle, elles ont été condamnées. Les trains sont équipés de toilettes.

Une remise en service des toilettes en gare d'Erstein sera réalisée à titre expérimentale. Si des incivilités devaient apparaître, ils seront également refermés.

SNCF Gares & Connexions en profite pour indiquer que l'éclairage des gares de Molsheim et Erstein est passé à 100% Leds.

5/ Un Usager pose la question du rétrécissement de la chaussée en gare de Hersbach. Il indique que deux véhicules ne peuvent se croiser et que la configuration de l'aménagement en sortie de gare, au niveau de la traversée piétonne, est dangereuse pour les voyageurs.

Hors séance, SNCF Gares & Connexions indique qu'une modification du tracé des lignes blanches sera étudiée afin de sécuriser le passage des piétons sur le passage à niveau. Une mise en priorité du flux automobile devra également être traitée avec la commune de Hersbach.

6/ Une Usagère demande pour quelle raison les bancs en gare de Geispolsheim sont sciés depuis l'été 2024. De plus, l'abri à vélos n'est pas verrouillé.

SNCF Gares & Connexions indique qu'en raison de squats réguliers, le choix s'est porté sur la condamnation des bancs en gare. Concernant l'abri à vélos, la problématique sera transmise aux équipes qui iront contrôler sur le terrain.

7/ Monsieur Alexandre DENISTY, Maire de Duttlenheim, remercie la Région Grand Est et SNCF Voyageurs pour la mise en place d'arrêts supplémentaires en gare de Duttlenheim. En revanche, il relève que les rames sont saturées et que les voyageurs sont mécontents. La zone d'activités va s'agrandir encore dans le secteur de Molsheim et par conséquent, les usagers du train vont augmenter en nombre. Il regrette que la gare de Duttlenheim ne puisse bénéficier du dispositif d'installation de vélos Fluo pour proposer une solution de mobilité pour les derniers kilomètres aux salariés et usagers du train. Monsieur DENISTY indique son mécontentement quant à l'offre ferroviaire 2025, celle-ci ne répondra pas aux besoins de transport des usagers. Il invite la Région Grand Est et SNCF à comparer le fonctionnement du réseau ferroviaire japonais, qu'il estime plus efficace.

SNCF Voyageurs précise que la comparaison des deux réseaux ferroviaires français et japonais n'est pas approprié, les comportements et le système de fonctionnement n'étant pas comparables.

Concernant la desserte, l'infrastructure ferroviaire est saturée en termes d'offre, aucune circulation supplémentaire ne pourra être intégrée sur la partie Molsheim-Strasbourg, la gare de Strasbourg nécessite des travaux lourds afin de pouvoir accueillir plus de circulations. Des travaux sont également nécessaires sur le secteur Strasbourg-Bruche-Piémont avant d'envisager une montée en puissance de l'offre.

Madame Marianne HORNY-GONIER, Conseillère régionale et Présidente du COREST Centre Alsace, indique que la Région Grand Est est autorité organisatrice des mobilités mais que des solutions de mobilité peuvent également être proposées au niveau local notamment par les communautés de communes qui ont la compétence mobilité. Le dispositif de déploiement des vélos Fluo fera l'objet d'une seconde vague de candidatures pour des communes intéressées par la mise en place de vélos en libre-service en gare. Enfin, Madame HORNY-GONIER précise que les entreprises peuvent également être partie prenante de la mise en place d'une offre vélo pour leurs salariés. En tant que propriétaires fonciers, elles peuvent notamment installer des arceaux à vélos ou des abris à vélos fermés sur leur périmètre.

En fin de séance, Madame Marianne HORNY-GONIER indique sa disponibilité et celle des services pour échanger sur tout sujet.

Elle indique également que la présentation du COREST Centre Alsace et son compte-rendu seront mis en ligne sur le site de la Région Grand Est dans les prochaines semaines et que la Région Grand Est réfléchit à des nouveaux modes de concertation.

Enfin Madame Marianne HORNY-GONIER remercie les participants et les intervenants pour leur participation et les invite au verre de l'amitié offert par la commune de Wisches-Hersbach.

Fin du COREST à 20h30.

ANNEXE n°1 : Liste des présents/excusés du COREST Centre Alsace

Tribune et représentants

Présidence du COREST :

Mme Marianne HORNY-GONIER, Présidente du COREST Centre Alsace et Conseillère régionale Grand Est

Mairie de Wisches-Hersbach :

M. Alain FERRY, Maire de Wisches-Hersbach et Président du PETR Bruche-Mossig

Région Grand Est - Direction des Mobilités :

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

Mme Sylvie TETERYCZ, Chargée de mission ferroviaire Centre Alsace, Service Organisation de l'Offre Ferrée S2OF

SNCF Voyageurs :

M. Anthony LE ROUX, Directeur exploitation Alsace

SNCF Réseau :

Mme Florence KRAEMER, Directrice par intérim du Pôle Clients et Services

M. Yvon KORNER, Chargé d'affaires Alsace

SNCF Gares & Connexions :

M. Cédric NELLENBACH, Directeur des Gares Alsace

Inscrits et signataires de la liste de présence

Elus et leurs représentants, CESER, AOT :

M. Laurent FURST, Conseiller régional Grand Est, Président de la Communauté de communes de Molsheim-Mutzig et Maire de Molsheim

M. Jean-Bernard PANNEKOECKE, Président de la Communauté de communes de la Vallée de la Bruche et Maire de La Broque

M. Laurent BERTRAND, Maire de Schirmeck
M. Marc SCHEER, Maire de Rothau
M. Marc DELLENBACH, Maire de Bourg-Bruche
M. Alexandre DENISTY, Maire de Duttlenheim
M. Claude LUTZ, Maire de Bischofsheim
M. Guy HEID, Conseiller municipal de Russ

Associations, usagers, divers :

M. André LOTT, Président de la FNAUT Grand Est et de l'Association Bruche Piémont Rail (BPR)
Mme Béatrix LETOFFE, Présidente de l'association ADELE-S
M. Hervé BRIGNON, membre de l'association BPR
M. Jean-Luc MEYER, membre de l'association BPR
M. Jacques MICHEL, membre de l'association BPR
M. Roger DILLESEGER, membre de l'association BPR
M. Patrick APPIANI, Conseiller municipal de Lutzelhouse et membre de l'association BPR
M. Jean GERBER, membre de l'association ASTUS
M. François CRIDLIG, membre de l'association ASTUS
M. Gérard COINCHELIN, CGT Cheminots St-Dié-des-Vosges
M. Jean-François DEHLINGER, CGT Cheminots retraité
M. Sylvain FERREIRA, Proviseur du LPA Erstein
Mme Constance KIELWASSER, DGA Mobilités, Région Grand Est
M. Danilo CAPRIULO, Ingénieur d'Offre TER — Direction TER Grand Est — SNCF Voyageurs
M. Frédéric BERNARDY, Directeur Adjoint — Direction des Lignes Alsace — TER Grand Est — SNCF Voyageurs
M. Eric LESQUIR, SNCF Voyageurs
Mme Sandrine BERTRAND, DLA SNCF Voyageurs
Mme Michèle HEUSSNER-WESTPHAL, Directrice du PETR Bruche-Mossig
M. Antoine SILVY-LELIGOIS, TRANSDEV
Mme Anne KOHLER, Usagère Strasbourg-Erstein-Sélestat
M. Marcel JAMES, Usager Molsheim-Strasbourg
Mme Catherine ATTICUS, Usagère Lutzelhouse-Strasbourg-Kilstett
M. Yves MARCHAL, Usager Strasbourg-Duttlenheim
Mme Yolande FICSCHER, Usagère Strasbourg-St-Dié-des-Vosges
M. Denis PREVOT, Usager Strasbourg-St-Dié-des-Vosges
Mme Léa BANEAU, Usagère Strasbourg-St-Dié-des-Vosges
M. Roland MUNSCH, Usager Strasbourg-St-Dié-des-Vosges
M. Sébastien PEQUIGNOT, Usager St-Dié-des-Vosges-Strasbourg
M. Bruno VINCENT, Usager Sélestat-Strasbourg
M. Antoine KRAUS, Usager Strasbourg-Saales
Mme Barbara SARI, Usagère Strasbourg-Sélestat
M. Jean-Stéphane ARNOLD, Journaliste DNA Schirmeck

Excusés

M. Franck LEROY, Président de la Région Grand Est
M. Thibaud PHILIPPS, Vice-Président Transports et Mobilité durable de la Région Grand Est
M. David VALENCE, Président de la commission Transports de la Région Grand Est
Mme Catherine GRAEF-ECKERT, Vice-présidente et Conseillère d'Alsace
M. Robin CLAUSS, Conseiller d'Alsace
Mme Catherine GREIGERT, Conseillère d'Alsace
M. Denis SCHULTZ, Conseiller d'Alsace
Mme Pia IMBS, Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg
Mme Jeanne BARSEGHIAN, Maire de la Ville de Strasbourg
M. Michel HERR, Président de la Communauté de communes des Portes de Rosheim
M. Jacques FERNIQUE, Sénateur
M. Claude KERN, Sénateur
M. Cédric CHEVALIER, Sénateur
Mme Louis MOREL, Députée du Bas-Rhin
M. Emmanuel FERNANDES, Député du Bas-Rhin
M. Charles SITZENSTUHL, Député du Haut-Rhin
M. Hubert OTT, Député du Haut-Rhin
M. Michel HABIG, Maire de Ensisheim
Mme Suzanne LOTZ, Maire de Goxwiller
M. Patrick NARDIN, Maire d'Epinal
M. Claude GEORGE, Président de la Communauté de communes de St-Dié-des-Vosges
M. François VANNSON, Président du Conseil Départemental des Vosges
Mme Martine SAHL, Aéroport d'Entzheim
M. Daniel SUTTER, Usager Saulxures-Strasbourg
Mme Alexandra MARCHAND-BATAL, SNCF Voyageurs, Responsable Satisfaction Clients secteur Vosges

ANNEXE n°2 : La liste des points à aborder, remise par Monsieur Gérard COINCHELIN en début de séance du COREST Centre Alsace

COREST 9 OCTOBRE 2024 HERSBACH

Points à aborder :

Appel d'offre Molsheim / Arches

- Le syndicat CGT s'oppose à l'ouverture à la concurrence qui se fait au détriment du principe de Service public
- Est-ce que SNCF Réseau répondra à ce nouvel appel d'offre ?
- Question sur les Interfaces :
 - Strasbourg / Molsheim
 - Interfaces à Saint-Dié-des-Vosges
 - Interfaces Arches / Epinal
- Modernisation de la signalisation Molsheim / Rothau
- Remise en palce de points d'arrêts entre Saales et Saint-Dié et Saint-Dié et Epinal
- Point sur l'étude de la Communauté d'Agglomération de Saint-Dié-des-Vosges sur le point d'arrêt à Saint-Léonard
- Point sur le point d'arrêt de Docelles / Cheniménil
- Intégration du Fret dans le périmètre du lot BPV
- Intégration de la desserte Fret de la Société EGGER à Rambervillers
- La ligne est également une possibilité de délestage
- Bilan des travaux d'infrastructures à réaliser à la date de l'OC
- Personnel nécessaire et transfert du personnel ?
- Place des associations dans le cadre d'une délégation de service public ?
- Dans l'appel d'offre le nombre du matériel (27 AGC dont 12-4 caisses) ets nettement insuffisant.

Questions service septembre 2024

- Pourquoi n'y a t il que six rotations fer Épinal-StDie en semaine.
- Nombre d'incidents relevés depuis le 28 septembre entre StDie et Strasbourg, Épinal et StDie
- Suite au RVB entre Saales et Saint-Dié est-il envisagé un relèvement de vitesse de Provençères sur Fave à Saint-Dié-des-Vosges.
- Le TIV 10 est-il maintenu sur voie 2 au pont de la Bruche à Heiligenberg ?