

Comité Régional des Services de Transport (COREST) Mulhouse Nord

2 septembre 2024 - Mulhouse

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 Thierry NICOLAS, Président du COREST Mulhouse Nord, souhaite la bienvenue aux participants, présente et remercie les intervenants en tribune.

1. Propos introductifs

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.

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 ferroviaire de France avec :

- **3685 km** de voies ferrées ;
- **47** lignes ferroviaires et **53** lignes routières TER ;
- **385** gares et points d'arrêt ;
- **1840 trains** par jour et **700** cars routiers TER ;
- **~200 000 voyages par jour** du lundi au vendredi ;
- **84 000 abonnés mensuels** en 2024
- **nombre de porteurs de cartes Fluo (-26 ans et +26 ans) au 31 août 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€ dans le matériel roulant et les 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. Été 2024 : des offres à destination des jeunes

Soucieuse du pouvoir d'achat des jeunes et de leur volonté de voyager plus loin, la Région a proposé durant l'été un Pass Jeune Grand Est Grenzenlos ("*Grenzenlos*" est un terme allemand qui signifie "*sans frontières*" ou "*illimité*" en français) permettant aux 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.

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 toutes la France hors Ile-de-France.

20 311 Pass Jeune Grand Est Grenzenlos ont été vendus en 2024, soit une hausse de 6% par rapport à l'année dernière.

Ce Pass sera de retour à l'été 2025.

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 (le nom reste à définir) qui seront déployés dans certaines gares du secteur.

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

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

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

Dans le Sud Alsace, les gares de Mulhouse, Altkirch, Saint-Louis, Colmar et Munster accueilleront dans un premier temps cette offre de vélos.

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

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 devient 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 un objectif d'une forte augmentation de la fréquentation.

L'exigence se base notamment sur deux nouveaux items :

- 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) ;
- 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 opérationnel (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 Mulhouse

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...

Le SERM de Mulhouse est émergent et bénéficie d'une labellisation par l'Etat, depuis juillet 2024, comme 23 autres projets français (dont, également, Strasbourg 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, Gares & Connexions) pour élaborer le programme SERM, définir la gouvernance et consolider le plan de financement.

Des ateliers de travail et réunions avec élus, techniciens et représentants d'associations du territoire au premier semestre 2024

La démarche va se poursuivre à l'automne 2024 afin de terminer la construction du dossier pour l'obtention du statut de SERM. Les partenaires seront invités à s'exprimer à travers des groupes de travail ad hoc.

2. Lignes du COREST Mulhouse Nord

Il est rappelé que le COREST Mulhouse Nord s'intéresse aux lignes ferroviaires suivantes :

- TER 200 (Strasbourg-Bâle) ;
- Mulhouse-Colmar ;
- Colmar-Metzeral ;
- Mulhouse-Thann-Kruth ;
- Bollwiller-Guebwiller.

TER 200 (Strasbourg-Bâle) :

Il s'agit de l'une des lignes les plus fréquentées du réseau TER Fluo Grand Est (distance 140 km).

- répartition égale entre abonnés et occasionnels ;
- ~ 11 000 usagers/jour en moyenne en 2023 (+12% par rapport à 2022) ;
- +8% de fréquentation sur le début d'année 2024 par rapport à 2023 ;
- fréquentation forte toute l'année avec deux phénomènes importants ;
 - o ↘ pendant l'été (-20%)
 - o ↗ en décembre (+40%)

Sur le premier semestre 2024 :

- taux moyen de conformité, 75% ;
- taux moyen de retard, 20% ;
- taux moyen de suppression, 5%.

Quelques problèmes récurrents :

- disjonctions sur les locomotives *BB26000* ;
- phénomènes climatiques de plus en plus complexes à gérer (ex: tempête Louis en février 2024), chutes d'arbres et de feuilles sur les voies) ;
- sujets de divagation, accidents de personne, de colis abandonnés... qui nécessitent des procédures de sécurité très précises.

Les chiffres de la ligne sont en-deçà des attentes de la Région.

SNCF Voyageurs est au courant des différents sujets et prépare des plans d'actions réguliers sur demande de la Région (notamment pour fiabiliser les vingt-deux locomotives). Toutefois, tous les retards et suppressions ne sont pas toujours du ressort de l'exploitant et les causes sont très hétérogènes.

Les causes externes sont à la hausse, pour exemple, sur les huit premiers mois de l'année il y a eu dix accidents de personnes contre seulement 5 sur l'ensemble de l'année 2023.

L'offre 2025 sera identique à celle de 2024.

A moyen terme (au mieux en 2026), la Région travaille avec SNCF Voyageurs pour améliorer les liaisons tardives depuis Bâle, Mulhouse et Strasbourg. Il demeure des points techniques et financiers à arbitrer entre la Région et SNCF Voyageurs. Cela doit être travaillé dans les prochains mois. Cette augmentation d'offre ne pourra se faire qu'avec de l'apport de personnel dont la formation dure au moins un an.

Question(s)/remarque(s)-réponse(s)

1/ Nathalie DUBIE de l'Association des Usagers des Transports du Sud Alsace pose la question de l'emport des vélos dans les trains et souhaite connaître la politique régionale en la matière.

La Région Grand Est rappelle que vélo est accepté gratuitement, dans la limite des places disponibles, dans les TER en Grand Est. Cela à l'exception des TER 200 de pointe (treize circulations) dans lesquels l'emport n'est pas autorisé et des lignes longues distances Paris-Strasbourg et Paris-Mulhouse pour lesquelles une réservation est obligatoire (gratuite pour les abonnés, payante 3€ pour les occasionnels) depuis le 6 juillet 2024.

Le vélo doit être placé dans les espaces dédiés, ne pas gêner les déplacements des voyageurs et cela dans la limite des places.

Au-delà des places disponibles, l'emport des vélos est soumis à l'appréciation de l'agent de bord qui se réserve le droit, pour des raisons de sécurité (gêne dans la circulation des voyageurs dans les couloirs et aux portes) de refuser des vélos. Sur TER 200, lorsque le vélo est embarqué dans une des treize circulations interdites aux vélos, l'utilisateur peut se faire amender.

La Région rappelle qu'à date il n'y a pas de solution idoine par rapport à ce sujet.

Le matériel Corail qui circule principalement sur TER 200 n'est pas adapté au transport de masse de vélos (l'embarquement et le déchargement est long compte tenu de l'étroitesse des portes et des marches). C'est pour cette raison que l'interdiction a été mise en place en 2008 sur certains trains de la ligne, afin d'assurer le cadencement qui venait d'arriver sur la ligne et obligeait le train à quitter la gare à l'heure exacte pour ne pas mettre en péril tout le système. En parallèle, un développement massif de places de stationnement dans les gares de la ligne avait été mis en place.

Aussi, la Région rappelle qu'il est à l'heure privilégié, pour les abonnés, l'intermodalité vélo+train via le stationnement du vélo en gare d'origine dans un abri fermé, voire le vélo+train+vélo avec, en plus, un vélo en gare terminus pour effectuer le dernier kilomètre. En Alsace, il y a plus de cinq mille places dans des abris fermés.

La Région souhaite également répondre aux attentes des demandes des cyclotouristes et occasionnels. Le sujet des vélos, en essor depuis le COVID, doit également être géré concomitamment à celui de l'emport des vélos à assistance électrique et des trottinettes électriques. Ces demandes se sont développées dans un contexte contraint à savoir un matériel existant, parfois de quarante ans d'âge, comme le *Corail*, non adapté à ces pratiques.

La Région les traite actuellement dans le cadre de l'opération mi-vie des matériels dits AGC (Autorail Grande Capacité) qui bénéficieront de dix-huit places vélos, à l'instar des futurs *Régiolis Transfrontaliers* qui seront déployés sur certaines lignes courant 2025.

Les réflexions pour un changement du matériel *Corail* au courant de la future décennie sont actuellement en cours au sein de la Région et ce sujet sera bien évidemment pris en compte également.

2/ Afin de faciliter l'accès des vélos aux quais, il est posé la question de la mise en place de rampe, notamment en gare de Bollwiller

SNCF Gares & Connexions répond que des gares seront équipées petit à petit sur le territoire, mais il s'agira d'abord des plus grandes. Il est rappelé que ces rampes peuvent être sujettes à tensions et accidents et qu'il faudra vigiler la mise en place au risque de faire machine arrière.

3/ Loïc MINERY, Conseiller municipal de Mulhouse, souhaite savoir comment la Région compte faire pour gérer l'occupation des rames sachant que la fréquentation sur la ligne TER 200 est à la hausse ?

Un travail peut être mené pour lisser les pointes avec les employeurs et établissement scolaires, le télétravail permet également de réduire le trafic journalier (même si les mardis et jeudis restent très chargés, globalement). Il sera difficile d'augmenter les capacités d'emport *Corail* (déjà neuf voitures pour les plus grandes compositions) car ce matériel n'existe plus en France et la Région ne peut que racheter des voitures *Corail* lorsque d'autres Régions les vendent afin de changer de matériel.

Le changement du matériel *Corail* au début ou au milieu de la prochaine décennie permettra là encore une prise en compte de ces changements sociétaux. Le *Corail* actuel date de 1980, les demandes ont évolué depuis. La Région prépare actuellement un cahier des charges pour s'équiper d'un futur matériel qui saura s'adapter aux besoins actuels et futurs (le matériel sera amené à rouler quarante ans lui aussi).

4/ Florent MANRIQUE, Président de l'Association des Usagers des Transports du Sud Alsace, se demande s'il ne faudrait pas augmenter la cadence en passant par exemple à trois TER 200 par heure ?

SNCF Voyageurs indique que compte tenu des conditions d'infrastructure, du nombre de trains qui circulent (pas seulement TER, il y a également du Fret et du TGV), c'est techniquement impossible à tenir.

SNCF Réseau évoque une ligne alsacienne Sud déjà très fréquentée, proche de la saturation. Il est ainsi parfois obligé de supprimer des trains pour relancer le système lors d'évènements qui impactent le réseau.

La Région répond en indiquant que le sujet peut être pris au long terme, via la démarche SERM notamment. Il y a deux sujets à prendre en compte : le matériel roulant et l'infrastructure avec, notamment, l'arrivée en gare de Strasbourg qui est très complexe et nécessite une réflexion approfondie (1^{ère} gare TER de France hors Ile-de-France avec 150 TER en plus par jour qu'à Lyon Part Dieu). La gare de Strasbourg accueille 600 trains par jour (TER et TGV), en heure de pointe, il y a un mouvement technique toutes les 30 secondes.

5/ Florent MANRIQUE souhaite savoir si les trains demandés à l'étude auprès de SNCF Voyageurs (remontées tardives depuis Bâle) s'arrêtent à Bollwiller et Rouffach ?

La Région indique que cela n'a pas été demandé, il s'agit ni plus, ni moins d'amorcer un TER origine Mulhouse à Bâle (le 832308 Mulhouse 23h30-Strasbourg 00h40 du lundi au vendredi et le 832330 Mulhouse 22h34-Strasbourg 23h39, le samedi). Cela pourrait être reconsidéré.

Colmar-Metzeral :

Une ligne de 23 kilomètres:

- utilisée principalement par des abonnés (notamment lycéens) ;
- ~ 750 usagers/jour en moyenne en 2023 (-7% par rapport à 2022) ;
- +15% de fréquentation sur le début d'année 2024 par rapport à 2023 ;
- baisse importante (-40%) durant l'été du fait de la non présence des lycéens mais aussi à cause des allègements d'été.

Sur le premier semestre 2024 :

- taux moyen de conformité, 93% ;
- taux moyen de retard, 5% ;
- taux moyen de suppression, 3%.

Les chiffres de la ligne sont bons.

Toutefois, la ligne étant en connexion à Colmar avec le TER 200 dont 20% des circulations sont actuellement en retard de plus de 2'59, les correspondances à Colmar tombent parfois.

Ce sujet a bien été remonté à SNCF Voyageurs, il s'avère que lorsqu'un train est prévu dans l'heure suivante, il ne sur-stationne pas à Colmar sous peine de mettre en péril tout le système sur la ligne Colmar-Metzeral et créer de nouveaux retards qui pénaliseraient tous les usagers.

L'offre 2025 sera fortement développée le week-end. Cela fait suite à un travail mené avec des associations, élus locaux et usagers de la vallée courant 2022 et 2023. Il est ainsi prévu :

- + 15 trains le samedi soit 14,5 allers-retours contre 7 allers-retours actuellement et des bougés horaires pour créer une offre cadencée à l'heure et en correspondance à Colmar avec des trains vers/depuis Strasbourg et Mulhouse ;
- + 6 trains le dimanche en basse saison (du 09/12/24 au 12/04/25 puis du 05/10/25 au 14/12/25) soit 8 allers-retours contre 5 allers-retours actuellement et des bougés horaires pour créer une offre cadencée aux deux heures et en correspondance à Colmar avec des trains vers/depuis Strasbourg et Mulhouse ;
- + 14 trains le dimanche en haute saison (du 18/04/25 au 28/09/25) soit 12 allers-retours contre 5 allers-retours actuellement et des bougés horaires pour créer une offre cadencée à l'heure (et aux deux heures en milieu de journée) et en correspondance à Colmar avec des trains vers/depuis Strasbourg et Mulhouse.

L'étude se poursuit pour développer l'offre en semaine mais ne pourra pas voir le jour avant le service annuel 2027 au mieux. Des réunions avec élus et associations reprendront l'année prochaine.

1/ Pierre HARTMANN, Président de l'APCM (Association pour la Promotion du chemin de fer Colmar - Metzeral), se réjouit du développement d'offre week-end sur la ligne Colmar-Metzeral en 2025 et remercie la Région et SNCF Voyageurs. Il souhaite savoir, du fait de la saisonnalité de certains évènements, s'il n'y a pas des problèmes de fiabilité sur les engins X73500 ?

SNCF Voyageurs répond que le matériel est de plus en plus fiabilisé et qu'il y a eu de réels progrès sur les moteurs et les boîtes de vitesses. Les perturbations inhérentes au matériel doivent maintenant être limitées.

2/ Pierre HARTMANN souhaite savoir comment il est possible de valoriser le train à travers certaines manifestations (ex : transhumance)

La Région répond que ce sujet des évènements est connu mais que la réponse n'est pas encore bonne. La SPL Grand Est Mobilités qui conseille la Région notamment sur les aspects marketings et tarifaires est chargée de travailler ce sujet dans les prochains mois.

Pour 2024, dans le cadre de la transhumance de Muhlbach-sur-Munster le 12 octobre, la Région mettra en place, à l'instar de ce qui a été fait en 2023, des « P'tits Prix » (6€ l'aller-retour Colmar-Muhlbach-sur-Munster).

3/ Une question est posée par rapport aux fermetures de guichet et à l'avenir de certains dont celui de Munster

La Région suit avec intérêt les évolutions de ventes. Aujourd'hui, en moyenne, 60% des transactions sont faites par digital, 30% aux distributeurs de billets régionaux et 10% en guichets. Toutefois, les guichets restent importants pour certains publics et la Région ne souhaite pas leur disparition.

Elle travaille ainsi avec des prestataires pour qu'ils puissent potentiellement ajouter l'activité vente de titres TER à leurs missions quotidiennes. Si des guichets devaient être fermés, faute de fréquentation, la Région réfléchit avec la SPL Grand Est Mobilités à la mise en place de solutions alternatives pour maintenir un service de proximité avec des déposataires comme cela se fait déjà dans certaines communes.

La Région indique en outre que les distributeurs de billets régionaux seront modernisés sous deux ans, cela permettra d'améliorer le service avec un matériel plus simple d'utilisation et plus réactif.

4/ Il est évoqué la mise en place d'un écran permettant de parler avec un téléopérateur à distance

SNCF Gares & Connexions indique que cette solution, déjà présente dans d'autres pays, sera testée dans quelques gares françaises. Un hôte virtuel aidera l'utilisateur dans son parcours client en le renseignant. L'expérimentation est prévue d'ici la fin de l'année 2024. Cette solution n'a toutefois pas été validée pour être développée à grande échelle et le financement de celle-ci n'est pas encore trouvé.

Colmar-Mulhouse (omnibus) :

Une ligne de 41 kilomètres:

- majoritairement utilisée par des abonnés (74%) ;
- ~ 1750 usagers/jour en moyenne en 2023 (-11% par rapport à 2022) ;
- +35% de fréquentation sur le début d'année 2024 par rapport à 2023 ;
- fréquentation forte toute l'année avec deux phénomènes importants :
 - o ↘ pendant l'été (-20%)
 - o ↗ en décembre (+40%)

Sur le premier semestre 2024 :

- taux moyen de conformité, 80% ;
- taux moyen de retard, 18% ;
- taux moyen de suppression, 2%.

Les chiffres de la ligne sont en-deçà des attentes de la Région.

Les suppressions et retards sur la ligne sont multiples, les *événements externes* représentent tout de même presque 40% des retards et suppressions.

L'offre 2025 n'évoluera pas par rapport à celle de 2024.

1/ Il est demandé s'il est possible de faire arrêter ces trains Colmar-Mulhouse à Lutterbach ?

SNCF Voyageurs répond qu'à date, cela n'est pas possible sans impacter la desserte d'autres trains (ex : sur la ligne Mulhouse-Thann-Kruth). Les trains circulent en effet, dans ce secteur, déjà à la norme minimale d'espacement entre les trains. Cela veut dire concrètement qu'il n'est plus possible d'ajouter un arrêt qui entraînerait une perte de temps (phase de décélération, arrêt, phase d'accélération du train) sans perturber les trains suivants de Thann et Strasbourg. Plus de 150 trains (TER, TGV, Fret) se croisent quotidiennement sur ce tronçon Lutterbach-Mulhouse. Ajouter un arrêt sur une gare non desservie actuellement reviendrait à revoir les normes d'espacement des trains et ne plus pouvoir assurer la sécurité des usagers, priorité absolue de notre exploitant et de la Région. En outre, cela reviendrait à désorganiser l'ensemble du réseau ferroviaire alsacien, notamment Le TER 200, épine dorsale du réseau alsacien dont les horaires sont travaillés en fonction des accroches en gare de Strasbourg, Sélestat, Colmar, Mulhouse, Saint-Louis et Bâle, d'où sont construites des correspondances sur d'autres trains.

Mulhouse-Thann-Kruth (TER et tram-train)

Une ligne de 37 kilomètres :

- majoritairement remplie d'abonnés (74%) et notamment de -26 ans (46%) ;
- ~ 1500 usagers/jour en moyenne en 2023 (+6% par rapport à 2022) ;
- +20% de fréquentation sur le début d'année 2024 par rapport à 2023 ;
- fréquentation forte toute l'année avec deux phénomènes importants ;
 - o ↘ pendant l'été (-20%)
 - o ↗ en décembre (+40%)

Sur le premier semestre 2024 :

- taux moyen de conformité, 91% ;
- taux moyen de retard, 7% ;
- taux moyen de suppression, 2%.

Les chiffres de la ligne sont bons.

La ligne a été confrontée à quelques semaines de production délicates en début d'année mais depuis février les indicateurs ont fortement progressé (en dehors de fin juin)

Les suppressions et retards sur la ligne sont multiples mais sont avant tout liés au matériel roulant et aux causes externes

L'offre 2025 n'évoluera pas par rapport à celle de 2024.

1/ Il est mentionné que le dernier départ ferroviaire vers la vallée à 18h54 est tôt et qu'un retard de train en gare de Mulhouse peut empêcher cette correspondance.

SNCF Voyageurs indique, à l'instar des correspondances à Colmar vers Metzeral, qu'il n'est pas possible de retenir tous les trains pour assurer la correspondance sans mettre à mal le système dans sa globalité et empêcher les usagers déjà dans le train d'être à l'heure. La correspondance est toutefois assurée autant que possible sur le dernier départ ferroviaire. Dans le cas de Mulhouse-Thann-Kruth, il existe également un car au départ de Mulhouse 20h25, terminus Kruth 21h37.

2/ Une question est posée par rapport aux tarifs Soléa ?

La Région n'étant pas compétente, ce point est pris et sera étudié par Mulhouse Alsace Agglomération. Actuellement, l'offre TER est vendue aux distributeurs Soléa pour les gares de Cernay, Vieux-Thann et Thann Saint-Jacques. Des évolutions pourraient être mises en place dans les destinations vendues au distributeur.

3/ Globalement, des représentants d'associations souhaitent un travail similaire à ce qui a été produit sur Colmar-Metzeral afin de développer la ligne.

Ces deux lignes sont complètement différentes, l'offre de base entre Mulhouse et Thann Saint-Jacques est très bonne avec plus de trente allers-retours du lundi au vendredi, idem le samedi. L'offre est un peu moins fournie avec un moins de vingt allers-retours le dimanche, certes, mais c'est sans commune mesure avec la ligne Colmar-Metzeral (cinq allers-retours actuellement). A date, la Région estime l'offre suffisante et il n'est pas prévu de développer cet axe alors que l'offre sur d'autres axes de la Région est nettement moins développée, cela d'autant plus que les contraintes techniques sur cet axe sont fortes et qu'il n'est pas possible de le développer substantiellement sans entraîner des conséquences sur d'autres lignes.

Bollwiller-Guebwiller :

Une étude dédiée à la ligne Bollwiller-Soultz-Haut-Rhin-Guebwiller est inscrite et financée dans le cadre du CPER Mobilités 2023-2027.

Avant de rouvrir des lignes, la Région priorise en premier lieu le maintien des circulations sur ses lignes de desserte fine du territoire qui le nécessitent (un milliard d'euros nécessaires pour régénérer certaines lignes d'ici la fin de la décennie).

L'étude de la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller comparera les différents modes possibles (matériel ferroviaire plus léger, transport collectif routier en sites propres, etc.) afin de déterminer la meilleure solution pour optimiser les mobilités sur le secteur.

La démarche SERM intégrera la ligne dans son périmètre lors de sa préfiguration.

Aujourd'hui, les lignes routières 68R054 et 68R040 desservent depuis Guebwiller les gares de Bollwiller et Rouffach pour assurer des correspondances TER vers Colmar et Mulhouse.

1/ M. Christian FACCHIN, Conseiller municipal de Guebwiller, estime que ce n'est pas normal de devoir refaire une étude. Il indique que les rails sont encore là et que la dernière étude estimait à « seulement » 32 M€ le coût de la remise en place d'une liaison ferroviaire, il faut en profiter. M. FACCHIN comme d'autres représentants d'associations ne comprennent pas pourquoi la solution choisie ne sera pas forcément du train ?

La Région répond qu'il est frustrant pour tout le monde de refaire des études. La dernière étude évoquée n'a pas abouti, il est donc nécessaire de refaire une mise à jour, notamment financière.

L'étude est volontairement multimodale parce qu'il ne faut pas croire qu'il est si simple de remettre aujourd'hui du train, quand bien même l'infrastructure existe. Il est nécessaire, en fonction de la solution retenue (train léger ou solution ferroviaire classique) d'ajouter potentiellement de la signalisation et il se pose également la question importante du franchissement de la RD83.

Aujourd'hui le démonstrateur Draisy évoqué pour circuler sur la ligne n'est pas encore sorti des usines du constructeur LOHR. Une fois finalisé, il doit être testé sur la ligne Bitche-Sarreguemines.

Draisy est un type de train modulaire de 30 places assises (80 voyageurs maximum) de la taille d'un bus. Elle est destinée aux petites lignes ou tronçons de lignes.

La prochaine étude prévue dans le cadre du CPER 2023-2027 (Contrat de Plan Etat-Région) repose sur la base du multimodal afin de s'assurer qu'une solution peut-être plus pertinente que Draisy ne soit pas écartée (ex : Bus à Haut Niveau de Service à la place de l'infrastructure existante).

Aujourd'hui, aucune solution technique n'est retenue et la Région doit préparer plusieurs solutions alternatives. C'est dans ce cadre que s'inscrira cette future étude dont les contours restent à dessiner.

Le sujet de la desserte Bollwiller-Guebwiller est également traité dans le cadre du SERM de Mulhouse. Des ateliers de restitution seront proposés aux élus du territoire dans les prochains mois.

2/ Il est également indiqué que l'offre actuelle de cars entre Guebwiller et Bollwiller, en correspondance avec le train à Bollwiller est peu connue est habitants.

Le sujet est bien pris en compte par les services de la Région. Certains cars affichent tout de même des fréquentations d'une vingtaine d'usagers, ce qui est assez satisfaisant pour une offre peu connue.

3. Travaux sur les lignes 2024-2025

Plusieurs travaux impactant vont concerner le territoire, notamment les travaux du nœud ferroviaire de Mulhouse qui concerne la création d'une voie dédiée de et vers Müllheim, la régénération de l'ensemble des installations de la signalisation de la gare, la modernisation de la voie et de la caténaire.

Les travaux conséquents de mise sous commande centralisée du réseau du poste d'aiguillage de Mulhouse se poursuivront encore en 2025.

4. Travaux dans les gares 2024-2025

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 de la gare de Mulhouse :

La gare de Mulhouse accueille en moyenne 250 trains par jour et 5,5 millions de voyageurs par an (Données Data SNCF 2023).

Elle est actuellement soumise à plusieurs travaux dans le cadre de sa modernisation, en l'occurrence :

- Travaux engagés :
 - o installation d'une commande Centralisée du Réseau (modernisation des installations de commande des aiguillages et signalisations)
 - o aménagements de capacité (via notamment la création d'un quai dédié pour la ligne Mulhouse-Müllheim côté Est de la gare pour éviter les « cisaillements »)
- Trois objectifs principaux :
 - o améliorer la robustesse et le cadencement de toutes les circulations par la réduction des conflits, des occupations des zones d'entrée de gare et des situations de perturbation,
 - o faciliter le développement, à terme, de l'offre sur les axes Mulhouse-Thann-Kruth et Mulhouse-Müllheim, ainsi qu'ajouter un arrêt supplémentaire pour les TGV caboteurs sur l'axe Nord-Sud,
 - o améliorer la qualité de l'offre sur les temps de parcours pour les TER200 entre Strasbourg et Bâle, sur les correspondances à Mulhouse et sur l'accueil des voyageurs.

La Région Grand Est couvre 43% du coût total de l'opération soit 22,3 M€.

En outre, SNCF Gares & Connexions a injecté plus de 12 M€ dans la gare depuis 2021. En 2024, les assises seront revues dans la galerie et le hall d'arrivée et des travaux importants seront entrepris aussi bien sur la rénovation énergétique que dans la rénovation des abris des quais (pour 5 M€). Ces travaux débuteront en 2026 et s'étaleront jusqu'en 2028.

Un projet de parking en ouvrage de 550 places, dont 180 dédiées aux abonnés TER est également à l'étude pour une réalisation mi-2027.

Les travaux dans les gares du périmètre COREST Mulhouse Nord :

Dans les autres gares du secteur, voici les principaux chantiers engagés en 2024 et 2025 :

- **Sélestat**
 - o création en 2025 d'un parking en ouvrage de 375 places sur le site du parking du Heyden (611 places de stationnement à terme)

- **Colmar**
 - o rénovation de la girouette de la tour (2024)
 - o rénovation de la signalétique (2025)
 - o régénération de la vidéoprotection (2025)
- **Rouffach**
 - o sécurisation du quai (2025)
- **Saint-Louis**
 - o réfection de la toiture (2025)
 - o création d'un local vélos destinés à la location, avec atelier de réparation, banque d'accueil, bureaux, local social/salle de réunion. Travaux en cours, livraison fin 2024
- **Bollwiller - projet en émergence**
 - o création de 73 places
 - o travaux envisagés en 2025
- **Bitschwiller-lès-Thann - Projet en émergence**
 - o création d'une dizaine de places de stationnement
 - o création de deux emplacements pour le rechargement de véhicules électriques
- **Thann/Thann Centre/Thann Saint-Jacques**
 - o régénération de la vidéoprotection (2025)
- **Vieux-Thann ZI - Projet en émergence**
 - o aménagement de l'accès piéton de la gare, côté Sud
- **Vieux-Thann/Vieux-Thann ZI**
 - o régénération de la vidéoprotection (2025)

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

1/ Madame Béatrice HESS du CESER Grand Est rappelle les conditions de déplacements complexes pour les personnes en situation de handicap, notamment les usagers en fauteuil roulant. Il est obligatoire de réserver 24h à l'avance son trajet, de venir 30 minutes avant son train, la correspondance doit faire 10 minutes minimum, les gros bagages limitent les déplacements dans les trains, tout comme les vélos et trottinettes. Il y a également un gros souci d'affichage dans les gares notamment à Strasbourg pendant les travaux.

Ce témoignage est particulièrement entendu.

SNCF Gares & Connexions indique, concernant la gare de Strasbourg, qu'il y a eu une semaine sans affichage en gare mais que depuis quelques jours, ce problème a été réglé. Il mentionne en outre le travail mené avec la Ville pour permettre de faire arrêter les voitures des accompagnants côté Nord de la gare.

2/ La réservation sur les lignes TER est évoquée par l'auditoire

La Région rappelle que ce dispositif mis en place sur deux lignes ferroviaires uniquement (Paris-Strasbourg et Paris-Mulhouse) et uniquement pour les trains vers ou depuis Paris. Cela veut concrètement dire que pour un trajet Mulhouse-Altkirch sur un train à destination de Paris, la réservation est facultative. L'utilisateur sans réservation devra simplement se rendre dans la voiture à placements libres clairement identifiée ou se rendre sur le site *Ma Place Libre* qui permettra à l'utilisateur de connaître l'ensemble des places réservées dans le train.

Il est rappelé que ce projet a émergé suite aux multiples plaintes d'utilisateurs face aux sujets de sur-occupation, notamment pour les longs trajets. Des phénomènes observés principalement les week-ends et jours de départ en vacances. Les outils actuels ne permettaient de fermer la vente du train que 48h après que l'ordre soit donné par les équipes de SNCF Voyageurs. Malgré tout, il existait encore une possibilité d'acheter son titre sur un distributeur quand bien même le train est affiché complet sur le site TER Grand Est.

A titre d'information, la Région Normandie qui a déjà lancé ce service observe même une satisfaction croissante des voyageurs abonnés par rapport à ce service.

Le projet a été adapté suite aux retours des usagers (échange jusqu'au départ du train, garantie d'accès aux trains pour les abonnés)

Une enquête en cours pour faire un point sur la réservation dans les prochaines semaines.

Il n'est pas prévu de généraliser ce dispositif ou de l'étendre à d'autres lignes régionales, il faut le voir comme spécifique à ces lignes longs parcours atypiques du fait de leur connexion avec Paris. Il ne s'agit, ni plus ni moins, d'un système de réservation proche de TGV mais beaucoup plus souple, l'occasionnel pourra échanger son billet sans frais jusqu'au départ ou se faire rembourser jusqu'à la veille du départ du train.

Fin du COREST à 20h30.

ANNEXE n°1 : Liste des présents/excusés du COREST Mulhouse Nord

Tribune et représentants

Présidence du COREST :

M. Thierry NICOLAS, Conseiller régional Grand Est

Région Grand Est - Direction des Mobilités :

M. Jonathan NAAS, Directeur Adjoint de la Direction du Transport Ferroviaire de Voyageurs

M. Thomas HEIDERICH, Chargé de mission ferroviaire Sud Alsace, Service Organisation de l'Offre Ferrée S2OF

SNCF Voyageurs :

M. Anthony LE ROUX, Directeur exploitation Alsace

Mme Yasmina DE FINA, Responsable de Lignes Sud Alsace

SNCF Réseau :

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

SNCF Gares & Connexions :

M. Cédric NELLENBACH, directeur des Gares Alsace

M. Jamel BENAOUA, Directeur adjoint des Gares Alsaces

Inscrits et signataires de la liste de présence

Elus et leurs représentants, CESER, AOT :

M. Marcello ROTOLO, Conseiller régional Grand Est

M. Laurent DREYFUS, Conseiller régional Grand Est

Mme Béatrice HESS, CESER Grand Est

M. Dominique STEIGER, CESER Grand Est

M. Jean-Jacques ORIO, Adjoint au Maire de Bollwiller

M. Yann KELLER, Conseiller municipal de Guebwiller

M. Christian FACCHIN, Conseiller municipal de Guebwiller

M. Loïc MINERY, Conseiller Municipal de Mulhouse

Mme Sylvie KEMPF, Adjointe à la Ville de Thann

M. Charles VETTER, Adjoint à la Ville de Thann

M. Christophe WOLF, Directeur Mobilités et Transports m2A

M. Pascal CHAUVY, Service Transports m2A

M. Julien BIHL, Communauté de communes Pays de Rouffach, Vignobles et Châteaux

Mme Martine WYWIAL, Communauté de communes de la Vallée de Munster

M. Damien FOUCRE, Alsace Destination Tourisme

Associations, usagers, divers :

M. Florent MANRIQUE, Président de l'Association des Usagers des Transports du Sud Alsace

M. Jean-François GIRARDIN, Association des Usagers des Transports du Sud Alsace

Mme Nathalie DUBIE, Association des Usagers des Transports du Sud Alsace

M. Pierre BOMBOIS, Association des Usagers des Transports du Sud Alsace

M. Denys HOLDER, Association Thur Ecologie et transport (TET)

M. Jano CELLE, Association Thur Ecologie et transport (TET)

M. Désire CYPRIA, Association Thur Ecologie et transport (TET)

M. Robin KOHLER, Vice-Président de l'Association Florirail

M. Philippe AULLEN, Association Florirail

M. René Alfred STEINER, Association Florirail

M. Pierre HARTMANN, Président de Association pour la Promotion du chemin de fer Colmar — Metzeral

M. Patrice KNORR, Collectif "50 ans sans train ça suffit"

M. Michel VERLEYE, usager

M. Yves RIVIERE, usager

M. Henri Daniel, usager

M. Régis SIBERLIN, usager

M. Pierre ENGEL, usager

M. Christophe MANGER, usager

M. Rémi LAURENT-VERDURE, usager

Mme Léa ABOSSOLO, usagère

M. Pierre MAILLARD, usager

Mme Claire HISLER, usagère

Mme Annick MECHIN, usagère

Mme Dominique MARTIN, SNCF Gares & Connexions

Excusés

M. Franck LEROY, Président de la Région Grand Est

M. Thibaud PHILIPPS, Vice-Président Transports et mobilité durable de la Région Grand Est

M. David VALENCE, Président de la commission Transports de la Région Grand Est

Christian KLINGER, Sénateur du Haut-Rhin

Francis KLEITZ, Maire de Guebwiller et Conseiller d'Alsace