

Région

« L'objectif est de développer l'offre TER sur l'étoile ferroviaire de Mulhouse avec un cadencement au quart d'heure ou à la demi-heure et une amplitude journalière allant de 5 h à 23 h. »

Thibaud Philipps, vice-président de la région Grand Est en charge des mobilités



Transport ferroviaire

Comment circulera-t-on dans le Haut-Rhin à partir de 2030 ?

Porté par la région Grand Est et l'État, le projet de service express régional métropolitain (SERM) de Mulhouse fait actuellement l'objet d'une mission de préfiguration que pilotent la Société des grands projets et la SNCF. Son schéma d'ensemble et son périmètre doivent être arrêtés et validés d'ici la fin de l'année.

Pour pallier la congestion automobile et accélérer la décarbonation des transports, la France mise sur le développement de l'offre multimodale de transports collectifs publics dans les grandes agglomérations. Alors que des projets étaient à l'étude dans plusieurs métropoles (*), la loi sur les services express régionaux métropolitains (SERM) adoptée en décembre 2023 a posé le cadre juridique, fixé les objectifs et arrêté la marche à suivre pour faciliter leur mise en place.

Une première étape a ensuite été franchie à l'été 2024 avec la publication par le ministère des Transports d'une liste de 26 projets de SERM éligibles à un financement public. Trois d'entre eux sont ancrés sur le territoire du Grand Est, plus précisément sur les aires urbaines transfrontalières de Nancy-Metz-Luxembourg (projet appelé Lorraine-Luxembourg), de Strasbourg et de Mulhouse.

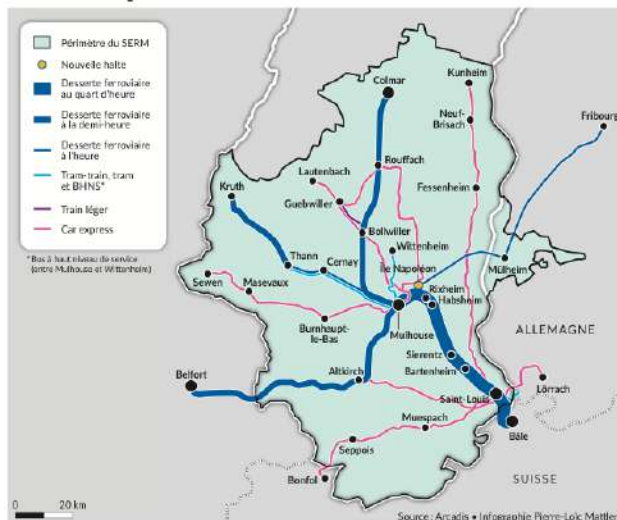
Alors que le projet du SERM de Strasbourg a déjà pris de l'avance avec le renforcement voilà trois ans de l'offre de TER sur une partie de son étoile ferroviaire, le projet mulhousien, tout comme le projet Lorraine-Luxembourg, n'en est encore qu'aux prémices. Depuis près d'un an, une mission de préfiguration pilotée par la Société des grands projets (**), SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, travaille à l'élaboration du schéma d'ensemble de ce dernier ainsi que d'un modèle de gouvernance et d'un plan de financement.

Création de lignes interurbaines directes

Outre des études de trafic et d'infrastructures, cette mission a mené une phase de dialogue avec les collectivités et les associations d'usagers concernées. « L'objectif est de développer l'offre TER sur l'étoile ferroviaire de Mulhouse avec un cadencement au quart d'heure ou à la demi-heure et une amplitude journalière allant de 5 h à 23 h, et de la compléter avec une offre accrue de cars express interurbains », explique Thibaud Philipps, vice-président de la région Grand Est en charge des mobilités.

Le projet, ajoute-t-il, « prend

Schéma préférentiel du SERM de Mulhouse



Si les cars express sont susceptibles d'être renforcés dès 2028, la montée en charge des dessertes ferroviaires ne pourra pas se faire avant 2030.

aussi en compte la création de lignes interurbaines directes, la réouverture de la ligne Guebwiller-Bollwiller, la création d'une liaison avec l'EuroAirport et la connexion avec le RER trinal de Bâle.

La mission doit remettre ses propositions à la fin de cette an-

née au comité de pilotage que coprésident M. Philipps et le secrétaire général aux affaires régionales et européennes de la préfecture. Après approbation, cet organe, dans lequel siègent des représentants des agglomérations de Mulhouse et de Saint-Louis ainsi que des élus suisses

et allemands, devra déposer une demande au ministère des Transports pour obtenir le statut de SERM.

Ce statut, conféré par arrêté ministériel, est une condition requise pour bénéficier des financements affectés par le gouvernement au développement

À Strasbourg, un SERM après le REME

Lancé en décembre 2022 et qualifié de premier « RER de province », le Réseau express métropolitain (REME) de l'aire urbaine de Strasbourg a permis une augmentation substantielle de l'offre de TER sur cinq lignes de l'étoile de Strasbourg (700 trains supplémentaires par semaine, +20 %), entraînant à fin 2024 une hausse de fréquentation moyenne de l'ordre de 15 %.

À l'origine, le projet comportait une deuxième phase

incluant notamment trois lignes supplémentaires, l'offre de cars express et le réaménagement de douze gares en pôles multimodaux. Le REME ayant dans l'intervalle été labellisé SERM, la poursuite de son développement et son calendrier dépendront des préconisations que la mission de préfiguration confiée à la Société des grands projets (SGP) et à la SNCF doit remettre d'ici la fin de l'année.

des SERM dans l'Hexagone. « Pour démarrer la phase de réalisation, on mobilisera alors aussi l'ensemble des crédits inscrits dans le contrat de plan État-Région », précise M. Philipps.

En deux étapes

Pour piloter la réalisation du SERM, veiller au respect des coûts et du calendrier, la Région et les autres maîtres d'ouvrage concernés devront constituer un groupement d'intérêt public (GIP). Ce dernier pourra solliciter la SGP pour assurer la maîtrise d'ouvrage des infrastructures neuves et participer au financement du service.

Selon Thibaud Philipps, la mise en œuvre devrait se faire en deux étapes : si les cars express sont susceptibles d'être renforcés dès 2028, la montée en charge

des dessertes ferroviaires, estime-t-il, « ne pourra pas se faire avant 2030, quand les travaux qui démarrent cet automne sur les deux tunnels du tronçon Saint-Louis-Bâle auront été achevés ».

• Xavier Thierly

(*) En avril dernier, la région Grand Est et l'État ont convenu de financer des études préliminaires en vue de la réalisation d'un SERM sur le triangle champenois Reims-Châlons-Epernay.

(**) La Société du Grand Paris, transformée en Société des grands projets (SGP) en 2023, est un établissement public spécialisé dans la conception de services de mobilité structurants. Après avoir piloté la réalisation de 200 kilomètres de métro supplémentaires du Grand Paris express, elle intervient désormais aux côtés des collectivités territoriales pour élaborer les SERM.

Les associations d'usagers ont formulé leurs attentes

En mai 2024, les responsables régionaux de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) ont formulé leurs « attentes » dans un courrier pour le moins enthousiaste adressé à Thibaud Philipps, vice-président de la région Grand Est en charge des mobilités. Dans leur liste de doléances figuraient la mise en place à court terme d'une billetterie intégrée et unique basée sur une tarification ajustée, la généralisation des bornes et systèmes d'information voyageurs, la création de lignes diamétralisées (reliant deux terminus périurbains), la possibilité d'emporter vélos et trottinettes, etc.

Maintien des guichets dans les gares importantes

L'association des usagers des transports (AUT) Sud Alsace a profité de ce courrier pour formuler ses propres recommandations concernant le futur SERM de Mul-

house. Ainsi plaide-t-elle pour un cadencement des TER de l'ordre de la demi-heure durant l'ensemble de la journée sur les lignes structurantes ainsi qu'une amplitude horaire de service allant de 5 h à 24 heures (3 h 30 à 24 heures pour la desserte de l'EuroAirport).

Elle milite également pour la création de deux lignes diamétralisées (Mulhouse-Bâle-Liestal et Mulhouse-Colmar-Metzeral), une distribution des billets « efficace » (avec des guichets dans les gares importantes), une connexion « facile et rapide » entre le rail et les autres modes de transport ainsi qu'une intermodalité optimale train-velo (parcs à vélo sécurisés, vélos autorisés dans les trains).

Lors de la phase de préfiguration qui s'achève cet automne, la Région, la SNCF et la Société des grands projets ont organisé une concertation en ligne (onze contributions au



L'AUT Sud Alsace plaide notamment pour un cadencement des TER de l'ordre de la demi-heure durant l'ensemble de la journée sur les lignes structurantes de l'étoile de Mulhouse. Photo archives Jean-François Frey

total) ainsi que plusieurs « ateliers de dialogue » à destination des intercommunalités et des associations d'usagers des transports publics de l'aire urbaine de Mulhouse.

Des représentants de l'AUT Sud Alsace, de FloriRail, de l'association de promotion du chemin de fer Colmar-Metz-

pour la reprise d'une desserte ferroviaire entre Guebwiller et Bollwiller. Elle figure bien dans le projet mais seulement à long terme, sans échéance précise. Nous aimerions qu'elle soit classée comme prioritaire », déplore notamment Philippe Aullien, membre actif de FloriRail.

La desserte de l'EuroAirport en sursis

L'annonce récente de la suspension de la participation financière du ministère français des Transports a également éveillé des craintes quant à la réalisation du projet de desserte ferroviaire de l'Euroairport, planifiée à l'horizon 2034-2035. « Cela pourrait avoir des conséquences pour le projet de RER trinal de Bâle et donc sur le projet de SERM dont la ligne Mulhouse-Bâle constitue l'épine dorsale », s'inquiète Florent Manrique, le président de l'AUT Sud Alsace.

• X.T.