

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

24 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 à la fin de compte rendu. 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 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 (+7% par rapport au 1^{er} semestre 2024) ;
- **nombre de porteurs de cartes Fluo (-26 ans et +26 ans) au 31 août 2025** : 314 000 (+12% par rapport à fin août 2024)

B. Budget régional

Avec plus d'1,6 milliard d'euros 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 premier 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 :

- 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 réalisées (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 €, à jusqu'à 5 personnes de voyager un samedi, un dimanche ou un jour férié, en illimité. Ce pass est valable sur toutes les lignes, sauf pour les trajets vers 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 en milieu rural.

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 € pour 14 heures (réduit à 3€ avec la carte Fluo).

Le déploiement dans les 52 gares est réalisé durant l'automne et l'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 ferroviaire et routier.

Ainsi, depuis 2021, la Région a misé sur le déploiement massif de la vidéoprotection (52 gares et 1 356 caméras prévues d'ici à 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 lignes routières 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

La part des ventes aux guichets est passée de 50 % en 2015 à moins de 10 % aujourd'hui. Le digital domine désormais avec 72 % des ventes.

Les guichets représentent toutefois encore 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 Trois Frontières

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

- TER 200 (Strasbourg-Bâle) ;
- Mulhouse-Bâle
- Mulhouse-Müllheim
- Mulhouse-Belfort-(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
- ~ 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

- o Taux moyen de conformité : 73,4% (+1,5 vs 2024)
- o Taux moyen de retard 23,3% (+3,3% vs 2024)
- o 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 compte tenu des flux beaucoup plus faibles

Mulhouse-Bâle (omnibus) :

Une ligne de 34 kilomètres :

- majoritairement utilisée par des abonnés (74%)
- ~ 3870 montées/jour en 2025
- +9% 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 : 80,6% (+3,6% vs 2024)
- Taux moyen de retard 18,1%

- Taux moyen de suppression 1,3%

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 Mulhouse-Bâle est très dépendante du système ferroviaire de la plaine d'Alsace dont TER 200 est la colonne vertébrale.

Les travaux en entrée de Bâle n'impacteront pas la ligne omnibus Mulhouse-Bâle, en 2026.

Mulhouse-Belfort :

Une ligne de 49 kilomètres :

- Circulée à part égale par des occasionnels et abonnés
- ~ 2770 montées/jour en moyenne en 2025
- fréquentation en progression (+10,4% entre 2023 et 2024)
- -3% de fréquentation de janvier à septembre 2025 par rapport à 2024
- baisse importante (-25%) durant l'été du fait des vacances scolaires

De janvier à septembre 2025 :

- Taux moyen de conformité : 86,9% (+1,4% vs 2024)
- Taux moyen de retard 11,4%
- Taux moyen de suppression 1,8%

Les chiffres de la ligne sont bons.

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.

Mulhouse-Müllheim

Une ligne de 29 kilomètres :

- Majoritairement remplie d'occasionnels (88%)
- ~ 250 montées/jour sur TER (ligne la moins fréquentée du réseau TER Fluo Grand Est)
- -30% de fréquentation entre 2023 et 2024 (suite à la mise sur route)
- Augmentation importante de la fréquentation depuis le retour au train (+74% entre janvier et septembre 2025 par rapport à 2024 et +51% par rapport à la même période de 2023)

De janvier à septembre 2025 :

- Taux moyen de conformité : 86,9%
- Taux moyen de retard 8,9%
- Taux moyen de suppression 4,2%

Les chiffres de la ligne sont bons depuis le retour ferroviaire en janvier 2025.

La ligne a été rebasculée sur route depuis le 3 novembre 2025, jusqu'au 14 décembre 2025, faute de conducteurs. Tout a été mis en œuvre pour que le train puisse revenir sur la ligne dès la mi-décembre.

L'année 2026 sera marquée par l'ouverture du quai Müllheim en gare de Mulhouse et l'arrivée des Régiolis Transfrontaliers sur la ligne (en fonction des accords entre la Région Grand Est et le Bade-Wurtemberg) La procédure d'appel d'offres transfrontalier France-Allemagne est toujours en cours.

Mulhouse-Paris

Une ligne de 513 kilomètres (plus longue ligne TER de France) :

- Majoritairement remplie d'occasionnels (81%)
- ~ 300 montées/jour sur l'origine-destination Paris-Mulhouse
- Augmentation de 3% entre janvier et septembre 2025 par rapport à 2024 Travaux sur les lignes 2025-2026

De janvier à septembre 2025 :

- Taux moyen de conformité : 82,2% (-3,1% vs 2024)
- Taux moyen de retard 15,3%
- Taux moyen de suppression 2,5%

Les chiffres de la ligne sont globalement bons pour une ligne de 513 kilomètres soumise à de nombreux aléas (qui représentent 50% des suppressions et 27% des retards)

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 Trois Frontières :

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.
- **Saint-Louis**
 - o Exposition avec la Cité du Train dans le passage souterrain. Dispositif mis en place dans le cadre de la lutte contre le harcèlement des femmes dans les gares et les trains avec la Région Grand Est et l'État;
 - o Démarrage récent et le chantier se prolongera en 2026
- **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
- **Illfurth**
 - o Passage souterrain, reprise de pierres
- **Flaxlanden - en émergence**
 - o Création de 10 à 12 places de stationnement
 - o Création d'un abri à vélos de 10 places
 - o Création d'un cheminement pour les modes actifs

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

Thème numéro 1 : Sécurité et sûreté à bord des trains

Trois questions/remarques ont été soulevées concernant la sécurité à bord des trains :

- Les contrôleurs seraient de moins en moins nombreux ;
- Comment gérer la présence de pickpockets sur le TER 200 ? ;
- Quid de la sûreté des voyageurs sur la ligne Mulhouse-Belfort-Paris ?

La Région Grand Est et SNCF Voyageurs rappellent :

- les signalements réalisés par les agents de bord qui permettent de déployer sûreté ferroviaire et gendarmerie ;
- que pour la ligne 4 Mulhouse-Belfort-Paris, l'accompagnement de tous les trains par un agent de bord est assuré ;
- que depuis le 1^{er} janvier 2026, la Région peut déclencher elle-même des campagnes de sécurisation en mobilisant la sûreté ferroviaire ;
- concernant le nombre de contrôleurs, SNCF Voyageurs indique la difficulté à recruter ces profils et donc l'existence de lignes dites EAS (Equipements Agent Seul) avec des trains qui ne sont pas toujours accompagnés. Toutefois, des perspectives de recrutements favorables entraîneront une augmentation du nombre de contrôleurs courant 2026.

Thème numéro 2 : TER 200 Strasbourg-Bâle

Un usager indique le travail nécessaire sur l'affichage du train en gare afin de montrer, à l'instar de ce qui existe en Suisse, l'occupation des rames. Cela permettrait de lutter contre les phénomènes d'agglomération au niveau des portes.

La Région Grand Est indique que trois audits ont été réalisés afin de travailler les sujets de robustesse et de sur-occupation (sur la portion Strasbourg-Sélestat), Ce sujet a été identifié et la Région verra comment il est possible de le prendre en main avec SNCF.

Thème numéro 3 : TER Mulhouse-Müllheim

Trois questions ont été soulevées concernant la sécurité à bord des trains :

- Quid des horaires de la ligne lorsque des changements sont opérés côté Allemagne ? ;
- Quel avenir à la ligne pour pallier le manque d'attractivité ;
- Pourquoi les liaisons ne vont pas, en direct, jusqu'à Fribourg ?

La Région Grand Est et SNCF Voyageurs rappellent :

- Que les changements horaires effectués par le Bade-Wurtemberg ne sont pas communiqués, ni à SNCF Voyageurs, ni à la Région Grand Est. La Région indique qu'elle communique de son côté tout changement horaire. Des groupes de travail doivent être menés afin d'optimiser la situation, au courant de l'année 2026 ;
- Concernant l'attractivité de la ligne, remise en circulation en 2012, une procédure est en cours, avec les trois Länders voisins, afin de la faire gagner en dynamisme. Toutefois, cette procédure étant soumise à confidentialité, il n'est aujourd'hui pas possible de communiquer ;
- Concernant le terminus à Müllheim, il est indiqué que la « diamétralisation » Mulhouse-Müllheim-Fribourg n'a pas été souhaitée par le Bade-Wurtemberg étant donné que l'axe Mannheim-Karlsruhe-Fribourg-Bâle est déjà très circulé. Ajouter huit allers-retours en provenance de Mulhouse sur cet axe aurait pris trop de capacité ferroviaire côté Allemagne.

Thème numéro 4 : TER Mulhouse-Bâle

Plusieurs intervenants ont évoqué :

- **Le report, par l'Etat, du projet EuroAirport (shunt de 6 km permettant une desserte directe de l'EAP) du fait de son coût (475 M€). L'auditoire demande si un plan B existe ? ;**
- **Concernant les sur-occupations observées depuis le début des travaux en entrée de Bâle (3 novembre, mise au gabarit P400 de deux tunnels), il est demandé de mettre des trains en unité multiple afin de gagner en capacité ;**
- **Il est demandé s'il est acquis que les Suisses emmèneront, à terme, les nouveaux trains Stadler Flirt (financés en partie par la Région Grand Est), jusqu'à Mulhouse, alors que le projet EAP est en attente et que le projet du SERM (Service Express Régional Métropolitain) est difficile à boucler.**

La Région Grand Est rappelle :

- que des réunions spécifiques doivent se tenir courant 2026 avec l'Etat concernant les sujets du raccordement ferroviaire et du SERM (ces deux projets ne sont pas arrêtés) ;
- que tous les sujets locaux (RER Basel, SERM, EAP...) sont liés et que la Région est très vigilante à ce que le système soit opérationnel, dans son ensemble, dans l'intérêt du territoire et de ses habitants ;
- concernant la mise en place d'unités multiples, SNCF Voyageurs rappelle que le matériel homologué en Suisse est peu nombreux et que la mise en place d'un doublement de train se fait nécessairement au détriment de l'offre (en l'occurrence il faudrait supprimer un autre train). Ce choix n'a pour l'instant pas été réalisé et le sujet des travaux est très vigilé par SNCF Voyageurs et la Région Grand Est.

Thème numéro 5 : TER Mulhouse-Belfort-Paris

Plusieurs élus et associations ont évoqué :

- **La possibilité pour la Région d'ajouter de nouveaux arrêts sur la ligne et le lien entre la Région Grand Est et la Région Bourgogne-Franche-Comté pour gérer les zones interrégionales ;**
- **La baisse de la qualité de la ligne et notamment la gestion complexe de certaines correspondances en gare de Mulhouse ;**
- **La mise en place de la réservation voyageurs sur la ligne 4 Mulhouse-Paris, uniquement les trains à destination ou en provenance de Paris.**

La Région Grand Est rappelle que :

- Deux éléments techniques limitent aujourd'hui le développement de cette ligne ferroviaire :
 - o techniquement, la ligne Mulhouse-Belfort est complexe à exploiter compte tenu du fait que l'infrastructure est partagée par les TER mais aussi par des trains Fret et des TGV. Concrètement, cela veut dire que le plan de transport doit être réfléchi à A-2, conformément aux demandes du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau qui traite de la même manière les différents transporteurs, autrement dit, trouver le « bon » sillon ferroviaire est parfois plus complexe que les usagers ne peuvent l'imaginer ;
 - o financièrement, la Région, autorité organisatrice des mobilités est contrainte, aujourd'hui et comme toutes les collectivités, à des coupes budgétaires importantes liées au ralentissement de l'économie française (une partie des revenus de notre collectivité est liée à la TVA).
- La ligne Mulhouse-Belfort est complétée par la ligne 4 Paris-Mulhouse pour laquelle la Région Grand Est a ajouté, depuis 2022, Altkirch à l'ensemble des trains (soit trois allers-retours du lundi au vendredi). Il est donc en effet possible de rejoindre Mulhouse après 21h le samedi puisqu'un train en provenance de Paris s'y arrête ;
- Concernant les correspondances, le train pour Belfort est retenu à Mulhouse lorsqu'il s'agit du dernier de la journée uniquement ;
- La Région est consciente des améliorations possibles sur la grille horaire Mulhouse-Belfort, le tout avec, en perspective, l'ouverture à la concurrence de la ligne au début de la prochaine décennie, sans précision supplémentaire à ce stade.
- La Région pourrait lancer une concertation sur cette ligne ferroviaire afin de réaliser des ajustements à l'horizon 2030. Cette concertation pourrait rassembler les élus des gares desservies, a minima et se tenir au courant du second semestre 2026, lorsque les nouvelles équipes municipales auront pris connaissance des dossiers. Ce travail serait mené sous la présidence du Président du COREST, Monsieur Thierry NICOLAS ;
- Concernant la réservation sur la ligne TER Mulhouse-Paris, elle a permis de circonscrire les phénomènes de sur-occupation, dorénavant inexistant sur cette ligne, sauf aléa.

Thème numéro 6 : Travaux Bâle depuis novembre 2025

Plusieurs usagers et associations ont évoqué les travaux de mise au gabarit P400 des deux tunnels en amont de la gare de Bâle.

Il a notamment été question de :

- **La conservation de l'appareil de voie aiguille qui offre plus de souplesse dans l'exploitation de la ligne**
- **La capacité de la ligne à absorber les développements Fret souhaités par les Suisses.**

La Région Grand Est, SNCF Voyageurs et les chemins de fers suisses (CFF) rappellent que :

- ces travaux découlent de la Déclaration d'intention entre les Ministres des transports suisses et français pour relier la rive gauche du Rhin à la Seine, pour le Fret. Il y a une réflexion dans la stratégie fret général d'augmenter la capacité sans pour autant augmenter le nombre de trains. Il s'agit d'augmenter le tonnage des trains suisses déjà engagés ;
- concernant l'appareil de voie déjà installé, la Région fera le maximum pour qu'il soit laissé par les Suisses après les travaux, il permet plus de latitudes dans les mouvements de trains.

Thème numéro 7 : Gares

Une usagère rappelle les difficultés d'accueil dans les gares de Mulhouse, Colmar et Strasbourg pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Il est en outre demandé des explications par rapport au manque de signalétique en gare de Bâle pour trouver des agents SNCF et les cars au départ de la gare.

SNCF Gares & Connexions indique :

- que l'ancien buffet de la gare de Colmar est accessible aux PMR
- que l'espace assistance est au Nord de la Gare de Strasbourg et donc malheureusement éloigné des départs de trains vers Mulhouse ;
- concernant la gare de Bâle, il est rappelé que la gare n'est pas située sur le périmètre français et qu'il n'y a aucun lever côté SNCF pour prendre cela en main.
- le représentant des CFF répond que le point a été pris et que des améliorations seront apportées, si possible.

Fin du COREST à 20h15.

ANNEXE n°1 : Liste des représentants en tribune du COREST Mulhouse Trois Frontières

Présidence du COREST :

M. Thierry NICOLAS, Conseiller régional Grand Est

Région Grand Est - Direction des Mobilités :

M. Jonathan NAAS, Directeur Adjoint de la Direction du Transport Ferroviaire de Voyageurs

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

Mme Valérie BURESI, Chargée de projets Mobilités transfrontalières

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. Cédric NELLEBANACH, Directeur des Gares Alsaces

Chemins de Fer Suisses :

M. Thomas STAFFELBACH, Coordinateur général ferroviaire du secteur de Bâle