



Comité Régional des Services de Transport

COREST

MULHOUSE NORD

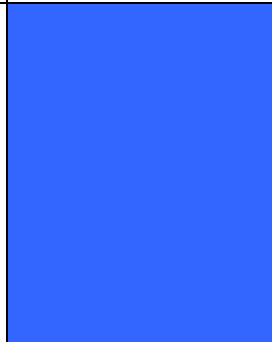
RELEVÉ DE CONCLUSIONS

Réunion du 11 octobre 2016 à 18h
Agence Territoriale Régionale Sud Alsace à MULHOUSE

DIRECTION DES
TRANSPORTS
ET DE LA MOBILITE

Service Offre de Transport
et Territoires (SO2T)

Tél. : 03.88.15.69.70.



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

Le présent relevé de conclusions ainsi que le document de présentation projeté lors du COREST Mulhouse Nord sont accessibles en ligne sur le site internet de la Région Grand Est (rubrique « Actions », domaine « Comités régionaux des services de transport : COREST », « Mulhouse Nord »).

Présidence du COREST Mulhouse Nord :

M. KLEITZ, Conseiller Régional

En présence de :

M. OMEYER, Conseiller Régional

Région Grand Est :

M. WEYER, Directeur des Transports et de la Mobilité

Mme TETERYCZ, Chargée de mission Territoire Centre Alsace et TER200

Mme STEINER, Chargée de mission Territoire Sud Alsace

SNCF – Mobilités :

M. MUNDINGER, Directeur Adjoint production TER Alsace

M. FISCHER, Adjoint au Directeur de Ligne

SNCF – Réseau :

Mme WOLFERSPERGER, Responsable de l'unité Voyageurs

Mme BRAJON, Gestionnaire de capacité et ordonnancement travaux Alsace

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

* * *

M. KLEITZ, Président du COREST Mulhouse Nord, souhaite la bienvenue aux participants, remercie M. GOEPFERT, Directeur de l'Agence Territoriale Régionale Mulhouse Nord d'accueillir la réunion en son bâtiment et salue les membres de la table d'honneur.

Présentation des orientations générales de la politique des transports

M. KLEITZ présente quelques chiffres clés de la mobilité sur le territoire de la Région Grand Est ainsi que les grandes orientations :

- 1 650 TER/jour, 1^{er} réseau de province, 1^{ère} région en matière de régularité du trafic, 400 gares et 30 lignes routières ;
- 600 millions d'euros consacrés à la politique des transports en 2016 dont 430 millions d'euros pour le fonctionnement annuel du TER et 150 millions d'euros pour l'investissement (infrastructure, matériel roulant, gares) -> à partir de 2017, plus de 250 millions d'euros supplémentaires pour permettre de financer le transfert de compétence transport (interurbain et scolaire) des Départements ;
- une nouvelle convention TER unifiée d'ici la fin de l'année 2016 avec une contribution régionale stable dans un contexte de diminution continue des dotations de l'Etat ;
- souhait d'une gamme tarifaire unique pour le réseau TER Grand Est respectant l'équilibre économique existant actuellement à l'échelle du nouveau périmètre ;
- la Région, chef de file de l'intermodalité, avec la mise en place de schémas régionaux, l'impulsion d'une nouvelle politique gares et du développement de l'accessibilité.

M. KLEITZ précise enfin son attachement à la poursuite de la concertation dans la lignée des CLAL en Alsace, avec la mise en place des COmités RÉgionaux des Services de Transport (COREST), ainsi que les Groupes de Travail associés.

1. Vie des lignes régionales (régularité, suppressions, trafic)

- **Ligne TER Colmar – Munster – Metzeral**
- **Ligne TER Colmar – Mulhouse**
- **TER 200**
- **Ligne Mulhouse – Thann – Kruth**

La SNCF présente le bilan de régularité, des suppressions de circulations, et de trafic des lignes du bassin Mulhouse Nord pour 2015 et 2016 (8 premiers mois de l'année).

Précision apportée par la SNCF : les causes externes de suppressions des circulations, non imputables à la SNCF, comprennent notamment les accidents de personnes, les actes de malveillance ou de vandalisme.

LIGNE COLMAR – MUNSTER – METZERAL

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

Il est fait part :

- de l'augmentation de la fraude, des incivilités et du sentiment d'insécurité depuis la fin de la présence systématique de contrôleurs à bord des TER ;
- de la dégradation de la situation sur la ligne Colmar – Munster – Metzeral en raison des contrôles aléatoires ;
- de l'augmentation des incivilités, telles que des moqueries de jeunes envers des personnes handicapées ou le vapotage à bord des trains, en l'absence de contrôleur ;
- de l'inquiétude suscitée par la baisse de la fréquentation à l'été 2016 ;
- du sentiment que les lignes capillaires souffrent parce qu'elles sont en zone rurale et que moins de moyens sont mis sur ces lignes ;
- de l'absence de distributeur de billets dans 8 gares ;
- de la suppression, par la Ville de Colmar, du stationnement libre aux abords de la gare (mise en place de zones bleues) et de la saturation du parking ouest de la gare de Colmar. Les usagers TER rencontrent de fortes difficultés de stationnement en gare de Colmar.

Les précisions de la Région, SNCF Mobilités et SNCF Réseau durant la réunion :

- Concernant les contrôles, la Région laisse la possibilité à SNCF Mobilités de faire évoluer les modalités de contrôle, pour rechercher des logiques plus efficaces (brigades mobiles, contrôles à quai, etc.) sur les lignes où les conditions s'y prêtent (matériel roulant adapté, enjeux particuliers en termes de recettes ou de service, etc.). L'expérimentation, après avoir débuté dans le Piémont, s'est étendue à l'étoile ferroviaire de Mulhouse et est désormais mise en œuvre dans le nord Alsace. Cette procédure pratiquée également sur les réseaux urbains et sur les réseaux étrangers, permet de mieux maîtriser le coût du transport pour la collectivité et ainsi de préserver les marges de manœuvre nécessaires au développement des dessertes.

Les contrôles peuvent s'organiser par brigade, sous forme d'opérations ciblées, souvent conjointement avec la police ou la gendarmerie et la SUGE (police ferroviaire), Six opérations auront lieu au mois d'octobre 2016 sur la ligne Colmar – Metzeral.

Il n'est pas encore possible de tirer des enseignements définitifs des contrôles aléatoires, même si ceux-ci affichent pour le moment des résultats probants.

- Les chiffres du trafic, en baisse, correspondent à la vente des titres. Des comptages seront effectués sur la ligne Colmar – Metzeral dans le cadre du nouveau marché régional. La Région étudie actuellement des modèles de distributeurs de billets plus légers, de type horodateur. La ligne Colmar – Metzeral est prioritaire pour leur implantation dans le cadre d'une expérimentation.
- Un projet de parking en ouvrage à Colmar, réservant un tarif privilégié pour les usagers du TER et fortement soutenu au plan financier par la Région, est en cours de réalisation.

LIGNE MULHOUSE – THANN – KRUTH

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

Il est fait part :

- de la difficulté de se déplacer sur la section Thann – Kruth et d'une grande incohérence entre les horaires de tram-train et de train classique, le train n'attendant pas le tram-train ;
- d'un arrêt de 7 minutes à Cernay ;
- du peu de lisibilité de la grille horaire de la ligne Mulhouse – Thann – Kruth ;
- de la difficulté de se rendre en haut de vallée ;
- de la baisse importante de la fréquentation dans la vallée qui se confirme ;
- du fait qu'il n'y aurait que deux trains directs le matin ;
- du souhait d'avoir des chiffres et non des pourcentages pour ce qui concerne l'évolution du trafic ;
- de personnes voyageant debout dans le train ;
- du souhait de suppression du tram-train ;
- du souhait de supprimer l'arrêt Thann Centre ;
- d'un train direct du matin supprimé le jour même ;
- d'un courrier de la Communauté de Communes de Saint-Amarin transmis à la Région proposant le terminus ou le départ de plus d'une quarantaine de trams-trains à Thann Gare, en raison des difficultés engendrées par la fermeture du passage à niveau (PN) 22 à l'encontre des usagers de la route ;
- d'une discrimination propre à la ligne Mulhouse – Thann – Kruth, le « tarif de bord » n'étant pas applicable sur la ligne. Le « tarif contrôle » s'applique à tous les voyageurs montés à bord d'un train sans être en possession d'un titre de transport, y compris lorsqu'ils se sont spontanément signalés avant le contrôle. Une demande de révision est formulée.

Les précisions de la Région, SNCF Mobilités et SNCF Réseau durant la réunion :

- La suppression du train direct, le matin même, est due à un acte de vandalisme qui a causé un dégagement de fumée.
- L'érosion du trafic peut s'expliquer notamment par le co-voiturage et la baisse du prix du carburant.

- Plus de 100 trains ou trams-trains circulent chaque jour sur la ligne Mulhouse – Thann - Kruth, à voie unique. La Région et la SNCF tentent de répondre au mieux aux besoins des voyageurs. La desserte en tram-train est identique depuis sa mise en service alors que l'offre de trains classiques a augmentée : cadencement à la 1/2 heure en fin d'après-midi dans le sens Mulhouse – Kruth, cadencement à l'heure le matin vers Mulhouse. Tous les engins disponibles sont utilisés.
- Il serait possible d'ajouter une navette Thann – Kruth, en correspondance à Thann, le matin en heure de pointe.
- De manière générale, le train classique dispose de capacités d'accélération moindres que le tram-train et met ainsi un peu plus de temps, en sortie de gare à Thann, pour franchir le passage à niveau.
- Actuellement, sur 105 circulations ferroviaires, 94 franchissent la RN66, entraînant la fermeture du PN22, soumis à des normes de sécurité particulières. A partir du 12 décembre 2016, 12 trams-trains n'assurant pas de correspondance avec une navette auront leur terminus ou leur départ à Thann Gare au lieu de Thann Saint Jacques. Cette évolution, impliquant également la suppression de 2 circulations tram-train non commerciales, entraînera une réduction de 14 fermetures de barrières au niveau du PN22. Cette décision de la Région a été prise en concertation avec Mulhouse Alsace Agglomération, autorité organisatrice des transports qui partage avec la Région Grand Est, la construction de l'offre tram-train.
- Une étude initiée par la Région Grand Est et Mulhouse Alsace Agglomération, portant sur l' « Optimisation de la ligne tram-train Mulhouse – Vallée de la Thur » va être lancée prochainement. Elle permettra de recueillir les avis des instances constituées. De manière générale, la concertation sur la ligne Mulhouse – Thann – Kruth se poursuivra.

2. Desserte et évolutions

- **Bilan SA 2016**
- **Travaux 2016**
- **Evolutions 2017**
- **Travaux 2017-2018**

La Région présente le bilan des modifications de desserte au service annuel de 2016 ainsi que les évolutions pour le service annuel de 2017. SNCF Réseau présente les travaux réalisés en 2016 et les principaux travaux programmés en 2017 et 2018.

LIGNE COLMAR – MUNSTER – METZERAL

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

Il est fait part :

- de l'interrogation quant à la manière de mieux faire connaître l'offre et notamment booster le potentiel touristique de la vallée de Munster ;
- du souhait du rétablissement de l'horaire initial du TER n°831535 arrivant actuellement à Colmar à 13h54.

Les précisions de la Région, SNCF Mobilités et SNCF Réseau durant la réunion :

- La valorisation touristique de la vallée doit être portée localement par les offices de tourisme. La Région sera partenaire de ce travail. Un travail avait déjà été commencé en 2014 mais n'a malheureusement pas abouti. Il est important que les communautés de communes soient également partenaires de ce travail et portent ce dossier. Une gamme tarifaire existe pour les déplacements occasionnels et touristiques : les titres « Alsa + 24h » et « Alsa + Groupe journée » plus adaptés pour les déplacements en famille ou entre amis le week-end.
- Le changement horaire pour une arrivée à Colmar à 13h49 (au lieu de 13h54 aujourd'hui) sera réalisé courant 2017.

LIGNE COLMAR – MULHOUSE

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

Il est fait part :

- du souhait de voir davantage de trains s'arrêter à Lutterbach sur la ligne Colmar – Mulhouse, ce qui devrait pouvoir se faire si le train roulait plus vite, et ce qui permettrait de désengorger la gare de Mulhouse – Dornach ;
- du souhait de voir les arrêts de la ligne rendus accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Les précisions de la Région, SNCF Mobilités et SNCF Réseau durant la réunion :

- Le temps de parcours nécessaire des omnibus Colmar – Mulhouse ne permet pas d'ajouter un arrêt supplémentaire sans compromettre la correspondance à Colmar. Ajouter un arrêt sur un omnibus est contraint puisqu'il s'insère entre deux TER200. De plus, la gare de Mulhouse – Dornach est plus fréquentée car elle coïncide avec un nœud de desserte du réseau urbain de Soléa.
- Le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA - Ad'Ap), élaboré par la Région en concertation avec l'ensemble des partenaires (Etat, collectivités, acteurs du système ferroviaire et associations de personnes à mobilité réduite et âgées), définit les points d'arrêt prioritaires. Il s'agit de rendre accessibles d'ici 2024, pour tout type de handicap, 18 points d'arrêt prioritaires en Alsace. Le coût de l'ensemble de ces travaux s'élève à près de 21,2 M€. Les arrêts situés entre Colmar et Mulhouse n'ont pas été retenus comme prioritaires.

LIGNE MULHOUSE – THANN – KRUTH

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

Il est fait part :

- de l'interrogation quant à la date de mise en œuvre des mesures de sécurité liées au risque de déshuntage (rupture de la liaison électrique) des autorails dénommés « 73500 » lorsqu'ils circulent en unité simple ;
- de l'interrogation quant aux raisons qui empêchent la suppression du KVB (contrôle de vitesse par balises) ;

- de la satisfaction de la Commune de Lutterbach, faisant suite à l'évolution de l'offre de desserte des trains classiques en gare de Lutterbach (sens Mulhouse – Kruth) ;
- du souhait de valorisation touristique de la ligne Mulhouse – Thann – Kruth, notamment à destination du Parc de Wesserling ;
- d'un portillon particulièrement difficile à ouvrir à Mulhouse – Dornach.

Les précisions de la Région, SNCF Mobilités et SNCF Réseau durant la réunion :

- Les mesures de sécurité contre le risque de déshuntage des 73500 en unité simple ont été prises suite à plusieurs incidents, dont celui qui a eu lieu en Loire Atlantique en octobre 2015. Pour pallier le risque de déshuntage et éviter des mesures de sécurité contraignantes, l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire impose jusqu'à nouvel ordre que les autorails X73500 circulant sur des voies à aiguillages « télécommandés » (cas de la quasi-totalité des lignes en Alsace) circulent systématiquement en unité double (deux rames).
- Le KVB est une boucle de rattrapage qui déclenche le freinage d'urgence du train en cas de défaillance du conducteur. L'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) n'autorise pas sa suppression.
- Le portillon installé à Mulhouse – Dornach a pour objectif de créer une gêne pour les personnes traversant les voies pour se rendre au supermarché installé à proximité de la gare.

3. Points divers

- **Derniers projets d'aménagement de gares réalisés**
- **Investissements à venir dans vos gares**
- **Liaison Bollwiller – Guebwiller**
- **Inscription en ligne**

La Région présente les points divers portant sur les aménagements réalisés dans les gares et les projets d'investissements à venir.

M. KLEITZ présente les derniers éléments concernant la réouverture de la ligne Bollwiller - Guebwiller

LIGNE BOLLWILLER – GUEBWILLER

Les interrogations / avis / remarques des participants au COREST :

Il est fait part :

- du souhait de créer un comité de ligne ;
- de l'inquiétude quant à la réalité de la réouverture de la ligne Bollwiller – Guebwiller, au regard des difficultés que rencontrent d'autres lignes ferroviaires ;
- du positionnement de la Région en cas d'enveloppe financière prévisionnelle dépassant le montant initialement envisagé ;
- du fait que la nappe phréatique ne constituait pas un problème pour une dénivellation de la ligne ferroviaire, de même que la rehausse de 2 mètres de la route.

Les précisions de M. KLEITZ durant la réunion :

- Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Bollwiller – Guebwiller a été inscrit in extremis pour 20 M€ au Contrat de Plan Etat – Région 2015-2020 grâce à la persévérance du Président RICHERT.
- Il n'y a pour l'heure pas d'assurance quant à la résolution des contraintes techniques et économiques.
- La création d'un comité de ligne n'est pas pertinente (les comités de ligne ayant été remplacés par les COREST), cependant un groupe de travail pourra être constitué.
- Le respect de l'enveloppe financière est un point important.
- Il est nécessaire d'attendre la fin de l'étude actuellement en cours.

La Région précise que le présent relevé de conclusions ainsi que la présentation seront mis en ligne sur le site de la Région Grand Est. Elle précise également qu'il est important de penser à s'inscrire en ligne également en 2017.

Les points à l'ordre du jour étant épuisés, M. KLEITZ remercie les participants et clôt la réunion. Il invite les participants à poursuivre leurs échanges autour du verre de l'amitié.

* * *

En annexe : liste des personnes ayant signé la feuille de présence et liste des personnes excusées.

Personnes ayant signé la liste de présence

Nom	Prénom	Fonction
Allonas	Francis	Maire d'Oderen
Aullen	Philippe	Collectif citoyen de Guebwiller EELV
Becker	Line	Alternante qualité SNCF
Beltzung	Maxime	Attaché parlementaire de M. SORDI
Braun	Thierry	Florirail
Brunn	Michel	Adjoint au Maire de Fellingring
Chauvy	Pascal	Mulhouse Alsace Agglomération
Daniel	Henri	Retraité
Dreyer	Stéphane	Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne (AURM)
Dreyer	Arthur	Usager
Foudrat	Michel	FNAUT Grand Est
François	Hélène	Conseillère Municipale de Guebwiller
Gardillon	Didier	ISS France imprimerie
Girardin	Jean-François	Usager
Hartmann	Pierre	Association pour la Promotion du Chemin de Fer Colmar Metzeral (APCM)
Heckner	Philippe	
Imber	Pascal	1er Adjoint au Maire de Lutterbach
Knorr	Patrice	Collectif citoyen Guebwiller
Kohler	Jean-Pierre	Adjoint au Maire de Fellingring
Lombardo	Gulhan	CESER Grand Est
Lutenbacher	Annick	Maire de Fellingring
Manrique	Florent	Florirail
Marchetti	Olivier	Usager et secrétaire TZR
Masson	Alain	Usager
Mehrenberger	Chantal	Usager
Oberlin	Suzy	Thur Ecologie et Transports (TET)
Orio	Jean-Jacques	Adjoint au Maire de Bollwiller
Steiner	René Alfred	Tourisme ferroviaire - Office de Tourisme de Mulhouse - OTC Greeters
Stich	Grégory	Conseiller Régional Grand Est
Stoltz-Nawrot	Jeanne	Maire de Husseren - Wessering
Tacquard	François	Président de la Communauté de Communes de Saint-Amarin
Taquard	Mathieu	FloriRail
Verleye	Michel	
Voisin	Thierry	Usager
Walter	Daniel	Thur Ecologie et Transports (TET)
Walter	Vincent	Thur Ecologie et Transports (TET)

Sont excusés :

M. Celle

M. Etterlen

M. Meyer, Maire de Soultz

M. Sordi, Député du Haut-Rhin, Maire de Cernay

M. Walgenwitz, Maire de Kruth

La Municipalité de Bitschwiller-lès-Thann