

Comité Régional des Services de Transport (COREST) Mulhouse Nord

17 novembre 2025 - 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 en fin de compte rendu. Certains éléments de réponse ont été ajoutés post-réunion.

Monsieur Thierry NICOLAS, Président du COREST Mulhouse Nord, 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 2025

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

- **3685 km** de voies ferrées ;
- **47** lignes ferroviaires et **53** lignes routières TER ;
- **385** gares et points d'arrêt ;
- **1870 trains** par jour et **700** cars routiers TER ;
- **~260 000 voyages par jour** du lundi au vendredi ;
- **63 000 abonnés mensuels** au premier semestre (+2,5% par rapport au 1^{er} sem. 2024) ;
- **nombre de porteurs de cartes Fluo (-26 ans et +26 ans) au 31 août 2025** : 314 500 (+12% par rapport à fin août 2024)

B. Budget régional

Avec plus d'1,6 milliard en 2024 et 2025, dont 860 M€ pour le financement des TER, 297 M€ pour le routier (scolaire et interurbain) et 71 M€ pour les investissements dans le ferroviaire, l'enveloppe consacrée aux mobilités dans le Grand Est constitue le 1^{er} poste de dépense et représente plus de 30% du budget régional. Symbole du volontarisme de la Région, le budget transports a augmenté de 33% depuis 2023.

Parmi les grands postes de dépense, la Région consacre 304 M€ dans le matériel roulant et les ateliers de maintenance via notamment :

- La poursuite du paiement de nouvelles rames résultant d'engagement passés : opérations mi-vie des AGC (125) et TER2NNG (41 dont 16 rames Normande) et Corail (70) ;
- Investissements en faveur des ateliers de maintenance notamment Montigny-lès-Metz et Culmont-Chalindrey

C. Offres tarifaires régionales 2025

Soucieuse du pouvoir d'achat de nos jeunes et de leur volonté de voyager plus loin, la Région a reconduit durant l'été 2025 son Pass Fluo Grand Est Grenzenlos ("Grenzenlos" est un terme allemand qui signifie "sans frontières" ou "illimité" en français) afin de permettre à nos jeunes de 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. Ce pass est un succès puisque 29 000 ventes ont été faites (soit 40% de plus qu'en 2024).

Toujours afin de favoriser les mobilités décarbonnées, la Région a mis en place, depuis juillet, un Pass Groupe week-end qui permet, pour 40€, de voyager jusqu'à 5 personnes un samedi, un dimanche ou un jour férié, en illimité. Ce pass est vendu sur toutes les lignes hors l'Allemagne.

D. 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 (en cours), Altkirch (5 vélos), Saint-Louis (9 vélos), Colmar (13 vélos) et Munster (5 vélos) accueillent ou accueilleront cette offre de vélos

Le tarif de location est de 6 € les 14h (réduit à 3€ avec la carte Fluo)

Le déploiement dans les 52 gares se fera à l'automne et hiver 2025

E. Sécurité dans les transports régionaux : un enjeu primordial pour la Région Grand Est

Afin de lutter contre les phénomènes d'insécurité dans les gares et les transports, la Région Grand Est renforce sa politique de sûreté dans les transports ferroviaires et routiers.

Ainsi, depuis 2021, la Région a misé sur le déploiement massif de la vidéoprotection (52 gares et 1 356 caméras prévues d'ici 2028) et la coopération accrue avec la Gendarmerie nationale (plus de 3 600 trains

accompagnés). Les forces de l'ordre bénéficient de la gratuité dans les TER, favorisant leur présence dissuasive.

Des conventions locales avec police et transporteurs visent à sécuriser les réseaux routiers Fluo.

En 2025, des expérimentations ciblées sont menées dans gares, trains et cars : bouton d'alerte MonSherif, vidéo-protection, présence SUGE.

La lutte contre le harcèlement des femmes dans les transports reste prioritaire et passe par des affichages, le plan Angela, des actions éducatives et des marches exploratoires.

La Région reprend la main sur la sûreté ferroviaire en contractualisant directement avec la Sûreté ferroviaire dès 2026 avec des objectifs clairs : renforcer la sécurité et la confiance des usagers du réseau Fluo.

F. Optimisation du réseau de distribution des titres TER

Les ventes aux guichets sont passées de 50 % en 2015 à moins de 10 % aujourd'hui. Le digital domine désormais avec 72 % des ventes.

Ils représentent toutefois 70 % des coûts de distribution (le coût moyen d'un guichet est de 200 000 €/an).

Afin de réaliser des économies substantielles, la Région choisit, en 2026 de :

- Réduire le réseau de guichets en gares (18 gares avec des réductions de guichets et 13 gares avec des fermetures de guichet) ;
- Moderniser ses automates (4,3 M€ investis, déploiement entre mars 2026 et mars 2027) pour améliorer le service offert aux usagers (les assistants de mobilité régionale, plus modernes, remplaceront petit à petit les distributeurs de billets régionaux).

Sur le secteur Sud Alsace, les gares de Thann (fermeture) et Mulhouse (quatre guichets contre six actuellement) sont concernées.

Un nouveau modèle de proximité est mis en place par la Région, en partenariat avec La Poste où les ventes de billets TER pourront désormais se faire dans les villes où les guichets de gare sont supprimés (ex : Thann).

2. Lignes du COREST Mulhouse Nord

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

- TER 200 (Strasbourg-Bâle) ;
- Mulhouse-Colmar ;
- Colmar-Metzeral ;
- Mulhouse-Thann-Kruth ;
- Bollwiller-Guebwiller.

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
- ~ 26 000 voyages/jour en moyenne (ligne la plus fréquentée du réseau Grand Est) en 2025
- Fréquentation en hausse chaque année : +2% de fréquentation de janvier à septembre 2025 par rapport à 2024
- Fréquentation forte toute l'année avec deux phénomènes importants
 - ↘ pendant l'été (-20%)
 - ↗ en décembre (+40%)

De janvier à septembre 2025

- Taux moyen de conformité : 73,4% (+1,5 vs 2024)
- Taux moyen de retard 23,3% (+3,3% vs 2024)
- Taux moyen de suppression 3,3% (-1,8% vs 2024)

Quelques problèmes récurrents :

- Disjonctions sur les locomotives BB26000
- Phénomènes climatiques de plus en plus complexes à gérer, chutes d'arbres et de feuilles sur les voies > La Région a identifié, avec le gestionnaire du réseau, 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
- Vols de câbles en mars 2025

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

La Région a lancé trois audits auprès de SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et de sa SPL Grand Est Mobilités afin de trouver des solutions pour améliorer le produit TER 200 dans les prochains mois/années (en fonction du temps ferroviaire). L'objectif est de travailler sur la production de la ligne mais aussi les phénomènes de sur-occupation en heures de pointe.

Evolutions 2025 :

- Mise en place de trains spéciaux pour la finale de l'Eurovision à Bâle (1000 passagers) et pour deux matchs de l'Equipe de France féminine (vs Pays-Bas et Allemagne, 150 ventes)
- Depuis le début de la saison du Racing Club de Strasbourg Alsace, mise en place de navettes en correspondance sur les TER 200 pour rejoindre Krimmeri-Meinau (tarif Pass Groupe Week-End actif)
- Depuis le 3 novembre 2025, pendant 4 ans, des travaux vont impacter l'entrée de Bâle, nécessitant la mise en place d'un plan de transport adapté qui variera au fil des phases travaux (jusqu'en 2027, 86 TER 200 des heures creuses et du week-end sont supprimés partiellement à partir de Mulhouse ou Saint-Louis, chaque semaine)
- Marché de Noël 2025 : 5 TER supplémentaires le week-end (Départs Strasbourg 11h42 et 17h57, Saint-Louis 9h58, Mulhouse 13h18, Bâle 10h52), renforcements de compositions de 19 missions TER 200 le week-end

2026

- Réactivation du TER Fluo Grand Est 831399 (Strasbourg 17h33 - Sélestat 18h - Colmar 18h15) suspendu depuis septembre 2023, permettant de décharger la pointe TER 200 au départ de Strasbourg
- Création du TER Fluo Grand Est 831398 (Colmar 18h40 - Sélestat 18h53 - Benfeld 19h03 - Erstein 19h09 - Fegersheim-Lipsheim 19h16 - Geispolsheim 19h20 - Strasbourg 19h20) afin de favoriser les remontées pendulaires depuis Colmar en pointe
- Mise en place d'une rame de réserve à Bâle en heures creuses (09h30-15h)
- La Région étudie, avec son exploitant, la mise en place d'un allègement d'été

Colmar-Mulhouse (omnibus) :

Une ligne de 41 kilomètres :

- majoritairement utilisée par des abonnés (78%)
- ~ 2400 montées/jour en 2025
- +4% de fréquentation sur le premier semestre 2025 par rapport à 2024
- fréquentation forte toute l'année avec un phénomène important ↘ pendant l'été (-20%) qui s'explique par le nombre d'abonnés

De janvier à septembre 2025

- Taux moyen de conformité : 78,4% (-1,7% vs 2024)
- Taux moyen de retard 18,5% (+0,5% vs 2024)
- Taux moyen de suppression 3,1% (+1,2% vs 2024)

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

La Région a lancé trois audits auprès de SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et de sa SPL Grand Est Mobilités afin de trouver des solutions pour améliorer le produit TER 200 dans les prochains mois/années (en fonction du temps ferroviaire). Or, la circulation des TER omnibus Colmar-Mulhouse est très dépendante du système ferroviaire de la plaine d'Alsace dont TER 200 est la colonne vertébrale.

Colmar-Metzeral :

Une ligne de 23 kilomètres :

- utilisée principalement par des abonnés (notamment lycéens)
- ~ 1365 voyages/jour en moyenne en 2025
- fréquentation en progression (+20% par rapport à 2023)
- +10,5% de fréquentation de janvier à septembre 2025 par rapport à 2024 (pas forcément en lien avec le développement WE, hausse qui semble structurelle)
- baisse importante (-40%) durant l'été du fait des vacances scolaires

De janvier à septembre 2025 :

- Taux moyen de conformité : 92,4% (+0,6% vs 2024)
- Taux moyen de retard 5,6% (+0,4% vs 2024)
- Taux moyen de suppression 2% (-1% vs 2024)

Les chiffres de la ligne sont bons.

Toutefois, la ligne étant en connexion à Colmar avec le TER 200 dont plus de 20% des circulations sont actuellement en retard de plus de 2'59, les correspondances à Colmar tombent parfois :

- Ce sujet a bien été remonté aux services de la Région et de SNCF Voyageurs, il s'avère que lorsqu'un train est prévu dans l'heure suivante, il ne sur-stationne pas à Colmar sous peine de mettre en péril tout le système sur la ligne Colmar-Metzeral et créer de nouveaux retards qui pénaliseraient tous les usagers
- Un travail a été réalisé pour mettre dans de bons horaires de correspondances les cars TER de fin de journée

L'offre 2025 a été fortement développée le week-end. Cela fait suite à un travail mené avec des associations, élus locaux et usagers de la vallée courant 2022 et 2023 :

- + 15 trains le samedi soit 14,5 allers-retours contre 7 allers-retours actuellement et des bougés horaires pour créer une offre cadencée à l'heure et en correspondance à Colmar avec des trains vers/ depuis Strasbourg et Mulhouse ;

- + 6 trains le dimanche en basse saison (du 09/12/24 au 12/04/25 puis du 05/10/25 au 14/12/25) soit 8 allers-retours contre 5 allers-retours actuellement et des bougés horaires pour créer une offre cadencée aux deux heures et en correspondance à Colmar avec des trains vers/depuis Strasbourg et Mulhouse ;
- + 14 trains le dimanche en haute saison (du 18/04/25 au 28/09/25) soit 12 allers-retours contre 5 allers-retours actuellement et des bougés horaires pour créer une offre cadencée à l'heure (et aux deux heures en milieu de journée) et en correspondance à Colmar avec des trains vers/depuis Strasbourg et Mulhouse. Cette offre sera également mise en place pour les marchés de Noël.

Dans une mesure d'efficience dans l'utilisation des deniers publics, la Région réfléchira au devenir de ce développement dans les prochains mois.

Mulhouse-Thann-Kruth (TER et tram-train)

Une ligne de 37 kilomètres :

- majoritairement remplie d'abonnés (78%) et notamment de -26 ans (51%)
- ~ 1500 usagers/jour sur TER et 4800 usagers/jours sur tram-train
- +3% de fréquentation de janvier à septembre 2025 par rapport à 2024
- baisse importante (-40%) durant l'été du fait des vacances scolaires

Sur le premier semestre 2025 :

- Taux moyen de conformité : 89,6% (-1,4% vs 2024)
- Taux moyen de retard 8,2% (+1,2% vs 2024)
- Taux moyen de suppression 2,2% (+0,2% vs 2024)

Les chiffres de la ligne sont bons bien qu'un peu en-deçà par rapport à 2024

La ligne a été confrontée à quelques semaines de production délicates en début d'année mais depuis février les indicateurs ont fortement progressé (en dehors de fin juin)

Les suppressions et retards sur la ligne sont multiples mais sont avant tout liés au matériel roulant et aux causes externes

L'offre 2026 n'évoluera pas par rapport à celle de 2025.

Bollwiller-Guebwiller :

Une étude dédiée à la ligne Bollwiller-Soultz-Haut-Rhin-Guebwiller est inscrite et financée dans le cadre du CPER Mobilités 2023-2027

La Région priorise en premier lieu le maintien des circulations sur ses lignes de desserte fine du territoire qui le nécessitent (1,2 milliard nécessaires pour régénérer certaines lignes d'ici la fin de la décennie).

L'étude de la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller comparera les différents modes possibles (matériel ferroviaire plus léger, transport collectif routier en sites propres, etc.) afin de déterminer la meilleure solution pour optimiser les mobilités sur le secteur > Elle n'a pas encore débuté.

La démarche SERM de Mulhouse intègre la ligne dans son périmètre lors de sa préfiguration (le SERM est conditionné pour partie à la suite du projet Nouvelle Liaison Ferroviaire EAP pour laquelle rien n'est aujourd'hui statué, une réunion avec les partenaires financiers sous l'égide du Préfet de Région doit avoir lieu d'ici la fin de l'année 2025).

Aujourd'hui, les lignes 68R054 et 68R040 desservent depuis Guebwiller les gares de Bollwiller et Rouffach pour assurer des correspondances TER vers Colmar et Mulhouse.

Draisys, le prototype de train léger qui pourrait éventuellement servir sur cette ligne, n'est toujours pas sorti des usines de Lohr Industrie (le démonstrateur sera ensuite mis en test sur Sarreguemines-Bitche dans un horizon temporel inconnu à date).

3. Travaux sur les lignes 2025-2026

Plusieurs travaux impactant (principalement de nuit) vont concerner le territoire, notamment les travaux du nœud ferroviaire de Mulhouse. Ces principaux travaux sont mentionnés dans le support de présentation.

En 2025, la mise sous commande centralisée du réseau du poste d'aiguillage de Mulhouse a été effectuée en juin.

En outre, des travaux importants en entrée de Bâle ont lieu du 3 novembre 2025 à novembre 2029 et impacteront l'offre TER 200.

En effet, la Confédération suisse modernise son réseau ferroviaire pour développer le fret européen vers la mer du Nord

Objectif : +20 % de fret ferroviaire d'ici 2040, grâce à des trains plus longs et plus lourds (sans augmenter le trafic pour autant, à date)

Deux tunnels à l'entrée de Bâle doivent notamment être mis au gabarit P400 (permettant le passage de remorques de 4 m de haut). Les travaux nécessitent un décaissage de 55 cm des voies des tunnels Kannenfeld (1 km) et Schützenmatt (286 m)

Initialement prévus de nuit sans perturbation, les travaux seront finalement réalisés de jour, du lundi au vendredi, entre 2025 et 2029.

Cette décision impacte fortement les liaisons TER entre Mulhouse et Bâle, utilisées quotidiennement par 6 000 voyageurs, dans un contexte de 40 000 travailleurs transfrontaliers entre l'Alsace et la Suisse (dont 80 % vers Bâle, Liestal, Laufen).

86 TER 200 supprimés par semaine à Mulhouse ou Saint-Louis, en heures creuses (contre 132 initialement), soit 25% de l'offre TER 200, jusqu'en juin 2027

Toutefois, maintien de tous les omnibus (impossibilité technique d'augmenter les capacités faute de matériel roulant disponible aptes à circuler en Suisse)

La Région a demandé aux partenaires suisses la possibilité pour les usagers des TER 200 arrêtés à Saint-Louis d'emprunter les trams de l'agglomération baloise (sans réponse à date)

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 5,7 millions de voyageurs par an (Données Data SNCF 2024).

Elle a été 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,
 - o 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,
 - o 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 débuteront en 2026 et s'étaleront jusqu'en 2028. En 2025, la signalétique de la gare a été refaite également.

Un projet de parking en ouvrage de 550 places, dont 180 dédiées aux abonnés TER est également à l'étude pour une réalisation fin 2027 (coût de 12,4 M€ dont 2,7 M€ de la part de la Région Grand Est).

Les travaux dans les gares du périmètre COREST Mulhouse Nord :

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

- **Sélestat**

Création en 2026 d'un parking en ouvrage de 375 places sur le site du parking du Heyden (611 places de stationnement à terme).

- ⇒ Coût total : 4 M€, dont 2 M€ de part RGE. Démarrage prévisionnel des travaux fin 2026 pour mise en service fin 2027.
- ⇒ Travaux reportés d'1 an (fin 2026 au lieu de fin 2025)

- **Colmar**
 - o Nouvelle girouette (mai 2025)
 - o Rénovation de la signalétique (2025)
 - o Régénération de la vidéoprotection (2025)
 - o Reprise des éléments en pierre (nettoyage, réparation, remplacement ou rejointoiement) dans le respect de l'aspect architectural d'origine
 - o Installation de bornes en béton destinées à sécuriser le périmètre des parvis des gares.
- **Munster - ouverture de la pâtisserie Willy**
 - o Objectif : redonner vie à la gare et soutenir l'économie locale
 - o SNCF Gares & Connexion : 150 000 € (rénovation, électricité, ventilation)
 - o Région Grand Est : 50 000 €
 - o Willy Fritsch : 300 000 € pour l'aménagement et 4 emplois créés
 - o Un nouvel espace moderne de 250 m² (vente, salon de thé, laboratoire)
 - o Une gare redynamisée par un projet inscrit dans la démarche nationale
- **Rouffach - travaux en cours, finalisés début 2026**
 - o sécurisation du quai (2025)
 - o Côté Est : extension du parking de 49 places dont 1 place PMR et l'installation de 3 bornes de rechargement du véhicules électriques
 - o Côté Ouest :
 - o extension de la capacité de stationnement vélos (+10 places dans l'abri existant)
 - o La création d'une dépose-minute
 - o réaménagement des arrêts de cars
- **Bollwiller - Finalisé**
 - o Création de 49 places en extension du parking existant
 - o Travaux finalisés fin juin 2025 et inaugurés le 4 juillet 2025
- **Bitschwiller-lès-Thann - Projet en émergence**
 - o Création de 12 de places de stationnement dont 1 place PMR et 2 emplacements pour le rechargement de véhicules électriques
 - o Création de 3 places de dépose-minute
 - o Sécurisation et création d'un cheminement piéton
 - o Végétalisation des espaces
- **Thann/Thann Centre/Thann Saint-Jacques**
 - o régénération de la vidéoprotection (2025)
- **Vieux-Thann ZI - Projet en émergence**
 - o aménagement de l'accès piéton de la gare, côté Sud
- **Vieux-Thann/Vieux-Thann ZI**
 - o régénération de la vidéoprotection (2025)

5. Questions et remarques abordées par les participants lors du COREST

Thème numéro 1: fermeture du guichet de Thann et des guichets

Fermeture du guichet de Thann

Plusieurs intervenants (élus, organisations syndicales, usagers) ont exprimé des inquiétudes concernant la fermeture du guichet de Thann

Ont notamment été soulevés :

- l'enjeu de sécurité lié au rôle de la gare de Thann comme point de repli Seveso ;
- l'absence de concertation préalable et une communication jugée insuffisante ;
- la question de la formation du personnel de La Poste qui doit reprendre la vente des titres TER ;
- l'impossibilité d'acheter des billets TGV dans ces nouveaux points de vente ;
- les difficultés des publics fragiles à utiliser les automates ou les services numériques ;
- la saturation possible des bureaux de Poste et l'adéquation de leurs horaires aux besoins de mobilité.

La Région Grand Est rappelle :

- la distinction entre les fonctions du guichet et celles de la gare, dont le rôle de repli n'est pas remis en cause et que la Région est actuellement en train de gérer ;
- l'ouverture de la vente par La Poste en janvier avec des agents formés pour répondre aux demandes TER ;
- l'existence d'un plan de communication spécifique en préparation.
- une fréquentation du guichet de Thann faible (environ 50 ventes/jour) dont 20% de ventes pour TGV (qui n'est pas un service de la Région) ;

Fermeture progressive des guichets

Plusieurs intervenants (élus, organisations syndicales, usagers) ont exprimé des inquiétudes concernant la réduction progressive du nombre de guichets dans la région mais aussi par rapport au futur gestionnaire (La Poste). Un usager pose la question de savoir pourquoi La Poste a été choisie et non pas les offices de tourisme ?

La Région Grand Est rappelle des éléments génériques :

- un taux de digitalisation global de 60 % ainsi que 30% de ventes aux distributeurs, in fine 10% des ventes uniquement se font au guichet dorénavant ;
- la modernisation des automates prévue pour 2026-2027, incluant à terme la vente de billets TGV ;
- la possibilité d'utiliser le service Allo Billet ;

- la Région rappelle que La Poste a été choisie pour poursuivre cette mission du fait du réseau important de bureaux dans la Région permettant également à La Poste de diversifier ses activités et ainsi, favoriser la pérennisation des établissements sélectionnés ;
- il est en outre rappelé par la Région que le choix des offices de tourisme ou des guichets de mobilités a également été mis en réflexion mais qu'il est parfois plus difficile pour la Région de conventionner avec des organismes qui fonctionnent sous d'autres règles de trésorerie ne permettant pas d'optimiser les flux financiers avec la Région.

La Région rappelle son objectif d'utiliser les deniers publics de la façon la plus efficiente possible.

Fermeture progressive des guichets sur l'ensemble de la Région Grand Est

Des intervenants posent la question sur l'existence d'une seconde vague de fermetures.

La Région précise qu'à date une phase concernant la fermeture de 13 guichets et l'optimisation du fonctionnement des guichets pour 18 gares est actée, et produira ses effets en 2026.

Thème numéro 2 : Information voyageurs et qualité de service

Plusieurs usagers ont signalé des difficultés d'information, notamment en situation perturbée, ainsi que des problèmes d'affichage (ex. confusion entre Thann et Vieux-Thann sur SNCF Connect). SNCF Voyageurs a reconnu des marges d'amélioration, en particulier sur la ligne Mulhouse-Thann-Kruth (MTK) où l'information reste pour partie produite localement.

Des demandes ont été formulées concernant :

- **une meilleure information horaire ;**
- **l'accès facilité pour les groupes scolaires ;**
- **une communication centralisée plus réactive.**

SNCF Voyageurs indique :

- que l'information voyageurs doit être améliorée, notamment en situation perturbée ;
- que sur la ligne Mulhouse-Thann-Kruth (MTK), une partie de l'information est encore produite localement, ce qui peut générer des informations différentes par rapport aux lignes qui sont centralisée à Strasbourg ;
- que des progrès sont en cours sur les outils numériques et l'affichage ;
- que les difficultés signalées sur SNCF Connect (ex. confusion Thann / Vieux-Thann sur SNCF Connect) sont connues et doivent faire l'objet de corrections techniques.

Thème numéro 3 : Matériel roulant, capacité et confort à bord

Plusieurs usagers et associations ont évoqué :

- les suppressions ponctuelles de certains trains et la sous-composition de certaines missions ferroviaires ;
- la surcharge de trains, notamment le matin depuis Kruth, vers Mulhouse (du fait de sous-composition) ;
- le manque de trains disponibles pour assurer le service ferroviaire commandé par la Région Grand Est à son exploitant SNCF Voyageurs ;
- le manque de places vélos dans le matériel existant ;
- l'inconfort du matériel Siemens Avento tram-train avec beaucoup de gens debout, moins de places assises, l'absence de sanitaires...

SNCF Voyageurs rappelle :

- que l'engagement du matériel en pointe mobilise la totalité du parc disponible et que si des circulations sont supprimées ou des trains mis en composition réduite, cela est dû au fait que du matériel manque de façon ponctuelle avec l'entretien des rames (pour rappel, 125 automoteurs dits AGC passent actuellement en opération dites mi-vie pour tout comme 41 TER 2N NG jusqu'en janvier 2030 pour un coût de 583 M€), des chocs sur le matériel (accidents, heurts...)...

Ces éléments peuvent être à l'origine de la mise en place d'un plan de transport adapté.

- que les capacités de maintenance dépendent également des infrastructures et des ateliers, dont la construction nécessite plusieurs années.

La Région rappelle :

- les commandes importantes de matériels roulants ces dernières années : 30 *Régiolis transfrontaliers* et 9 *Régiolis domestiques* pour 388 M€, 16 *TER 2N NG* pour 105,5 M€, 5 *Coradia Liner* pour 67 M€, récemment 16 rames *Régiolis six caisses* pour 238 M€...
- la durée importante entre commande et livraison du matériel (entre 5 et 8 ans) du fait des procédures administratives et de la capacité pour le constructeur de fabriquer les rames (sachant que d'autres Régions ou entreprises en commande également) ;
- la hausse continue de fréquentation sur plusieurs lignes qui fait que le matériel commandé il y a 10, 15 ou 20 ans devient obsolète ;
- concernant le matériel roulant du tram-train *Siemens Avento*, la Région rappelle que le produit tram-train est cogéré avec Mulhouse Alsace Agglomération (m2A) et que le matériel va être rénové à partir de 2026 (OP 18), jusqu'en 2028, en prenant en compte les aspects techniques urbains (notamment la vidéoprotection et la gestion des carrefours) pour 20,195 M€. 9 rames sont concernées par cette rénovation, ce qui permettra de prolonger la durée de vie de ce matériel

dorénavant unique en France. Ce matériel a une composition mixte urbain/périurbain, le nombre de places assises est nettement moins important que sur un matériel ferroviaire classique, il n'est pas et ne sera pas équipé de toilettes ;

- concernant les vélos, le fait qu'il y ait 5000 places vélos dans des abris fermés au sein des gares alsaciennes (hors Strasbourg et Mulhouse) et que la Région privilégie, pour les pendulaires, le système vélo+train voire vélo+train+vélo dorénavant possible avec le déploiement des Vélos Fluo dans 52 gares de la Région et quelques gares du Sud Alsace. Les places vélos dans les trains sont gratuites dans la limite des places disponibles. La Région est volontariste sur le sujet puisque les nouvelles rames (AGC après opération mi-vie ou encore Régioalis transfrontaliers) disposent de 18 places vélos (bien au-dessus des obligations légales, 2% des places assises). Elle se réserve également le droit de réguler la montée à bord des deux roues en considérant l'affluence de certaines lignes dans l'objectif de limiter les conflits d'usage.

Thème numéro 4 : Ligne Mulhouse-Thann-Kruth (MTK)

Des usagers signalent des suppressions régulières (notamment sur les trains de 12h54, 15h54 au départ de Mulhouse), des ruptures de charge à Thann perçues comme pénalisantes pour le fond de vallée, et in fine, un transfert modal vers la voiture en raison d'un manque de confiance dans le train du fait, selon eux, d'un manque de régularité et d'une offre qui peut être développée (il est notamment évoqué la mise en place du cadencement à la demi-heure jusqu'à Kruth).

SNCF Voyageurs rappelle que :

- les compositions sont ajustées sur la base des comptages et selon le matériel disponible ;
- les contraintes de voie unique et de croisement limitent les possibilités de retarder les trains pour correspondance sans générer de perturbations en cascade.

La Région rappelle que :

- la ligne MTK est l'une des plus denses du territoire régional, avec plus de 90 trains et trams-trains par jour du lundi au vendredi, soit une offre équivalente au deuxième axe régional le plus important (Metz-Luxembourg et ses 120 000 frontaliers)
- la ligne MTK est en évolution de 14,3% depuis 2023, ce qui traduit une certaine appétence au train ;
- plus globalement, avec 260 000 voyages par jour du lundi au vendredi, la Région Grand Est est la 3ème région de France (hors Île-de-France) en termes de fréquentation, alors que le Grand Est est la 5ème région de France en termes de population. La fréquentation du réseau TER Fluo Grand Est continue de progresser, avec plus de 32% par rapport à 2019, ce qui traduit un vrai retour au train des habitants de la région et des touristes. Contrairement à ce qui est annoncé par certains usagers, la fréquentation des trains est en hausse constante sur toutes les lignes du réseau ferroviaire TER Fluo Grand Est.

Thème numéro 5 : Infrastructures, LDFT et besoins d'investissement

Plusieurs usagers et associations ont évoqué :

- les limites techniques actuelles du réseau ;
- les risques de baisse de performance à l'avenir, notamment avec les travaux qui vont concerner les Lignes de Desserte Fine du Territoire (LDFT) reprises par la Région d'ici la fin de la décennie (840 km) ;
- les coûts élevés des investissements à réaliser qui se feraient au détriment d'autres projets (ex : réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller).

La Région rappelle :

- qu'elle priorise en premier lieu le maintien des circulations sur ses lignes de desserte fine du territoire qui le nécessitent (plus d'un milliard d'euros nécessaires pour régénérer certaines lignes d'ici la fin de la décennie) sous peine d'y réduire la vitesse commerciale voire de les fermer
- la temporalité longue des projets ferroviaires nécessitant d'avoir une vision à long terme en termes de réseau ferroviaire et d'exploitation.

Thème numéro 6 : réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller, projet Draisie et SERM de Mulhouse

Les élus et associations du secteur ont réaffirmé leur forte attente pour une solution de desserte ferroviaire. Ils ont exprimé des inquiétudes quant aux délais envisagés pour le projet Draisie et regretté le manque de communication opérationnelle par rapport à la réouverture de la ligne Bollwiller-Guebwiller

La Région indique :

- que plusieurs solutions étaient étudiées (car express, tram, train léger) ;
- que le train lourd TER n'était pas prévu dans le SERM ;
- que le car express constituait l'alternative la plus pragmatique à court terme, sous réserve d'aménagements spécifiques pour rentrer dans les communes traversées ;
- que le projet Draisie suivait un calendrier lié aux phases d'expérimentation, d'homologation et d'adaptation de l'infrastructure.
- que Draisie n'est pas encore sortie des usines de Lohr Industrie, et que ce projet, soutenu financièrement par la Région, n'a aujourd'hui aucune temporalité. Une fois le démonstrateur sorti, il sera mis en test sur la ligne Sarreguemines-Bitche et ensuite seulement, son développement industrialisé pourrait être effectif ;
- que le projet de réouverture de l'axe Bollwiller-Guebwiller doit également se confronter à des contraintes techniques de franchissement de la RD83 et qu'en l'état, les rails ne sont pas en mesure d'accueillir des trains sans réaliser des travaux importants ;

- il est par ailleurs indiqué que le projet SERM de Mulhouse (et par conséquent le projet Bollwiller-Guebwiller, intégré dans le SERM) est également dépendant du projet de Nouvelle Liaison Ferroviaire EuroAirport (NLF EAP), aujourd'hui en suspens. Cela fait suite à la suspension de la participation du ministère français des Transports pour des raisons budgétaires. Une réunion avec le Préfet de Région est prévue dans les prochaines semaines, avec l'ensemble des financeurs.

Thème numéro 7 : Financement du service ferroviaire

Des usagers indiquent que la Région n'est pas assez volontariste dans sa politique de mobilités alors même que les effets du changement climatique sont aujourd'hui de plus en plus importants dans le quotidien des habitants.

La Région rappelle :

- que le coût du service TER s'élève à environ 860 M€ par an, dont 25 à 30 % seulement sont couverts par les usagers (70 à 75% du coût du billet est pris en charge par la collectivité alors même que tous les habitants ne prennent pas le train, autrement dit des habitants subventionnent des usagers des systèmes de transports) ;
- que d'importants efforts sont consacrés à l'intermodalité (ex. dispositifs vélos Fluo avec le déploiement d'une offre vélos attractive -6€ les 14h ou 3€ avec la carte Fluo- dans 52 gares de la Région d'ici la fin de l'année 2025) ;
- que l'offre ferroviaire en Alsace est l'une des plus denses du Grand Est, le tout avec une fréquentation en croissance significative ;
- que les décisions d'aménagement et de modernisation doivent être prises en cohérence avec les moyens disponibles et les priorités régionales, les deniers publics doivent être dépensés de façon efficiente.

Fin du COREST à 20h15.

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

Tribune et représentants

Présidence du COREST :

M. Thierry NICOLAS, Conseiller régional Grand Est

Région Grand Est - Direction des Mobilités :

M. Gilles HEIZMANN, Chef du Service Organisation de l'Offre Ferrée S2OF

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

M. Michaël NIESS, Chef de projet SERM de Mulhouse

SNCF Voyageurs :

M. Anthony LE ROUX, Directeur exploitation Alsace

Mme Yasmina DE FINA, Responsable de Lignes Sud Alsace

SNCF Réseau :

M. Yvon KORNER, Unité Voyageurs - Chargé de Compte TER Périmètre Alsace L1/L4

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. Marcello ROTOLO, Conseiller régional Grand Est

M. Laurent DREYFUS, Conseiller régional Grand Est

Mme Cécile GERMAIN, Conseillère régionale Grand Est

M. Dominique STEIGER, CESER Grand Est

M. Yann KELLER, Conseiller municipal de Guebwiller

Mme Sylvie KEMPF, Adjointe à la Ville de Thann

M. Michaël CATY, Ville de Thann

M. Christophe WOLF, Directeur Mobilités et Transports m2A

Mme Martine WYWIAL, Communauté de communes de la Vallée de Munster

M. Damien FOUCRE, Alsace Destination Tourisme

Mme Agnès SCHNEIDER, Conseillère Municipale Mulhouse, Mulhouse Cause Commune
Mme Marie EDEL, Conseil de Développement du Pays Thur Doller

Associations, usagers, divers :

M. Florent MANRIQUE, Président de l'Association des Usagers des Transports du Sud Alsace
M. Jean-François GIRARDIN, Association des Usagers des Transports du Sud Alsace
M. Pierre BOMBOIS, Association des Usagers des Transports du Sud Alsace
M. Denys HOLDER, Association Thur Ecologie et transport (TET)
M. Jano CELLE, Association Thur Ecologie et transport (TET)
M. Albert GASSERT, Association Thur Ecologie et transport (TET) ;
Mme Annick WALTER, Association Thur Ecologie et transport (TET)
M. Jean-Luc LEMBLE, Association Thur Ecologie et transport (TET)
M. Jérôme ILTIS, Association Thur Ecologie et transport (TET)
Mme Danielle SCHILLINGER, Association Thur Ecologie et transport (TET)
M. Jean-François GUIHAL, Association Thur Ecologie et transport (TET)
M. Jacky BRUCHLEN, Association Thur Ecologie et transport (TET)
Mme Sylviane MURE, PCF ;
M. Sébastien BANNWARTH, usager
M. Vincent WALTER, usager
M. Jean-Jacques GREINER, ATTAC 68
M. Norbert JOLY, Association Thur Ecologie et transport (TET)
M. Jean-Louis CELLE, Association Thur Ecologie et transport (TET)
M. Djecim DECARD, usager
M. Philippe AULLEN, Association Florirail
M. Pierre HARTMANN, Président de l'Association pour la Promotion du chemin de fer Colmar-Metzeral
M. Bryan STIHLE, Association pour la Promotion du chemin de fer Colmar - Metzeral
Mme Annick MECHIN, usagère
M. Thibault CORTESE, usager
Mme Roselyne SIERRA, usagère
M. François GOETTELMANN, usager
M. Alain MASSON, usager
M. Jonathan SEILLER, Mulhouse en Commun CGT
Mme Simone FEST, usagère
M. Rémi COUSIN, usager
M. Alain SEYEVEQ, GCF 68
M. Mathieu TAQUARD, Président de l'Association Florirail
M. Mathieu RELIN, Sud Rail
M. Toufik KAROUCHE, Sud Rail

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

M. Christian KLINGER, Sénateur du Haut-Rhin

M. Francis KLEITZ, Maire de Guebwiller et Conseiller d'Alsace

Michèle LUTZ, Maire de Mulhouse

Florent ARNOLD, Maire de Thann

Brigitte KLINKERT, Députée

Hubert OTT, Député

Michel SORDI, Maire de Cernay

Raphaël SCHELLENBERGER, Député