

**Comité Régional des Services de
Transport**

COREST

MULHOUSE TROIS FRONTIÈRES

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

Réunion du 28 juin 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 Trois Frontières 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, faire une recherche (loupe) « COREST Mulhouse Trois Frontières »).

Présidence du COREST Mulhouse Trois Frontières :

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
Yasmina DE FINA, Responsable de lignes Sud Alsace

SNCF Réseau :

Pascal THORENS, Directeur du Pôle Clients et Services
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 Trois Frontières, souhaite la bienvenue aux participants, remercie M. GOEPFERT, Directeur de la Maison de la Région de Mulhouse (absent) 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 11 juin 2019 au même endroit. 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 délaisser 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. MINERY souhaite connaître le nombre de cartes Primo et Presto vendues en 2019, à comparer avec 2022 (les chiffres de l'année 2021 étant altérés par le COVID).

Au 7 novembre 2022, près de 241.500 cartes Fluo ont été vendues.

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

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

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 Trois Frontières (cf présentation).

Ligne Mulhouse – Bâle (omnibus) et TER 200

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

- TER 200 : retour globalement positif concernant l'amplitude du service, le cadencement. Le matériel roulant est apprécié.
- Desserte : trous de desserte le soir et le week-end, dans les deux sens. Demande d'évolution vers un cadencement jusqu'à la fin du service.
- TER 200 : tous devraient avoir pour origine ou destination Bâle.

- Omnibus : davantage de circulations souhaité, notamment le samedi (matin et soir).
- Bâle : dernier départ en train trop précoce. Bus tardif peu adapté (pas de possibilité d'emport des vélos, temps de trajet plus long) et problème d'insécurité, notamment concernant le car Bâle – Mulhouse de 23h38 (chauffeur impuissant face à certains voyageurs qui ne veulent pas payer leur trajet).
- Les retards ont des impacts sur les correspondances, à Mulhouse notamment, laissant des usagers en détresse.
- Les suppressions partielles laissent les usagers démunis et entraînent une sur-fréquentation du train suivant.
- Demande d'augmentation de capacité d'emport en heure de pointe, le matin notamment.
- Possibilité de faire rouler des TER 2N sur l'axe Strasbourg-Bâle ?
- Demande d'emport de vélos dans tous les TER sans restriction.
- Problème de propreté : les rames sont sales, notamment les vitres des TER 200.
- Demande de tarifs SNCF avantageux associés à un billet de spectacle. Sur le modèle du train des supporters du Racing.
- Annonces sonores trop nombreuses.

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

M. NICOLAS indique qu'il faut examiner la grille horaire et étudier notamment s'il est possible d'avoir un retour de Bâle vers 23h38 en train.

(Hors réunion : concernant le car de 23h38, la sûreté ferroviaire ne peut pas intervenir à Bâle. La Ban Polizei (Bundespolizeiaktennachweis) a été interpellée. Le départ du car a été sécurisé à Bâle et des opérations d'accueil du car à Mulhouse ont été organisées avec la police.

Actuellement, hormis les trains semi-directs entre Strasbourg et Colmar ou Mulhouse, seul un aller-retour TER 200 ne dessert pas Bâle en semaine.

SNCF Voyageurs précise que les suppressions partielles ont pour but de permettre le maintien du train suivant dans son horaire. L'objectif est de maximiser le service pour un maximum de personnes. De manière générale, les suppressions partielles s'effectuent plutôt en bout de service, sur un tronçon dont la fréquentation est connue. La prise en charge des clients suite à ces suppressions partielles est assurée par le Centre Opérationnel Proximités (COP). Le COP a la vision sur le report possible sur le train suivant.

SNCF Voyageurs signale que, pour un TER 200 (train Corail), 9 voitures constituent un maximum pour la maintenance. C'est pourquoi des trains de renfort ont été mis en place entre Colmar et Strasbourg : ils permettent d'apporter des places supplémentaires, libérant ainsi des places sur les trains encadrants. Mais étant plus lents, ils sont difficiles à insérer sur la ligne.

Pour l'heure, les TER 2N (rames à deux niveaux) sont en cours de mise aux normes pour circuler sur la ligne Nancy/Metz – Luxembourg.

La Région présente succinctement le Plan vélo, adopté au mois de juin 2022 pour un montant de 125 M€. Il est conçu autour de 8 engagements, dont l'amélioration de l'intermodalité entre le train et le vélo, par l'implantation de systèmes de location de vélos Fluo dans les gares, l'aménagement de stationnements vélos qualitatifs et quantitatifs à proximité et dans les gares, et l'augmentation des capacités d'emport des vélos dans les trains.

M. NICOLAS ajoute que les opérations de maintenance à mi-vie, en cours et à venir, permettront d'augmenter la capacité d'emport de vélos dans les trains.

SNCF Voyageurs indique que les vitres des TER 200 sont incrustées par la pollution. Le Technicentre a engagé une réflexion sur ce sujet et des actions sont en cours.

Une réflexion peut être ouverte, pour une tarification incitative lié à un billet de spectacle, mais l'initiative doit venir des organisateurs d'événements.

Certaines annonces sonores sont obligatoires, notamment en cas d'arrêt inopiné, de même les annonces Vigipirate, lorsqu'un colis est abandonné. Les annonces favorisent le départ à l'heure des trains (annonce indiquant aux personnes ne voyageant pas qu'elles doivent quitter le train) ou d'éviter des pertes de temps (annonce concernant l'oubli des bagages).

Ligne Mulhouse – Belfort

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

- Concernant les suppressions de trains : la FNAUT a mis en place un algorithme qui a comptabilisé près de 80 suppressions de trains s'arrêtant en gare d'Altkirch, incluant ceux de la ligne 4, entre la fin du plan de transport adapté (PTA) le 28 mai et le 28 juin (chiffres différents de ceux présentés, qui n'incluent pas la ligne 4).
- Ligne 4 : beaucoup de suppressions, totales et partielles, laissant les voyageurs sans solution. Retards importants. Les trains sont souvent bondés les week-ends. Les correspondances sont difficiles à Mulhouse et à Belfort. Situation qui perdure. Manque de matériel, pas assez capacitaire, souvent utilisé sur l'axe Vallée de la Marne. Souhait de trois trains rapides desservant le Sud Alsace et la Franche-Comté puis Paris, sans être omnibus sur toute la ligne. Implication de la Région Grand Est dans la ligne 4 appréciée.
- Quelle est l'évolution envisagée pour la ligne ? Et pour la ligne 4 ?
- Est-ce que les gares existantes vont être maintenues ?
- Où en est la réflexion sur la complémentarité avec les cars sur cette ligne ?
- Dispose-t-on des chiffres des voyageurs continuant vers Bâle depuis Belfort-Mulhouse ? Les correspondances ne sont pas bonnes et il est difficile d'aller vers l'aéroport en venant en train de Belfort.
- Moteurs diesel utilisé sur Mulhouse-Belfort alors que la ligne est électrifiée.
- Est-ce imaginable de créer un tram-train entre Hasenrain (gare qui a été fermée) et Rixheim ?

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

M. NICOLAS indique que la Région partage l'insatisfaction, l'agacement et la lassitude des usagers de la ligne 4.

(Hors réunion : à noter que la ligne 4 Paris-Troyes-Belfort-Mulhouse est traitée notamment lors du COREST Haute-Marne qui a lieu le 26 septembre 2022 à la mairie de Chaumont, à 18h en salle du Conseil municipal).

Le Président de la Région Grand Est doit rencontrer prochainement la Présidente de la Région Bourgogne – Franche-Comté. La ligne 4 et la ligne Belfort – Epinal seront évoquées.

M. NICOLAS ajoute qu'une consultation relative à la planification des travaux liés à l'électrification de la ligne 4, durant les prochains étés, a été lancée.

(Hors réunion : le scénario 1, fermeture de la ligne entre Troyes et Nogent sur Seine durant les 2 mois d'été en 2025, 2026 et 2027 avec une fin des travaux en août 2028, a été préféré).

M. NICOLAS assure qu'il n'est prévu aucune fermeture de gare sur la ligne.

La gare de Hasenrain a été fermée en raison d'une fréquentation faible. Néanmoins, l'utilisateur peut emprunter le réseau Soléa pour se rendre notamment en gare de Mulhouse.

Ligne Mulhouse – Müllheim - Freiburg

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

- Service dégradé depuis très longtemps. Les usagers désertent la ligne. Problème en particulier du dernier train du soir : crainte en raison du risque important de rater la correspondance. Des actions sont à entreprendre.
- Nombre de suppressions très élevé au mois de juin.
- Responsabilité également du côté allemand, notamment les nombreux retards.
- Tarification pas attractive. Pas de tarif groupe (le car coûte moins cher).
- Difficulté à acheter son billet (Mulhouse – Neuenburg) sur les automates. Pas de vente des titres DUAL en ligne, ni au guichet à Mulhouse.
- Problème de fraude.
- Quelle est la fréquentation ?
- Correspondances aisées à Mulhouse.
- Problème du train décadencé de 9h45 : fait rater la correspondance avec le TGV de 10h03 vers Marseille, train particulièrement important pour les touristes allemands.
- Pourquoi n'y a-t-il pas plus de trains directs ?
- Est-ce que la gare de Chalampé sera rouverte ?
- Il est regrettable qu'il n'y ait pas eu de communication de SNCF ou de la Région concernant le Landesgartenschau se déroulant à Neuenburg d'avril à octobre 2022.

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

La gare de Chalampé ne sera pas rouverte car elle est située à proximité immédiate d'un site Seveso.

La Région reconnaît qu'il y a des problèmes de correspondance. Une des causes est que les trains allemands peuvent moins facilement être retenus en cas de retard du train français, car leurs sillons sont très utilisés. En revanche, des réflexions vont être lancées pour retenir le dernier train du soir côté français. De plus, à la demande des usagers, les temps de correspondance ont été allongés de quelques minutes depuis le 15 avril 2022 à Müllheim, dans le sens Freiburg – Mulhouse, en raison des travaux en gare de Müllheim. Les trains allemands sont par ailleurs souvent en retard, d'où un problème de correspondance dans le sens Müllheim – Mulhouse. Les chauffeurs de cars sont désormais bien sensibilisés et attendent les trains quand ils ont du retard, dans la mesure du possible.

SNCF ajoute que les chauffeurs de cars ont des difficultés à recueillir l'information sur les retards et sont également soumis des contraintes.

Il ne sera pas possible de créer plus de trains directs, du fait de la réorganisation des dessertes allemandes et parce que le matériel français ne dispose pas du système allemand d'espacement entre les trains. Il est ainsi plus difficile d'insérer un train français entre des trains allemands. Pour mémoire, lors d'une concertation avec les associations en 2020, celles-ci avaient opté pour le cadencement avec un même nombre de trains, plutôt qu'une circulation en moins avec la mise en place d'un train direct. Finalement, la desserte a pu cumuler les deux options : un nombre identique de trains, cadencés, dont un train direct. Mais l'offre est très dépendante des contraintes techniques.

A priori, les horaires actuels seront maintenus en 2023, et l'aller-retour direct du dimanche devrait être conservé. Aucune évolution de l'offre n'est envisagée avant 2025, lorsque le tiroir sera achevé dans le cadre des travaux du nœud de Mulhouse. La ligne Mulhouse - Müllheim aura alors un itinéraire indépendant.

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). Mais il subsiste un doute sur le fait que les contrôleurs allemands puissent lire le code donné par allo-billet.

M. NICOLAS indique qu'un nouveau matériel transfrontalier a été commandé. Il sera disponible après 2025.

M. NICOLAS propose la création d'un groupe de travail Mulhouse – Müllheim - Freiburg, sachant que, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, l'appel d'offre n'intègre que la section Mulhouse – Müllheim.

Hors réunion : la fréquentation de la ligne, de Mulhouse à Müllheim, est de 312 voyageurs par jour de semaine, de 421 voyageurs le samedi et de 238 voyageurs le dimanche (comptages BVA 2018 - un voyageur fait un aller-retour).

3. 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 Trois Frontières (cf présentation).

4. Investissements dans les gares

La Région rappelle l'existence du dispositif DIRIGE (Dispositif d'Intervention Régional Intermodalité Grand Est), ainsi que les projets d'aménagements de gares réalisés ou en émergence sur le périmètre du COREST Mulhouse Trois Frontières (cf présentation).

5. 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 Trois Frontières (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

Prénom	Nom	Institution - Fonction...
Vanessa	BERTON	Usagère
Pierre	BOMBOIS	Association des Usagers des Transports du Sud Alsace (AUTSA)
Amalia	BOURAS	Région Bourgogne - Franche-Comté
Jean-Pierre	CUISSON	Grand Belfort Communauté d'Agglomération
Nathalie	DUBIÉ	Association des Usagers des Transports du Sud Alsace (AUTSA)
Cécile	GERMAIN-ECUER	Usagère
Jean-François	GIRARDIN	Association des Usagers des Transports du Sud Alsace (AUTSA)
Patrick	HELL	CCI Alsace
René	HIRTH	Association pour la Modernisation de la ligne Paris Bâle (AMPB) - L4
Laurent	KAMMERER	Retraité Mulhouse Alsace Agglomération
Jean-Luc	MADER	2ème Adjoint au Maire de Bartenheim
Florent	MANRIQUE	FNAUT Grand Est / Association des Usagers des Transports du Sud Alsace (AUTSA)
Olivier	MARCHETTI	Association des Usagers des Transports du Sud Alsace (AUTSA) / FNAUT Grand Est
Filipe	MARQUES	Commune de Habsheim
Loïc	MINERY	Vice-Président de Mulhouse Alsace Agglomération
Laurent	MULLER	Organisation de loisirs
Pascale	SCHMIDIGER	Ville de Saint-Louis - Saint Louis Agglomération
Marie-Rose	SCHOLER	1ère Adjointe au Maire de Bartenheim
Clément	SIBOLD	Maire de Rantzwiller / Saint Louis Agglomération
René	STEINER	Association FloriRail
Julien	STEINHAUSER	DNA / L'Alsace
Bernard	TOURNIER	Association des Usagers des Transports de l'Aire Urbaine (AUTAU) (90.25.70)
Hubert	VAXELAIRE	Saint Louis Agglomération / Transports
Jean-Luc	WERTENSCHLAG	Radio MNE
Mathieu	WOLF	Ville de Saint-Louis
Christophe	WOLF	Mulhouse Alsace Agglomération

Sont excusé(e)s :

M. Olivier BECHT, Député du Haut-Rhin
Mme Claudine BONI DA SILVA, Adjointe au Maire de Mulhouse, en charge des mobilités, des déplacements doux, de la circulation, du stationnement et de la voirie
Mme Sabine DREXLER, Sénatrice du Haut-Rhin
Mme Nadège HORNBECK, Conseillère Régionale Grand Est
M. Christian KLINGER, Sénateur du Haut-Rhin
Mme Anne LASSUS, Présidente de la Commission Transports, Déplacements et Infrastructures de la Région Grand Est
M. Marc LEVY, Directeur d'Alsace Destination Tourisme
Mme Michèle LUTZ, Maire de Mulhouse
M. Jean ROTTNER, Président de la Région Grand Est
Mme Patricia SCHILLINGER, Sénatrice du Haut-Rhin, Secrétaire du Sénat