



**Comité Régional des Services de Transport**

**COREST**

**MULHOUSE TROIS FRONTIERES**

**RELEVÉ DE CONCLUSIONS**

**Réunion du 27 octobre 2017 à 18h**  
**Agence de MULHOUSE**

DIRECTION DES  
TRANSPORTS  
ET DE LA MOBILITE

Service Offre de Transport  
et Territoires (SO2T)

Tél. : 03.88.15.69.70.



*Le présent relevé de conclusions 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.*

*Le présent relevé de conclusions ainsi que le document de présentation projeté lors du COREST Mulhouse Trois Frontières sont accessibles en ligne sur le site internet de la Région Grand Est (rubrique « mes services », domaine « Comités régionaux des services de transport : COREST », « Mulhouse Trois Frontières »).*

#### **Présidence du COREST Mulhouse Trois Frontières :**

M. Thierry NICOLAS, Conseiller Régional, membre de la Commission Transports et Déplacements

#### **Région Grand Est :**

Mme Adeline NICO, Directrice adjointe du Transport ferroviaire de voyageurs  
Mme Valérie BURESI, Chargée de mission Mobilités régionales et transfrontalières  
Mme Christine STEINER, Chargée de mission Territoire Sud Alsace  
M. Benoît GOEPFERT, Directeur de l'Agence de Mulhouse  
M. Philippe DUFOUR, Responsable du pôle Transports à l'Agence de Mulhouse

#### **SNCF Mobilités :**

M. Danilo CAPRIULO - Directeur Territorial Production – Alsace  
Mme Christine LOIGET - Responsable de lignes TER Sud Alsace

#### **SNCF Réseau :**

M. Pascal THORENS - Dirigeant du Pôle Clients et Services  
M. Eric WITTENMEYER – Chef de l'Unité Voyageurs  
Mme Mélanie BRAJON - Gestionnaire de capacité et ordonnancement travaux Alsace

**La liste des participants et des personnes excusées est jointe en annexe.**

\* \* \*

M. NICOLAS, Président du COREST Mulhouse Trois Frontières, souhaite la bienvenue aux participants et remercie M. GOEPFERT, Directeur de l'Agence de Mulhouse d'accueillir la réunion en son bâtiment.

M. NICOLAS rappelle que le COREST est une instance de concertation, ouverte à tous et qui se réunit de façon annuelle, complétée tout au long de l'année, de Groupes de Travail Techniques (GTT), en comité restreint, pour approfondir les échanges sur une problématique ciblée. Ces réunions permettent notamment de recenser les besoins, et de travailler les adaptations de l'offre et des services, dans un souci d'amélioration du réseau proposé par la Région Grand Est. Ouverts aux débats sur l'ensemble des besoins et modes de transport présents sur les territoires, et aux questions liées à l'intermodalité, les COREST permettent plus particulièrement d'assurer un suivi partagé d'un ensemble de lignes régionales ferroviaires et routières. Même si le territoire du COREST est plus vaste, la Région garde le souci de la proximité, qui se traduit dans les Groupes de Travail Techniques (GTT), mais aussi avec l'implantation de 12 agences de la région sur l'ensemble du territoire.

M. NICOLAS retrace les nombreux événements qui ont marqué la politique régionale en 2017 en matière de transports et de mobilité :

- une nouvelle convention TER unifiée signée depuis fin 2016.  
Le Grand Est, qui a fait du transport sa priorité, est la 1<sup>ère</sup> Région de France à avoir signé une convention d'exploitation depuis la fusion des régions. Le Grand Est et SNCF Mobilités consolident ainsi leur engagement pour 8 années supplémentaires afin de favoriser la mobilité des usagers des transports régionaux.
- le transfert de compétence des transports interurbains et scolaires des 10 départements, au 1<sup>er</sup> janvier 2017.
- le budget transport, 1<sup>er</sup> poste budgétaire de la collectivité : près de 850 millions d'euros consacrés à la politique transport en 2018, dont plus de 430 millions d'euros pour le fonctionnement annuel du TER, plus de 150 millions d'euros en investissement (infrastructure, matériel roulant, gares) et 250 millions d'euros pour le Transport Interurbain et Scolaire.
- la mise en place d'outils de développement et de planification tels que l'élaboration du SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement Durable et d'Égalité des Territoires) qui est en cours, avec une importante démarche de concertation.
- la mise en place du dispositif DIRIGE (*Dispositif d'Intervention Régional d'Intermodalité Grand Est*), depuis le 1<sup>er</sup> mai 2017, qui est le nouvel outil en matière d'accompagnement technique et de financement des projets d'aménagement des points d'arrêts routiers et ferroviaires de la Région Grand Est.
- la mise en place d'une nouvelle gamme tarifaire harmonisée à l'échelle Grand Est, effective depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2017, découlant directement de la nouvelle convention TER. La Région a d'abord souhaité simplifier les tarifications actuellement présentes sur les trois territoires, alsacien, champardennais et lorrain, en proposant une tarification applicable sur l'ensemble du réseau TER de la Région Grand Est. Elle s'applique ainsi désormais sur des parcours plus longs que les anciennes gammes tarifaires, notamment pour des trajets entre les 3 anciennes Régions, comme par exemple Mulhouse - Metz, où les usagers peuvent bénéficier de tarifs bien plus avantageux que les tarifs nationaux. La Région Grand Est a également souhaité, pour cette nouvelle tarification harmonisée, s'appuyer sur des principes de simplicité et de lisibilité.

Les avantages de la nouvelle gamme tarifaire sont multiples :

- des tarifs plus simples pour tous les habitants du Grand Est, valables sur un périmètre élargi ;
- ajustement des principes tarifaires pour garantir l'équité en faveur de tous les publics, sans se limiter aux statuts ;
- une gamme complète répondant aux besoins de chacun : abonnements à prix attractif, notamment pour les jeunes ; cartes de réduction avantageuses ; tarifs solidaires valables dans tout le Grand Est ;
- convergence avec les gammes tarifaires urbaines pour favoriser l'intermodalité, et la synergie entre les réseaux ;
- lutter contre la concurrence du covoiturage ou des autocars privés grâce à des tarifs attractifs ;
- le TER est partout moins cher que la voiture.

M. NICOLAS rappelle que les recettes perçues avec la vente des titres TER couvrent moins d'un tiers du coût de production de la SNCF pour assurer le fonctionnement quotidien du réseau régional, les 2/3 étant versés par la Région via la Convention TER.

## Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

Il est fait part :

- du fait que le stationnement automobile autour de la gare de Mulhouse est désormais payant, ce qui pose un problème pour les abonnés du train ;
- du souhait de voir le sujet de la tarification de la ligne 4 traité rapidement, pour un trajet entre deux gares du Grand Est en passant par une autre région (Bourgogne – Franche-Comté) ;
- d'un questionnement à propos des étudiants de plus de 26 ans sans revenus ;
- du fait que le tarif mini-groupe devrait être applicable également la semaine ;
- du fait qu'il n'y a pas de plaquette de communication Alsa + en gare à Strasbourg.

## Les précisions de la Région, SNCF Mobilités et SNCF Réseau durant la réunion :

M. NICOLAS indique que c'est une volonté de l'ensemble des riverains du secteur gare et un choix volontaire de la Ville de Mulhouse de rendre les parkings payants aux abords de la gare afin de limiter le phénomène des voitures ventouses. Il ajoute que le parking TER est en cours d'agrandissement.

La Région précise qu'une étude a été lancée concernant la tarification de la ligne 4 (Paris – Troyes – Belfort - Mulhouse). Par ailleurs, le sujet de la tarification est en cours de discussion entre la Région Grand Est et la Région Bourgogne – Franche-Comté pour les trajets passant par les deux territoires.

La Région réitère le choix retenu du critère d'âge et non de statut pour la nouvelle gamme tarifaire. Le tarif mini-groupe n'a pas vocation à s'appliquer la semaine. La plaquette Alsa + vient d'être éditée. Elle est à la disposition des participants dans la salle.

### **1. Transports interurbains et scolaires : une nouvelle compétence régionale**

M. NICOLAS présente la démarche volontariste du Grand Est, qui a souhaité, par souci de cohérence, assumer les compétences interurbaines et scolaires dès le 1<sup>er</sup> janvier 2017.

M. DUFOUR, Responsable du Pôle Transports de l'agence de Mulhouse, présente les caractéristiques du transport interurbain et scolaire dans le département du Haut-Rhin.

## Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

Il est fait part de questions concernant :

- La poursuite du service offert par la navette des crêtes ;
- La tarification des lignes de cars : convergence avec la tarification ferroviaire ? Tarif Alsa + valable pour la navette des crêtes ? Tarification scolaire solidaire tenant compte des quotients familiaux ?

La FNAUT souhaite être consultée sur le sujet de la tarification.

## Les précisions de la Région, SNCF Mobilités et SNCF Réseau durant la réunion :

La Région indique que le sujet n'a pas évolué depuis le COREST Mulhouse Nord qui a eu lieu le 9 octobre dernier, lors duquel la question a déjà été posée.

*Hors réunion* : concernant la navette des crêtes, la Région étudie avec le Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges (PNRBV) l'évolution du service. Celui-ci pourrait s'orienter vers un développement plus global et moins ponctuel. Pour 2018, le service sera suspendu ou proposé à l'identique. A noter que la Communauté de Communes de la Région de

Guebwiller finance largement le service, et que le choix retenu devra être économiquement viable.

La Région précise qu'aucune hypothèse n'est exclue sur la tarification routière. Il est nécessaire d'harmoniser la tarification actuellement différenciée, conséquence des différents marchés conclus et des choix des dix Départements. La Région s'est engagée à maintenir jusqu'à la rentrée 2019 le statu quo avant de proposer une politique à l'échelle du Grand Est. La Région a engagé une Assistance à la Maitrise d'Ouvrage pour la définition de la politique de transport routier de voyageurs qui devra traiter de la tarification des réseaux et de l'optimisation des circuits routiers, en lien avec le réseau ferroviaire.

## **2. Vie des lignes régionales (cf présentation)**

- Mulhouse - Bâle (omnibus)
- TER 200
- Mulhouse – Belfort
- Mulhouse - Müllheim

### **2.1 Trafic, régularité, suppressions**

SNCF Mobilités présente le bilan du trafic et de la régularité à l'échelle du réseau TER Grand Est pour l'année 2016 et pour le 1<sup>er</sup> semestre 2017. Pour cette même période, elle expose les chiffres des lignes du territoire de Mulhouse Trois Frontières, ainsi que les suppressions de circulations.

#### Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

Il est fait part de questions concernant :

- La baisse significative de fréquentation sur la ligne Mulhouse – Belfort, malgré les difficultés de stationnement à Mulhouse : pour quelles raisons ? L'absence de contrôle (la fraude est pointée du doigt) ? Que faut-il entreprendre ?
- Le taux de fraude, ligne par ligne ?
- La suppression de trains pour cause « ADC » (Agent De Conduite) sur la ligne Mulhouse – Müllheim.

#### Les précisions de la Région, SNCF Mobilités et SNCF Réseau durant la réunion :

SNCF Mobilités signale que la baisse de fréquentation est générale au niveau national en 2016, et qu'elle est plutôt limitée en Alsace. Il n'y a pas de réponse tangible à la baisse de fréquentation sur la ligne Mulhouse – Belfort, mais plusieurs hypothèses : la baisse de la population à Belfort, la situation économique et sociologique qui s'est dégradée... Les contrôles à bord ou à quai n'ont pas montré une fraude plus importante que par le passé. La Région complète en indiquant que les chiffres de fréquentation, issus de la vente, reflètent les comptages effectués ponctuellement. La redynamisation de la ligne Mulhouse – Belfort est présentée dans un point suivant : « Evolution de l'offre de transport ».

De manière générale, SNCF Mobilités ne communique pas les chiffres relatifs au taux de fraude. Cependant, lorsque des informations sont remontées du terrain, les contrôles peuvent être renforcés, y compris avec l'appui de la sécurité ferroviaire (SUGE).

SNCF Mobilités précise que les conducteurs de la ligne Mulhouse – Müllheim ont suivi une formation spécifique longue pour rouler en Allemagne. En nombre restreint, ils peuvent donc difficilement être remplacés au pied levé.

## **2.2 Travaux sur le réseau**

SNCF Réseau présente les travaux réalisés en 2017, les principaux travaux programmés en 2018 et les 1<sup>ers</sup> éléments sur les travaux envisagés en 2019/2020.

### Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

Il est fait part de questions concernant :

- La probabilité d'un terminus à St Louis lors des travaux ;
- Les navettes st Louis – Bâle (lors des travaux) qui sont bondées.

### Les précisions de la Région, SNCF Mobilités et SNCF Réseau durant la réunion :

SNCF Mobilités indique qu'elle étudie de près les impacts des travaux sur le tronçon Mulhouse – Bâle. Dans la mesure du possible (si le temps de parcours n'est pas trop rallongé du fait des ralentissements et permet le retournement), la desserte sera maintenue jusqu'à Bâle. Dans le cas contraire, des navettes St Louis – Bâle seront mises en place. Un retour concernant la fréquentation des navettes sera fait et un renforcement sera envisagé, si le matériel est disponible.

## **2.3 Investissements dans les gares**

La Région présente les aménagements réalisés dans les gares.

## **3. Evolutions de l'offre de transport TER**

La Région présente le bilan des modifications de desserte au service annuel de 2017, les évolutions pour le service annuel de 2018, ainsi que, le cas échéant, les perspectives ultérieures.

### Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

Il est fait part :

- D'une question relative à l'intérêt de passer par Mulhouse, en partant de Colmar, pour aller à Paris par la ligne 4 ;
- D'une question concernant les correspondances entre le TER200 et la ligne 4 à Mulhouse ;
- D'une question concernant l'assurance de la correspondance entre le dernier train du soir de la ligne 4 et le TER200 vers Strasbourg et la correspondance entre le TGV et le TER ;
- Du fait que les usagers souhaiteraient être informés bien en amont lorsqu'un train est supprimé sur la ligne 4 ;
- D'une question concernant la participation de la Région Grand Est à l'électrification de la ligne 4 ;
- D'une question concernant la capacité de transport des vélos des trains de la ligne 4, ainsi que de la tarification pour les vélos ;
- Du fait que la desserte, par la ligne 4, de la gare d'Altkirch est déséquilibrée et qu'il aurait fallu un arrêt le matin et un arrêt le soir ;
- De l'inquiétude concernant la desserte de la ligne 4, qui ajoute du trafic sur l'axe Belfort – Mulhouse, au détriment des petites communes ? D'autres gares vont-elles être fermées ?
- D'un possible retour en arrière si la nouvelle desserte Mulhouse – Belfort ne fonctionne pas ?
- Du fait que les dessertes en car ne sont pas très intéressantes ;
- D'une question quant à la mise en œuvre de la 2<sup>ème</sup> phase de la LGV Rhin-Rhône ;

- Sur l'axe Mulhouse – Bâle :
  - o de l'impact important des trains supprimés tôt le matin ou le soir, ainsi que le week-end, pour les frontaliers en travail posté ;
  - o de l'arrivée trop tardive du 1<sup>er</sup> train, le samedi matin ;
  - o du creux de desserte d'1h30 le dimanche matin ;
  - o du fait qu'il n'est plus possible de monter à bord des TGV avec un abonnement TER ;
  - o du fait qu'il manque un composteur en gare de Bâle – St Jean ;
- Ligne Mulhouse – Müllheim :
  - o du fait que des trains sont bondés, au retour d'Allemagne ;
  - o qu'entre Müllheim et Bad-Krotzingen, il n'y a pas systématiquement d'arrêt pour assurer la correspondance ;
 La FNAUT souhaite être associée au groupe de travail sur la desserte de Mulhouse – Müllheim en 2020.

#### Les précisions de la Région, SNCF Mobilités et SNCF Réseau durant la réunion :

*Hors réunion* : au départ de Colmar, il est plus intéressant de passer par Strasbourg pour se rendre à Paris, la plupart des TGV au départ de Strasbourg ayant un temps de correspondance moyen de 10 minutes avec le TER200 (en semaine). Dans cette configuration, le temps de parcours moyen de Colmar à Paris est de 2h31. Le temps de parcours moyen de Colmar à Paris, en passant par Mulhouse et en empruntant le TGV à Mulhouse, est de 3h25 (en semaine). Pour l'heure, le temps de parcours Colmar – Paris, en passant par la ligne 4, n'est pas optimal, en raison de correspondances privilégiées dans le nœud parisien et non dans celui de Mulhouse. Le temps de correspondance moyen à Mulhouse étant de 30 min, le temps de parcours moyen Colmar – Paris est dans ce cas de 5h22 (en semaine).

SNCF Mobilités indique que de manière générale, elle essaye de garantir les correspondances pour les derniers trains de soirée. Néanmoins, la Région précise qu'elle ne gère pas les TGV. Des discussions sont menées avec SNCF Voyages, renommée « Oui.SNCF », et que des accords sont trouvés au cas par cas, mais ceux-ci sont régulièrement remis en cause. Pour ce qui concerne les suppressions de trains sur la ligne 4, des remplacements par car seront proposés pendant les travaux.

La Région confirme sa participation à l'électrification de la ligne 4, qui de TET (Train d'Equilibre du Territoire ou Intercités) devient TER (Transport Express Régional). Le matériel Coradia Liner (commandé et financé par l'Etat), en circulation sur la ligne 4, comporte un emplacement pour 3 vélos par rame. L'évolution de la tarification est en cours de discussion avec la Région Bourgogne – Franche-Comté et devrait être mise en œuvre au 1<sup>er</sup> septembre 2018. En attendant, c'est la tarification Intercités qui s'applique sur les origines – destinations interrégionales.

SNCF Mobilités précise que l'ajout des 4 allers-retours jusqu'à Mulhouse (en semaine) de la ligne 4, dont 2 allers-retours s'arrêteront à Altkirch, a eu pour effet de supprimer 2 allers-retours en TER entre Mulhouse et Belfort en milieu de journée.

SNCF Mobilités précise que le choix de l'arrêt de la desserte de certaines gares sur la ligne Mulhouse – Belfort a été fait en tenant compte de la fréquentation. La Région ajoute que l'objectif de cette évolution est de redonner un nouveau souffle à la ligne, en fonction des besoins et du potentiel recensés. Le redéploiement de l'offre fera l'objet d'un examen attentif, mais il est nécessaire d'attendre quelques années avant d'en faire le bilan.

De plus, du fait de la reprise par la collectivité régionale de la compétence transports interurbain et scolaire, l'offre routière pourra être adaptée en fonction de l'offre ferroviaire, afin de proposer un transport cohérent à l'intérieur des territoires. Une étude (assistance à maîtrise d'ouvrage), d'une durée de 3 ans, a été lancée par la Région dans cet objectif.

SNCF Mobilités indique que l'offre sur Mulhouse – Müllheim sera calée sur la nouvelle offre proposée par la Deutsche Bahn en 2020, bien que SNCF Mobilités regrette que cette dernière propose une offre pas forcément concertée avec eux.

M. NICOLAS rappelle que les groupes de travail sont organisés au cas par cas, en fonction des besoins et des thèmes. Les associations et usagers volontaires y sont invités.

#### **4. Services**

La Région présente le lancement de l'expérimentation des Automates Légers (aucune installation prévue sur le territoire du COREST Mulhouse Trois Frontières) et l'évolution du système d'information multimodale (SIM) Vialsace.

#### Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

Il est fait part de l'impossibilité de prendre un billet pour la tierce personne accompagnant un voyageur à mobilité réduite sur les distributeurs de billets régionaux.

#### **Points divers :**

Faisant suite à un malentendu sur la date du COREST intégrant la ligne Mulhouse – Thann – Kruth (COREST Mulhouse Nord, qui a eu lieu le 9 octobre 2017), M. TACQUARD, Président de la Communauté de Communes de Saint-Amarin et Mme STOLTZ-NAWROT, Maire de Husseren-Wesserling, se sont présentés au COREST Mulhouse Trois Frontières, et ont fait part du souhait de voir le tram-train s'arrêter à Thann gare et non à Thann St Jacques, notamment lorsqu'il n'y a pas de correspondance avec la vallée, en raison des bouchons qu'il occasionne sur la RN66 lors de son franchissement.

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, M. NICOLAS remercie les participants et clôt la réunion en indiquant que le prochain COREST aura lieu avant l'été 2018. Il invite les participants à poursuivre leurs échanges autour du verre de l'amitié.

\* \* \*

En annexe : liste des personnes ayant signé la feuille de présence et liste des personnes excusées.



**Personnes ayant signé la liste de présence**

Nom	Prénom	Fonction
ANTHOINE	Arnaud	CESER Grand Est
BELORGEY	Yves	DDT 68 - Service Transport Risques et Sécurité
CAMILO	Chrysanthe	Maire de Walheim
CHAUVY	Pascal	Mulhouse Alsace Agglomération
DEBEVE	Christian	Conseiller Régional Grand Est
DUBIE	Nathalie	CADRes
FOUDRAT	Michel	FNAUT Grand-Est
FREUND	Stéphane	DNA - Alsace
GARNIAUX	Martine	Mairie de Montreux-Château
GIORDANI	François	FNAUT Grand Est
GIRARDIN	Jean Francois	
GUTZWILLER	François	Maire de Tagolsheim
HESS	Béatrice	CESER Grand Est
HESS	Aristide	
KUPFERSCHMID	Jonas	Agglo Basel Trireno
LOMBARDO	Gulhan	CESER Grand Est
MANRIQUE	Florent	FNAUT Grand Est
MINERY	Loïc	CADRes / FNAUT
MUNSCH	Gabriel	Comité des usagers de Zillisheim-Flaxlanden
ROSENFELD	Dominique	CADRes Mulhouse - FNAUT
STEIGER	Dominique	CESER Grand Est
STEINER	René Alfred	Tourisme ferroviaire
STICH	Grégory	Conseiller Régional Grand Est
STIMPL	Marie-Madeleine	Commune de Habsheim
STOLTZ-NAWROT	Jeanne	Maire de Husseren-Wesserling
TACQUARD	François	Communauté de Communes de Saint-Amarin
TOURNIER	Bernard	Association AUTAU Belfort
VAXELAIRE	Hubert	St Louis Agglomération
VÉRON	Stéphane	Usager

**Sont excusé(e)s :**

M. Olivier BECHT, Député de la 5<sup>ème</sup> circonscription du Haut-Rhin

Mme Denise BUHL, Conseillère régionale Grand Est

M. Bruno FUCHS, Député de la 6<sup>ème</sup> circonscription du Haut-Rhin

M. René HIRTH, Vice-Président de l'Association pour la Modernisation de la ligne Paris-Bâle (AMPB)

M. Fabian JORDAN, Président de Mulhouse Alsace Agglomération, Maire de Berrwiller,

Mme Michèle LUTZ, Maire (intérimaire) de Mulhouse

M. Paul Georg MAUÉ

M. Marc MUNCK, Conseiller Départemental du Haut-Rhin

M. Pierre SCHMITT, Président de la Communauté de Communes Sud Alsace Largue

M. David VALENCE, Conseiller Régional, Président de la Commission Transport et Déplacements