

Comité Régional des Services de Transport (COREST) Mulhouse Trois Frontières

3 septembre 2024 - Mulhouse

Compte rendu

Le présent compte rendu ne reprend pas l'intégralité des débats mais en présente une synthèse. Les interventions des participants du COREST, ainsi que les précisions apportées, sont regroupées par thème. Certains éléments de réponse ont été ajoutés post-réunion.

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

1. Propos introductifs

Les principaux rôles de la Région Grand Est, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont dans un premier temps rappelés avant d'aborder les thèmes d'actualité.

Pour rappel, la Région est autorité organisatrice des mobilités, elle commande et finance le plan de transport à son exploitant SNCF Voyageurs.

SNCF Voyageurs met en œuvre et exploite les services ferroviaires régionaux pour le compte de la Région (faire circuler les trains, adapter le service en fonction des aléas, veiller à rendre le meilleur service, assurer l'information des voyageurs...).

L'infrastructure ferroviaire est gérée par SNCF Réseau.

La gestion des gares est déléguée à SNCF Gares & Connexions.

A. TER Fluo Grand Est : les chiffres clés en 2023

Ces chiffres sont notamment issus du dernier rapport d'activité TER (2023).

La Région Grand Est représente l'un des premiers réseaux ferroviaire de France avec :

- **3685 km** de voies ferrées ;
- **47** lignes ferroviaires et **53** lignes routières TER ;
- **385** gares et points d'arrêt ;
- **1840 trains** par jour et **700** cars routiers TER ;
- **~200 000 voyages par jour** du lundi au vendredi ;
- **84 000 abonnés mensuels** en 2024
- **nombre de porteurs de cartes Fluo (-26 ans et +26 ans) au 31 août 2024** : 204 000 (+21% par rapport au premier semestre 2023).

B. Budget régional

Les mobilités représentent 1,6 milliard d'euros sur l'ensemble du budget régional, soit 30%, avec une augmentation de 33% par rapport à 2023. Il est le 1^{er} poste de dépense régional.

Outre le financement du service ferroviaire pour 882 M€, la Région consacre notamment 347 M€ dans le matériel roulant et les ateliers de maintenance via notamment :

- la poursuite du paiement de nouvelles rames résultant d'engagement passés (30 Régiolis transfrontaliers, 9 Régiolis domestiques, 3 Régiolis H2, ainsi que des opérations mi-vie des AGC et TER2NNG) ;
- investissements en faveur de la maintenance du matériel roulant, pour les organes majeurs, remotorisation AGC, rénovation Corail,...

Investissements en faveur des ateliers de maintenance : Montigny-lès-Metz, Metz Ville, Culmont-Chalindrey...

C. Eté 2024 : des offres à destination des jeunes

Soucieuse du pouvoir d'achat des jeunes et de leur volonté de voyager plus loin, la Région a proposé durant l'été un Pass Jeune Grand Est Grenzenlos ("*Grenzenlos*" est un terme allemand qui signifie "*sans frontières*" ou "*illimité*" en français) permettant aux moins de 28 ans de voyager en illimité sur le réseau régional mais aussi vers les Länder allemands frontaliers (Rhénanie-Palatinat, Sarre et Bade-Wurtemberg) pour 29€/mois uniquement.

En parallèle, la Région avait adhéré à l'offre mise en place par l'Etat de Pass Rail national (49€/mois) afin de voyager dans toutes la France hors Ile-de-France.

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

Ce Pass sera de retour à l'été 2025.

D. Site internet et application Fluo : des évolutions majeures

La Région Grand Est a récemment mis à jour son site Fluo et son application en ajoutant plusieurs fonctionnalités : ajout des lignes transfrontalières, du covoiturage (Ecov), d'offres urbaines en temps réel (Soléa notamment), du transport à la demande, des zones à faibles émissions...

L'objectif est de concentrer en un seul outil toute l'information voyageurs afin de planifier le plus simplement possible son voyage sur les canaux Fluo.

En 2025, une évolution majeure doit compléter l'application : la vente de titres TER Fluo Grand Est mais aussi l'accès à l'offre vélos Fluo (le nom reste à définir) qui seront déployés dans certaines gares du secteur.

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

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

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

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

Objectifs : ~ 10 vélos par station

Tarif de location : discussions encore en cours

Déploiement : courant 2025 (printemps)

F. Nouveau contrat 2024-2033 TER Grand Est/SNCF Voyageurs : les objectifs

Alors que l'ouverture à la concurrence de son réseau se fera de façon progressive jusqu'en 2034, la Région a souhaité mettre en place un contrat plus exigeant avec SNCF Voyageurs, son exploitant actuel.

Le client devient au cœur du service en renforçant les exigences et mécanismes contractuels liés à la qualité de service pour améliorer la qualité perçue par le client.

Ce contrat doit également permettre une augmentation de l'offre sur le territoire régional avec un objectif d'une forte augmentation de la fréquentation.

L'exigence se base notamment sur deux nouveaux items :

- Des indicateurs plus restrictifs notamment au niveau du taux de régularité qui passe de 5 min 59 à 2 min 59 (hors Paris-Strasbourg et Paris-Mulhouse, deux lignes longs parcours atypiques) ;
- En cas de non-respect de ces indicateurs, les pénalités seront plus fortes (de 2M€/an jusqu'alors à 20 M€/an maintenant).

Ce contrat doit permettre une montée en charge de la qualité de production sur le réseau, il est notamment prévu un objectif de taux de conformité opérationnel (trains en retard à 2'59-trains supprimés) de 93% en 2028.

G. Une nouvelle démarche amorcée sur le territoire : le Service Express Métropolitain de Mulhouse

Issu d'une démarche nationale, la loi relative aux Services Express Régionaux Métropolitains promulguée le 27 décembre 2023 a instauré la notion de SERM.

Un SERM est un service de mobilité global qui s'appuie sur l'offre ferroviaire et les cars express, complétée par l'ensemble des autres modes de transport, un maillage vélo, avec un haut niveau d'interconnexion entre eux : les pôles d'échanges multimodaux.

Il doit, sur un territoire pertinent, créer de nouveaux services facilitant la vie des usagers : une billettique unifiée, une tarification unifiée, un système d'informations unifié...

Le SERM de Mulhouse est émergent et bénéficie d'une labellisation par l'Etat, depuis juillet 2024, comme 23 autres projets français (dont, également, Strasbourg et Lorraine-Luxembourg pour le Grand Est).

La mission de préfiguration a été confiée par l'Etat et la Région à une équipe dédiée (Société des Grands Projets, SNCF Réseau, Gares & Connexions) pour élaborer le programme SERM, définir la gouvernance et consolider le plan de financement.

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

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

2. Lignes du COREST Mulhouse Trois Frontières

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

- TER 200 (Strasbourg-Bâle) ;
- Mulhouse-Bâle (omnibus) ;
- Mulhouse-Belfort ;
- Mulhouse-Müllheim ;
- Mulhouse-Paris.

TER 200 (Strasbourg-Bâle) :

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

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

Sur le premier semestre 2024 :

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

Quelques problèmes récurrents :

- disjonctions sur les locomotives *BB26000* ;
- phénomènes climatiques de plus en plus complexes à gérer (ex: tempête Louis en février 2024), chutes d'arbres et de feuilles sur les voies) > La Région est en train de traiter plus de 60 000 arbres problématiques sur l'ensemble de son réseau ;
- sujets de divagation, accidents de personne, de colis abandonnés... qui nécessitent des procédures de sécurité très précises.

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

SNCF Voyageurs est au courant des différents sujets et prépare des plans d'actions réguliers sur demande de la Région (notamment pour fiabiliser les 22 locomotives). Toutefois, tous les retards et suppressions ne sont pas toujours du ressort de l'exploitant et les causes sont très hétérogènes.

Les causes externes sont à la hausse, pour exemple, sur les 8 premiers mois de l'année il y a eu 10 accidents de personnes contre seulement 5 sur l'ensemble de l'année 2023.

L'offre 2025 sera identique à celle de 2024.

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

Question(s)/remarque(s)-réponse(s)

1/ Pierre BOMBOIS de l'Association des Usagers des Transports du Sud Alsace pose la question de savoir si les horaires et le cadencement du TER 200 ne sont pas trop ambitieux pour garantir un bon plan de transport ?

SNCF Voyageurs répond que la détente est d'environ 4 min pour 100 km, un choix ambitieux et volontariste pour que le TER 200 soit attractif.

Il n'est pas possible d'augmenter cette marge sans remettre en cause le cadencement à la demi-heure ou la desserte des TER200, ce qui n'est pas envisageable.

Les temps de retournement en gare de Bâle et de Strasbourg ne sont que de 12 minutes, c'est pour cela, qu'en cas d'incidents sur la ligne, certains trains se retrouvent avec des terminus Saint-Louis et même parfois Mulhouse lorsque le plan de transport est trop dégradé.

L'heure de pointe sur TER 200 est continu, de 6h à 20h, l'engagement matériel est tel qu'il n'est plus possible pour l'exploitant de retrouver de la flexibilité en cas de perturbation.

SNCF Voyageurs rappelle le contrat avec la Région, bien plus ambitieux depuis 2024, avec un taux de conformité plus rigoureux. Si SNCF Voyageurs n'est pas satisfait des résultats, le maximum est fait pour améliorer la régularité sur la ligne et il y a eu une progression depuis 2023 (+4.2%) sur la régularité à 2'59.

Concernant le développement d'offre, SNCF Réseau ajoute que le réseau atteint aujourd'hui presque le maximum de ce qu'il peut supporter puisqu'il n'y a pas que le TER, mais il y a également du TGV et du Fret, la journée, mais aussi la nuit.

Sans des gros travaux ferroviaires d'infrastructure, il n'y aura plus de développement important concernant TER 200, à date.

2/ Pierre-Paul UHLRICH souhaite savoir pour le matériel *Régiolis* n'est pas autorisé à rentrer en gare de Bâle ?

Les *Régiolis* n'iront sans doute jamais à Bâle car les AGC le font maintenant et bientôt le matériel *Flirt* suisse, financé en partie par la Région Grand Est, le fera (il remplacera alors les AGC). Outre l'homologation non prévue par les Suisses, il y a également un problème de gabarit du pantographe du *Régiolis* dans les tunnels en amont de la gare.

3/ Denis MAUCHAMP déplore les tarifs élevés du TER pour des trajets occasionnels.

La Région rappelle qu'aujourd'hui, sur un trajet TER, moins de 30% est pris en charge par l'utilisateur, le reste étant financé par la collectivité. La Région privilégie, pour les occasionnels, l'usage de la carte Fluo à 1€ pour les moins de 26 ans et 20€ pour les plus de 26 ans, qui permet de bénéficier de 50% de réduction sur tous les trajets (y compris pour un accompagnant les week-ends) ou l'usage de billets dits « P'tits Prix » qui sont surtout proposés sur les trains en heures creuses, jusqu'à la veille du départ.

Contrairement à TGV, le prix du billet ne change pas, il est lié à un barème kilométrique et sera identique 2 mois à l'avance ou au départ du train.

La Région et SNCF Voyageurs indiquent en outre qu'il est nécessaire, pour comparer le vrai coût de la voiture de voir tous les coûts à son usage : essence, stationnement, amortissement, entretien...

4/ Pierre-Paul UHLRICH indique que les jours fériés, le train origine Strasbourg 06h51 est complet en gare de Colmar car il fonctionne en unité simple.

Le point est pris par la Région Grand Est et son exploitant SNCF Voyageurs.

5/ Une question est posée sur le raccordement EuroAirport afin de savoir où en est le projet.

Le projet de Nouvelle Liaison Ferroviaire de l'EuroAirport (NLF EAP) propose une alternative à la route afin d'améliorer la mobilité et les déplacements du quotidien. Il prévoit la création, à l'horizon 2034-2035, d'une nouvelle voie ferrée de 6 km, exclusivement sur le territoire français, en dérivation de la ligne Strasbourg-Mulhouse-Bâle existante, ainsi qu'une halte ferroviaire au contact immédiat de l'aérogare. Le coût du projet est estimé à 475 M€ et un accord financier avait été trouvé entre les partenaires français, suisses et allemands. Une demande de subvention européenne avait été déposée pour la phase de projet qui devrait s'engager dans les prochains mois, mais n'a elle n'a pas été approuvée, bien que le projet ait été très bien noté.

Mulhouse-Bâle (omnibus) :

Une ligne de 34 kilomètres :

- utilisée principalement par des abonnés (75%) ;
- ~ 2500 usagers/jour en moyenne en 2023 (+22% par rapport à 2022) ;
- +9% de fréquentation sur le début d'année 2024 par rapport à 2023 ;
- une ligne en forte progression depuis 2022 (+28%) ;
- baisse importante (-30%) durant l'été.

Sur le premier semestre 2024 :

- taux moyen de conformité, 85% ;
- taux moyen de retard, 13% ;
- taux moyen de suppression, 1%.

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

Les causes de suppressions et de retards sont très hétérogènes, les retards sont notamment liés aux aléas externes à 28% mais aussi à des causes propres à SNCF Voyageurs (16%), à l'infrastructure (14%) ou encore au matériel (11%).

A moyen terme (au mieux en 2026), la Région travaille avec SNCF Voyageurs pour améliorer les liaisons tardives depuis Bâle, Mulhouse et Strasbourg. Il demeure des points techniques et financiers à arbitrer entre la Région et SNCF Voyageurs. Cela doit être travaillé dans les prochains mois. Il est notamment souhaité de faire évoluer la circulation du car TER Fluo 30290 (Bâle 23h38-Mulhouse 00h33 du lundi au vendredi et du car TER Fluo 30292 (Bâle 23h38-Mulhouse 00h21) le samedi) en mettant un train à la place.

Cette augmentation d'offre ne pourra se faire qu'avec de l'apport de personnel dont la formation dure au moins un an.

1/ Paul Georg MAUE souhaite que des aménagements soient réalisés en gare de Sierentz, afin de la sécuriser. Il demande également une plus grande visibilité des agents en SNCF en gare de Bâle.

Les points sont pris en compte par la Région Grand Est et le gestionnaire des gares SNCF Gares & Connexions.

Mulhouse-Belfort

Une ligne de 49 kilomètres :

- circulée à part égale par des occasionnels et abonnés ;
- ~ 1600 usagers/jour en moyenne en 2023 (+10% par rapport à 2022) ;
- +17% de fréquentation sur le début d'année 2024 par rapport à 2023) ;
- une ligne en forte progression depuis 2022 (+28%) ;
- baisse importante (-25%) durant l'été.

Sur le premier semestre 2024 :

- taux moyen de conformité, 88%
- taux moyen de retard, 10%
- taux moyen de suppression, 2%

Les chiffres de la ligne sont satisfaisants.

Les causes de suppressions et de retards sont très hétérogènes. Par rapport à d'autres lignes, la présence d'autres opérateurs ferroviaires (la ligne est en effet partagée avec TGV jusqu'à Petit-Croix et accueille également du Fret) est également à l'origine de plusieurs suppressions et retards.

L'offre 2025 évoluera avec des ajouts de trains permis grâce à une optimisation de la maintenance au technicentre de Mulhouse.

A l'offre actuelle de 2024, Il est ainsi prévu de remettre en place les trains Mulhouse 20h20-Belfort 21h (TER Fluo Grand Est n°830434) et Belfort 05h30-Mulhouse 06h09 (TER Fluo Grand Est n°830401) du lundi au vendredi et Belfort 05h55-Mulhouse 06h37 (TER Fluo Grand Est n°830403) le samedi.

1/ Thierry GOEPFERT souhaite savoir comment améliorer les correspondances entre les trains TER 200 et ceux de la ligne Mulhouse-Belfort ?

SNCF Voyageurs rappelle que cadencement à la demi-heure est fait pour ne pas attendre. En effet, si le train est en retard, l'utilisateur est invité à prendre le suivant. L'objectif est bel et bien de ne pas péjorer le parcours des clients déjà dans le train en le retenant pour une correspondance. En outre, tout le cadencement de l'épine dorsale du réseau alsacien, serait alors remis en cause.

De la même façon, le système ferroviaire est extrêmement complexe et la construction d'un plan de transport nécessite un travail à n-2. Autrement dit, retenir un train n'est parfois pas possible car l'infrastructure étant partagée, les normes d'espacement des trains sont parfois minimales entre un TER et un Fret par exemple. Concrètement, même si l'utilisateur ne le voit pas nécessairement, des circulations sont « tracées » et empêchent parfois nos TER de pouvoir faire des arrêts supplémentaires ou d'être retenus pour assurer une correspondance. Sur Mulhouse-Belfort, la circulation TER est également impactée par les trains Fret et TGV qui sortent de la ligne, pour ces derniers, à Petit-Croix.

2/ Un point est demandé par rapport à l'arrêt de Walheim

SNCF Voyageurs précise que la desserte de Walheim sera à nouveau plus dense en 2025 suite à la remise en service des trains 830401 et 830434 de trains. La Région et SNCF Voyageurs rappellent en outre que la ligne est particulièrement contrainte et qu'à date, la politique d'arrêt ne changera pas pour les raisons évoquées ci-dessus, cette desserte ne pourra pas être développée dans l'immédiat.

SNCF Réseau évoque par ailleurs la démarche PER (Plan d'Exploitation de Référence) qui doit permettre aux entreprises ferroviaires (comme SNCF Voyageurs) d'avoir plus de visibilité sur un nœud (notamment Mulhouse dans le cas présent) dès 2028. En effet, il est prévu de pouvoir, à capacité constante, faire cohabiter dans les horaires, les travaux et sillons ferroviaires de trains de voyageurs et fret. L'objectif est de faire mieux circuler les trains en fonction des contraintes afin d'optimiser l'ensemble des circulations ferroviaires.

Les horaires, à partir de 2028, seront figés pendant quatre ans (soit jusqu'en 2032) même si des évolutions mineures peuvent être envisagées.

3/ Loïc MINERY, Conseiller Municipal de Mulhouse, souhaite savoir s'il n'est pas envisageable de faire un développement d'offre dans le sens Mulhouse-Belfort, après 21h ?

SNCF Voyageurs indique qu'au-delà des contraintes techniques déjà évoquées, le développement d'offre nécessite du personnel qu'il convient de former au préalable.

Actuellement, SNCF a beaucoup de mal à recruter des agents, la mise en œuvre de développements peut prendre du temps.

Mulhouse-Müllheim

Cette ligne est mise sur route depuis le 21 août 2023 compte tenu d'un manque de conducteurs transfrontaliers.

Une ligne de 29 kilomètres :

- la moins fréquentée du réseau régional, utilisée à 65% côté allemand ;
- utilisée fortement par des occasionnels (84%) ;
- ~ 200 usagers/jour en moyenne en 2023 (+14% par rapport à 2022) ;
- -45% de fréquentation sur le début d'année 2024 par rapport à 2023 ;
- une ligne en forte baisse de fréquentation qui peut s'expliquer par la mise sur car depuis le 21 août 2023 faute de conducteurs transfrontaliers.

Sur le premier semestre 2024 :

- taux moyen de conformité, 82% ;
- taux moyen de retard, 17% ;
- taux moyen de suppression, 1%.

Les chiffres de la ligne sont en-deçà des attentes de la Région notamment du fait que les cars sont dépendants des circulations DB Regio, côté Allemagne.

En effet, la substitution routière permet aujourd'hui aux conducteurs de car d'attendre plus longtemps à Müllheim (il est toutefois nécessaire de respecter le roulement matériel et le temps de travail réglementaire des conducteurs, le car doit donc partir au bout d'un moment pour assurer la rotation côté Mulhouse également).

Or, il est à noter que les trains DB Regio sont très souvent en retard. Exemple : train DB Regio arrivée Müllheim 18h51, en correspondance avec TER Müllheim 19h03-Mulhouse 19h28 : a un taux moyen de régularité à 5'59 de 56% à l'arrivée, ce qui est très bas et dégrade le système

Au courant de l'été, SNCF Voyageurs a mené un travail afin d'améliorer plusieurs points défectueux : achat de titre de transport dans le car, tarification dans les cars, difficultés de localisation de l'arrêt de car, informations clients, gestion des correspondances, sécurité...

La ligne Mulhouse-Müllheim sera remise sur fer à compter du 2 janvier 2025. La Région et son exploitant ont mené/mènent plusieurs actions pour la ligne :

1. A l'issue d'une formation interne chez notre exploitant SNCF Voyageurs, des agents ont été recrutés et sont en formation pour assurer l'offre ferroviaire dès le 2 janvier 2025 ;

2. Une demande a été faite par la Région au Ministère des Transports du Bade-Wurtemberg de faire travailler un plan de robustesse à DB Regio afin d'améliorer les performances côté Allemagne (le TER ne peut pas sur-stationner à Müllheim faute de trafic sur la ligne allemande) ;
3. L'arrivée de rames Régiolis transfrontaliers courant 2025 va offrir à la ligne un matériel plus robuste et bien plus moderne ;
4. En perspective, l'objectif du lot transfrontalier ouvert à la concurrence est de créer une offre à l'heure (passage de 8 allers-retours (AR) à 18 allers-retours du lundi au vendredi et de 7 AR à 18 AR le WE, en correspondance à Müllheim) > horizon 2027-2028 ;
5. Création d'un quai dédié à Mulhouse (2025) pour améliorer la robustesse de la ligne côté français.

1/ La question de la vente du titre DuAl au guichet est posée, les agents aux guichets ne savent parfois pas que ce titre n'est que disponible aux Distributeurs de Billets Régionaux.

SNCF Voyageurs indique que l'information sera bien transmise auprès des agents pour que le client soit bien orienté vers le distributeur.

Il rappelle en outre qu'au-delà de Müllheim, c'est le titre DuAl qui est le plus intéressant.

2/ Concernant le nouveau quai pour Müllheim, il est demandé s'il sera possible de revoir le sens de l'escalator du quai numéro 1 côté rue des Bonnes Gens ?

SNCF Gares & Connexions indique que c'est techniquement possible.

Mulhouse-Paris :

Une ligne de 492 kilomètres :

- fortement utilisée par les occasionnels (les abonnés sont principalement entre Paris et Troyes) sur laquelle le trafic général augmente de 12% entre 2023 et 2024
- atypique avec de nombreux parcours, fortement fréquentée entre Paris et Troyes avant de baisser drastiquement jusqu'à Mulhouse (trois allers-retours du lundi au vendredi, départs Mulhouse 05h20, 07h41, 5h35 et Paris 06h43, 16h42, 18h42)
- soumise à la réservation obligatoire depuis le 6 juillet 2024 pour les trains origine ou destination Paris afin de limiter les phénomènes de sur-occupation

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

Toutefois, la ligne est une des plus longues de France, avec presque 500 km de bout en bout, une infrastructure vieillissante et des portions très impactées par les travaux.

- ⇒ Le risque d'être confronté à des aléas multiples est beaucoup plus important que sur d'autres lignes du territoire.

L'offre 2025 sera identique à celle de 2024, avec trois allers-retours commandés par la Région à son exploitant, du lundi au vendredi, entre Mulhouse et Paris.

3. Travaux sur les lignes 2024-2025

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

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

4. Travaux dans les gares 2024-2025

Les travaux dans les gares sont généralement de deux natures :

- les travaux sur les PEM financés en partie par la Région Grand Est via DIRIGE (Dispositif d'Intervention Régionale Intermodalité Grand Est) qui est un dispositif financier et méthodologique volontariste et sur-mesure permettant d'améliorer l'intermodalité en accompagnant les acteurs locaux par des études et investissements créant les conditions optimales pour le rabattement vers les points d'arrêts ferroviaires et routiers ;
- les travaux menés par SNCF Gares & Connexions financés soit par des fonds propres, soit via une participation de la Région dans le cadre du contrat de performance, signé le 26 janvier 2024 pour un montant de 163 M€ dont la rénovation du bâti et des quais pour 34 M€, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et en situation de handicap pour 84,5 M€, le développement des pôles d'échange multimodaux pour faciliter le passage des bus, voitures et vélos au train pour les passagers pour 5,7 M€ ou encore l'ajout de confort à l'intérieur des gares pour 14,7 M€.

Les travaux de la gare de Mulhouse :

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

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

- Travaux engagés :
 - o installation d'une commande Centralisée du Réseau (modernisation des installations de commande des aiguillages et signalisations)
 - o aménagements de capacité (via notamment la création d'un quai dédié pour la ligne Mulhouse-Müllheim côté Est de la gare pour éviter les « cisaillements »)
- Trois objectifs principaux :
 - o améliorer la robustesse et le cadencement de toutes les circulations par la réduction des conflits, des occupations des zones d'entrée de gare et des situations de perturbation,

- faciliter le développement, à terme, de l'offre sur les axes Mulhouse-Thann-Kruth et Mulhouse-Müllheim, ainsi qu'ajouter un arrêt supplémentaire pour les TGV caboteurs sur l'axe Nord-Sud,
- améliorer la qualité de l'offre sur les temps de parcours pour les TER 200 entre Strasbourg et Bâle, sur les correspondances à Mulhouse et sur l'accueil des voyageurs.

La Région Grand Est couvre 43% du coût total de l'opération soit 22,3 M€. En outre, SNCF Gares & Connexions a injecté plus de 12 M€ dans la gare depuis 2021.

En 2024, les assises seront revues dans la galerie et le hall d'arrivée et des travaux importants seront entrepris aussi bien sur la rénovation énergétique que dans la rénovation des abris des quais (pour 5 M€). Ces travaux débiteront en 2026 et s'étaleront jusqu'en 2028.

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

Les travaux dans les gares du périmètre COREST Mulhouse Trois Frontière :

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

- **Sélestat**
 - création en 2025 d'un parking en ouvrage de 375 places sur le site du parking du Heyden (611 places de stationnement à terme)
- **Colmar**
 - rénovation de la girouette de la tour (2024)
 - rénovation de la signalétique (2025)
 - régénération de la vidéoprotection (2025)
- **Rouffach**
 - sécurisation du quai (2025)
- **Saint-Louis**
 - réfection de la toiture (2025)
 - création d'un local vélos destinés à la location, avec atelier de réparation, banque d'accueil, bureaux, local social/salle de réunion. Travaux en cours, livraison fin 2024
- **Bollwiller - projet en émergence**
 - création de 73 places
 - travaux envisagés en 2025
- **Flaxlanden - projet en émergence**
 - projet d'aménagement d'une dizaine de places voiture
- **Dannemarie**
 - réfection du cheminement piéton du parking de la gare

Fin du COREST à 20h.

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

Tribune et représentants

Présidence du COREST :

M. Thierry NICOLAS, Conseiller régional Grand Est

Région Grand Est - Direction des Mobilités :

Mme Valérie SCHNEIDER, cheffe du Service Organisation de l'Offre Ferrée S2OF

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

SNCF Voyageurs :

M. Anthony LE ROUX, Directeur exploitation Alsace

M. Olivier DAVID, Directeur des Lignes Portes d'Allemagne

Mme Yasmina DE FINA, Responsable de Lignes Sud Alsace

SNCF Réseau :

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

SNCF Gares & Connexions :

M. Jamel BENAOUA, Directeur adjoint des Gares Alsaces

Inscrits et signataires de la liste de présence

Elus et leurs représentants, CESER, AOT :

M. Loïc MINERY, Conseiller Municipal de Mulhouse

Mme Pascale SCHMIDIGER, Maire de Saint-Louis

Mme Carole BIRNSTILL, Association Acteco 3F

Mme Catherine ROYER, Saint-Louis Agglomération

Mme Alice GUILLEMIN, Saint-Louis Agglomération

M. Karsten FRENZEL, Conseillère Municipale de Zillisheim

Associations, usagers, divers :

M. Pierre BOMBOIS, Association des Usagers des Transports du Sud Alsace
M. Jean-François GIRARDIN, Association des Usagers des Transports du Sud Alsace
M. Thierry GOEPFERT, usager
M. Christophe HUBER, usager
M. Rémi COUSIN, usager
M. Laurent MULLER, usager
Mme Frédérique STANGER, usagère
M. Lionel MERLAT, usager
Mme Céline SCHERRER, usagère
M. Paul Georg MAUE, usager
M. Pierre-Paul ULRICH, usager
M. Denis MAUCHAMP, usager
M. Henri DANIEL, usager
Mme Dominique MARTIN, SNCF Gares & Connexions

Excusés

M. Franck LEROY, Président de la Région Grand Est
M. Thibaud PHILIPPS, Vice-Président Transports et mobilité durable de la Région Grand Est
M. David VALENCE, Président de la commission Transports de la Région Grand Est