



Comité Régional des Services de Transport

COREST

MULHOUSE TROIS FRONTIERES

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

Réunion du 04 juillet 2018 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 :

M. Florian WEYER, Directeur des Transports et de la Mobilité
Mme Christine STEINER, Chargée de mission Territoire Sud Alsace
M. Pierre-Michel JEMINE, Chef de projet

SNCF Mobilités :

M. Christian MUNDINGER, Directeur délégué TER Routier et Transfrontalier
Mme Yasmina DE FINA, Responsable de lignes

SNCF Réseau :

M. Eric WITTENMEYER – Chef de l'Unité Voyageurs

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, remercie M. GOEPFERT, Directeur de l'Agence de Mulhouse, d'accueillir la réunion à l'Agence et salue les membres de la table d'honneur, les élus présents et tous les participants.

Propos introductifs :

M. NICOLAS rappelle que le dernier COREST s'est tenu à l'automne 2017 au même endroit. Les COREST se tiendront dorénavant au mois de juin : les déplacements en soirée sont plus aisés et la période est plus adéquate par rapport au calendrier de construction des horaires ferroviaires. Au-delà de cette réunion annuelle, des groupes de travail techniques se réunissent tout au long de l'année en comité restreint, pour approfondir les échanges sur une problématique ciblée.

M. NICOLAS rappelle ensuite que les transports et les mobilités, 1^{er} poste budgétaire du Grand Est (867 M€ en 2018, en augmentation de 20 M€ par rapport à 2017), s'affirment comme l'une des quatre priorités stratégiques du Grand Est, avec des ambitions affirmées :

- faire du Grand Est une Région connectée et attractive, en lien avec démarche de concertation et d'élaboration du SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement Durable et d'Égalité des Territoires) ;

- faire des transports publics régionaux le partenaire de mobilité choisi et non subi pour les usagers ;
- préparer sereinement l'ouverture à la concurrence des trains régionaux ;
- harmoniser et développer les réseaux de transport interurbains et scolaires, avec une convergence des tarifs scolaires à la rentrée 2019.

Ordre du jour de la réunion :

1. Vie des lignes TER
2. Evolution de l'offre de transport TER
3. Point spécifique : « Ambassadeurs de la mobilité »

1. Vie des lignes TER :

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

1.1 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 2017 et pour le 1^{er} trimestre 2018. 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 l'absence de contrôleur à bord des trains Mulhouse – Müllheim.
- Dans le cadre des suppressions, qu'appelle-t-on « cause externe » ? Qu'est-ce qu'un ADC ?

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

SNCF Mobilités indique qu'à l'instar d'autres lignes, des contrôles ponctuels sont réalisés sur la ligne Mulhouse - Müllheim.

SNCF Mobilités précise que les causes externes de suppression sont celles qui ne peuvent être attribuées à SNCF, comme les intempéries, les accidents de personnes... Un ADC est un Agent De Conduite (conducteur de train).

1.2 Investissements dans les gares

- Plan de modernisation des gares du Grand Est
- Schéma de Services en Gare
- Aménagements des points d'arrêt

La Région présente les différents investissements dans les gares (cf présentation).

1.3 Travaux sur le réseau

SNCF Réseau présente les principaux travaux programmés en 2018 et 2019 (cf présentation).

2. Evolution de l'offre de transport TER :

La Région présente le bilan des modifications de desserte au service annuel de 2018 ainsi que les perspectives d'évolution pour le service annuel à venir.

Ligne Mulhouse – Bâle :

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

- A St Louis-La-Chaussée, il n'y a qu'un composteur sur le quai en direction de Bâle. Il est difficile de rejoindre le quai lorsqu'on est chargé. Un composteur sur chaque quai est souhaité. Le 2 juillet, il n'y avait aucun composteur.
- Il n'y a qu'un distributeur de billets à Bâle, qui est souvent en panne.
- A Sierentz, les trains sont bondés et sont systématiquement en retard de 15 minutes. A l'époque, il y avait plus de places lorsque les trains allaient jusqu'à Frick. Lorsqu'ils ne sont pas en retard, ils sont supprimés. La communication en cas de retard est mauvaise. Le coût du tram, en plus du train, est élevé. L'état des trains, notamment les plafonds noirs, interroge. Le parking est quasi saturé et il n'y a pas d'auvent, ni de toilettes.
- Le train au départ de Mulhouse à 7h19 est bondé dès Habsheim.
- Il y a trop peu de trains omnibus le week-end et il n'est pas possible de rentrer tard le soir de Bâle. Les rames TER 200 sont vétustes et génèrent des bruits suspects.
- Même si les voitures sont vétustes, il ne faut pas diminuer le nombre de places dans les TER 200.
- Les toilettes sont souvent indisponibles dans les autorails.
- 36.000 frontaliers se rendent à Bâle, y compris le week-end, certains en horaires décalés. En semaine, les horaires du matin sont satisfaisants, mais il n'y a pas de trains suffisamment tard le soir (serveurs, cuisiniers, métiers de la santé...). Idem au départ de Mulhouse pour les usagers qui travaillent de nuit. Le dimanche, il n'y a que 7 allers-retours, il en faudrait au minimum 10. Le 14 juillet, le car de 6h05 ne circulera pas, ce qui pose problème. Peut-on emporter les vélos dans les cars de remplacement le matin et le soir ? Il y a une accumulation de vélos dans les soutes.
- L'allègement d'été génère des difficultés.
- La situation est difficile aussi en été pour les vélos dans les trains, car il y a plus de touristes.
- Le départ des cars en gare de Bâle n'est pas affiché. A l'arrêt Mulhouse gare centrale, il faut compter 15 minutes de plus par rapport au trajet en train. La communication est mauvaise et les informations sont parfois divergentes à bord du train. Les alertes par mail sont tardives, avec des explications quelquefois désopilantes.

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

SNCF Mobilités précise qu'il n'y a ni souterrain ni passerelle en gare de St Louis-la-Chaussée. Il faut environ 10 minutes pour contourner la gare. Elle ajoute qu'il n'y a qu'un seul composteur dans de nombreuses gares.

La Région indique que les TER ne pourront pas traverser la gare de Bâle tant qu'un accord franco-suisse ne sera pas trouvé sur l'adaptation des horaires et le coût de location des trains entre les exploitants ferroviaires. Concernant le plafond des trains, le revêtement de ceux-ci retient la poussière. Il s'agit d'un problème esthétique. Un programme de nettoyage a été lancé. Par ailleurs, la question du remplacement des TER 200 est plus complexe car ces trains sont très capacitaires et fiables. Il n'y a pas de problèmes techniques majeurs. 20 M€ ont été engagés pour la rénovation des locomotives. Les TER 200 devraient continuer à circuler jusqu'en 2025-2030. De plus, une augmentation de la capacité des TER 200 les plus chargés est prévue à la rentrée de septembre 2018.

La Région souligne que 1.700 trains circulent chaque jour dans le Grand Est. Rapporté au nombre d'habitants, le Grand Est fait rouler 2 à 3 fois plus de trains que d'autres Régions. La Région souhaiterait mettre en place plus de trains, mais cela a un coût. Pour mémoire, c'est l'Etat qui donne les dotations aux Régions pour subventionner les trains et les usagers y contribuent à hauteur d'un tiers avec l'acquisition de leur titre de transport. Il faut donc trouver des gains de productivité avec SNCF.

La Région ajoute qu'avec SNCF, elle essaye en permanence d'adapter l'offre, mais qu'en heure de pointe, pour les trains en limite de capacité, les usagers sont parfois amenés à voyager debout sur des trajets d'une quinzaine de minutes. A noter que l'achat d'un train supplémentaire coûte environ 10 M€ au contribuable.

Ligne Mulhouse – Belfort :

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

- M. GUTZWILLER, Maire de Tagolsheim, souhaite faire part de sa déception quant au relevé de conclusions du précédent COREST (*du 27 octobre 2017*) qui ne fait pas part des propos échangés sur le sujet de l'arrêt de la desserte de Tagolsheim, et notamment son opposition à cette décision. Il indique qu'il avait également soutenu le maintien des arrêts à Hasenrain et Brunstatt (*arrêt de la desserte en décembre 2011 pour cette dernière*). Il interroge sur l'éventualité d'une réouverture des gares qui ne sont plus desservies si la démarche entreprise ne devait tendre vers une amélioration. Il remercie la Région d'avoir maintenu la desserte de Tagolsheim jusqu'à début juillet 2018, ce qui a permis aux étudiants de pouvoir terminer leur cursus scolaire. Il ajoute que les habitants ont connaissance de l'existence de la ligne de car interurbain. A Illfurth, il devrait y avoir un arrêt de car au niveau de la gare.
- M. GOESTER, Maire de Zillisheim, indique que la fréquence des trains entre Zillisheim et Mulhouse est jugée inadaptée pour les actifs et les scolaires.
- A Zillisheim, il y a un creux de desserte entre 15h34 et 20h35 dans le sens Belfort – Mulhouse. Il faudrait arrêter un train à Zillisheim plutôt qu'à Illfurth.
- M. HUOT, ex-utilisateur de l'arrêt de Hasenrain (*dont la desserte a été arrêtée le 10 décembre 2017*) regrette la méthode de concertation qui a prévalu pour l'arrêt des dessertes de Hasenrain, Tagolsheim et Chèvremont. Il souhaite la remise en service de l'arrêt, accompagnée d'une offre régulière sur tous les trains, surtout après 16h. L'arrêt bénéficie d'un parking gratuit, alors que tous les parkings autour de la gare de Mulhouse sont payants. A sa demande, l'intégralité de son intervention est annexée au présent relevé de conclusions.
- Le Département du Haut-Rhin avise qu'il a pris une motion contre l'arrêt de la desserte de Hasenrain et Tagolsheim. Il demande à être informé des évolutions.
- Le car (interurbain) coûte cher.
- Quels moyens sont mis en œuvre pour pallier à la suppression des TER (*deux allers-retours TER supprimés en décembre 2017 avec l'arrivée de la ligne 4*) ?
- Qu'en est-il de la disparition des TGV vers le sud ? Seront-ils remplacés par des TER ?
- Quand est-ce que les abonnés TER pourront monter à bord des TGV aux heures creuses ?
- Ligne 4 : l'absence de desserte d'Altkirch sur les trains du matin (sens Mulhouse – Belfort) n'est pas satisfaisant. Il faudrait supprimer Bar-sur-Aube, Vendeuvre, Langres, Romilly, Nogent, mais desservir Altkirch. Le matériel est sous-exploité. Par ailleurs, des remerciements sont exprimés à la Région Grand Est (ainsi qu'aux autres Régions contributaires) pour son effort et sa détermination dans la reprise de cette ligne et son prolongement vers Mulhouse.
- Il y a un manque de communication sur les services offerts par les trains et les cars interurbains.

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

La Région précise que concernant l'évolution de l'offre de desserte sur la ligne, il n'y a pas de nouveautés par rapport aux informations données au COREST d'octobre dernier. Avec 11 arrêts intermédiaires, les trains doivent s'arrêter alternativement dans certaines gares. Cette pratique était en vogue dans les années 1960/1970. Or pour qu'une ligne fonctionne de manière satisfaisante, il faut mettre en place des horaires réguliers et systématiques. L'arrêt de la desserte de certaines haltes a été arbitré dans cet objectif, le besoin exprimé sur d'autres gares étant supérieur à la perte consécutive à la suppression des arrêts. Sur d'autres lignes, cette démarche a eu des résultats positifs. Il n'est pas prévu de revenir sur cette décision. Au sujet des relevés de conclusions, il n'y a pas de volonté de dissimulation. Il est possible de faire des rectificatifs si nécessaire.

SNCF Mobilités rappelle que la distance Mulhouse – Belfort (ligne ferroviaire) est inférieure à 50 km. Du fait des nombreux arrêts, le temps de trajet est d'environ 40 minutes, soit à la limite de la concurrence avec la voiture. Il faut réinventer la mobilité autour de cet axe, d'autant qu'un car circule toutes les heures, parallèlement à la ligne ferroviaire. Le train doit proposer un déplacement rapide, le car doit aller au fond des villages et assurer la complémentarité.

La Région ajoute qu'un tarif uniforme pour le train et le car interurbain, ainsi qu'un tarif combiné avec l'urbain, vont être étudiés.

M. NICOLAS signale que le Département du Haut-Rhin a été informé de l'arrêt des dessertes de Hasenrain, Tagolsheim et Chèvremont par courrier.

La Région souligne que la ligne 4 Paris – Troyes – Belfort coûtait 30 M€ à l'Etat. La Région Grand Est a repris la gestion de la ligne (en concertation avec les Régions Bourgogne – Franche-Comté et Île-de-France) avec une compensation de 13 M€ de l'Etat, ainsi que la mise à disposition de matériel neuf. En parallèle du prolongement jusqu'à Mulhouse, afin de ne pas créer de trains redondants, il a été nécessaire de supprimer deux allers-retours en TER sur la ligne Mulhouse – Belfort, qui circulaient à peu près aux mêmes heures. La desserte est encore à affiner dans les années futures. Sur la ligne 4, le choix a été fait d'avoir des arrêts plus systématiques en Champagne-Ardenne, où il ne peut pas exister d'offre TER omnibus en complément, contrairement à l'Alsace, compte tenu de la différence de densité des territoires. Sur des trajets longs comme Paris – Belfort et Paris – Mulhouse, il y a un équilibre à trouver dans les politiques d'arrêts avec le TGV, qui privilégie la rapidité.

La Région complète en confirmant que SNCF Voyages a annoncé une baisse de l'offre TGV vers le sud. La Région Grand Est, avec ses partenaires, a une forte pression politique sur l'Etat et la SNCF. La branche TGV de SNCF a une vision plus commerciale que territoriale. Les dessertes qui dépassent les frontières d'une région sont de la responsabilité de SNCF. Il est impensable d'avoir une desserte TER entre Strasbourg, Mulhouse et Lyon, à moins d'une dotation de l'Etat, car les Régions ne pourront trouver les ressources.

La Région indique que SNCF TGV n'autorise pas l'accès à bord des TGV aux abonnés TER, sauf pour quelques tronçons. La Région regrette ce positionnement et souhaite que la position de SNCF évolue sur ce sujet.

Ligne Mulhouse – Müllheim :

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

- Quel est l'avenir de la ligne Mulhouse – Müllheim ? Une augmentation du service est-elle prévue ? Qu'en est-il du manque de matériel ?

- Le billet DUAL n'est pas vendu au guichet. Il faudrait faire le billet DUAL en allemand.
- Les contrôleurs allemands ne peuvent contrôler les titres français.
- La situation est difficile pour les abonnés. Beaucoup d'usagers ont abandonné la ligne et prennent leur voiture jusqu'à Müllheim. Quel remède est proposé ?
- 170 enfants partent de Mulhouse pour Freiburg dans deux bus à deux étages, car ils n'arriveraient pas à l'heure s'ils prenaient le train.
- Freiburg n'est pas indiqué sur les fiches horaires sauf lorsque le train est direct.
- En venant de Freiburg, les trains allemands sont très souvent en retard à l'arrivée à Müllheim, et la correspondance est parfois impossible le soir.
- Est-il possible que les trains allemands aillent jusqu'à Mulhouse ?
- Les trains seront-ils plus capacitaires en 2020-2024, notamment les trains Régiolis que compte commander la Région ?
- Qu'en est-il du cadencement à l'heure Mulhouse – Neuenburg ?

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

SNCF Mobilités souligne que la gestion de la ligne Mulhouse – Müllheim est complexe. Au niveau de la sécurité, les engins doivent disposer d'un double équipement pour franchir la frontière allemande. Les conducteurs doivent être bilingues et doivent avoir suivi une double formation pour être aptes à conduire en Allemagne. SNCF exploite la ligne jusqu'à Müllheim, même si la ligne se poursuit jusqu'à Freiburg.

Les fiches horaires (dépliants) et les grilles horaires (pdf) téléchargeables sur le site TER Grand Est indiquent les horaires jusqu'à Freiburg, y compris en cas de correspondance. En revanche, la recherche par horaire ne fonctionne pas correctement sur le site en raison d'un bug informatique que SNCF cherche à résoudre.

SNCF ne dispose que d'une seule série d'autorails, soit 12 engins, ce qui est problématique en cas d'incident de production. Une étude relative à la construction de matériel transfrontalier est en cours.

La ligne Mulhouse – Müllheim fonctionne mieux le week-end que les autres jours car il y a un problème de disponibilité de matériel et de conducteurs. La mise sur route représente ainsi une facilité, le temps de trajet par car ayant été conçu pour maintenir les correspondances à Müllheim. Pendant les grèves, l'intégralité de l'offre a pu être conservée.

Il n'y a pas actuellement de trains transfrontaliers suffisamment capacitaires pour véhiculer 200 scolaires.

SNCF Mobilités ajoute que la correspondance ne peut être maintenue lorsqu'un train a trop de retard.

Des évolutions sont à prévoir à l'avenir. A partir de 2020, la Deutsche Bahn va mettre en œuvre un autre système d'exploitation avec des horaires modifiés dans la vallée du Rhin, entre Freiburg et Bâle. Des discussions sont en cours avec la Deutsche Bahn pour adapter les horaires. Entre 2020 et 2024, la gare de Müllheim sera reconstruite. Une exploitation en navette sécable depuis Freiburg est prévue par la Deutsche Bahn : une partie du train ira vers Bâle, l'autre partie ira vers Neuenburg. La liaison vers Mulhouse est à l'étude. Entre 2020 et 2024, de nouveaux horaires seront proposés, avec une correspondance à Müllheim. La finalité serait de relier directement Mulhouse, avec un temps de parcours raccourci et une meilleure fréquence. Des négociations sont en cours. Néanmoins, à cet horizon, le matériel reste sous-capacitaire pour la partie fribourgeoise.

La Région ajoute que des discussions sont en cours avec les Länder pour qu'un même matériel circule sur toutes les lignes transfrontalières avec l'Allemagne. Un même matériel ferait diminuer les frais de conception, particulièrement coûteux.

SNCF Mobilités précise que les Allemands ont d'abord le souci de desservir Freiburg, Müllheim et Neuenburg. De plus, la gare de Neuenburg ne bénéficie que d'une seule voie. Il n'est donc pas possible d'aller de Mulhouse à Neuenburg lorsque le train venant de Freiburg est en gare de Neuenburg. Or celui-ci reste à quai avant de repartir.

L'idée d'un terminus à Neuenburg a été évoquée, mais celle-ci est peu pertinente. L'objectif actuel est de conserver la desserte existante, avec un cadencement à 2h (les heures paires). Celui-ci sera mis en œuvre en juin 2020.

3. Point spécifique : « Ambassadeurs de la mobilité »

La Région présente la démarche « Ambassadeurs de la mobilité », portée par l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) et la Région Grand Est, qui a fait l'objet d'un appel à projets. La candidature du Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) du Sundgau a été retenue (cf présentation).

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 2019. 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
- Intervention transmise par M. HUOT

Annexe 1 :

COREST MULHOUSE TROIS FRONTIERES 04 juillet 2018 à l'Agence de Mulhouse

Personnes ayant signé la liste de présence

| Prénom | Nom | Institution - Fonction... |
|------------|------------|--|
| Francine | BARBIER | Adjointe au Maire de Montreux-Vieux |
| Maxime | BELTZUNG | Attaché Parlementaire de Jean-Luc REITZER |
| Joël | BERCHTOLD | Mairie de Montreux-Vieux |
| Amalia | BOURAS | Région Bourgogne - Franche-Comté - Direction des Mobilités |
| Nina | CORMIER | Usagère (Mulhouse) |
| Nathalie | DUBIÉ | FNAUT / CADRes Mulhouse |
| Jacques | FICHTER | Usager (frontalier) |
| Michel | FOUDRAT | FNAUT Grand Est |
| Martine | GARNIAUX | Mairie de Montreux-Château |
| Joseph | GOESTER | Maire de Zillisheim |
| François | GUTZWILLER | Maire de Tagolsheim |
| René | HIRTH | Association pour la Modernisation de la ligne Paris Bâle (AMPB) - L4 |
| Sarah | HOLEC | Usagère |
| Nicolas | HUOT | Usager |
| Antoine | KLEIN | Usager |
| Florent | MANRIQUE | FNAUT Grand Est |
| Paul Georg | MAUÉ | Usager |
| Loïc | MINERY | CADRes Mulhouse / FNAUT |
| Arnaud | MULLER | Agglo Basel |
| Gabriel | MUNSCH | Comité des usagers de Zillisheim Flaxlanden Hochstatt |
| Christophe | PAYEN | Conseil Départemental du Haut-Rhin |
| Roger | RINGENBACH | Usager |
| René | STEINER | FLORIRAIL - Bénévole à l'Office de Tourisme de Colmar |
| Bernard | TOURNIER | Association AUTAU |
| Michel | VERLEYE | Usager |
| Denise | VONARB | Usagère (ligne Mulhouse - Müllheim) |

Sont excusé(e)s :

Olivier BECHT, Député du Haut-Rhin (5e circonscription)
Bruno FUCHS, Député du Haut-Rhin (6e circonscription)
Fabian JORDAN, Président de Mulhouse Alsace Agglomération
Brigitte KLINKERT, Présidente du Conseil départemental du Haut-Rhin
Michèle LUTZ, Maire de Mulhouse
Christèle WILLER, Conseillère Régionale Grand Est

Annexe 2 : intervention transmise par M. HUOT

Tout d'abord je souhaite saluer l'excellence des services rendus par la SNCF ^{la SNCF et les pentonaires} qui représentent l'avenir des modes de transport et qui ^{peu} doivent donc être développés et non pas réduits comme je vais le dénoncer après. ^{ils}

Ensuite je souhaite renouveler la demande de remise en service de l'arrêt du Hasenrain, suspendu depuis le 10 décembre 2017.

D'abord en regrettant vivement la méthode de concertation qui n'a jamais sincèrement et loyalement appelé les utilisateurs de cet arrêt à donner leur avis et qui ont quasiment été mis devant le fait accompli.

Puis en argumentant sur le fait que depuis un an il n'est plus possible de se garer gratuitement autour de la gare de Mulhouse. Le stationnement payant ayant été préféré aux zones bleues contre les voitures ventouses (l'argument de la voiture ventouse étant celui avancé dans le compte rendu du dernier COREST). Les usagers apprécient.

Or l'arrêt du Hasenrain ^{qui} dispose d'un très grand parking gratuit a été suspendu au même moment.

Je propose donc une desserte régulière par tous les TER Belfort Mulhouse du matin et Mulhouse Belfort du soir, y compris après 16 heures et surtout après 16 heures, sans quoi il n'y a pas d'utilité. En effet un des arguments formulé pour la suspension de l'arrêt était que le soir les usagers matinaux du Hasenrain préféraient reprendre le retour du soir à Mulhouse. Evidemment puisqu'il n'y avait pas de TER en fin d'après-midi. Vous connaissez la formule : il faut d'abord rendre un service public inefficace pour mieux justifier son inutilité et sa suppression...

Cette solution de parking relai est relativement simple à mettre en place puisque l'arrêt et le parking existent déjà et qu'il s'agirait alors de recadencer la ligne comme avant le 10 décembre en ajoutant, les TER du soir en complément.

Bien sûr cela ne peut être justifié que s'il y a un véritablement des utilisateurs ; il faudrait alors à la réouverture de cet arrêt faire une communication en gare de Mulhouse pour faire connaître l'existence de cette alternative d'accès à la gare de Mulhouse.

Outre le parking relai, l'arrêt du Hasenrain permet aussi la desserte du Quartier étudiant et industriel Fonderie, de l'Hopital du Hasenrain, et d'accéder via la toute nouvelle piste cyclable à l'Hopital Emile Muller, premier employeur de la ville. L'attractivité et la praticité de cet arrêt dépendant encore une fois, de la régularité de la desserte.

Vous avez été destinataire des signatures de 327 pétitionnaires qui souscrivent à cette idée de remise en service.

Subsidiairement, je demande depuis des mois la réfection de la rampe cycliste du tunnel de la gare du Hasenrain à toutes les collectivités et à la SNCF. Tous m'ont tôt ou très tardivement répondu en disant que c'était une bonne idée mais que c'était à l'autre de décider ou de le faire. Comme tout le monde est présent ce soir, les personnes et autorités compétentes qui se sentent concernées pourraient peut-être se concerter. Sinon je renouvelle ma proposition, faite par écrit de le faire moi-même bénévolement.

Je vous remettrai le texte de mon intervention afin qu'il puisse figurer au compte-rendu de ce COREST.
Nicolas HUOT