

Comité Régional des Services de Transport (COREST) Sud Mosellan et Saverne Plaine et Plateau

Vendredi 11 octobre 2024 à Hochfelden

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 Xavier ULRICH, Vice-Président de la Communauté de Communes du Pays de la Zorn et Maire de la commune de Schwindratzheim, souhaite la bienvenue aux participants. Il rappelle l'importance de la desserte ferroviaire du territoire et se félicite des projets à venir pour le développement et l'attractivité de celle-ci. Monsieur ULRICH rappelle également l'importance du dialogue entre la Région Grand Est, la SNCF et les usagers du train.

Monsieur Jérôme END, Conseiller régional et Président du COREST Sud Mosellan et Saverne Plaine et Plateau salue les intervenants en tribune, les participants dans la salle et Monsieur ULRICH pour son accueil dans les locaux intercommunaux à Hochfelden. Il 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.

Propos introductifs et actualités de la Région Grand Est présentés par Madame Valérie SCHNEIDER, Cheffe du Service Organisation de l'Offre Ferrée de la Région Grand Est

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.

I. Actualités de la Région Grand Est

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 territoire du COREST Sud Mosellan, Saverne, Plaine et Plateau

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

Sur le territoire de ce COREST, les gares de **Sarrebourg, Saverne, Strasbourg et Sarreguemines** 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. 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.

II. Lignes du COREST Sud Mosellan et Saverne Plaine et Plateau

Présentées par la Région Grand Est et SNCF Voyageurs

Il est rappelé que le COREST Sud Mosellan et Saverne Plaine et Plateau s'intéresse aux lignes ferroviaires suivantes :

- Strasbourg - Saverne - Sarrebourg ;
- Strasbourg - Réding - Metz ;
- Strasbourg - Sarrebourg - Nancy ;
- Strasbourg-Sarreguemines-Sarrebruck

Ainsi qu'aux lignes routières suivantes :

- Frohmuhl - Saverne;
- Haguenau - Obermodern - Saverne ;
- Ingwiller - Lichtenberg ;
- Mommenheim - Ettendorf - Buswiller ;
- Sarreguemines - Sarre-Union - Sarrebourg ;
- Diemeringen - Sarre Union - Sarrable ;
- Morhange - Rémillly ;
- Morhange - Sarrebourg ;
- Sarrebourg - Igney Avricourt

▪ Fréquentation et indicateurs de performance :

- ✓ Strasbourg - Saverne - Sarrebourg :
 - La ligne est fréquentée par 62% d'abonnés tout public (Presto), 17% d'abonnés jeunes (Primo) et 21% d'occasionnels.
 - La fréquentation 2023 est globalement moins élevée que celle de l'année 2022.

- Au cours de la première moitié de l'année 2024, la fréquentation se situe entre celles des 2 années précédentes.
 - Au 1^{er} semestre 2024, le taux de conformité s'élève à 78%, le taux moyen de retard à 20% et le taux moyen de suppression à 2%.
 - Les chiffres de la ligne sont en-deçà des attentes. Un début d'année et un mois de mai difficiles en termes d'exploitation ferroviaire. Beaucoup de suppressions de circulations pour cause de défaillance matériel mais également des causes externes.
- ✓ Strasbourg - Réding - Metz :
- La ligne est fréquentée par 29% d'abonnés tout public (Presto), 26% d'abonnés jeunes (Primo) et 45% d'occasionnels.
 - La fréquentation 2023 est globalement supérieure à celle de l'année 2022.
 - Au cours de la première moitié de l'année 2024, la fréquentation poursuit sa progression comparativement à celle des 2 années précédentes.
 - Au 1^{er} semestre 2024, le taux de conformité s'élève à 76%, le taux moyen de retard à 22% et le taux moyen de suppression à 1%.
 - Le taux de conformité moyen de la ligne se situe en-deçà des attentes régionales. Très peu de suppressions mais un taux de retard élevé.
 - De fortes perturbations au mois de mars (S.10 et suivantes) suite à la découverte de fontis (cavités) entre Loudrefing et Bénestroff. Une limitation temporaire de vitesse a occasionné un grand nombre de retards. La cause de ces retards est catégorisée dans « infrastructure ».
 - Le 17/05 (S.20) : ralentissements liés aux fortes pluies avec présence d'eau sur les voies.
- ✓ Strasbourg - Sarrebourg - Nancy :
- La ligne est fréquentée par 29% d'abonnés tout public (Presto), 14% d'abonnés jeunes (Primo) et 66% d'occasionnels.
 - La fréquentation 2023 est légèrement supérieure à celle de l'année 2022.
 - Au cours de la première moitié de l'année 2024, la fréquentation est supérieure à celle des 2 années précédentes.
 - Au 1^{er} semestre 2024, le taux de conformité s'élève à 75%, le taux moyen de retard à 25% et le taux moyen de suppression à 1%.
 - Le taux de conformité moyen de la ligne se situe en-deçà des attentes régionales. Peu de suppressions (les plus récurrentes liées au matériel) mais un taux moyen de retard important.
 - Le 21/03 (S.12) une alerte à la bombe en gare de Nancy a nécessité une interruption des circulations (de 16h50 à 18h15).

- ✓ Strasbourg-Sarreguemines-Sarrebruck :
 - La ligne est fréquentée par 40% d'abonnés tout public (Presto), 22% d'abonnés jeunes (Primo) et 38% d'occasionnels.
 - La fréquentation 2023 est légèrement inférieure à celle de l'année 2022. Il faut tenir compte de la fermeture totale de la ligne pour travaux en juillet et août 2023 (avec substitution routière).
 - Au cours de la première moitié de l'année 2024, la fréquentation est légèrement supérieure (sauf en mai) à celle des 2 années précédentes.
 - Au 1er semestre 2024, le taux de conformité s'élève à 76%, le taux moyen de retard à 20% et le taux moyen de suppression à 4%.
 - SNCF Voyageurs souligne que la régularité de la ligne à 5 minutes des 3 premiers trimestres 2023 et 2024 permet de constater une amélioration de 4 points malgré les inondations du 2ème trimestre.
 - La ligne a été marquée par :
 - Des intempéries : mise en place d'un Plan de Transport Adapté avec limitation et prise en charge par car jusque Sarreguemines depuis/à Mommenheim du 23 au 30 mai et depuis/à Diemeringen jusqu'à mi-juin ;
 - La réunion du Groupe de Travail technique en juin 2024 ;
 - Période de mauvaise adhérence : horaires avancés sur les 4 premiers trains du matin entre Sarreguemines et Strasbourg à partir du 21 octobre ;
 - La circulation expérimentale de TER hybrides (consommation minorée de 15 à 20% de gasoil - en biocarburant) ;
 - L'expérimentation d'ouverture du poste d'aiguillage de Wingen-sur-Moder printemps et automne 2023.

Question(s)/remarque(s)-réponse(s)

1/ Madame Léa DENTZ, usagère depuis Diemeringen de la ligne Sarreguemines-Strasbourg, exprime son souhait qu'un indicateur se réfère aux fréquentations : beaucoup de gens ont repris la voiture car les correspondances ne sont pas assurées en gare, très problématique dans le sens retour lorsque le retard du train ne garantit pas de pouvoir prendre le car à Obermodern par exemple.
SNCF Voyageurs précise que des actions ont été mises en place avec des améliorations dans certaines gares.

2/ Monsieur Laurent BURCKEL, 1^{er} adjoint au Maire de Saverne, au sujet de la ligne ferroviaire Strasbourg-Saverne :

- Fait part de son étonnement quant au décalage entre les chiffres présentés et une ligne réputée

pour sa faible régularité et ses nombreux retards ;

- Remercie la Région Grand Est pour son soutien à la motion des villes Saverne, Sarrebourg et Lunéville sur le changement des horaires TGV qui empêche à terme d'aller à Paris tôt. Cette décision émanant de SNCF Voyageurs est insupportable ;

- Souligne que l'utilisation de matériels anciens sur cette ligne génère des retards et des suppressions. Il demande de nouveaux matériels et avertit que la ligne ne tiendra pas dans les conditions actuelles.

SNCF Voyageurs indique que la ligne est la seule où peut circuler un matériel roulant électrique, les autres lignes comportant des portions non électrifiées. Des améliorations pourraient être possibles suite à la mise en œuvre du matériel roulant France-Allemagne qui permettrait d'injecter des rames sur la ligne de Saverne, même si plutôt à hauteur de 20% que de 50%.

La Région Grand Est précise que le cahier des charges pour le renouvellement de ces matériels est en cours et que le process complet de renouvellement prend au minimum 5 ans. D'autres matériels devront également être remplacés, à titre d'exemple pour le TER200, cela nécessite de se projeter sur 30 ans.

3/ Monsieur ROSENTHIEL, Usager depuis Ingwiller de la ligne Strasbourg-Sarreguemines indique se rendre très souvent à Paris et ne plus prendre le 1er ou 2ème train car pas crainte de manquer sa correspondance avec le TGV et préférer se rendre en voiture jusqu'à Strasbourg. Et comme abonné annuel, ne se voit pas dans les chiffres.

4/ Un Usager de la ligne Saverne-Strasbourg depuis Hochfelden déplore l'absence de propositions pour cette ligne, malgré la mise en place du REME la fréquence à Hochfelden n'a pas augmenté. Il déplore que dans les trains, ce sont les agents de contrôle et d'accompagnement qui prennent les remarques et qu'il faille prendre en compte les nombreux enfants sur la ligne. Il signale également le côté ubuesque des motifs diffusés par l'information des voyageurs et la nécessité d'humaniser ceux-ci.

5/ Une Usagère de la ligne Sarreguemines-Strasbourg-Krimmeri déplore les suppressions régulières à Krimmeri ne permettant pas de rejoindre la gare de Strasbourg en tram. Elle demande si le train de Sarreguemines pourrait attendre en gare de Strasbourg le temps d'arriver avec un train Strasbourg-Offenbourg. De même à l'aller le matin. Elle ajoute que les notifications arrivent trop tardivement pour se retourner.

SNCF Voyageurs indique que les créneaux de maintenance sont calculés au plus juste et que lorsqu'une rame sort en retard, une suppression partielle est opérée afin d'éviter un retard qui se répercute en cascade. Il s'agit d'une moins mauvaise solution pour l'ensemble de la ligne mais pénalisante pour les usagers de l'arrêt Krimmeri. Il est par ailleurs précisé que la solution de retenir le train au départ de Strasbourg est compliquée car générateur de retards en série.

6/ Une Usagère de la ligne Sarrebourg-Strasbourg partage à l'assistance de son vécu sur la ligne sur une année (20/10/23->10/10/2024) :

- Travaillant en milieu hospitalier en horaires décalés soit 188 j travaillés sur la période. Elle n'a pas pu emprunter le TER et a dû utiliser un autre moyen pour 5 Allers-retours pour convenance personnelle, pour 12 A-R car les horaires des trains ne lui correspondaient pas à ses besoins.
- Sur les 171 Allers-retours (342 trains) en TER : 153 à l'heure, 10 supprimés ou avec un retard trop important, 179 retards de 1 à 70 minutes. Soit 55% de trains non partis 1' après l'heure de départ prévue.
- L'énumération des motifs relevés illustre une variété très élevée des incidents qui se produisent avec des motifs qui peuvent parfois paraître farfelus pour l'usager.
- 795 minutes affichées sur SNCF Connect contre 1 200 minutes de retard constaté. Mais aussi 200' d'avance.
- Apprécie qu'il y ait eu peu de grèves sur cette période.
- Annonces en gare : parfois incohérences, décalage entre les annonces et la réalité.
- Qualité des haut-parleurs en gare de Strasbourg.
- Où se renseigner quand rate dernier train, en gare de Strasbourg en l'occurrence où hall central fermé lors travaux ?
- Gare de Sarrebourg : affichage des horaires pas à jour.
- WC pas utilisables en hiver dans certains trains
- Flaques d'eau en gare de Strasbourg
- 1er et dernier train en période de travaux : remarque en COREST 2023 prise en compte donc remercie.
- Félicite gestion situation par ASCT 19 juillet de 2 personnes alcoolisées et intervention des forces de l'ordre en gare de Saverne.
- Sollicite la présence de la SUGE sur les quais le soir, qui peut permettre que des personnes agitées ne prennent pas le train.
- Nombreuses incivilités avec téléphones et enceintes fortes. Certains ASCT interviennent, mais d'autres passent en ignorant.
- Déploire retard de l'information au sujet du lieu et de l'heure du COREST sur le site de la Région Grand Est et l'absence de diffusion de l'info par Connect cette année.

La Région Grand Est présente ses excuses relatives au raté de la mise à jour de la date sur le site internet. SNCF Voyageurs indique que la sécurité étant la priorité de la gestion des circulations : une défaillance du matériel roulant ou de la signalisation ferroviaire entraînant systématiquement la mise en œuvre de procédures de sécurité (et parfois en conséquence du retard).

Concernant la sûreté il est rappelé la disponibilité du numéro (appel téléphonique / SMS) 3117 / 31177 : des interlocuteurs sont à l'écoute et peuvent déclencher des interventions police/SUGE. En gare de Strasbourg, suite à la rénovation et la réouverture du hall central, il y a maintenant un endroit. Mais une présence ne peut être pas garantie sur l'intégralité de l'amplitude d'ouverture de la gare.

SNCF Voyageurs précise quant aux motifs de retards, que l'intention est d'être le plus bref et explicite possible dans les messages, ce qui peut en expliquer la diversité.

7/ Un Usager de Saverne souligne la chance d'avoir des agents à quai à Saverne. Lors d'une grosse pagaille il y a quelques semaines : l'info par SNCF Connect aurait été diffusée avant l'information en diffusée en gare, y compris par les agents. Est également signalé le cas des retards annoncés sur Connect qui se transforment en plus ou en moins et entraîne de la frustration des usagers.

SNCF Voyageurs indique que l'information est diffusée en même temps sur SNCF Connect et auprès des agents afin de garantir une information rapide.

▪ **Evolution de l'offre de transport :**

La présentation mise en ligne et réalisée lors du COREST Sud Mosellan et Saverne Plaine et Plateau détaille les évolutions de dessertes ligne par ligne.

Question(s)/remarque(s)-réponse(s)

1/ Un Usager de la ligne Saverne-Strasbourg regrette la non réactivation des dessertes suspendues qui impactent notamment les usagers scolaires.

SNCF Réseau a vérifié la disponibilité en ligne des sillons, en abord de gare et dans le Graphique d'Occupation des Voies de la gare de Strasbourg. Or en heures d'hyper pointe, la capacité de la gare de Strasbourg est totalement utilisée. Ces trains circulaient auparavant dans un contexte de volume global plus faible. La Région Grand est a demandé à SNCF Voyageurs de poursuivre la recherche de solutions, avec éventuellement des suppressions en heures creuses.

2/ Un Usager de la ligne Metz-Sarreguemines souligne l'allongement du temps de parcours (passant de 59 minutes à 1h30) de certaines liaisons de cette desserte (pour permettre de desservir des gares intermédiaires à des horaires où des besoins scolaires ne pouvaient plus être couverts par les trains de la ligne Metz-Sarrebourg).

La Région Grand Est a identifié ce temps supplémentaire et a sollicité la possibilité de modification du portage des dessertes concernées.

3/ Un usager demande ce qui adviendra de la billettique et des tarifs dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des lignes.

La Région Grand Est précise que l'ouverture à la concurrence procède par différents lots reprenant distribution, communication et tarification. Une structure unique mènera ces missions pour les différentes entreprises ferroviaires avec une harmonisation régionale des tarifs.

4/ Une Usagère de la ligne Saverne-Obermodern-Haguenau indique que la ligne empruntée depuis Griesbach-le-Basterg ne permettrait pas de correspondances avec le train à Obermodern.

La Région Grand Est s'est engagée à vérifier, l'intégration de l'arrêt ayant été validée sous condition de maintien des correspondances. Les grilles horaires permettent des correspondances avec le train sous un délai de 10 minutes.

▪ **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 ;
- Mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite de la gare de Brumath ;
- Renouvellement de Bloc Automatique Lumineux (signalisation) entre Réding et Saverne ;
- Chantier pluriannuel de travaux de maintenance du complexe de Metz-sablon ;
- Chantier pluriannuel en gare de Nancy, remplacement d'appareils de voie en gare et à ses abords ;
- Renouvellement des constituants de la voie entre Lunéville et Igney-Avrécourt.

En 2025, des chantiers sont également programmés :

- Création d'une sous-station d'alimentation électrique à Lampertheim avec un poste de séparation à Graffenstaden ;
- Renouvellement d'appareils de voie en gare de Hochfelden ;
- Renouvellement du bloc Automatique Lumineux (signalisation) entre Réding et Saverne ;
- Raccordement au Réseau Ferré National de l'atelier de Montigny-lès-Metz ;
- Remplacement des 2 fils de rails sur la voie 1 entre Rosières-aux-Salines et Lunéville ;
- Remplacement des constituants de voie entre Rémilly et Faulquemont ;
- Remplacement des constituants de voie entre Metz et Bénestroff sur 9 zones ;
- Remplacement de rails entre Metz et Courcelles-sur-Nied ;
- Remplacement de rails entre Marainviller et Réchicourt.

La présentation mise en ligne et projetée lors du COREST Sud Mosellan et Saverne Plaine et Plateau explique ces travaux de façon détaillée.

Question(s)/remarque(s)-réponse(s)

1/ **Madame Léa DENTZ**, usagère souligne les travaux menés de nuits à Diemeringen, ce qui a permis de limiter l'impact sur les circulations, mais que certaines opérations ont généré beaucoup de bruit proximité des habitations.

SNCF Réseau indique que les moyens ont été optimisés afin de limiter les coûts. Un retrait de jour aurait nécessité de doubler les équipes.

▪ **Travaux dans les gares 2024-2025 :**

Présentés par la Région Grand Est

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 Sud Mosellan et Saverne Plaine et Plateau :

- **Gare de Brumath, travaux de mise en accessibilité**
 - o Rehaussement et allongement de deux quais ;
 - o Création de deux rampes d'accès PMR au passage souterrain existant ;
 - o Régénération de l'éclairage des quais.
 - o Calendrier : jusqu'à décembre 2024 ;
 - o Coût total de l'opération : 7,4 M€.

- **Gare de Lutzelbourg, sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté de Communes de Phalsbourg** (*opération ajoutée post-COREST*)
 - o Extension du parking avec aménagement de 49 places supplémentaires
 - o Installation d'un abri à vélos sécurisé et de 4 arceaux vélo
 - o Aménagement de 4 places équipées de bornes de recharge électrique.
 - o Calendrier : fin 3^e trimestre 2024 ;
 - o Coût total de l'opération : 468k€.

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

- En 2024 :
 - o **Gare de Nancy**
 - Remplacement des menuiseries de la façade ;
 - Projet de valorisation commerciale ;
 - Accessibilité PMR, mise en place de balises sonores ;
 - Amélioration de l'attente, nouveaux mobiliers hall Thiers + local PMR ;
 - Coût total de l'opération : 1,33M€.
 - o **Gare de Metz**
 - Rénovation de l'escalier mécanique quai 1 ;
 - Projet de valorisation commerciale Hall départs, ouverture de nouveaux commerces ;
 - Remplacement d'ascenseurs Hall Départs et Arrivées ;
 - Coût total de l'opération : 2,665M€.
- En 2025 :
 - o **Brumath** : régénération des écrans d'information voyageurs : 150k€ ;
 - o **Nancy** : Rénovation de la signalétique : 144k€ ;
 - o **Sarreguemines** : Régénération de la vidéoprotection et réfection de la toiture : 1,582M€.

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

1/ Monsieur Grégoire PERRY, Maire de Lutzelbourg et vice-Président de la Communauté de Communes du pays de Phalsbourg rappelle les investissements réalisés sur la gare de Lutzelbourg d'extension du Pôle d'échanges Multimodal sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté de communes du Pays de Phalsbourg avec le soutien de la Région Grand Est. Le projet s'est révélé administrativement compliqué (notamment quant aux coûts de dépollution pris en charge par la commune) et rencontre la satisfaction des usagers.

La Région, indique que la valorisation de cette opération figurera dans la présentation mise en ligne dans la semaine suivant le COREST.

Enfin Monsieur Jérôme END remercie les participants et les intervenants pour leur participation et les invite au verre de l'amitié offert par la Communauté de Communes du Pays de la Zorn.

Fin du COREST.

ANNEXE : Liste des présents/excusés du COREST Sud Mosellan et Saverne Plaine et Plateau

Tribune et représentants

Présidence du COREST :

M. Jérôme END, Président du COREST Sud Mosellan et Saverne Plaine et Plateau et Conseiller régional Grand Est

Région Grand Est - Direction des Mobilités :

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

Mme Marie-Laure BOTZUNG-VIDAL, chargée de mission ferroviaire Nord Alsace au Service Organisation de l'Offre Ferrée à la Région Grand Est S2OF

M. Guillaume LETERME, chargé de mission ferroviaire Est et Sud Mosellan au Service Organisation de l'Offre ferrée à la Région Grand Est S2OF

SNCF Voyageurs :

Mme Roselyne HISTE WOLFF, Directrice de lignes TER Lorraine

M. Olivier DAVID, Directeur de lignes TER Portes d'Allemagne

SNCF Réseau :

Mme Florence KRAEMER, Responsable de l'unité voyageur, Pôle Clients et Service

M. Yvon KORNER, Chargé d'affaires Alsace

Inscrits et signataires de la liste de présence

Elus et leurs représentants, CESER, AOT :

M. Xavier ULRICH, Vice-Président de la Communauté de Communes du Pays de la Zorn, Maire de Schwindratzheim

Mme Laure HAAG, Conseillère Régionale de la Région Grand-Est

M. Pierre-Etienne ROSENSTIEHL, Membre du CESER Grand-Est

M. Laurent BURCKEL, 1er Adjoint au Maire de Saverne

M. Grégoire PERRY, Vice-Président de la Communauté de Communes du Pays de Phalsbourg, Maire de Lutzelbourg

Mme Léa DENTZ, Conseillère municipale de Diemeringen, usagère

Associations, usagers, divers :

M. Fernand MARY, Association ADRESS
M. Joseph ESCHLIMANN, Association ADRESS
M. Eric LEININGER, Association ADRESS
M. Joseph BARBARAS, Association ADRESS
Mme Sylvie BASSET, Association ADRESS
Mme Catherine RIEFFEL, Association ADRESS
M. Christian MUNDINGER, Association ADRESS
M. Pierre SCHYDLOWSKI, Représentant du personnel, CFDT Cheminots
M. Pascal KIEFFER, Agent SNCF, Représentant FO Cheminots
Mme Marie-Laure EPPINGER, Usagère
Mme Véronique LEVERT, Usagère
M. Olivier SPIELMANN, Usager
M. Jérôme BERGER, Usager
M. Luke MARLOW, Usager
M. Georges HECHLER
M. Eric LESQUIR, SNCF Voyageurs
Mme Sabrina KLEITZ, SNCF Gares & Connexions
Mme Anne CHAROIS, SNCF Réseau
M. Philippe ANTOINE, Directeur-adjoint de la Maison de la Région de Saverne-Haguenau, Région Grand Est

Excusés

M. Franck LEROY, Président de la Région 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
M. Bernard FREUND, Président de la Communauté de Communes du Pays de la Zorn
M. Victor VOGT, Conseiller d'Alsace
Mme Michèle ESCHLIMANN, Maire de Wasselonne
M. Jacques FERNIQUE, Sénateur du Bas-Rhin
Mme Anne SANDER, Conseillère Régionale de la Région Grand-Est
Mme Sophie PASTOR, Conseillère Départementale de la Moselle
Mme Catherine BELRHITI, Conseillère Régionale de la Région Grand-Est, Sénatrice de la Moselle
M. Denis BILLMANN, usager de Lichtenberg
M. Pascal JENFT, Député de Moselle
Mme Chantal JEANPERT, Conseillère d'Alsace

Mme Monique HOULNÉ, Conseillère d'Alsace

Mme Catherine GRAEF-ECKERT, Vice-Présidente et Conseillère d'Alsace

M. François GROSDIDIER, Maire de Metz, Président de l'Eurométropole de Metz, Conseiller Régional de la Région Grand-Est

M. Dr Khalifé KHALIFE, Sénateur de la Moselle

M. Robin CLAUSS, Conseiller d'Alsace

Mme Pascale PFEIFFER, Conseillère d'Alsace

Mme Christine HERZOG, Sénatrice de la Moselle et Conseillère Départementale de la Moselle

M. Salvatore COSCARELLA, Président de la Communauté d'Agglomération Saint-Avold Synergie

M. Robert BINTZ, Vice-président de la Communauté d'Agglomération Saint-Avold Synergie

Mme Ludivine QUINTALLET, Conseillère d'Alsace

M. Fabien DI FILIPPO, Député de la Moselle

M. Vincent THIEBAUT, Député du Bas-Rhin

M. Théo BERNHARDT, Député du Bas-Rhin

M. Alain MARTY, Maire de Sarrebourg

M. Bernard FREUND, Président de la Communauté de Communes du Pays de la Zorn

M. Raphaël SCHELLENBERGER, Député du Haut-Rhin et Conseiller d'Alsace

M. Nicolas BISCEGLIA, usager de Brumath