

**Comité Régional des Services de
Transport**

COREST

MULHOUSE NORD

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

Réunion du 05 juillet 2022 à 18h

Maison de la Région de MULHOUSE

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 Nord sont accessibles en ligne sur le site internet de la Région Grand Est (soit en suivant le lien <https://www.grandest.fr/comites-regionaux-services-de-transport-corest/>, soit, sur la page d'accueil du site de la Région Grand Est, en faisant une recherche (loupe) « COREST Mulhouse Nord »).

Présidence du COREST Mulhouse Nord :

M. Thierry NICOLAS, Conseiller Régional, Adjoint au Maire de Mulhouse

Région Grand Est :

Valérie SCHNEIDER, cheffe du Service Organisation de l'Offre Ferrée (S2OF)
Fabien VIELJUS, Chef du Service Transports – Maison de la Région de Mulhouse
Christine STEINER, Chargée de mission – Territoire Sud Alsace
Marie-Laure BOTZUNG-VIDAL, Chargée de mission Territoire Nord Alsace (en appui)

SNCF Voyageurs :

Nicolas BORDILLAT, Directeur des lignes TER Alsace
Danilo CAPRIULO, Directeur Territorial Production - Alsace
Yasmina DE FINA, Responsable de lignes Sud Alsace
Pascal BELLONI, Responsable de lignes Centre Alsace
Taoufiq QOUZZER, Adjoint à la Dirigeante d'Unité Opérationnelle Tram-train – Responsable Commercial et Sécurité

SNCF Réseau :

Florence KRAEMER, Responsable de l'Unité Voyageurs
Mélanie BRAJON, Chargée de compte TER – Alsace / Lignes 1 et 4

SNCF Gares & Connexions :

Nathalie VOLTZ, Directrice Adjointe des Gares Alsace

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

* * *

M. NICOLAS, Président du COREST Mulhouse Nord, souhaite la bienvenue aux participants, remercie M. GOEPFERT, Directeur de la Maison de la Région de Mulhouse, d'accueillir la réunion à la Maison de la Région, 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 le 26 juin 2019 à Munster. Après 2 années de suspension liées aux conséquences de la situation sanitaire, la Région a relancé l'organisation des COREST (COmités REgionaux des Services de Transport) dans les différents territoires du Grand Est.

Etant donné le caractère exceptionnel de 2020 et 2021, une description exhaustive des deux dernières années avec l'ensemble des données de régularité, de suppression, de fréquentation, ligne par ligne, n'aurait pas été significatif.

M. NICOLAS présente l'ordre du jour et précise que chacun doit pouvoir s'exprimer, avec néanmoins un objectif de fin de réunion vers 20h.

1. Actualités de la Région Grand Est

Pour la Région Grand Est en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, l'enjeu du passage de la **décarbonation** des transports est primordial. Réduire l'empreinte carbone de la mobilité, participer au désenclavement des territoires sans jamais délaissier la qualité de son offre, tel est le leitmotiv de la Région Grand Est.

Il convient de rappeler que le Grand Est bénéficie du **1er réseau ferroviaire de France (hors Ile de France)** et que comparativement à d'autres régions, les citoyens du Grand Est sont proportionnellement plus nombreux à prendre le train qu'ailleurs. Ainsi, 15 % du réseau ferroviaire national est situé dans le Grand Est, alors que sa population représente seulement 8,5 % de celle de la France.

Depuis 2019, la Région Grand Est a réuni tous ses réseaux de transports sous un seul et même nom : **Fluo Grand Est**, pour un service unifié et plus lisible. Cette nouvelle marque rassemble l'ensemble des réseaux routiers et ferroviaires gérés par la Région Grand Est en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité. Fluo se décline également en un site internet **Fluo.eu**.

Avec **plus d'un milliard d'euros en 2022**, dont 523 M€ pour le financement du TER, 242 M€ pour le routier (scolaire et interurbain) ou encore plus de 143 M€ pour l'acquisition de matériel roulant, l'enveloppe consacrée aux **mobilités** dans le Grand Est constitue le 2ème poste de dépense et représente **plus de 30% du budget régional**.

D'ici 2030, la Région Grand Est a prévu d'investir pour l'**acquisition ou la rénovation de matériel roulant** à hauteur de plus d'1,2 milliard d'euros.

Malgré les confinements et les recommandations de télétravail, la Région Grand Est a été la seule Région (hors Ile de France) à avoir maintenu un **plan de transport le plus haut possible** durant les deux dernières années.

L'évolution de la gamme tarifaire, décidée en séance plénière du Conseil Régional fin 2021, a l'immense avantage de la simplicité et de la lisibilité : le même taux de réduction pour tous, partout, tout le temps, en contrepartie de la possession d'une carte unique.

Depuis quatre décennies, l'effort de maintenance sur les **Lignes de Desserte Fine du Territoire (LDFT)** a recherché la pérennisation de leurs composants seulement à court-moyen terme, faute de moyens suffisants pour pérenniser ces infrastructures sur le temps long.

Cette situation se traduit par un vieillissement avancé des composants de l'infrastructure de tous types, pour beaucoup en limite d'âge. Elle génère de sérieuses **menaces sur la pérennité d'une desserte ferroviaire de qualité** pour de nombreux territoires périurbains à ruraux.

À l'échelle du Grand Est, près de 800 km de lignes sont concernées. Leur remise en état et pérennisation **à moyen terme** en conséquence est estimée à **plus d'un milliard d'euros entre 2020 et 2032**, en complément des quelques 220 M€ déjà exécutés entre 2016 et 2020. Au regard de l'ampleur de ces opérations et de l'impossibilité de les financer selon la contractualisation État-Région, la **Région s'est accordée avec l'État et SNCF Réseau** à travers un protocole signé à Girancourt le 20 février 2020, sur une répartition des Lignes de Desserte Fine du territoire régional. SNCF Réseau conserve pleinement la charge des lignes de vocation structurante et la Région s'organise pour reprendre la gestion des autres lignes, hors de son cadre de compétence strict, avec un appui financier ponctuel de l'État.

Compte-tenu des besoins nécessaires **à court terme** sur les LDFT, pour éviter que l'apparition de désordres techniques ne génère des ralentissements ou des interruptions de circulation, la **Région – au-delà de son périmètre de compétence strict – et l'État financent conjointement** dans le cadre des Contrats de Plan Etat Région (CPER) un **programme de travaux d'urgence annuels**, qui couvre la période **2020-2025**.

Ce **programme reste cependant insuffisant** pour assurer dans la durée la qualité de service et les performances de l'infrastructure. Des **travaux conséquents** sur l'infrastructure seront pour cela **nécessaires** le plus vite possible.

La Loi du 27 juin 2018 pour un nouveau Pacte Ferroviaire transpose en droit national le "quatrième paquet ferroviaire" pour la construction d'un espace ferroviaire unique européen (libre accès aux réseaux ferroviaires et aux marchés ferroviaires nationaux, réforme de la gouvernance des gestionnaires d'infrastructures).

Elle définit également les modalités de **l'ouverture à la concurrence** des services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs (calendrier d'ouverture, etc.).

Ainsi, jusqu'en décembre 2023, les Régions pourront continuer à attribuer des contrats à la SNCF, pour une durée maximale de 10 ans. Passé cette date, tous les contrats seront obligatoirement mis en concurrence.

M. WALTER demande si les 350 M€ destinés à la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire de l'EuroAirport sont compris dans les chiffres indiqués.

(Hors réunion) La Région confirme que le coût de la nouvelle ligne ferroviaire de l'EuroAirport n'est pas intégré dans les chiffres présentés, car c'est une nouvelle ligne et non une ligne de desserte fine du territoire.

2. Liaison Bollwiller - Guebwiller

La Région présente les dernières informations concernant la liaison Bollwiller – Guebwiller (cf. présentation).

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

- 50 ans que le train est attendu.
- Grande déception suite au report du projet.
- Projet inscrit au Contrat de Plan Etat-Région (CPER). La Région a multiplié les études, d'où une sortie du projet du CPER.

- 30 M€ : coût très raisonnable pour une réouverture, pour un bassin de population de 30.000 habitants, par comparaison avec d'autres projets (nouvelle ligne ferroviaire de l'EuroAirport...).
- On peut trouver 30 M€ s'il y a une volonté politique.
- Problème de priorités entre les investissements régionaux, arbitrages nécessaires.
- 900 M€ vont être investis dans le Grand Est [pour les travaux d'urgence pour le maintien des circulations sur les lignes de desserte fine du territoire (LDFT) sur la période 2020-2028], dont 23 M€ pour Colmar – Metzeral : quel est détail de la somme pour cette dernière ? Difficile à entendre par rapport aux 30 M€ nécessaires pour la réouverture de la ligne ferroviaire Bollwiller – Guebwiller.
- Mettre en balance 30 M€ avec l'évolution du climat.
- Dans la loi climat - résilience, réouverture des petites lignes capillaires.
- Intérêt d'une liaison Guebwiller – Bollwiller augmenté du fait de la mise en œuvre de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) à Mulhouse à partir de janvier 2025. Or le nombre de vieilles voitures est très important sur le périmètre concerné (17 % des habitants sont sous le seuil de pauvreté).
- Projet nécessaire pour les travailleurs, les lycéens, les étudiants...
- Intérêt également du fait de l'augmentation des prix de l'énergie.
- Le matériel existe : 4 rames de tram-train sont en stock.
- Investissement des collectivités : parking multimodal inauguré récemment à Guebwiller, élément facilitateur pour une réouverture.
- Règle de la Région contestée : les lignes fermées avant la fusion restent fermées. Mais pas celles fermées après la fusion (cas de Bruyères).
- Encore une nouvelle étude, cette fois pour estimer les recettes sur dépenses.
- Quels sont les recettes sur dépenses des autres lignes rurales, à titre de comparaison ?
- Le projet doit être réinscrit au plus tôt au CPER, doit être réinscrit dans le cadre des négociations en cours.
- Vœu : que la Région Grand Est mette en œuvre les paroles du Président : report de la route vers le rail, réouverture des petites lignes ferroviaires.
- Espoir d'un changement de priorités au niveau de l'Etat, envers le ferroviaire.
- Quelles perspectives temporelles, quelle desserte et quelle fréquence pour la liaison routière ?
- Liaison routière prévue à partir septembre 2022 : possible de mettre les vélos dans les cars ? Ce serait un élément d'attractivité.
- Crainte que si la liaison routière n'est pas utilisée, ce soit un argument pour ne pas rouvrir la ligne ferroviaire

Les précisions de la Région, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions durant la réunion :

M. NICOLAS indique qu'il n'y pas de volet mobilité au CPER à ce stade de réflexion. Pour ce qui est du prochain CPER, la Région Grand Est est en attente des instructions ministérielles, la concertation avec l'Etat n'étant pas finalisée.

M. NICOLAS souligne qu'il faut mobiliser l'Etat, notamment les nouveaux députés et le nouveau ministre [M. Olivier BECHT, Ministre délégué auprès de la ministre de l'Europe et des Affaires étrangères, chargé du Commerce extérieur, de l'Attractivité et des Français de l'étranger]. Tous doivent pousser dans le même sens.

La Région précise que le taux moyen de recettes sur dépenses, au niveau régional, est de 35 à 36 %. En Alsace, seule la ligne TER 200 est bénéficiaire.

Dans l'immédiat, la Région propose d'apporter une réponse routière, en optimisant les connexions routières et ferroviaires, d'une part entre Guebwiller et Bollwiller, en direction de

Mulhouse et d'autre part entre Guebwiller et Rouffach, en direction de Colmar. La mise en œuvre est prévue au 1^{er} septembre 2022, avec un cadencement à la 1/2h en heure de pointe, à l'heure en heure creuse. Pour ce qui concerne l'emport des vélos, les véhicules seront équipés progressivement.

3. Vie des lignes régionales : trafic, régularité, suppressions

- Ligne Colmar - Mulhouse (omnibus)
- Ligne TER 200
- Ligne Colmar - Munster – Metzeral
- Ligne Mulhouse - Thann – Kruth

SNCF Voyageurs présente la régularité, le nombre de circulations, les causes de suppressions pour la période de janvier à mai 2022, ainsi que la typologie des clients et l'évolution du trafic. Elle expose ces données pour les différentes lignes du territoire du COREST Mulhouse Nord (cf. présentation).

Ligne Colmar - Mulhouse (omnibus) et TER 200

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

- Entre janvier et mai 2022, beaucoup de trains omnibus ont été supprimés, ce qui est préjudiciable aux lycéens scolarisés à Rouffach. Beaucoup de retards ont été constatés, mais probablement en-dessous des 6 minutes.
- Pourquoi les trains qui ont plus de 15 minutes de retard sont-ils supprimés ?
- Lors du plan de transport adapté (PTA), les trains omnibus étaient bondés, les usagers étaient debout à Bollwiller. Depuis le retour du plan de transport nominal, la capacité des trains est plus adaptée à la fréquentation.
- 373.000 voyageurs à Bollwiller et 260.000 à Rouffach [chiffres SNCF Open Data 2019] : la gare de Bollwiller n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite (difficile d'accès également pour les poussettes, idem pour Rouffach) alors qu'elle devrait franchir les 400.000 usagers prochainement.
- Le manque de communication est un souci majeur. Pourquoi les problèmes ne sont-ils pas gérés en local, mais depuis Strasbourg ? En local, plus de connaissances, plus de réactivité.
- Le « Train du Racing » ne s'arrête pas à Bollwiller et Guebwiller.
- Il n'y a plus de contrôleurs sur les trains omnibus.
- TER 200 : le dernier TER circule en diesel alors que la ligne est électrifiée. Aucune annonce des gares (Benfeld et Erstein) sur cette circulation.
- Les temps de correspondances sont dissuasifs pour se rendre dans les vallées (de Rouffach à Kruth ou à Metzeral) : près d'une heure.
- Ascenseur en panne depuis 6 mois à Colmar : impact pour les personnes en situation de handicap.
- Problème de fonctionnement du service « Accès Plus » [service d'assistance aux personnes en situation de handicap et à mobilité réduite mis en place par SNCF] : les services ont tendance à se renvoyer la balle.
- Sur les graphiques projetés en séance : pas d'abscisse ou d'ordonnée, seulement un ordre de grandeur.
- Le train omnibus Colmar – Mulhouse ne s'arrête pas à Lutterbach. Les salariés habitant Lutterbach ne peuvent pas accéder directement à Colmar.

Les précisions de la Région, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions durant la réunion :

SNCF rappelle que les TER 200 sont cadencés à la ½ heure. Ce qui permet de garantir des correspondances optimales, mais nécessite une régularité de tous les trains. C'est ce qui explique les suppressions partielles : lorsqu'un train a un décalage d'1/4 d'heure, il vaut mieux le supprimer pour ne pas impacter tous les autres trains et retrouver une situation normale. Il est possible exceptionnellement de faire attendre les derniers trains de soirée. Mais de manière générale, on ne retient pas les trains. L'Alsace est desservie par des trains longue distance (Montpellier). On ne peut pas retenir ces trains pour des raisons locales. Il y a un équilibre à trouver quand on retient un train car cela a un impact sur de nombreux voyageurs qui ne sont pas concernés par une correspondance.

La Région indique qu'elle met en œuvre depuis 2016 un programme d'amélioration de l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite au travers de la mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA Ad'AP).

Le contenu de ce schéma et sa programmation associée ont été validés dans les conditions précisées par l'ordonnance du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des Etablissements Recevant du Public (ERP), des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées. A ce titre, le SDA Ad'AP définit les 65 points d'arrêt ferroviaires qui seront mis en accessibilité prioritairement dans toute la région Grand Est. Cette liste a été arrêtée sur la base des critères fixés par le décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014. Au regard des montants financiers nécessaires à la mise en accessibilité des gares dites « prioritaires » (140 M€ pour 65 gares ferroviaires à l'échelle du Grand Est), et des délais de réalisation des travaux, la Région, l'Etat et SNCF Gares & Connexions concentrent leurs moyens pour la mise en œuvre du SDA Ad'AP sur le périmètre correspondant aux obligations légales. C'est seulement à l'issue de cette phase de réalisation que de nouvelles demandes de mise en accessibilité de gares pourront être examinées.

Pour mémoire, en l'absence d'aménagements, les personnes en situation de handicap peuvent faire appel à « Accès TER » (ou à « Accès Plus - TGV » pour les TGV Inoui, Ouigo, Intercités et trains internationaux), service gratuit d'assistance, sur réservation. Toutes les informations sont en ligne sur le site TER Grand Est (rubrique « Services et Contacts », puis « Assistance & Accessibilité »).

(Compléments apportés hors réunion)

SNCF confirme que le centre opérationnel est à Strasbourg : il a un regard sur les impacts locaux mais également à l'échelle régionale (analyse d'impact sur le système global).

SNCF signale que le « train du Racing » était un train expérimental. Un compromis sur la desserte avait dû être trouvé par rapport au potentiel de supporters. Si le succès est avéré, l'hypothèse d'ajouter les arrêts Bollwiller et Rouffach sera étudiée.

SNCF indique qu'il y a une palette de solutions contre la fraude, même s'il n'y a pas d'accompagnement systématique. Ainsi, des brigades de contrôleurs circulent également en civil, ou sont présents à l'embarquement ou au débarquement.

Le dernier TER 200 circule en diesel. Il s'agit d'un acheminement de rames pour maintenance, mais qui a été laissé en commercial pour optimiser le système. Des ASCT (Agent du Service Commercial Trains) sont à bord des TER 200 et devraient procéder aux annonces.

SNCF ajoute qu'il n'est pas possible d'arrêter les trains omnibus à Lutterbach. La ligne Strasbourg – Mulhouse est très circulée et il y a très peu de marge de manœuvre pour ajouter des arrêts. L'infrastructure ne permet pas de faire passer plus de trains.

Ligne Colmar – Munster - Metzeral

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

- Le taux de régularité serait de 97% (cf. présentation), mais la réalité, c'est que beaucoup de personnes se rabattent sur la voiture car elles n'osent pas prendre le train de peur de rater la correspondance à Colmar. Exemple d'un retard d'un peu plus de 5 minutes d'un TER 200 venant de Strasbourg, prévu à 17h23 ce même jour : le train de 17h29 pour Metzeral est parti sans attendre les usagers en correspondance.
- Mauvaises correspondances à Colmar. Exemple : arrivée de Metzeral à Colmar à 17h53 quand le TER 200 part à 17h53 pour Mulhouse.
- Les suppressions annoncées (cf. présentation) entre janvier et mai 2022 ne tiennent pas compte des trains supprimés dans le cadre du plan de transport adapté.
- Les substitutions routières sont peu convaincantes ou fiables.
- Le chiffre de 17% d'occasionnels (cf. présentation) interpelle. Peu d'usagers achètent des billets. Fort taux de fraude ressenti. Il n'y a plus de contrôleurs, plus de présence humaine.
- La réduction des horaires d'ouverture du guichet de Munster a un impact sur les ventes. Le digital n'est pas adapté pour une population âgée qui déserte le train si elle ne peut pas acheter son billet à un guichet. Dégradation globale du service.
- Existe-t-il finalement un commerce de proximité qui assure la vente de billets dans la vallée ?
- La collaboration avec M. BELLONI [SNCF - Responsable de lignes Centre Alsace] s'effectue dans un très bon climat de confiance.
- L'Association de Promotion du chemin de fer Colmar - Metzeral (APCM) aimerait plus de contacts avec la Région.

Les précisions de la Région, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions durant la réunion :

SNCF indique que le fait de retenir des trains sur une voie unique n'est pas possible, sauf en fin de journée. Quand il existe des solutions à la ½ heure, c'est l'intérêt général qui prime. Les impacts dépassent le plan local, des correspondances étant également assurées vers des TGV. Lorsque le train Colmar – Metzeral n'attend pas un TER 200 en retard, il ne s'agit pas d'un manque de communication, mais d'une procédure ayant pour objectif de minimiser l'impact d'un retard sur le système global.

SNCF souligne que presque tous les commerces de la ligne (sauf à Munster où est situé le guichet) ont été démarchés, notamment près des gares qui ne disposent pas de distributeur de billets régionaux (DBR), mais aucun n'a accepté de vendre des billets malgré la simplicité du système. SNCF rappelle l'existence du dispositif allo-billet qui permet d'acheter son billet par téléphone (portable ou fixe) au plus tard 2h avant le départ (Contact TER : 0805 415 415).

Ligne Mulhouse – Thann - Kruth

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

- Le train au départ de Kruth à 6h37 est très fréquemment en retard, d'où des correspondances ratées à Mulhouse.

- Le tram-train de 7h35 à Vieux-Thann est surchargé, ce qui peut poser des problèmes de sécurité.
- Les retards et suppressions sont nettement plus importants que les chiffres présentés au COREST. Les chiffres présentés sont toujours idylliques.
- Les statistiques de régularité semblent tronquées, car il y a beaucoup de problèmes de régularité. Il faudrait cadencer le tram-train aux 20 minutes.
- Si le tram-train tombe en panne en ville, SNCF n'est pas forcément fautive. Ce peut être dû à des manifestations... Quelles sont les solutions ?
- Les toilettes ne sont souvent pas accessibles sur les trains.
- Il faut électrifier la ligne jusqu'au fond de la vallée.
- La fréquentation entre Thann et Kruth a baissé en 10 ans. 1.200 trains/km ont été supprimés entre 2010 et 2020. Les salariés désertent la ligne car elle manque de fiabilité. Cela a un impact sur leurs emplois. D'autres quittent la vallée.
- Que signifie la régénération de la ligne entre 2020 et 2028 pour un montant de 28 M€ ?
- Qu'en est-il du passage souterrain qui devrait être réalisé sous la gare de Thann ?
- Des incidents et des retards sont relevés au niveau de l'information, notamment sur les écrans qui équipent les quais. Que veut dire « Incidents sur un réseau étranger » et « Incidents techniques » ? Il faut une information complète sur les causes des dérangements.
- Beaucoup d'usagers n'achètent pas de billets, car compte tenu du nombre de contrôles, il est plus rentable de se faire verbaliser ponctuellement.

Les précisions de la Région, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions durant la réunion :

SNCF assure que l'offre sur la ligne est robuste, mais la voie, unique, est très circulée : 39 circulations TER et 64 circulations tram-train. Ainsi, chaque retard impacte lourdement les circulations suivantes. Les suppressions partielles ont souvent lieu entre Wesserling et Kruth car elles permettent de retrouver le cadencement. Par ailleurs, beaucoup de trains ont été touchés par des aléas climatiques (chutes d'arbres sur la voie).

Le train au départ de Kruth à 6h37, arrivée à Mulhouse à 7h36, a roulé 115 fois sur 124. Les incidents sont souvent liés au matériel (dont les portes qui se bloquent), mais également à des incivilités.

SNCF Réseau précise que la régénération est le renouvellement de tous les éléments de voies à l'identique pour maintenir les circulations sans dégradations (notamment ralentissements) à courte ou moyenne échéance. Ce n'est pas une modernisation. Le montant annoncé pour les travaux de remise à niveau est une estimation à dire d'expert faite par SNCF Réseau en 2019.

SNCF explique que le « réseau étranger » désigne le réseau urbain, et donc se rapporte au tram-train. Des dysfonctionnements dans l'affichage des informations sont possibles, mais devraient relever de situations exceptionnelles.

4. Travaux sur le réseau

SNCF Réseau présente quelques chiffres-clefs à l'échelle du Grand Est et les principaux chantiers pour les années 2022, 2023 et 2024 sur le périmètre du COREST Mulhouse Nord (cf. présentation).

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

- 28 M€ de travaux annoncés sur Mulhouse – Thann – Kruth. Pourtant la voie semble dans un bon état. Sur quoi portent les travaux ?
- Question identique sur Colmar – Metzeral. La ligne a été régénérée en 2000.
- Diapositive 31 (cf. présentation) : pourquoi la maintenance quinquennale sur la voie dédiée entraîne-t-elle une fermeture en continu de la ligne entre Thann et Kruth ?
- Quel est le montant de la modernisation du nœud ferroviaire de Mulhouse ? Un montant de 40 M€ était prévu, mais il dépasserait désormais le 100 M€ selon les rumeurs ? Parallèlement les 30 M€ inscrits pour la réouverture ferroviaire de Bollwiller – Guebwiller ont disparu...
- 2024 est l'année des Jeux olympiques et paralympiques. Il ne faudrait pas que les travaux sur le réseau aient des conséquences sur les déplacements.

Les précisions de la Région, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions durant la réunion :

La diapositive 11 présente une vision ancienne des travaux à mener sur les lignes : les montants indiqués correspondent à des remises à niveau complètes des lignes, et non aux travaux d'urgences menés en ce moment.

SNCF Réseau annonce que les travaux sur la ligne Mulhouse – Thann - Kruth portent sur la caténaire.

Sur la ligne Colmar – Metzeral, il s'agit de travaux d'urgence pluri annuels relatifs à la voie, aux passages à niveau et aux ouvrages d'art.

Le programme d'opération détaillé et le montant du projet font l'objet d'un travail conjoint entre SNCF Réseau, l'Etat et la Région Grand Est, dans le cadre du prochain Contrat de Plan Etat-Région.

Diapositive 31 : il s'agit d'une erreur. La maintenance quinquennale sur la voie dédiée entraîne la fermeture en continu de la ligne tram-train (du 17 au 28 juillet 2023).

SNCF Réseau précise que le coût de la modernisation du Nœud de Mulhouse est de l'ordre de 110 M€. Le programme d'opération comprend :

- La création d'une voie dédiée de et vers Müllheim.
- La régénération de l'ensemble des installations de signalisation de la gare.
- La modernisation de la voie et de la caténaire.
- La mise sous commande centralisée du réseau du poste d'aiguillage de Mulhouse

SNCF Réseau indique que les Jeux olympiques et paralympiques ont été pris en compte. Un moratoire JO a été créé afin de garantir les périodes d'acheminement des athlètes.

5. Investissements dans les gares

La Région et SNCF Gares & Connexions présentent les investissements dans les gares sur le périmètre du COREST Mulhouse Nord (cf. présentation).

M. CELLE fait part de la présence de la Renouée du Japon, plante particulièrement envahissante, avant Bitschwiller.

6. Evolutions de l'offre de transport TER

La Région présente l'évolution de l'offre de transport pour les différentes lignes du territoire du COREST Mulhouse Nord (cf. présentation).

Cependant, ce sujet a déjà été largement discuté en première partie de réunion.

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, M. NICOLAS remercie les participants et clôt la réunion. 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

Annexe : Liste des personnes ayant signé la feuille de présence et liste des excusé(e)s

Personnes ayant signé la feuille de présence

PRENOM	NOM	Institution - Fonction...
Cyrille	AST	Président de la Communauté de Communes de la Vallée de St Amarin
Philippe	AULLEN	Collectif Citoyen de Guebwiller - Europe Ecologie Les Verts
M.	BERGER	Association pour la Promotion du chemin de fer Colmar - Metzeral (APCM)
Pierre	BISCHOFF	Association FloriRail
Jacques	CATTIN	Conseiller Régional Grand Est
Michaël	CATY	Directeur du Pôle Technique - Ville de Thann
Jano	CELLE	Association Thur Ecologie et Transports (TET)
Pascal	CHAUVY	Mulhouse Alsace Agglomération
Arnold	DANIEL	Retraité
Alain	DIOT	Collectif 50 ans sans train ça suffit ! - Association FloriRail
Laurent	DREYFUS	Conseiller Régional Grand Est - Hohrod
Nathalie	DUBIÉ	Association des Usagers des Transports du Sud Alsace (AUTSA)
Romain	DUMAS	Communauté de Communes Pays de Rouffach, Vignobles et Châteaux
Pierre	ENGEL	Mulhousien
Annabelle	FINCK	Chargée de mission - Ville de Thann
Cécile	GERMAIN-ECUER	Conseillère Régionale Grand Est
Jean-François	GIRARDIN	Association des Usagers des Transports du Sud Alsace (AUTSA)
Bryan	HAHN	Association pour la Promotion du chemin de fer Colmar - Metzeral (APCM)
Pierre	HARTMANN	Association pour la Promotion du chemin de fer Colmar - Metzeral (APCM)
François	HERRB	Usager
Béatrice	HESS	CESER Grand Est
Gérard	JACOB	Adjoint au Maire de Thann
F.	JAGUSINSKI	Usager
Denis	KASSER	Usager Colmar - Mulhouse
Yann	KELLER	Conseiller Municipal Guebwiller - Délégué Environnement
Sylvie	KEMPF	Adjointe au Maire de Thann
Bernard	KUHN	Usager
Olivier	MARCHETTI	Association des Usagers des Transports du Sud Alsace - FNAUT Grand Est
Francis	MARTIN	Conseil de Développement du Pays Thur-Doller
Annick	MÉCHIN	Usagère - ligne Colmar - Metzeral
Bénédicte	MEY	Usagère
Loïc	MINERY	Vice-Président de Mulhouse Alsace Agglomération
Julie	MOZER	Mulhouse Alsace Agglomération
Marie-Anne	NAVRO	Retraîtée
Michel	PINEL	DGS Communauté de Communes de la Vallée de St Amarin
Pascal	RIETH	Mulhouse Alsace Agglomération
Marcello	ROTOLO	Conseiller Régional Grand Est - Maire de Sultz - Président CCRG
René	STEINER	Association FloriRail
Jeanne	STOLTZ-NAWROT	Association Thur Ecologie et Transports (TET)
Mathieu	TAQUARD	Association FloriRail
Valérie	TRIBOULET	AMT

PRENOM	NOM	Institution - Fonction...
Jean-Luc	VERNETTE	Association FloriRail
Daniel	WALTER	Association Thur Ecologie et Transports (TET)
Lionel	WEBER	Les Sillons de Haute Alsace

Sont excusé(e)s :

M. Grégory DELATTRE, Chargé de mission mobilité - Colmar Agglomération
Mme Nadège HORNBECK, Conseillère Régionale Grand Est
M. Francis KLEITZ, Maire de Guebwiller, Vice-Président de la CCRG, Conseiller d'Alsace
M. Christian KLINGER, Sénateur du Haut-Rhin
Mme Anne LASSUS, Présidente Commission Transports, Déplacements et Infrastructures Région Grand Est
Mme Michèle LUTZ, Maire de Mulhouse
M. Hubert OTT, Député du Haut-Rhin
M. Jean ROTTNER, Président de la Région Grand Est
M. Raphaël SCHELLENBERGER, Député du Haut-Rhin, Conseiller d'Alsace
Mme Patricia SCHILLINGER, Sénatrice du Haut-Rhin