

Comité Régional des Services de Transport (COREST) Centre Alsace

Mardi 25 novembre 2025 à Obernai

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.

Madame Marianne HORNY-GONIER, Conseillère régionale et Présidente du COREST Centre Alsace, remercie les intervenants en tribune, les participants dans la salle et la mairie d'Obernai pour son accueil. 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

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 ;
- 1 870 trains par jour et 700 cars routiers TER ;
- 260 000 voyages par jour du lundi au vendredi ;
- 63 000 abonnés mensuels de janvier à juillet 2025 (+2,5% par rapport à 2024);
- Nombre de porteurs de cartes Fluo (-26 ans et +26 ans) à fin août 2025 : 314 500 (+12% par rapport à fin août 2024).

B. Budget régional

Les mobilités représentent 1,6 milliard d'euros sur l'ensemble du budget régional, soit plus de 30%. Il s'agit du 1^{er} poste de dépense régional.

Outre le financement du service ferroviaire pour 860 M€, la Région consacre notamment 304 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, ainsi que des opérations mi-vie des AGC et TER2NNG) ;
- Des investissements en faveur de la maintenance du matériel roulant, pour les organes majeurs, remotorisation AGC, rénovation Corail...
- Des investissements en faveur des ateliers de maintenance : Montigny-lès-Metz, Culmont-Chalindrey...

C. Offres tarifaires régionales en 2025

Soucieuse du pouvoir d'achat de nos jeunes et de leur volonté de voyager plus loin, la Région a proposé à nouveau durant l'été 2025 le Pass Fluo Grand Est Grenzenlos 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.

29 000 Pass Fluo Grand Est Grenzenloss ont été vendus en 2025, soit une augmentation de 39% par rapport à 2024.

Toujours afin de favoriser les mobilités décarbonées, la Région a lancé en juillet 2025 le Pass Groupe Week-end. Il permet, pour 40€, à un groupe de 2 à 5 personnes de voyager un samedi, un dimanche ou un jour férié, en illimité sur les TER et les lignes routières Fluo (hors connexions vers l'Allemagne).

D. 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 a débuté le déploiement de flottes de vélos Fluo au sein de 52 gares de la Région.

Dans le Centre Alsace, les gares d'Obernai (10 vélos), Erstein (10 vélos), Benfeld (10 vélos), Epinal (10 vélos, en cours), Saint-Dié-des-Vosges (10 vélos, en cours), Schirmeck-la-Broque (5 vélos, en cours), Molsheim (10 vélos, en cours), Barr (5 vélos, en cours), Sélestat (15 vélos, en cours), et Strasbourg (20 vélos, en cours) accueilleront cette offre de vélos.

Le tarif de location est de 6€ les 14h (réduit à 3€ avec la carte Fluo).

Le déploiement dans les 52 gares a commencé à l'automne 2025 et se poursuivra progressivement sur l'année 2026.

E. Sécurité dans les transports régionaux : un enjeu primordial pour la Région Grand Est

Afin de lutter contre les phénomènes d'insécurité dans les gares et les transports, la Région Grand Est renforce sa politique de sûreté dans les transports ferroviaires et routiers.

Ainsi, depuis 2021, la Région a misé sur le déploiement massif de la vidéoprotection (52 gares et 1 356 caméras prévues d'ici 2028) et la coopération accrue avec la Gendarmerie nationale (plus de 3 600 trains accompagnés). Les forces de l'ordre bénéficient de la gratuité dans les TER, favorisant leur présence dissuasive.

Des conventions locales avec police et transporteurs visent à sécuriser les réseaux routiers Fluo.

En 2025, des expérimentations ciblées sont menées dans les gares, trains et cars (bouton d'alerte MonSherif, vidéoprotection, présence SUGE).

La lutte contre le harcèlement reste prioritaire : affichages, plan Angela, actions éducatives et marches exploratoires.

La Région reprend la main sur la sûreté ferroviaire en contractualisant directement avec la Sûreté ferroviaire dès 2026 avec des objectifs clairs : renforcer la sécurité et la confiance des usagers du réseau Fluo.

F. Distribution physique

Les ventes aux guichets sont passées de 50 % en 2015 à moins de 10 % aujourd'hui, toutefois ils concentrent 70% des coûts de distribution (le coût moyen d'un guichet est de 200 000 €/an). Le digital domine désormais avec 72 % des ventes.

Afin de réaliser des économies substantielles, la Région choisit, dès 2026 de :

- Réduire le réseau de guichets en gare (18 gares avec des réduction de guichets et 13 gares avec des fermetures de guichet et une vente confiée à des dépositaires notamment La Poste) ;
- Moderniser ses automates (4,3 M€ investis, déploiement entre mars 2026 et mars 2027) pour améliorer le service offert aux usagers (les assistants de mobilité régionale, plus modernes, remplaceront petit à petit les distributeurs de billets régionaux).

Sur le secteur du Centre Alsace, les gares de Sélestat et d'Obernai sont concernées. A Sélestat, deux guichets seront maintenus, la construction des nouveaux horaires d'ouverture est en cours avec un maintien de l'ouverture quotidienne envisagé. A Obernai, le guichet sera maintenu, la construction des nouveaux horaires d'ouverture est en cours, une fermeture le weekend est envisagée.

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. Actualités de la démarche du Service Express Métropolitain de Strasbourg, dans la continuité du Réseau Express Métropolitain et Européen

Pour répondre à l'ambition nationale de développement des SERM, la Région a engagé avec l'Etat dès début 2024 une mission de préfiguration pour les quatre SERM du Grand Est, dont celui de Strasbourg.

Dès février 2024, l'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand Est, ont fait part de leur intention commune d'engager leur candidature au statut de SERM au travers d'un courrier adressé au Ministre délégué chargé des Transports, daté du 14 février 2024.

Cette intention a permis d'aboutir, en juin 2024 à la labellisation du SERM de Strasbourg par le Ministère des Transports, qui a autorisé, par courrier du 27 juin 2024, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Société des Grands Projets à contribuer à la démarche d'élaboration d'un dossier de statut, dont le dépôt est prévu à la fin de l'année 2025 ou tout début 2026.

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 suivantes :

- Strasbourg-Molsheim (omnibus) ;
- Strasbourg-Molsheim-Sélestat ;
- Strasbourg-Molsheim-Saint-Dié-des-Vosges-Epinal ;
- (Saverne)-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 41% d'abonnés plus de 26 ans, 26% d'abonnés jeunes et scolaires et 33% d'occasionnels.
- o La ligne enregistre environ 2150 montées par jour.
- o La fréquentation sur le premier semestre 2025 est en hausse de 4% par rapport à la même période en 2024.
- o La fréquentation est en baisse de 20% l'été, ce qui est expliqué notamment par le nombre élevé d'abonnés.
- o Au 1^{er} semestre 2025, le taux de conformité s'élève à 92,4%, le taux moyen de retard à 5,5% et le taux moyen de suppression à 2,1%.
- o Les chiffres de la ligne sont bons, en légère hausse par rapport à l'année dernière et conformes aux attentes de la Région Grand Est. Les incidents notables sur la ligne sont la panne du TER 831816 à l'approche de Schirmeck le 31 mars et un dérangement d'installation à Molsheim le 25 avril.

Strasbourg-Molsheim-Sélestat :

Fréquentation et indicateurs de performance :

- o La ligne est fréquentée par 33% d'abonnés plus de 26 ans, 32% d'abonnés jeunes et scolaires et 35% d'occasionnels.
- o La ligne enregistre environ 7000 montées par jour.
- o La fréquentation sur le premier semestre 2025 est en hausse de 2% par rapport à la même période en 2024.

- La fréquentation est en baisse de 11% l'été.
- De janvier à fin août 2025, le taux de conformité est de 88,2%, le taux moyen de retard est de 9,95% et le taux moyen de suppression est de 1,8%.
- Les chiffres de la ligne sont globalement bons, les suppressions ont diminué par rapport à 2024. Les incidents notables sur la ligne sont la panne du TER 831816 à l'approche de Schirmeck le 31 mars et un dérangement d'installation à Molsheim le 25 avril.

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

Fréquentation et indicateurs de performance :

- La ligne est fréquentée par 28% d'abonnés plus de 26 ans, 36% d'abonnés jeunes et scolaires et 36% d'occasionnels.
- La ligne enregistre environ 5000 montées par jour.
- La fréquentation sur le premier semestre 2025 est en hausse de 10% par rapport à la même période en 2024.
- La chute de fréquentation de 60% durant l'été s'explique par les fermetures de la ligne pour travaux et les vacances scolaires.
- De janvier à fin août 2025, le taux moyen de conformité est de 78,9%, le taux moyen de retard est de 19,7% et le taux moyen de suppression est de 1,4%.
- Malgré une progression des indicateurs, les chiffres sont bien en deçà des attentes de la Région Grand Est. Les perturbations sont principalement liées au matériel et à l'état de l'infrastructure. Les incidents notables sur la ligne sont la panne du TER 831816 à l'approche de Schirmeck le 31 mars et un dérangement d'installation à Molsheim le 25 avril.

Bilan de l'offre 2025 et perspectives 2026 sur les lignes Bruche-Piémont-Vosges :

Au service annuel 2025 :

Six TER ont été réactivés le samedi :

- Les TER n°831842 Strasbourg 08h14 — Saales 09h34 et n°831849 Saales 10h36 — Strasbourg 11h46 sur la section Strasbourg-Saales ;
- Les TER n°831740 Strasbourg 05h30 — Sélestat 06h37, 831745 Sélestat 06h52 — Strasbourg 08h00, 831750 Strasbourg 13h30 — Sélestat 14h35 et 831755 Sélestat 14h52 — Strasbourg 16h02 sur la section Strasbourg-Molsheim-Sélestat.

Quatre TER ont été réactivés le dimanche :

- Les TER n°831670 Strasbourg 09h00 — Barr 09h41, 831671 Barr 10h47 — Strasbourg 11h30 sur la section Strasbourg-Barr ;

- Les TER n°831776 Strasbourg 12h00 — Sélestat 13h05 et 831779 Sélestat 13h22 — Strasbourg 14h30 sur la section Strasbourg-Sélestat.

Depuis le début de la saison du Racing Club de Strasbourg Alsace, des navettes ont été mis en place en correspondance sur les TER de la ligne Bruche-Piémont-Vosges pour rejoindre Krimmeri-Meinau.

Au service annuel 2026, l'offre semaine et week-end restera identique à l'offre du service annuel 2025.

(Saverne)-Strasbourg-Erstein-Sélestat :

Fréquentation et indicateurs de performance :

- o La ligne est fréquentée par 46% d'abonnés plus de 26 ans, 31% d'abonnés jeunes et scolaires et 23% d'occasionnels.
- o La ligne enregistre environ 8500 montées par jour.
- o La fréquentation sur le premier semestre 2025 est en hausse de 5% par rapport à la même période en 2024.
- o La fréquentation connaît une baisse de 27% pendant l'été.
- o De janvier à fin août 2025, le taux moyen de conformité est de 79%, le taux moyen de retard est de 18,1% et le taux moyen de suppression est de 2,8%.
- o Les chiffres sont en-deçà des attentes de la Région Grand Est, la ligne est très dépendante des résultats du TER 200, pour lequel la Région a lancé trois audits.
- o Les incidents notables sur la ligne sont le dérangement d'installation entre Réding et Metz et le heurt de gibier proche de Saverne le 27 janvier, la présence de personnes sur les voies puis sur la potence d'un signal à proximité de la caténaire le 21 mai et le dépannage du TER 835027 à Vendenheim et le heurt d'un pont-rail à Strasbourg par un camion le 27 août.

Bilan de l'offre 2025 et perspectives 2026 :

Au service annuel 2025 :

Deux TER ont été réactivés le dimanche :

- Le TER n°832055 Saverne 08h19 — Sélestat 09h49 ;
- Le TER n°832042 Sélestat 10h00 — Saverne 11h38.

Depuis le début de la saison du Racing Club de Strasbourg Alsace, des navettes ont été mis en place en correspondance sur les TER de la ligne Saverne-Strasbourg-Sélestat pour rejoindre Krimmeri-Meinau.

Au service annuel 2026 :

- Le TER n°831399 Strasbourg 17h33 — Sélestat 18h — Colmar 18h15, suspendu depuis septembre 2023, sera réactivé, permettant de décharger la pointe TER 200 au départ de Strasbourg ;

- Le TER n°831398 Colmar 18h40 — Sélestat 18h53 — Benfeld 19h03 — Erstein 19h09 — Fegersheim-Lipsheim 19h16 — Geispolsheim 19h20 — Strasbourg 19h29 sera créé afin de favoriser les remontées pendulaires depuis Colmar en pointe.

Pour le reste, le service annuel 2026 est identique au service annuel 2025.

Concernant le matériel roulant, d'ici 2030, les rames RRR (rames réversibles régionales) seront remplacées par des Régiolis 6 caisses.

Sélestat-Ribeauvillé :

Fréquentation et indicateurs de performance :

- o La ligne est fréquentée par 22% d'abonnés plus de 26 ans, 31% d'abonnés jeunes et scolaires et 47% d'occasionnels.
- o La fréquentation sur le premier semestre 2025 est en hausse de 5% par rapport à la même période en 2024.
- o La fréquentation est en baisse de 24% pendant l'été mais connaît une hausse de 100% durant le mois de décembre en raison des marchés de Noël.
- o Cette ligne routière fonctionne globalement bien, elle est cadencée et propose des correspondances systématiques en gare de Sélestat.
- o Les chiffres de régularité sont conformes aux attentes de la Région Grand Est, avec un taux moyen de régularité de plus de 97%.

Bilan de l'offre 2025 et perspectives 2026 :

Au service annuel 2025, l'offre semaine et week-end est identique à l'offre du service annuel 2024.

Des cars de renfort ont été mis en place lors d'événements particuliers, notamment lors de la Fête des Ménétriers et la Fête de Noël.

Au service annuel 2026, l'offre semaine et week-end restera identique à l'offre du service annuel 2025.

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

Fréquentation et indicateurs de performance :

- o La ligne est fréquentée par 19% d'abonnés plus de 26 ans, 40% d'abonnés jeunes et scolaires et 41% d'occasionnels.

- La fréquentation sur le premier semestre 2025 est en hausse de 6% par rapport à la même période en 2024.
- La fréquentation est stable durant l'année à l'exception d'une baisse de 15% pendant l'été en raison des vacances scolaires.
- Cette liaison routière fonctionne globalement bien, toujours avec des correspondances optimisées en gare de Sélestat.
- Les chiffres de régularité sont conformes aux attentes de la Région Grand Est, avec un taux de régularité de 93,1%.

Bilan de l'offre 2025 et perspectives 2026 :

Au service annuel 2025, l'offre semaine et week-end est identique à l'offre du service annuel 2024 à l'exception de l'ajout d'un arrêt et de la modification de certaines courses scolaires desservant l'établissement scolaire de Sainte-Marie-aux-Mines.

Un nouvel arrêt TER sera créé et mis en service en 2026 à Lusse, au niveau de la gare de péage du tunnel Maurice-Lemaire.

Pour le reste, au service annuel 2026, l'offre semaine et week-end sera identique au service annuel 2025.

3. Travaux sur les lignes 2025-2026 présentés par SNCF Réseau

En 2025, plusieurs chantiers ont été impactant pour le territoire :

- Renouvellement de la voie, de traverses et de rails, travaux sur des ouvrages d'art et des passages à niveaux dans le cadre des travaux d'urgence de la ligne 110000 entre Molsheim et Saales (fermeture complète de la ligne du 14 juillet au 15 août 2025) ;
- Intervention sur la caténaire entre Strasbourg et Sélestat (janvier à avril 2025 de nuit) ;
- Renouvellement des rails et de passages à niveaux dans le cadre des travaux d'urgence de la ligne 62000 entre Saint-Dié-des-Vosges et Arches (16 au 21 décembre 2024 de nuit et du 4 août au 13 décembre 2025)
- Plage de maintenance élargie entre Saales et Saint-Dié-des-Vosges (du 07 juillet au 04 août 2025) ;
- Traitement en urgence d'une zone de glaise apparue le 2 octobre 2025 en raison d'un phénomène météo entre Saint-Dié-des-Vosges et Arches (fermeture complète de la ligne du 17 octobre au 01 novembre 2025)

En 2026, des chantiers sont également programmés :

- Renouvellement de voie ballast, de rail, traverse et ballast et travaux sur des ouvrages d'art dans le cadre des travaux d'urgence de la ligne 110000 entre Molsheim et Saales (fermeture complète de la ligne du 06 juillet au 07 août 2025) ;
- Renouvellement de voie ballast en gare de Strasbourg (voies 5 et 6) et étanchéité du passage souterrain (juin et juillet 2026 de nuit + le week-end du 3 au 5 juillet 2026) ;
- Intervention sur la caténaire entre Graffenstaden et Lutterbach (de février à juillet 2026 de nuit) ;
- Renouvellement des rails, du ballast, et des traverses, renouvellement de passages à niveaux et travaux sur des ouvrages d'art dans le cadre des travaux d'urgence de la ligne 62000 entre Saint-Dié-des-Vosges et Arches (fermeture complète de la ligne du 06 juillet au 06 novembre 2026)
- Plage de maintenance élargie entre Saales et Saint-Dié-des-Vosges (du 06 juillet au 28 août 2026);

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

4. Travaux dans les gares 2025-2026 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 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 ;
- les travaux menés par SNCF Gares & Connexions financés soit par des fonds propres, soit via une participation de la Région dans le cadre du contrat de performance, signé le 26 janvier 2024 pour un montant de 163 M€ dont la rénovation du bâti et des quais pour 34 M€, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et en situation de handicap pour 84,5 M€, le développement des pôles d'échange multimodaux pour faciliter le passage des bus, voitures et vélos au train pour les passagers pour 5,7 M€ ou encore l'ajout de confort à l'intérieur des gares pour 14,7 M€.

Les travaux dans les gares du périmètre COREST Centre Alsace :

- **Strasbourg-Roethig, sous maîtrise d'ouvrage de l'Eurométropole de Strasbourg**
 - o Aménagement d'un parvis au sud du quai avec un accès au quai à niveau ;
 - o Augmentation de la capacité de stationnement pour les vélos (abri sécurisé et arceaux) et la continuité cyclable nord/sud et est/ouest ;
 - o Déplacement de l'arrêt de bus de la ligne 45 au niveau du parvis.
 - o Calendrier : 2027-2028 ;

- Coût total de l'opération : montants non arrêtés à ce jour.
- **Lingolsheim, sous maîtrise d'ouvrage de l'Eurométropole de Strasbourg**
 - Réaménagement du parvis favorisant les déplacements piétons, l'accès aux quais, le déplacement des personnes à mobilité réduite, le stationnement cyclable et la dépose minute :
 - Augmentation de la capacité de stationnement pour les vélos (60 places dans un abri sécurisé, + arceaux) et les continuités cyclables nord/sud et est/ouest ;
 - Sécurisation des traversées au niveau du passage à niveau ;
 - Création d'une zone de retournement pour les bus ;
 - Implantation de deux arrêts de bus au niveau du parvis ;
 - Elargissement de la rue de la gare aux marchandises ;
 - Calendrier : 2027-2028 ;
 - Coût total de l'opération : montants non arrêtés à ce jour.
- **Entzheim-Aéroport**
 - Contrat de concession entre l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, l'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand Est mis en place en avril 2022 et renouvelé au 1^{er} novembre 2025 pour 3 ans ;
 - Pour les usagers du train, abonnés ou occasionnels, possibilité de garer son véhicule sur les parkings P2 et P3 de l'aéroport (gratuité pendant 11h). 40 à 100 places mises à disposition.
- **Molsheim, sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Molsheim**
 - Aménagements envisagés côté ville :
 - Réaménagement des places de stationnement avec des surfaces perméables ;
 - Création d'un nouvel abri à vélos sécurisé intégrant un toilette et démontage de l'ancien abri afin d'assurer la continuité de la voie verte ;
 - Création d'espaces verts et arborés ;
 - Calendrier : 2026-2027 ;
 - Coût total de l'opération : montants non arrêtés à ce jour.
- **Illkirch - Graffenstaden, sous maîtrise d'ouvrage de l'Eurométropole de Strasbourg**
 - Aménagement d'un nouveau parking d'une soixantaine de places et mise en place d'ombrières côté Est, aménagement de 8 places de stationnement côté Ouest ;
 - Aménagement d'un double quai bus et d'une zone de retournement côté Est ;
 - Mise en place d'abris à vélos sécurisés des deux côtés de la gare, des arceaux, Vél'hop
 - Reprise de l'accès au quai côté Est par une rampe aux normes PMR ;
 - Calendrier : démarrage des travaux en septembre 2025 et finalisation fin 2027 ;
 - Coût total de l'opération : 1,1 M€ dont 367 k€ par la Région Grand Est.
- **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 : septembre 2025 à l'automne 2026 ;
 - Coût total de l'opération : 4,8M€.
- **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 : démarrage des travaux fin 2026 ;
 - Coût total de l'opération : 4M€ dont 2 M€ par la Région Grand Est.

Projet d'arrêt routier dans le périmètre COREST Centre Alsace :

- **Lusse, sous maîtrise d'ouvrage du concessionnaire APRR**
 - Création d'un arrêt routier TER « Lusse — tunnel Maurice Lemaire » sur la ligne TER routière Sélestat-Sainte-Marie-aux-Mines-Saint-Dié-des-Vosges
 - Calendrier : 2026 ;
 - Coût total de l'opération : financé par le concessionnaire dans le cadre des travaux de sécurisation de la gare de péage du tunnel Maurice Lemaire

5. Questions et remarques abordées par les participants lors du COREST

Thème numéro 1 : Fermeture des guichets

Plusieurs intervenants (usagers, associations, intercommunalités) ont exprimé des inquiétudes concernant la fermeture de guichets dans la Région Grand Est :

- Les solutions mises en place pour les usagers utilisant les guichets actuellement ;
- L'impossibilité d'acheter des tickets TGV et d'effectuer un échange ou remboursement de billets dans les bureaux de poste ;
- L'amplitude horaire des bureaux de Poste et leur adéquation avec les besoins de mobilité ;
- Le futur du guichet de la gare d'Erstein ;
- La possibilité que des agents de circulations assurent la vente de tickets.

La Région Grand Est explique que :

- Des négociations sont menées avec les EPCI et communautés de communes locales pour trouver des solutions avec le territoire, et reprendre éventuellement localement la vente des titres. La Région et les intercommunalités travaillent déjà ensemble dans le cadre des bassins de mobilité, où le sujet pourrait être porté ;
- Il est possible de maintenir une activité en gare si un dépositaire est trouvé ;

- Un partenariat avec la Poste a été signé afin de reprendre la vente des tickets TER dans les communes concernées par une fermeture de guichets ;
- La Poste assure la vente des tickets TER de compétence régionale, le service après-vente n'est pas possible à date (remboursement/échange). La vente de billets TGV est en cours d'étude ;
- Les bureaux de Poste n'ont pas forcément une amplitude horaire plus réduite que certains guichets en gare ;
- Le guichet de la gare d'Erstein n'est pas concerné par une fermeture à ce jour.

SNCF Réseau indique que certains agents de circulation assurent également la vente de titres, comme à Diemeringen, mais en fonction de la densité des circulations, cela n'est pas toujours envisageable.

Thème numéro 2 : Information voyageurs et qualité de service

Les associations et plusieurs usagers ont évoqué :

- **Des difficultés concernant l'information voyageurs, notamment lors de suppressions de trains ;**
- **Les retards et suppressions de TER en heure de pointe ;**
- **Les suppressions partielles de TER entre Barr et Obernai en cas de perturbations ;**
- **La prise en compte des suppressions partielles dans les indicateurs de conformité ;**
- **Les conditions d'attente (conditions climatiques, absence de toilettes en gare d'Obernai) ;**
- **La prise en compte des suppressions de tous les trains prévus au plan de transport et pas uniquement les trains prévus à J-1 17h.**

SNCF Voyageurs indique que :

- Dans certaines situations perturbées, des ajustements opérationnels peuvent intervenir. Ceux-ci peuvent ponctuellement entraîner des écarts temporaires d'actualisation entre les différents canaux d'information voyageurs.
- SNCF Voyageurs poursuit, avec les autres acteurs du système ferroviaire, un travail visant à réduire les impacts liés aux aléas d'exploitation, qu'ils soient d'origine matériel roulant ou liés à des causes externes.
- Dans certaines situations perturbées, des adaptations de dessertes peuvent être mises en œuvre afin de limiter la propagation des perturbations sur l'ensemble du plan de transport. Ce type d'adaptation peut notamment intervenir sur des sections présentant des contraintes d'exploitation particulières, telles que les sections à voie unique ou les zones de convergence de plusieurs lignes.
- Les chiffres des suppressions comprennent bien les suppressions totales et les suppressions partielles.

La Région Grand Est annonce que des toilettes seront prochainement remises en service en gare d'Obernai et prend note de la remarque sur la prise en compte des suppressions de tous les trains prévus au plan de transport.

Thème numéro 3 : Matériel roulant, capacité et confort à bord

Plusieurs usagers ont évoqué :

- **La surcharge de trains de pointe, l'afflux de cyclistes et les problématiques de sécurité associées ;**
- **L'inadéquation de composition de certains trains en heure de pointe ;**
- **La motorisation au diesel des rames AGC alors que les AGC font l'objet d'une rénovation mi-vie ;**
- **L'homologation des rames TFA et le matériel utilisé pour les remplacer sur les lignes Bruche-Piémont-Vosges.**

SNCF Voyageurs rappelle que :

- L'offre est conçue selon la demande de la Région avec un matériel affecté par ligne. La conception de l'offre en elle-même est un premier sujet car il faut y répondre en mettant en place des trains capacitaires adaptés aux besoins.
- En cas d'avarie de matériel, les équipes opérationnelles peuvent être amenées à adapter la composition du train afin de maintenir la circulation et limiter les reports de voyageurs sur les trains suivants ;
- 125 AGC sont rénovés dans le cadre du programme OPTER. Au bout de 20 ans d'utilisation, ces rames sortent de production pour faire l'objet d'une rénovation mi-vie. La rénovation mi-vie des rames AGC porte sur leur modernisation technique et leur confort, sans modification de leur architecture de motorisation.

La Région Grand Est indique que :

- L'homologation des rames TFA interviendra au cours du premier semestre 2026 ;
- Les rames Régiolis TFA circulant actuellement sur les lignes Bruche-Piémont-Vosges seront remplacées principalement par des rames AGC.

Thème numéro 4 : Infrastructure

Un usager évoque l'obsolescence de la signalisation sur la ligne de la Bruche et demande si des investissements sont prévus sur la section Molsheim-Saint-Dié-des-Vosges.

SNCF Réseau répond que les travaux menés actuellement sont des travaux sur la voie, et non sur le cantonnement. Hors séance, SNCF Réseau complète en indiquant qu'un projet d'une telle ampleur n'est pas prévu avant le transfert de la ligne à la Région Grand Est.

Un usager s'interroge sur l'électrification de la ligne, notamment entre Strasbourg et Molsheim.

La Région Grand Est répond qu'une réflexion est en cours mais sans horizon de réalisation à ce jour.

L'adjoint au maire de Geispolsheim signale que le pont de Geispolsheim fait concurrence au pont de la Fonderie à Mulhouse et aimerait savoir quelle signalisation routière est prévue par SNCF Réseau afin d'avertir les automobilistes de la hauteur du pont.

Hors séance, SNCF Réseau indique que « *le droit de placer en vue du public, par tous les moyens appropriés, des indications ou signaux concernant, à titre quelconque, la circulation n'appartient qu'aux autorités chargées des services de la voirie* ». Toute la signalisation routière et les protections appropriées sont du ressort du gestionnaire de voirie (dans le cas présent, l'Eurométropole de Strasbourg).

Le président de la FNAUT Grand Est et de l'association Bruche-Piémont-Rail remarque que les incidents liés aux passages à niveaux sont devenus plus fréquents ces dernières années sur les lignes Bruche-Piémont-Vosges.

Hors séance, SNCF Réseau indique que le nombre d'incidents aux passages à niveaux a effectivement augmenté sur les lignes Strasbourg-Molsheim-Sélestat et Strasbourg-Molsheim-Saint-Dié-des-Vosges entre 2023 et 2025. Cette augmentation est due au nombre croissant de circulations qui met les installations à rude épreuve.

SNCF Réseau souligne qu'il ne faut pas confondre incidents de passages à niveaux et trains arrêtés sur une zone de passage à niveau, causant la mise en défaut de celui-ci. La plupart des retards aux passages à niveaux sont dus au fonctionnement normal des installations. La cause principale de ces incidents sont dus aux trains situés sur la zone du passage à niveau ainsi que les causes dites tiers (bris et collision). Concernant les trains situés sur la zone du passage à niveau, cela résulte soit d'une panne du matériel roulant soit d'un arrêt du train provoqué par une défaillance de l'infrastructure.

La ligne la plus touchée est la ligne Strasbourg-Molsheim-Saint-Dié-des-Vosges, où le nombre d'incidents a été multiplié par plus de 3. Des problèmes techniques avec des causes diverses ont été relevés, des plans d'actions sont établis et suivis de près par SNCF Réseau. Sur la ligne Molsheim-Sélestat, la hausse est d'environ 40% entre 2023 et 2025.

Thème numéro 5 : Pôles d'échanges multimodaux et mise en accessibilité des gares

L'adjoint au maire de Geispolsheim relève que les gares d'Illkirch-Graffenstaden et de Geispolsheim ne sont pas accessibles aux personnes à mobilité réduite et souhaite savoir si des investissements sont prévus, notamment l'installation d'un ascenseur.

SNCF Gares & Connexions indique que le problème principal en gare d'Illkirch-Graffenstaden est la traversée sauvage des voies. La passerelle est vieille et étroite, il n'y a donc pas de possibilité de mettre des goulottes à vélo. Il faudrait refaire la passerelle mais ce projet n'est pas actuellement à l'ordre du jour. SNCF Gares & Connexions insiste sur la volonté de réduire au maximum les traversées sauvages grâce à des aménagements spécifiques (installation de grillages d'ici 2 ans).

L'adjoint au maire de Geispolsheim s'interroge sur les obligations en matière d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

SNCF Gares & Connexions répond que la mise en accessibilité des gares dépend du schéma SDAP*. Geispolsheim ne comptait que 71 000 usagers en 2024 alors que la dernière gare mise en accessibilité, Brumath, en comptait 700 000. Le choix est fait de mettre en accessibilité les grandes gares et les gares de taille moyenne.

Un usager s'interroge sur la possibilité de construction d'un parking relais avec la mise en place de navettes entre le Val de Villé et Sélestat.

Un participant dans la salle indique que le réseau Elsa de transport urbain du PETR Sélestat Alsace Centre opère désormais une ligne de transport à la demande entre la Vallée-de-Villé et Sélestat.

L'agent de développement chargé des mobilités à la Communauté de communes du Pays de Sainte-Odile, souligne que des sujets communs ont été traités avec la Région et la SNCF à la gare d'Obernai comme l'aménagement d'un cheminement piéton, du passage à niveau, d'un local vélo et la réouverture prochaine des toilettes.

Divers

L'agent de développement chargé des mobilités à la Communauté de communes du Pays de Sainte-Odile, interroge la Région Grand Est sur le calendrier de l'ouverture à la concurrence du lot Bruche-Piémont-Vosges.

La Région Grand Est indique que la procédure d'ouverture à la concurrence est toujours en cours et qu'il n'est pas possible à ce jour de communiquer sur un calendrier précis en raison de la confidentialité requise par la procédure.

Une usagère s'interroge sur l'absence d'antivol sur les vélos Fluo.

Le Président de la FNAUT Grand Est et de l'association BPR répond qu'il est possible de verrouiller le vélo à partir de l'application Vélo Fluo Grand Est.

Le président de la FNAUT Grand Est et de l'association BPR, demande des précisions sur les 3600 trains accompagnés, présentés dans la diapositive consacrée à la sécurité des transports. Il souhaiterait également connaître le nombre de trains accompagnés par des contrôleurs.

La Région Grand Est indique que plus de 3600 trains ont été accompagnés par la gendarmerie dans le cadre de la coopération accrue entre la Région Grand Est et la gendarmerie nationale.

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.

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 d'Obernai.

Fin du COREST à 20h00.