



# ***TRANSPORT REGIONAL DE VOYAGEURS***

---

**Comité Local d'Animation de Ligne**

**COLMAR-MULHOUSE**

## **RELEVÉ DE CONCLUSIONS**

**Réunion du 5 juin 2014  
A Raedersheim**

---

DIRECTION DES  
TRANSPORTS  
ET DES DEPLACEMENTS

Service Transport Régional  
de Voyageurs

Tél. : 03.88.15.67.22



**Présidence du Comité de Ligne :**

M. HEMEDINGER, Conseiller Régional, 1<sup>er</sup> adjoint au Maire de Colmar  
En présence de M. HERTH, Vice Président du Conseil Régional d'Alsace - Député

**Région Alsace :**

Mme TORCHIN, Directrice des Transports et déplacements  
Mme WADIER, chargée de mission Transport Régional des Voyageurs

**SNCF :**

Mme QUESSART, Directrice déléguée TER Alsace

**RFF :**

M. LACAVE, Responsable Régional Infrastructure-Maintenance

**Élus et leurs représentants :**

M. GAERING, Maire Adjoint de Orschwihr  
M. HIRTZ, Maire de Herrlisheim-près-Colmar  
M. REYMANN, Maire de Raedersheim  
M. IMBER, Premier Adjoint de Lutterbach  
M. KALUZINSKI, Adjoint au Maire de Pulversheim  
M. ORIO, Adjoint au Maire de Bollwiller  
Mme KOHLER, Déléguée Adjoint à Soultz,  
Mme OGER, Sous-Préfecture de Guebwiller

**Assistaient également :**

M. BISCHOFF, Florirail  
M. CHAUVY, M2A  
Mme EBERHART, Collectif Citoyen  
M. GALL, Club Vosgien de Rouffach  
M. HAMM, ADAUHR  
Mme HEGY, Usager  
M. KNORR, CFE CGC, Collectif Citoyen Guebwiller  
Mme LANTZ, Usager  
M. RUDKIEWICZ, Club Vosgien de Rouffach  
M. SCHRAMM, Florirail  
M. SITTLER, TC Alsace  
M. TAQUARD, Florirail  
Mme UBERSCHLAG, usager

**Presse :**

L'Alsace

**Excusés :**

Mme BOOG, Maire de Mayenheim  
Mme BRANDALISE, Conseillère Régionale d'Alsace, Conseillère Municipale de Colmar  
M. BUTTNER, Président du Conseil Général du Haut-Rhin  
M. CATTIN, Conseiller Régional, Maire de Voegtlinshoffen  
M. DIRINGER, Vice-Président du Conseil Général du Haut-Rhin, Maire de Soultzmatt-Winzfelden  
M. FELDER, Maire de Hattstatt  
Mme GROSSKOST, Vice-Présidente du Conseil Régional d'Alsace – Député du Haut-Rhin  
M. HILMEYER, Député du Haut-Rhin  
M. HOME, Conseiller Régional d'Alsace, Maire de Wittenheim, Vice-Président de la M2A  
M. KLEITZ, Maire de Guebwiller  
M. MEYER, Maire de Colmar

M. OMEYER, Vice-Président du Conseil Régional d'Alsace  
 M. ROGALA, Maire d'Horbourg-Wihr  
 M. ROTTNER, Maire de Mulhouse  
 M. SORDI, Député-Maire de Cernay  
 Mme VALENTIN, Conseillère Régionale d'Alsace, Conseillère Municipale de Colmar  
 Mme WAGNER, Maire de Bergholtz  
 Mme PAGNONCELLI, Représentante de l'association PEEP  
 M. LAFFOND, Responsable de ligne SNCF



M. Yves Hemedinger, Président du Comité local d'animation de la ligne Colmar-Mulhouse, accueille et remercie l'ensemble des participants de leur présence. Il fait part d'un bilan positif de la ligne en termes d'évolution du trafic et de régularité de circulation.

M. Reymann, Maire de Raedersheim, accueille et remercie à son tour les participants. Il présente le contexte de la commune et de la gare de Raedersheim.

Le présent relevé de conclusions ne reprend pas l'intégralité des débats, mais en relate une synthèse. Il complète les éléments présentés lors de la réunion et joints en annexe. Les interventions et les éléments de réponse sont regroupés par thème.

## 1. Bilan de la ligne

La Région Alsace rappelle le contexte de la ligne (cadencement depuis décembre 2011, amplitude horaire, nombre de circulations, fréquences, temps de parcours).

La SNCF présente les données relatives au bilan de la ligne : évolution de trafic, régularité et suppressions de trains :

- Depuis 2002, la fréquentation de la ligne a augmenté de +47%.
- Le trafic interne à la ligne Colmar – Mulhouse a légèrement progressé en 2013 par rapport à 2012 (+1,5%), en variant de +0,1% à +2,4% selon le profil des usagers. Dans le même temps, la fréquentation du TER Alsace a progressé de +0,9%. Ces chiffres sont à relativiser au regard des évolutions de trafic 2012 par rapport à 2011 sur la ligne Colmar – Mulhouse (+10,1%). Pour le premier trimestre 2014, la tendance s'inverse car l'origine-destination principale de la ligne a diminué (trajets Colmar ↔ Mulhouse).
- Le trafic en échange correspond aux ventes de voyages dont la gare d'origine ou destination ne fait pas partie de la ligne Colmar – Mulhouse. Ce trafic en échange a légèrement augmenté en 2013 par rapport à 2012 (+1,3%), grâce aux abonnements scolaires (+4%) et aux abonnements de travail (+12,9%). Pour le premier trimestre 2014, cette tendance se poursuit.
- Le trafic total (trafic interne + trafic en échange) augmente de manière moins forte que l'année dernière en raison de la stabilisation de la desserte. Pour le premier trimestre 2014, la tendance est conforme à la tendance régionale.
- Le taux de régularité est mesuré à 5min. Les taux de régularité du TER Alsace et de la ligne Colmar – Mulhouse sont très satisfaisants. Ils sont supérieurs à la moyenne nationale. Le taux de régularité du TER 200 est légèrement plus faible que celui des TER omnibus car la distance de desserte en TER 200 est plus longue.
- Le nombre de trains supprimés représente une faible part du nombre de circulations totales sur la ligne. Ces suppressions ont différentes causes : causes non imputables à la SNCF (exemples : animaux sur les voies, accident de personne), l'infrastructure (exemple : problème de signalisation), l'exploitation (exemple : problème de gestion de la circulation) ou le matériel.

## 2. Desserte : services annuels

La Région Alsace présente l'offre des services annuels actuel et futurs. En 2014, des ajustements de desserte auront lieu (creux d'été, autour de Noël et Nouvel An). Ces ajustements sont reconduits aux services annuels 2015 et 2016. Par ailleurs, pour les services annuels 2015 et 2016, les trains grandes lignes assurant la desserte entre Colmar et Mulhouse sur l'axe Bâle - Bruxelles sont supprimés. Il est indiqué que le remplacement de ces trains est à l'étude.

Certains usagers questionnent sur ces sujets :

- Un usager demande des précisions sur le remplacement des trains grandes lignes. La Région Alsace précise que les trains grandes lignes, avec deux allers-retours journaliers, sont intégrés dans le cadencement. Ils sont souvent en retard. Ces trains seront remplacés par des TER 200. La Région Alsace et la SNCF travaillent actuellement sur les conditions de remplacement de ces trains (organisation des roulements).
- Un usager fait remarquer qu'il n'y aura plus de desserte directe Bruxelles-Colmar. La Région Alsace répond que les voyages Bruxelles-Colmar seront toujours possibles mais avec une correspondance et avec une meilleure régularité.
- Un usager indique que pour les allègements d'été, le train de 13h25 à Bollwiller en direction de Mulhouse est supprimé alors qu'il permet d'arriver sur Mulhouse avant 14h00, pour prendre son poste par exemple. La SNCF répond que pour l'allègement d'été, on supprime une ligne de roulement. Les lignes de roulement conservées sont prioritairement celles dont la fréquentation est importante pour les services en heure de pointe. Par ailleurs, le train au départ de Bollwiller à 12h56 est conservé lors des allègements d'été, ce qui permet d'être à Mulhouse avant 14h00.

## 3. Investissements et travaux sur votre ligne

RFF présente la télécommande de la plaine d'Alsace en 2014/2015. L'axe Colmar-Mulhouse est un axe chargé. La gestion en est donc complexe. La télécommande de la plaine d'Alsace permettra d'améliorer la gestion des perturbations par rapport à la situation actuelle (agents de terrain).

Un usager demande comment est organisé l'information des voyageurs en correspondance quand un train tombe en panne étant donné qu'il n'y a plus de contrôleur à bord :

- Il signale qu'il y a déjà eu une telle situation avec un manque d'information et la correspondance n'avait pas pu être effectuée.
- La SNCF répond que les trains sont visualisés de manière automatique. Les conducteurs sont en lien avec les services de Strasbourg (régulation et contact client). En cas d'incident, le conducteur informe ces services. Dans ce cas, on essaie de retenir le train en correspondance, ce qui est particulièrement difficile à mettre œuvre sur Colmar-Mulhouse étant donné la fréquentation sur l'axe. Par ailleurs, il n'y a pas systématiquement de contrôleur à bord sur la ligne car le profil d'utilisateur est plutôt abonné.
- RFF ajoute qu'actuellement, en cas de problème sur une voie, la maintenance nécessite un délai minimum (déplacement d'un agent sur site, identification du problème, estimation du délai de maintenance, communication des informations au conducteur puis à l'utilisateur) même si ça peut paraître long à l'utilisateur.

En 2014, en Alsace, RFF investit dans la modernisation du réseau à hauteur de 64M€ pour la modernisation et le développement du réseau ferré classique (hors LGV) et 67 millions d'euros pour la maintenance.

## 4. Gares et services

### a. Les aménagements dans les gares

La Région Alsace présente les aménagements dans les gares de la ligne : état d'avancement du programme d'aménagement des gares, inauguration du PEM de Raedersheim le 8 juillet 2013.

Un usager questionne sur l'état d'avancement du projet de Merxheim. La Région Alsace indique qu'il est en cours de définition.

Certains usagers font part des difficultés qu'ils rencontrent dans leur gare :

- Un usager signale qu'il a des problèmes de stationnement à Bollwiller. Le parking est totalement occupé après 7h26 et le stationnement est anarchique.
- Un usager indique qu'à Merxheim, l'abri est trop petit. Il permet d'accueillir 4 personnes, alors que les usagers attendant le train sont parfois plus nombreux.
- Un usager fait remarquer qu'en gare de Raedersheim, l'abri dans le sens Raedersheim → Colmar est plus petit que de l'autre côté des voies, alors que les usagers sont plus nombreux dans ce sens que dans le sens où l'abri est plus grand. Par ailleurs, il ne dispose pas de casquette, ce qui est gênant en cas d'intempérie.
- M. Reymann, Maire de Raedersheim précise qu'il y a des difficultés de stationnement sur le parking de la gare.

Suite au CLAL, hors réunion, la Région Alsace précise qu'en gare de Merxheim, l'emprise étant contrainte, la taille de l'abri est adaptée pour respecter les distances de sécurité. L'évolution du nombre de places disponibles sous abri sera étudiée dans le cadre du projet d'aménagement de la gare. Par ailleurs, en gare de Raedersheim, d'après les comptages effectués en mars 2013, l'implantation des abris est cohérente avec les flux en présence. L'absence de casquette sur l'abri dans le sens Mulhouse → Colmar s'explique également pour des questions d'emprise réduite. Concernant les difficultés de stationnement en gare, la Région Alsace, en lien avec la SNCF, va approfondir la problématique.

Un usager souligne que c'est une bonne chose d'agrandir les parkings dans les gares. Néanmoins, il interroge sur la possibilité de limiter le nombre de voitures au lieu d'augmenter le nombre de places de stationnement. La Région Alsace prend note de ces situations et précise que le rabattement en gare par un mode alternatif à la voiture est un sujet de fond, notamment en zone urbaine dense, où il n'est plus possible d'augmenter le nombre de places de stationnements. La Région Alsace souhaite offrir une alternative au rabattement en voiture : mise en place de lignes de bus en rabattement sur la gare, covoiturage, développement des modes doux (augmentation de l'offre de stationnement vélo, sécurisation des abris), sensibilisation des usagers.

### b. Les évolutions en faveur du vélo

La Région Alsace présente : les aménagements vélos prévus (agrandissement abris vélos, supports en accès libre) dans les gares de la ligne (Colmar, Bollwiller, Merxheim), l'équipement des abris vélo d'un système d'accès via la carte Alseo et l'objectif de capacité vélo à 10 000 places.

Un usager demande si ce système d'accès par Alseo concerne également les abris vélo de M2A. La SNCF précise que c'est en discussion.

M. Gérard HIRTZ, Maire d'Herrlisheim-près-Colmar, intervient sur le manque de communication au sujet du changement de système dans la gare de sa commune. Le système a été changé récemment sans que les usagers en soient informés en amont.

La Région Alsace précise que le système d'accès Alseo constitue un progrès par rapport au système actuel, en soulageant les mairies du travail de distribution des badges, en améliorant la sécurisation des abris et en permettant le suivi du taux d'occupation des abris. Hors CLAL, la Région Alsace précise qu'un courrier d'information a été envoyé aux maires concernés le 21 janvier 2014.

### **c. Les différents canaux de distribution**

La Région Alsace présente les différents canaux de distribution dans les gares : état des lieux de la distribution, canaux de vente à distance, réseau de distributeurs automatiques de billets régionaux, répartition du chiffre d'affaires TER Alsace selon les ventes 2013, évolution des réseaux.

### **d. Les potentiels d'urbanisation à partager**

La Région Alsace présente les potentiels d'urbanisation à partager (exemple de la gare de Mulhouse Dornach présentant un potentiel d'attractivité).

Un usager pose la question de la réouverture de la gare de Mulhouse Dornach. La Région Alsace répond qu'il ne s'agit pas de rouvrir la gare en tant que bâtiment voyageur mais la question se pose en termes d'usage alternatif du bâtiment. Par exemple, à Vendenheim, un atelier de couture a été installé dans le bâtiment voyageur.

## **5. Schéma régional d'accessibilité PMR**

La Région Alsace présente le schéma régional d'accessibilité PMR.

- Un usager signale qu'en gare de Bollwiller, le quai 2 n'est pas accessible aux personnes en fauteuil roulant. La Région Alsace répond que selon la loi, les gares à aménager en termes d'accessibilité sont prioritairement celles où du personnel SNCF est présent. La Région Alsace s'est donc intéressée à ces gares dans un premier temps. Par ailleurs, en termes d'accessibilité, la Région investit également dans le matériel roulant avec le Regiolis, dont le gabarit facilite l'accès aux personnes à mobilité réduite.
- Un usager indique que le 25 mai 2015, il n'y aura plus d'agent à Bollwiller, ce qui est doublement pénalisant.
- La question est posée sur l'avenir du bâtiment voyageur de la gare de Bollwiller en 2015, et celui de Rouffach. Certains usagers demandent une présence humaine dans ces gares. La SNCF répond qu'elle doit produire un service au meilleur coût pour l'autorité organisatrice des transports du TER Alsace. La Région Alsace indique que la présence d'un agent en gare a un coût. Lorsqu'un usager prend le train, la contribution publique est en moyenne de 5€ par voyage. A l'avenir l'objectif est donc de transporter plus de voyageurs en maîtrisant la contribution publique.

## **6. Actualité du matériel roulant : Regiolis**

La Région Alsace présente l'actualité du matériel roulant avec le Regiolis : commande de la Région Alsace, caractéristiques générales, caractéristiques des rames alsaciennes.

## **7. Vialsace**

La Région Alsace présente le portail alsacien de la mobilité : calculateur d'itinéraire en Alsace, nouveautés 2014.

## **8. Le budget alloué au TER en 2014**

La Région Alsace présente le budget alloué au TER en 2014 : le fonctionnement et l'investissement.

Un usager interroge sur le coût moyen d'un kilomètre parcouru en TER. Le coût est de l'ordre de 13€ à 14€ pour un kilomètre parcouru en TER Alsace, ce qui est dans la moyenne nationale.

## 9. Points divers

M. Pascal IMBER, adjoint au Maire de Lutterbach, demande que la Région Alsace étudie la possibilité de desservir à nouveau la gare de Lutterbach. A la fermeture de la gare, les usagers se sont rabattus sur la gare de Dornach, mais l'axe routier est saturé. La gare de Lutterbach est délaissée depuis le cadencement. L'agglomération de Mulhouse serait favorisée avec 2 gares desservies (Dornach et Mulhouse ville). M. IMBER propose de desservir alternativement Mulhouse Dornach et Lutterbach. Suite au CLAL, hors réunion, la Région Alsace précise qu'un choix sur la desserte des gares s'est avéré nécessaire lors du cadencement pour des problématiques de temps de parcours en raison du fort trafic sur l'axe Nord-Sud. Ce choix s'est porté sur la gare de Mulhouse Dornach du fait de sa situation en zone dense, desservant ainsi un potentiel d'usagers plus importants. Selon les comptages effectués en octobre 2011, avant le cadencement de Colmar-Mulhouse, la fréquentation de la gare de Mulhouse Dornach était supérieure de 40% à celle de Lutterbach. Par ailleurs, la desserte en tram-train de la gare de Lutterbach permet de réaliser la correspondance à Mulhouse en direction de Colmar.

Un participant fait remarquer que les usagers sont nombreux dans le train de 12h34 le mercredi dans le sens Colmar vers Mulhouse. Le train est actuellement composé d'une unité simple, alors qu'il était plus capacitaire auparavant. Certains passagers voyagent debout et certains cycles peuvent gêner. Suite au CLAL, hors réunion, la Région Alsace précise que selon les comptages effectués en mars 2013, le taux d'occupation de ce service est de 91% à Colmar. Il décroît de façon continue vers Mulhouse.

M. Gérard HIRTZ, Maire d'Herrlisheim-près-Colmar, intervient sur plusieurs points :

- La date de validité des abonnements scolaires s'arrête au 5 juillet 2014 alors que les épreuves de rattrapage du bac ont lieu jusqu'au 9 juillet 2014 Il demande qu'une communication auprès des contrôleurs soit effectuée sur le sujet.
- Ces derniers mois, trois trains du service de 7h20 ont été annulés.
- De nombreux vandalismes et traversées de voie, sont constatés en gare d'Herrlisheim-près-Colmar. Certaines personnes occupent les bancs alors qu'ils ne sont pas utilisateurs du train.

Par ailleurs, un usager fait part de son impression d'augmentation du nombre d'incivilités (pieds sur les banquettes, musique trop forte, ...). La SNCF répond qu'elle applique les normes de qualité en proposant du mobilier pour les usagers du train souhaitant s'asseoir. Par ailleurs, dans certains trains, les agents SNCF réalisent des rondes, mais ce n'est pas systématiquement possible. Les incivilités relèvent du comportement de chacun, que ce soit dans le train ou à l'extérieur. Hors CLAL, il a été identifié que les trains de 7h20 supprimés l'ont été pour des causes non imputables à la SNCF (vol de câbles de signalisation à 5h du matin au niveau de Richwiller, accident de personne).

Un usager rapporte que certains AGC sont saturés le week-end : le train de 16h30 à Strasbourg le dimanche et celui de 11h51 en provenance de Strasbourg le samedi. La SNCF répond que le matériel est optimisé en fonction de son occupation (obtenue par des comptages annuels ou comptages du personnel). Aujourd'hui il n'y a pas d'évolution prévue. La période du dimanche soir est chargée en étudiants, néanmoins, cette période est également utilisée pour la maintenance du matériel. Hors réunion, selon les comptages effectués en mars 2013, il a été identifié que le taux d'occupation du train de 11h51 est inférieur à 80% sur Strasbourg-Colmar, puis inférieur à 60% sur Colmar-Mulhouse.

Un usager demande si la Région est concernée par la ligne Bollwiller – Ecomusée. Le Région Alsace n'est pas organisatrice de ce service.

Le président Hemedinger conclut sur cette première partie de CLAL en rappelant le bilan globalement positif sur la ligne, appelant néanmoins à quelques points d'amélioration. Il s'excuse d'être dans l'impossibilité de poursuivre la séance et cède la présidence du CLAL à M. Herth.

## **Point d'information relatif à l'étude concernant la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller**

La Région Alsace rappelle le contexte de la liaison Bollwiller-Guebwiller.

La ligne Bollwiller-Guebwiller existante est désaffectée. Depuis plusieurs années, il a été demandé de réactiver la ligne en prolongement du TER. Les solutions techniques envisagées dans le cadre des études préliminaires actuellement en cours de finalisation font apparaître des contraintes différentes :

- Avec un matériel de type train, il est nécessaire de traiter les passages à niveau, en en supprimant ou dénivellant les principaux. La dénivellation coûte très cher et fait sortir le projet de l'enveloppe finançable. La fermeture des PN nécessite un travail fin avec les élus locaux, maîtrisant les infrastructures routières sur leur commune, notamment eu égard au report du trafic VL/PL sur des PN voisins et aux questions de franchissement par les modes doux (vélos ou piétons). En outre, la phase de chantier implique des modifications de plan de circulation.
- Avec un matériel de type tram-train, la réglementation de circulation est moins forte en ce qui concerne le maintien de passages à niveau, s'agissant d'un mode conçu essentiellement sur le principe des réseaux urbains, ce qui permettrait de conserver un nombre important de carrefours. Ceci permettrait de desservir l'ancienne gare historique sans limiter la ligne à Guebwiller Est, si le potentiel de voyageurs le justifie. Ce mode permettrait également de prolonger ultérieurement la ligne plus haut dans la vallée vers Heissenstein. Les solutions de maintenance du tram-train sont également à étudier, en tout ou partie dans les ateliers Mulhousiens, ou avec une possibilité de petit atelier à Bollwiller. Du matériel tram-train de la ligne Mulhouse-Thann, dont la Région est propriétaire, pourrait être mutualisé. Ce matériel exige néanmoins l'électrification de la ligne et la vérification de sa compatibilité avec les infrastructures de l'axe Nord-Sud pour l'acheminement en entretien et maintenance.

Le projet est inscrit dans la version provisoire du contrat de plan 2014-2020, proposée à l'automne dernier par la Région Alsace et la DREAL au Ministère. Cependant, tant que le dossier de l'écotaxe n'est pas réglé au niveau national, l'Etat n'a plus de recettes à affecter aux infrastructures de transport et la signature des CPER est suspendue. Le contexte de réforme territoriale est également susceptible de contribuer à retarder la signature des CPER, voire à en modifier le contenu. Il faut donc attendre que le CPER soit signé pour engager la suite des études.

Antoine Herth, à titre personnel, sans engager la Région Alsace, propose en attendant une réouverture de la ligne ferroviaire qui nécessitera, dans tous les cas, plusieurs années, une solution alternative : le bus à haut niveau de service. Avec une fréquence importante, il permettrait de répondre aux besoins de déplacement des habitants de la vallée et de soulager les problèmes de stationnement sur Bollwiller. Cela permettrait de confirmer le potentiel d'attractivité de la ligne. Ce serait l'anticipation d'un projet mode lourd par un projet moins conséquent, sans être le projet définitif.

Selon certains participants, l'attractivité de la ligne est déjà éprouvée : avec une population de 12 000 habitants et de nombreux établissements scolaires, la ville de Guebwiller a plus de potentiel que certaines vallées déjà desservies par le train ou le tram-train. Guebwiller est la seule ville alsacienne de plus de 10 000 habitants non desservie par le train. Par ailleurs, le bus est moins attractif : lors de la fermeture de la ligne en 1969, le nombre d'usagers utilisant le bus de remplacement s'est amenuisé au fil du temps. En outre, l'étude SNCF-RFF montrait que l'ouverture de la ligne serait rentable d'un point de vue coût-attractivité.

La Région Alsace précise qu'aucune ligne TER ne peut être rentable : il s'agit bien de transport public, financé par le contribuable en grande partie. Les charges d'exploitation du TER Alsace sont compensées par la contribution publique à 66% et par les recettes à 34%, même sans compter les dépenses d'investissement dans le matériel roulant notamment. L'étude confortait la pertinence (opportunité et faisabilité) du projet de réouverture, la notion de « rentabilité » n'étant pas pertinente en transport public.

Certains participants font part du sentiment d'abandon de leur vallée, où les conditions de déplacement sont compliquées, au profit d'autres projets. Ils réitèrent leur demande pour une solution ferroviaire, le BHNS étant un mode trop éloigné de leurs attentes. Il est également suggéré d'adapter l'offre de bus actuelle.

L'association Florirail souhaiterait des détails sur l'avancée de l'étude de réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller. La Région Alsace répond qu'actuellement les études préliminaires sont en cours de finalisation. Elles comparent les modes train et tram-train. Les solutions techniques étudiées affichent un coût prévisionnel de l'ordre de 30 M€, conforme à l'enveloppe maximale fixée par le Président Richert pour la faisabilité de ce projet. Les études et la réalisation de projets ferroviaires sont longues car elles nécessitent plusieurs étapes : les études préliminaires, l'avant-projet (sommaire et détaillé) pour approfondir les détails techniques, le projet (production du dossier d'étude final), en parallèle des procédures administratives, et enfin les travaux.

Antoine Herth remercie l'ensemble des participants pour leur présence, et lève la séance.