

Le service express métropolitain ferroviaire

Le SEM : une opportunité pour l'agglomération mulhousienne
et le Haut-Rhin ?



Sommaire

L'essentiel.....	3
Introduction - Contexte.....	4
PARTIE 1 : état des lieux.....	5
Synthèse partie 1.....	5
• Une couverture ferroviaire très fine par le passé.....	7
• Le doublement de l'offre TER en 20 ans.....	9
• À l'échelle trinationale une offre ferroviaire riche mais perfectible.....	11
• Une tarification TC peu lisible dans le Haut-Rhin.....	12
PARTIE 2 : service express métropolitain.....	13
Synthèse partie 2.....	13
• Faire le X2 ferroviaire à l'horizon 2030.....	14
• La simplicité du concept de SEM.....	15
• Strasbourg : réinventer le modèle de mobilité.....	16
• Bordeaux : des TC attractifs pour l'aire urbaine.....	17
• Sillon lorrain : renforcer l'offre intercity.....	18
PARTIE 3 : projets.....	19
Synthèse partie 3.....	19
• Un foisonnement de projets ferroviaires, surtout dans l'agglomération trinationale de Bâle.....	21
• La modernisation du nœud ferroviaire mulhousien : une révolution !.....	22
• Le RER «Breisgau» (Breisgau-S-Bahn) de Freiburg : un projet d'ensemble.....	23
• Le RER trinationale de Bâle : un très grand projet réalisé en plusieurs étapes.....	24
PARTIE 4 : propositions.....	25
Synthèse partie 4.....	25
• Décliner le concept de SEM.....	26
• Les projets potentiels du SEM Haut-Rhin.....	28
Annexes.....	30
• Bibliographie.....	30
• Glossaire.....	31
• Remerciements.....	31

“ L’essentiel

→ État des lieux Haut-Rhin :

- Une couverture ferroviaire très fine dans le passé.
- Un **doublage de l’offre TER** depuis 20 ans.
- Une offre autocar **peu performante**.
- Une offre **trinationale riche** mais **peu de connexions avec l’Allemagne**.
- Des **tarifications peu lisibles dans le Haut-Rhin** contrairement à la Suisse et à l’Allemagne.

→ Concept de service express métropolitain (SEM) :

- À l’échelle nationale, **doubler la part modale du train** avec la mise en place de SEM : davantage d’offres, intermodalité, tarification etc.
- Les agglomérations de Strasbourg, de Bordeaux et du Sillon Lorrain : des exemples de développement en cours de SEM.

→ Projets d’infrastructures dans notre territoire :

- Un **foisonnement de projets**, mais encore peu avancés dans le Haut-Rhin.
- Une forte concentration de projets dans l’agglomération trinationale de Bâle.
- Une **stratégie de long terme** pour faire émerger les projets de RER dans les agglomérations de Freiburg et de Basel.

→ Propositions à l’échelle du Haut-Rhin :

- Élaborer une **stratégie, une vision à l’horizon 2035-2040** combinant à la fois TER et autocars express à l’échelle du Haut-Rhin.
- **Avancer par étapes** en se concertant avec tous les acteurs et les territoires.
- Le SEM, une opportunité pour renforcer les services du voyageur du quotidien.



Après un déclin de 1945 à 1980, le réseau ferroviaire haut-rhinois a retrouvé des couleurs avec la régionalisation. Toutefois, il reste d'importantes marges de progression. La LOM et la loi climat et résilience mettent à nouveau la mobilité du quotidien au centre du jeu. C'est dans ce contexte que le concept de service express métropolitain pourrait prendre tout son sens à l'échelle départementale.

→ La donne a changé

La Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 fixe, à un horizon 2030, l'objectif de **doubler la part modale du transport ferroviaire dans les déplacements du quotidien**. C'est pour répondre à cet objectif et à la demande du gouvernement que SNCF Réseau a réalisé un **schéma directeur national des Services Express Métropolitains (SEM)**, concept proche de celui de RER, s'appuyant sur les étoiles ferroviaires existantes. SNCF Réseau a identifié l'axe Mulhouse-Bâle dans le schéma directeur (cf carte P 14).

La Loi Climat et Résilience de 2021 va rendre obligatoire les **Zones à Faibles Émissions mobilités (ZFE-m)** pour les unités urbaines dont la population est supérieure à 150 000 habitants. L'agglomération mulhousienne est concernée, le Sud Alsace et plus largement le Haut-Rhin vont également être impactés.

Pour répondre à ces nouvelles législations, il y a un **enjeu fort de renforcer et de développer les réseaux TC ferroviaires et autocars**.



Mulhouse : nœud ferroviaire de la gare centrale, cœur de l'étoile ferroviaire à cinq branches de l'agglomération.

→ Les objectifs

L'objectif du travail est de disposer d'un premier socle de connaissances et d'esquisser les enjeux et les pistes d'action pour la mise en place d'un SEM à l'échelle du Haut-Rhin. C'est pourquoi le rapport :

- Pose l'**état des lieux** : infrastructures ferroviaires, offres, tarification, les points faibles etc.
- Présente le **concept de service express métropolitain** ainsi que des exemples.
- Liste les **principaux projets** en cours dans le Haut-Rhin, en Suisse et en Allemagne.
- Propose des **actions potentielles** pour mettre en place un service express métropolitain à l'échelle du département.

L'analyse est réalisée à l'échelle du **Haut-Rhin et transfrontalière** : secteur de Bâle et de Freiburg. Elle aborde principalement la question du rail. Des solutions autocars express sont mises en avant dans les propositions de préconisations.

→ La finalité de la démarche

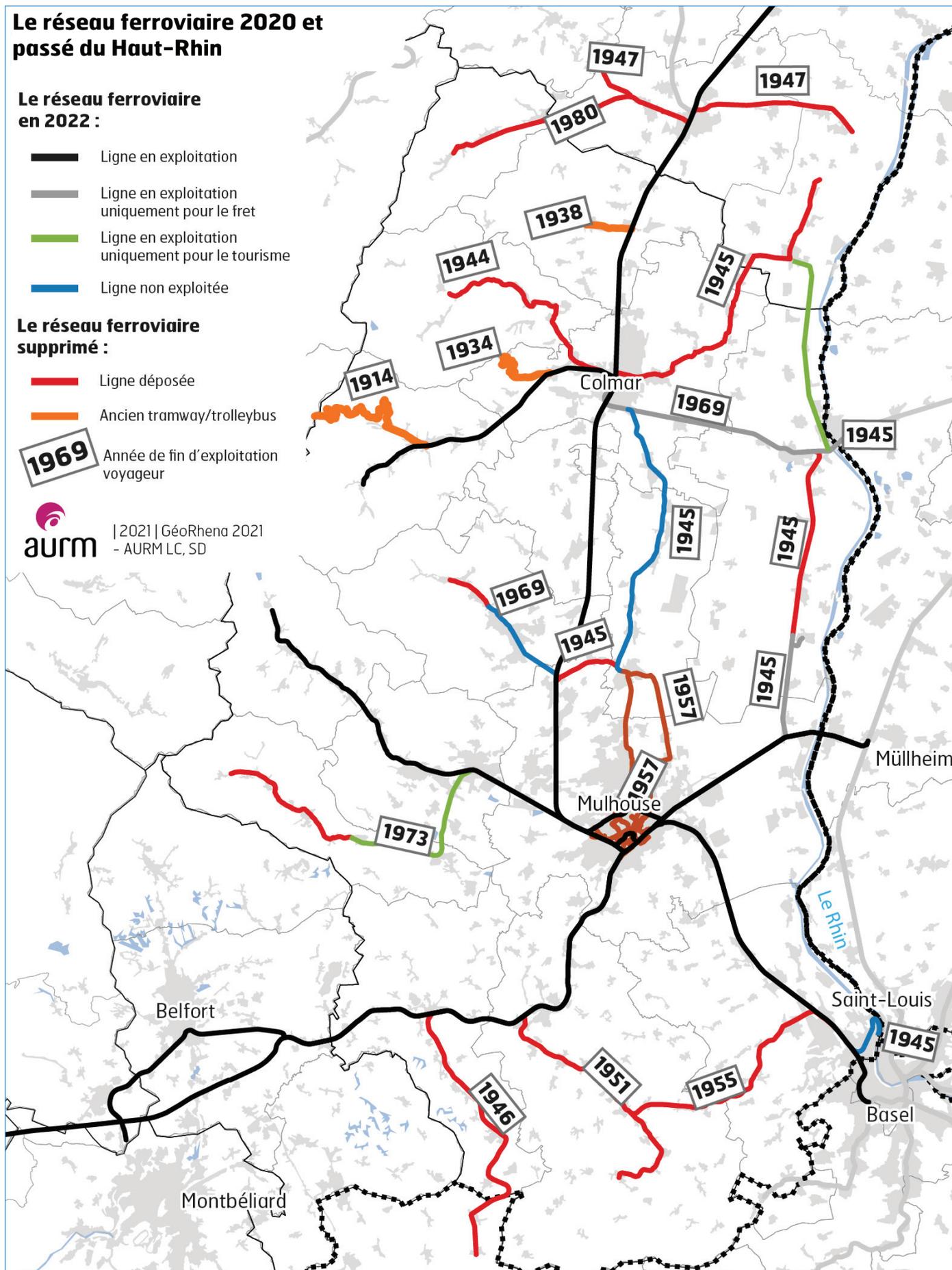
La présente publication n'est pas une fin en soi. Elle présente une première base de travail.

Elle pourra servir de support pour les **débats, les discussions, les négociations** à destination des **élus et des techniciens des AOM**. Ces derniers pourront ainsi programmer dans le temps les investissements adaptés aux réalités du terrain.

PARTIE 1 : état des lieux

“ Synthèse

- Dans le Haut-Rhin, une couverture ferroviaire très fine existait dans l'entre-deux-guerres avec **73%** des habitants couverts par le réseau ferré contre seulement **42% en 2022**.
- Depuis la fin des années 1990, **l'offre TER a considérablement progressé avec l'impulsion de la régionalisation du service ferroviaire**.
- À l'échelle trinationale on observe **une offre ferroviaire riche** :
 - avec des **dessertes TER 200 et ICE** connectées à Bâle ;
 - avec la présence de **réseaux ferroviaires rayonnants à l'échelle locale depuis les agglomérations** : RER trinational de Bâle, le Breisgau S-Bahn de Freiburg, des dessertes TER périurbaines autour des agglomérations de Colmar et de Mulhouse.
- Il y a d'importantes **marges d'améliorations** côté Haut-Rhin :
 - des **connexions à améliorer** avec l'Allemagne ;
 - une **tarification peu lisible** entre les réseaux TC ;
 - une **offre de service limitée en soirée et le week-end** ;
 - des **gares encore trop peu insérées dans le tissu urbain** et une faible articulation avec les réseaux TC ;
 - et enfin, une **vocation principalement scolaire du réseau autocar**.



Le réseau ferroviaire du Haut-Rhin a connu son apogée à l'entre-deux-guerres. Il s'est considérablement contracté entre 1945 et 1980 avec la fermeture de nombreuses lignes : vallée de la Doller, Florival, dans le Sundgau etc.

Une couverture ferroviaire très fine par le passé

⊕ A l'entre-deux-guerres : un réseau ferroviaire capillaire irriguant l'ensemble du Haut-Rhin

En plus de la desserte Strasbourg-Colmar-Mulhouse-Bâle, l'ensemble des vallées vosgiennes bénéficiaient d'une desserte ferroviaire : Doller, Florival, Fecht, Kaysersberg, Val d'Argent.

En plaine, une ligne assurait une desserte entre Colmar et Bollwiller en passant par Ensisheim. Ces deux dernières communes étaient alors d'importants nœuds ferroviaires. La voie ferrée Mulhouse-Colmar-Strasbourg était alors triplée par la ligne Colmar-Ensisheim-Bollwiller et Vogelsheim-Chalampé.

Le Sundgau bénéficiait également d'une desserte ferroviaire connectée à la Suisse au niveau de Bonfol.

⊕ 1945-1980 : des fermetures en série

Dès 1945, la desserte voyageurs a été arrêtée sur les lignes suivantes : vallée de Kaysersberg, Colmar-Marckolsheim, Colmar-Ensisheim-Bollwiller, Neuf-Brisach / Chalampé. En remplacement, des dessertes autocars ont été mises en place.

La concurrence de la voiture, le recul de la fréquentation générant une baisse des recettes ont conduit la SNCF à fermer de très nombreuses petites lignes. La dynamique des fermetures s'est amplifiée au cours de la période 1950-1970 avec l'arrêt des dessertes dans le Sundgau, le Florival, la Doller.

En 1980, la desserte TER du Val d'Argent a été stoppée comme la desserte Mulhouse - Chalampé. Cette dernière est restée une importante ligne de fret. L'infrastructure est restée en place. Cette ligne électrifiée a donc pu être réactivée en 2012.



Source: Florival

Le 15 mars 1969 circulait pour la dernière fois l'autorail reliant Bollwiller à Lautenbach.

⊕ Une dépose des voies rend quasiment irréversible la réactivation des lignes...

La plupart des voies non exploitées ont été déposées. Entre Masevaux et Sewen, l'ancienne plate-forme ferroviaire est occupée par une voie verte parcourue par les piétons et les cyclistes. Dans le Florival, entre Buhl et Lautenbach, l'ancienne emprise de la voie ferrée est utilisée par une route depuis la fin des années 1980. L'urbanisation s'est bien souvent rapprochée des anciennes emprises ou pire occupe même les anciennes emprises. Cela rend difficilement envisageable la reconstruction des voies ferroviaires, en tout cas dans le contexte actuel 2022



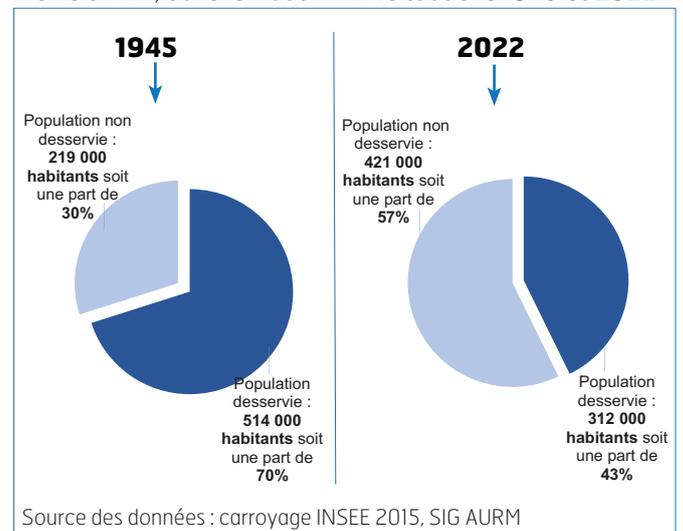
Vallée de la Doller - Oberbruck : voie verte en 2019 sur l'ancienne emprise ferroviaire.

⊕ ...mais pas impossibles ?

Par exemple, les réseaux tramway ont été abandonnés dans les années 1950 dans les plupart des agglomérations françaises. Ce mode de transport a fait son grand retour dans les années 1990 et 2000.

Toutefois, les besoins des territoires en matière de mobilité au cours des cinquante dernières années ont évolué.

Part de la population habitant le long d'une voie ferrée, à moins d'1 km, dans le Haut-Rhin : situations 1945 et 2022

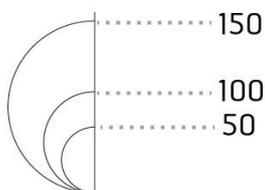


La part de la population habitant à moins d'1 km d'une voie ferrée est passée de 70 % dans les années 1930 à 43 % en 2020. Cela représente 200 000 personnes de moins.



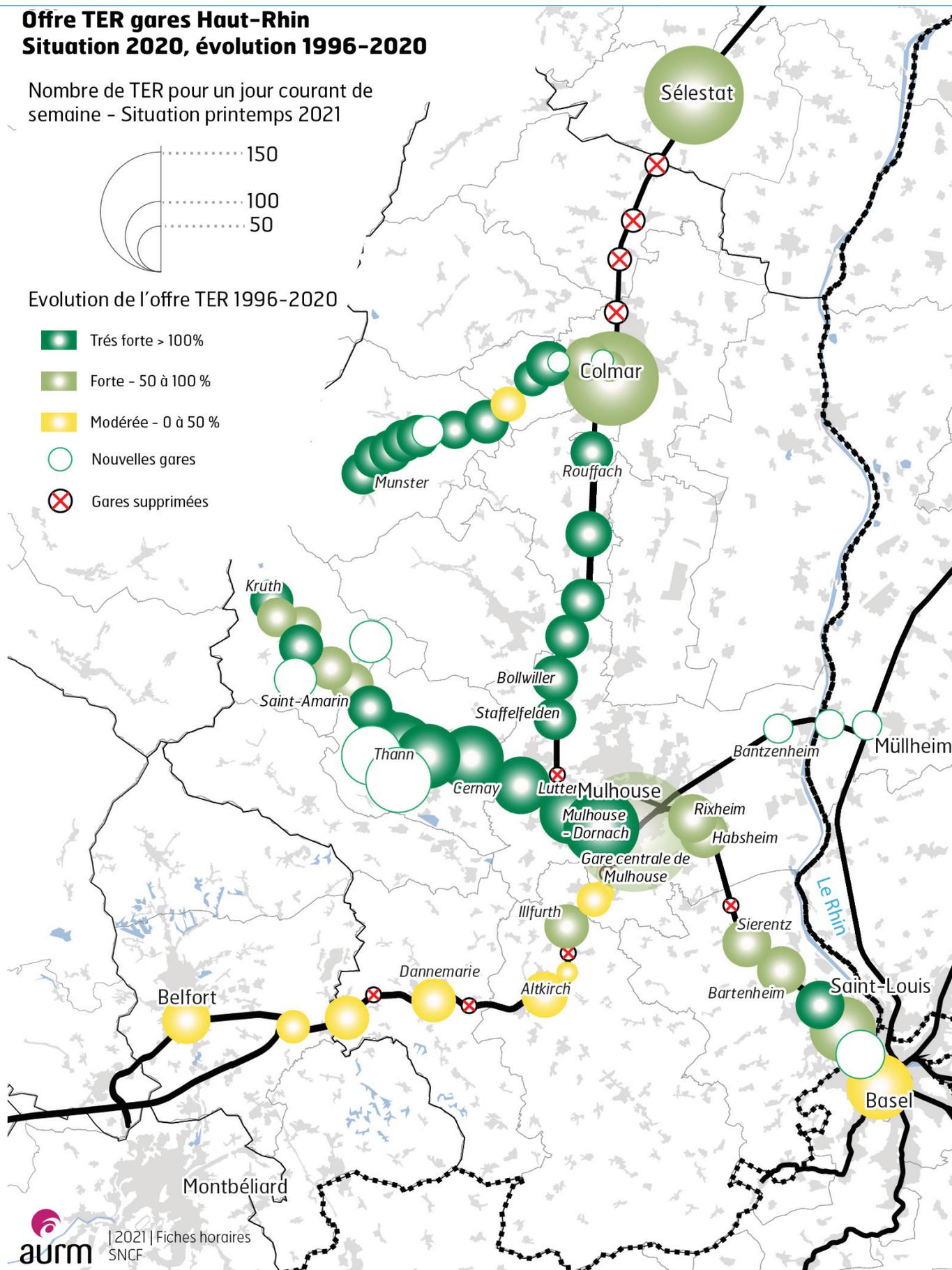
Offre TER gares Haut-Rhin Situation 2020, évolution 1996-2020

Nombre de TER pour un jour courant de semaine - Situation printemps 2021



Evolution de l'offre TER 1996-2020

- Très forte > 100%
- Forte - 50 à 100 %
- Modérée - 0 à 50 %
- Nouvelles gares
- X Gares supprimées



| 2021 | Fiches horaires SNCF

Les gares situées sur les tronçons Mulhouse - Colmar, Mulhouse - Thann et Colmar-Metzeral ont vu au minimum leur offre doublée entre 1996 et 2020. Au cours de la même période, les gares des lignes Mulhouse - Belfort et Mulhouse - Bâle ont connu des évolutions plus « modérées ». La ligne Mulhouse-Müllheim a été réactivée fin 2012.

Le doublement de l'offre TER en 20 ans

➔ L'effet régionalisation du service ferroviaire

L'ex Région Alsace a été l'autorité organisatrice du réseau TER à partir de 1998. L'Alsace était l'une des six régions à avoir expérimenté le transfert de l'organisation et du financement des transports régionaux avant que cela ne soit généralisé à l'ensemble des régions françaises en 2002. Au cours des deux premières décennies des années 2000, la plupart des lignes ferroviaires ont bénéficié d'un accroissement d'offres : Mulhouse-Thann-Kruth, Colmar-Metzeral, Strasbourg-Mulhouse-Bâle etc. L'arrivée des TGV a été l'occasion de restructurer et de développer l'offre en 2007 et 2011.

➔ Un développement continu de l'offre

- 1991** ○ TER 200 : lancement du service entre Strasbourg et Mulhouse.
- 2000** ○ MTK : modernisation de la ligne, doublement de l'offre.
- 2002** ○ TER 200 : cadencement à l'heure entre Mulhouse et Strasbourg, augmentation des fréquences sur Mulhouse-Bâle, fermeture des gares de Schlierbach, de Ribeauvillé, d'Ostheim-Bebenheim et de Bennwihr.
- 2005** ○ Colmar - Metzeral : modernisation de la ligne, doublement de l'offre.
- 2007** ○ Arrivée du TGV EE : 14 TER 200 supplémentaires pour Mulhouse - Bâle et augmentation de l'offre pour Mulhouse - Belfort.
- 2010** ○ MTK : mise en service du train-train, doublement de l'offre entre Thann et Mulhouse.
- 2011** ○ Arrivée du TGV RR : cadencement des gares de la ligne Mulhouse - Colmar, fermeture des gares de Brunstatt, de Richwiller et de Wittelsheim.
- 2012** ○ Mulhouse-Müllheim : réactivation de la ligne avec 14 TER/ jour.
- 2016** ○ TER 200 : ajout de 10 trains entre Mulhouse et Strasbourg permettant un cadencement à 30 minutes tout au long de la journée entre Strasbourg et Mulhouse.
- 2017** ○ Fermeture de la gare du Hasenrain.
- 2018** ○ Fermeture de la gare de Tagolsheim.
- 2021** ○ Cadencement du TER à 30 minutes tout au long de la journée de 5 heures à 20 heures entre Strasbourg et Bâle.

➔ Deux fois plus de trains régionaux

Le nb. de TER circulant sur les lignes du Haut-Rhin pour un jour courant de semaine – Evolution 1996-2020

Lignes	1996	2004	2007	2009	2010	2013	2020	Evolution 1996-2020
Mulhouse / Bâle	70	90	104	100	100	90	96	37%
Mulhouse / Thann	26	46	47	52	54	92	94	262%
Mulhouse / Belfort	21	39	45	48	44	40	45	114%
Mulhouse / Colmar	68	80	85	81	81	89	108	59%
Mulhouse / Müllheim	-	-	-	-	-	14	14	-
Colmar / Munster	13	13	39	39	39	39	39	200%
Total	185	268	320	320	318	364	396	114%

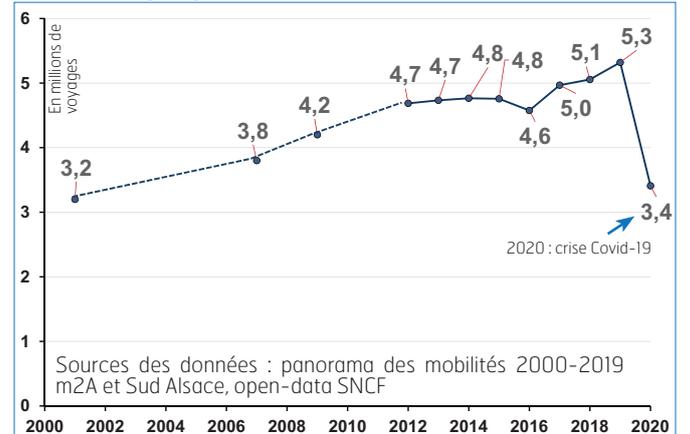
En 1996, 185 TER circulaient chaque jour sur l'ensemble des lignes du Haut-Rhin. En 2020, l'offre atteint les 396 TER / jour. La fréquence des trains régionaux a doublé en un peu plus de 20 ans.

Sources des données : panorama des mobilités 2000-2019 m2A et Sud Alsace, fiches horaires TER

➔ Une fréquentation en hausse de 50 %

L'évolution de la fréquentation de la gare centrale de Mulhouse peut être considérée comme le reflet de la tendance d'évolution de la fréquentation TER dans le Sud Alsace.

Nb. de voyages gare de Mulhouse 2000-2020



La gare centrale de Mulhouse a vu sa fréquentation passer de 3,2 M en 2000 à 5,0 M de voyages en 2019 soit une hausse de + 56 %. Le doublement de l'offre TER au cours de ces 20 dernières années, l'arrivée du TGV, sont les principaux facteurs explicatifs.

ZOOM **Gare : stationnement voiture et vélo**

La publication de l'AURM « Panorama des mobilités m2A et Sud Alsace - Quelles évolutions 2000-2019 ? » - Janvier 2020 montre que le taux d'occupation des parkings voitures des gares du Sud Alsace est passé de 51 % en 2007 à 67 % en 2019. Le rapport montre que la même année les abris et les arceaux vélos sont seulement occupés à 31 %. La bicyclette présente donc une marge de progression importante. Pour en savoir plus, cf. publication : www.aurm.org/uploads/media/5e676a24925fa.pdf

À l'échelle trinationale une offre ferroviaire riche mais perfectible

➔ Dessertes TER 200 et ICE....

Depuis fin 2022, Strasbourg, Colmar, Mulhouse, Saint-Louis et Bâle sont reliés chaque jour par une importante offre ferroviaire: **61 circulations TER 200 en semaine** (cadencement à 30 minutes de 5 heures à 20 heures). L'offre est complétée entre Mulhouse et Bâle par près de 50 TER omnibus.

Karlsruhe, Baden-Baden, Freiburg et Bâle sont connectés par une desserte d'une **quarantaine d'ICE / jour**. L'offre est complétée par une cinquantaine de trains omnibus reliant Freiburg et Bâle. L'offre ferroviaire est importante et relativement proche de part et d'autre du Rhin.

➔ ...connectée à Bâle

Depuis Mulhouse et Freiburg, les voyageurs peuvent rejoindre rapidement Bâle. Depuis la France, les correspondances en gare de Bâle CFF doivent s'effectuer à pied entre le secteur SNCF et la partie CFF.

➔ Des connexions transfrontalières à renforcer

La ligne Mulhouse-Müllheim a été rouverte aux voyageurs en décembre 2012. Elle propose une desserte de **14 TER quotidiens**. Elle nécessite une correspondance en gare de Müllheim pour effectuer un trajet entre Mulhouse et Freiburg. Le week-end, il y a un aller / retour direct sans rupture de charge. L'offre est trop faible et est encore **peu attractive pour les voyageurs**.

Plus au nord, seulement une **vingtaine d'autocars par jour** raccordent Colmar à la gare de Breisach. Par la suite les voyageurs prennent le **train** (Breisgau S-Bahn) jusqu'à Freiburg.

Plus au sud, en décembre 2018, la ligne **Belfort-Delle a été réactivée**. Elle dessert également la gare de Belfort-Montbéliard TGV. Pour rejoindre la Suisse depuis Belfort, une correspondance est nécessaire soit en gare de Delle, soit en gare de Belfort-Montbéliard TGV.

Le **raccordement ferroviaire de l'EuroAirport** permettra un accès direct à l'aéroport depuis Colmar, Mulhouse et Bâle. Les porteurs du projet annoncent sa mise en service entre 2028 et 2030.

➔ La présence de S-Bahn de TER périurbains

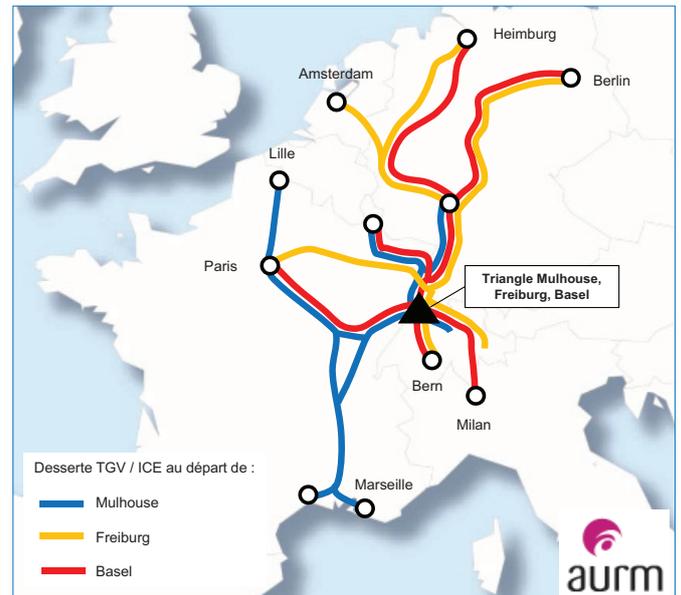
Le RER trinationale de Bâle est un vaste réseau RER couvrant 244 km de lignes. Le **Breisgau S-Bahn de Freiburg** a été achevé fin 2021. Il propose 200 km de lignes.

Côté Haut-Rhin, à Mulhouse, avec l'arrivée du TGV Rhin Rhône fin 2011, les **dessertes ferroviaires périurbaines ont été cadencées et les correspondances optimisées dans la gare centrale**. Le tram-train Mulhouse-Vallée de la Thur est le premier et seul tram-train véritablement interconnecté de France. Colmar bénéficie de connexions renforcées avec Sélestat / Strasbourg, Munster et Mulhouse.

ZOOM

La richesse des offres TGV et ICE

Dessertes TGV / ICE au départ des gares de Mulhouse, de Basel et de Freiburg



La mise en réseau des gares de Mulhouse, de Basel et Freiburg permettrait d'accéder à la plupart des grandes villes situées à l'intérieur du périmètre Berlin, Hambourg, Amsterdam, Paris, Marseille et Milan.

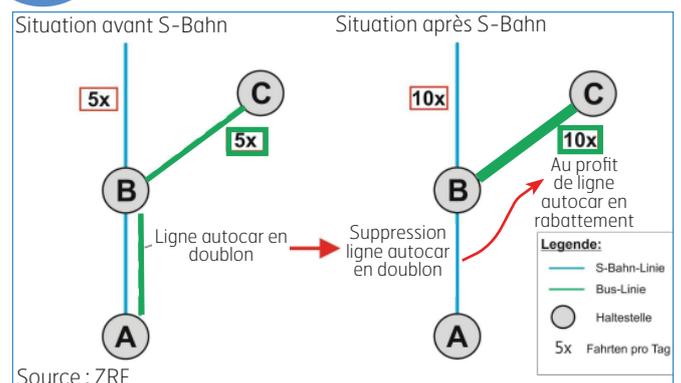
ZOOM

L'offre autocar peu attractive dans le Haut-Rhin

Avec 3,2 M de déplacements / an, le réseau autocar haut-rhinois est peu utilisé. Il est essentiellement emprunté par les scolaires (80 % de part de marché). A titre de comparaison, le réseau Soléa assure 24 M de déplacements / an. L'offre autocar est encore trop peu attractive : peu d'offre, temps de parcours trop longs. Il peut doubler les lignes TER.

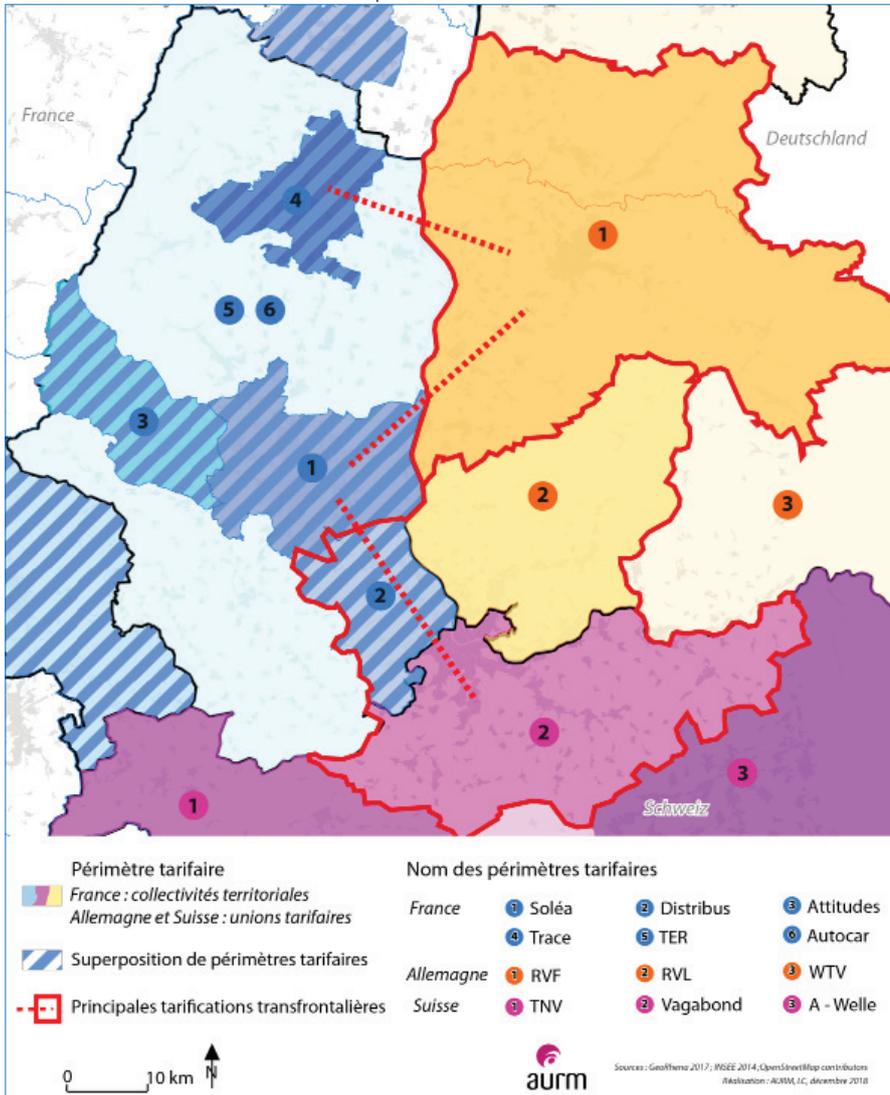
ZOOM

Breisgau S-Bahn de Freiburg : les lignes autocars sont en rabattement sur les gares



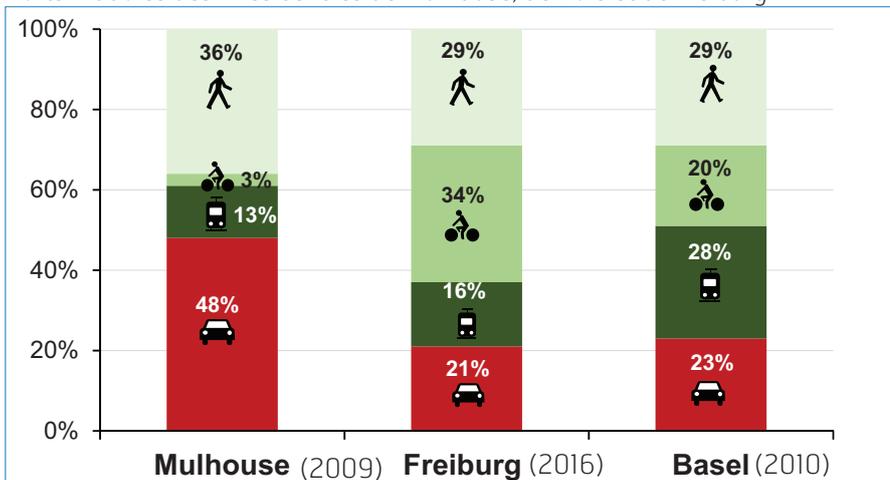
Une tarification TC peu lisible dans le Haut-Rhin

Tarifications des réseaux de transports collectifs en 2020 à l'échelle trinationale



En Allemagne et en Suisse, les unions tarifaires facilitent les déplacements des personnes. Côté français, la tarification est beaucoup plus complexe.

Parts modales des villes centres de Mulhouse, de Bâle et de Freiburg



Bâle et Freiburg se démarquent de Mulhouse par une utilisation très forte du vélo. À Mulhouse, la voiture représente la moitié des déplacements.

Sources des données : www.epomm.eu, EMD 2009 Mulhouse

➔ De la simplicité à Freiburg et Bâle

En France, chaque réseau TC dispose de sa propre tarification, de ses propres fiches horaires. C'est **peu lisible** pour les voyageurs occasionnels. Depuis plusieurs années, les collectivités développent des applications simplifiant le parcours des voyageurs : Fluo Grand Est et le compte mobilité pour m2A.

L'Allemagne et la Suisse ont mis en place des **unions tarifaires**. Elles permettent de coordonner et de simplifier les réseaux, les horaires et les tarifs dans un périmètre élargi. Les zones TNW à Bâle et RVF à Freiburg permettent au voyageur, avec un seul ticket, d'utiliser les réseaux de tramway, bus, autocar et train régional.

➔ Des tarifications transfrontalières perfectibles

Les tarifications transfrontalières sont souvent méconnues du grand public :

- DuAL : Mulhouse <=> Freiburg (RVF) ;
- Triregio Mulhouse <=> Bâle (TNW) ;
- RegioElsassTicket Colmar <=> Freiburg (RVF).

Elles permettent d'offrir un tarif transfrontalier attractif pour les voyageurs.

➔ Des habitudes de déplacements différentes

Bâle et Freiburg ont fait le choix depuis des décennies de miser sur les modes alternatifs à la voiture. Côté français, l'encouragement aux pratiques vertueuses de mobilité est beaucoup plus récent et suscite encore de nombreux débats.

PARTIE 2 : service express métropolitain

“ Synthèse

- La LOM fixe l'objectif de **doubler la part modale du train au quotidien**.
- Pour répondre à cet objectif, SNCF Réseau a réalisé un **schéma directeur national des services express métropolitains (SEM)**. L'étoile ferroviaire de Mulhouse-Bâle a été identifiée comme **SEM potentiel**.
- Le concept de SEM repose sur un **service intégré dans le système de transport métropolitain** :
 - Offre **TER incorporée à l'offre TC urbain** et intégration tarifaire, des gares réaménagées ;
 - Service **ambitieux et attractif** : amplitude horaire, offre de soirée et de week-end, **diamétralisation des dessertes ferroviaires** etc. ;
 - Améliorer **l'intermodalité** dans les points d'arrêt ferroviaire.
- Le montage d'un projet SEM nécessite une **démarche partenariale impliquant tous les acteurs** : AOM, exploitants, associations, gestionnaires d'infrastructures, exploitants etc.
- L'organisation d'un **Grenelle des mobilités** est une opportunité pour lancer une démarche SEM comme cela a été le cas pour l'agglomération Strasbourgeoise et le sillon Lorrain.



Faire le X 2 ferroviaire à l'horizon 2030

➔ Des déplacements de plus en plus longs réalisés en voiture

La métropolisation induit à la fois à une **densification des agglomérations** et un **étalement urbain** qui conduisent à des déplacements quotidiens de plus en plus longs et fréquents. Ils sont principalement **effectués en voiture** générant gaz à effet de serre et pollutions nuisibles à la santé. Il est donc indispensable de redéfinir les pratiques et des modes de transport, pour tendre vers des solutions bas carbone et plus économes en énergie.

➔ L'opportunité des étoiles ferroviaires

Le réseau ferroviaire présente donc une importante opportunité pour la mobilité du quotidien. En effet, les agglomérations disposent le plus souvent d'étoiles ferroviaires avec des gares qui sont autant de points d'accès irriguant les aires urbaines et les secteurs périurbains. Ces dernières sont des points d'accès pour les déplacements du quotidien et d'**intermodalité** voiture, bus / car, vélo. La gare centrale est un pôle d'échange multimodal et un point d'accès principal au réseau avec des correspondances entre les longues, moyennes et courtes distances.

➔ Un schéma directeur national élaboré par SNCF Réseau

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) fixe une ambition forte de **doublement de la part modale du train dans les grands pôles urbains à l'horizon 2030**. À la demande du gouvernement, SNCF Réseau a élaboré un plan d'ensemble national pour les grands nœuds ferroviaires, avec l'objectif de développer de nouveaux services métropolitains (les services express métropolitains – SEM ou RER métropolitains).

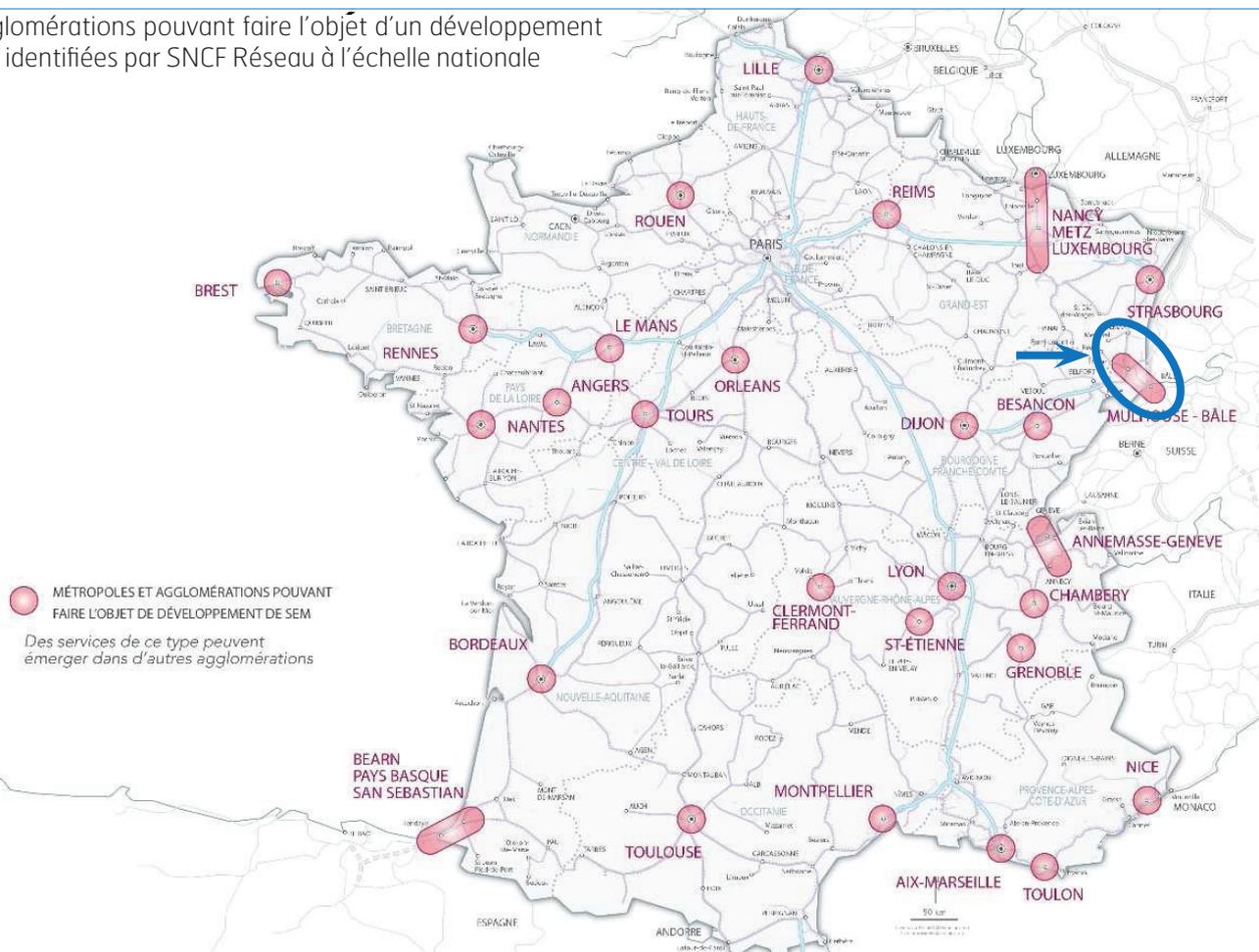
➔ Philosophie du schéma directeur

Le schéma directeur a un double objectif :

- Proposer la vision de SNCF Réseau sur les **caractéristiques d'un nouveau service ferroviaire** permettant le renforcement de son utilisation : service express métropolitain ;
- **Identifier des territoires** à l'échelle française pouvant faire l'objet d'un développement d'un tel service.

Le schéma élaboré par SNCF Réseau n'a pas pour ambition d'être un document de programmation. Il ne réalise pas de chiffrage financier des SEM identifiés.

Les agglomérations pouvant faire l'objet d'un développement de SEM identifiées par SNCF Réseau à l'échelle nationale



Source : SNCF Réseau - Mars 2020

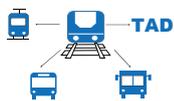
L'étoile ferroviaire de Mulhouse-Bâle a été identifiée comme métropole à fort potentiel pour le développement d'un SEM.



La simplicité du concept de SEM

Le SEM est l'articulation fluide et transparente pour les voyageurs du réseau urbain, et des réseaux ferroviaires et routiers régionaux, mais aussi d'intermodalité le plus en amont possible des centres-villes (P + R), et des itinéraires vélos et piétons lisibles, attractifs et sécurisés.

Un service intégré dans le système de transport métropolitain :



→ Une incorporation dans l'offre globale de transport.



→ Une intégration tarifaire dans le réseau des transports métropolitains et régionaux : un puissant levier pour simplifier et donc développer l'usage des TC.



→ Des gares et des haltes aménagées et réparties au plus près des besoins locaux.

Un service ambitieux et attractif :



→ Une amplitude horaire importante.



→ Un service garanti toute la journée avec des horaires réguliers.



→ Une fréquence renforcée en heures de pointe.



→ Des arrêts fréquents en zone dense.



→ Un service incitatif le week-end.

Accessibilité, fluidité, intermodalité, information voyageur

Un renforcement de l'attractivité du train doit se traduire par :



- Une organisation de la connexion des différents modes de transport individuels ou collectifs.
- La création d'une chaîne de déplacement multimodale limitant les contraintes liées aux ruptures de charge.
- Une adaptation des gares & des haltes à la hausse des flux de voyageurs et une information simple et adaptée pour le voyageur.
- Une exploitation efficace s'appuyant sur des infrastructures & des équipements permettant une montée / descente aisée des voyageurs.

La nécessité d'une démarche partenariale :

- Réflexions associant tous les acteurs sur des enjeux qui ne peuvent être traités qu'en commun (intermodalité, rabattement, intégration tarifaire, services ambitionnés, adéquation entre le niveau de service et la réponse prévisible du marché, optimisation économique globale des services et des infrastructures nécessaires).
- Plateaux communs pouvant formaliser un espace de travail partagé entre tous les acteurs à l'échelle d'un territoire.
- Rôle moteur des Régions en tant que cheffe de file des AOM.
- SNCF Réseau comme assembleur à même de répondre aux sollicitations des acteurs.

Suites à donner :

Le schéma directeur propose une première vision. C'est une base de discussion. Au-delà, il conviendrait :

- D'engager les études nécessaires pour concrétiser les volontés des acteurs et disposer d'un programme dans la perspective des Contrats de Projets Etat-Région ;
- D'avoir une connaissance des coûts d'investissement et de fonctionnement notamment pour les régions et les agglomérations ;
- Établir un programme de projets d'infrastructures ;
- Partager les expériences au niveau national pour mettre en œuvre les bonnes pratiques.

Autocars express

Des lignes autocars et / ou autocars express peuvent compléter l'offre ferroviaire. Les autocars express se caractérisent par des temps de parcours attractifs, des itinéraires pertinents (équilibre à trouver entre desserte sur voie principale et desserte fine), des tronçons en voies réservées ou sur autoroutes et par un cadencement d'un car toute les heures.



Strasbourg : réinventer le modèle de mobilité

⊕ Une alternative à la voiture

Le projet de Réseau Express Métropolitain Européen (REME) est porté par l'Eurométropole et la Région Grand Est, dans le cadre du Grenelle des mobilités. Il a pour objectif de mieux desservir les 2^e et 3^e couronnes et de réinventer le modèle des mobilités de l'aire métropolitaine strasbourgeoise en lien étroit avec son développement.

⊕ Des autocars et des TER

Le volet routier s'appuie :

- Sur la mise en place d'une infrastructure performante sur le système autoroutier (voies réservées);
- L'aménagement d'une gare routière proche du centre-ville et connectée au pôle d'échanges élargi de la gare centrale (ouverture à 360°).

Le volet ferroviaire repose sur :

- L'intensification des dessertes sur toutes les branches : au quart d'heure en heures de pointe des gares les plus importantes (potentiel urbain ou de rabattement), à la demi-heure pour les autres gares ;
- Un cadencement à la demi-heure en heure creuse et une forte augmentation de l'amplitude horaire ;
- Des diamétralisations de certaines dessertes TER, notamment vers le Port du Rhin, principal secteur en développement de l'agglomération, pour augmenter le nombre de points d'accès au réseau urbain et multiplier les destinations possibles à partir du train.

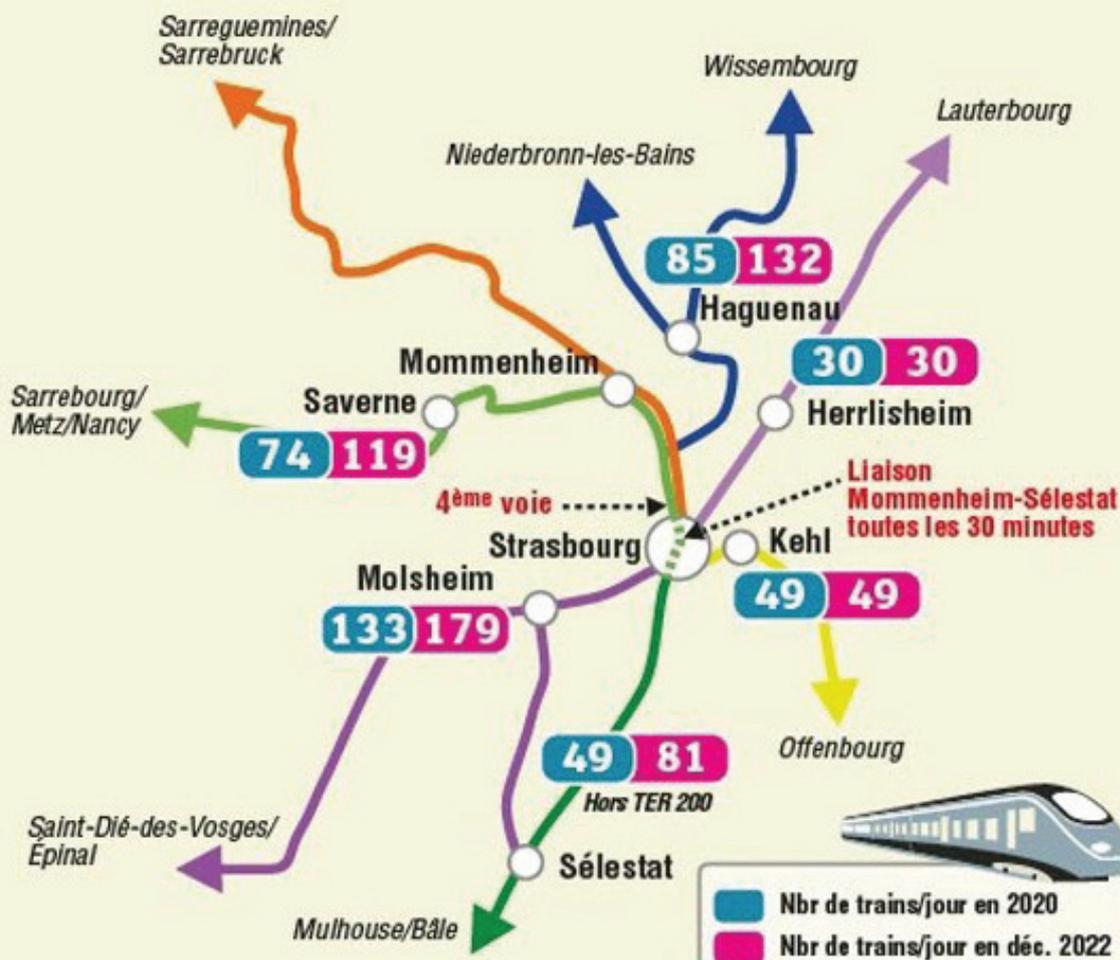
⊕ Un projet en 3 étapes

La première étape du projet sera opérationnelle fin 2022 avec l'achèvement de la mise à 4 voies ferroviaires entre Strasbourg et Vendenheim. Le nombre de trains et d'arrêts va augmenter de 40 % dans l'agglomération. Il permettra de proposer des alternatives à la voiture dans le cadre de la mise en place de la ZFE.

À compter de 2025, l'Eurométropole souhaite développer de nouvelles liaisons transfrontalières vers l'Allemagne.

À l'horizon 2030 et après, l'agglomération souhaiterait porter un schéma encore plus ambitieux accompagné d'importants investissements d'infrastructures.

Le Réseau Express Métropolitain Européen de l'agglomération strasbourgeoise Offre ferroviaire projetée en semaine à partir de décembre 2022



Source : Région Grand Est - EMS



Bordeaux : des TC attractifs pour l'aire urbaine

⊕ Toujours une alternative à la voiture combinant TER et autocar express

Afin d'offrir des solutions de transport en commun efficaces pour l'agglomération bordelaise et son aire urbaine, de réduire l'usage de la voiture et de baisser les émissions de gaz à effet de serre et de polluants, les territoires se sont fixés comme objectif :

- De cadencer l'offre TER et de diamétraliser leurs dessertes ;
- De mettre en place une tarification unifiée facilitant l'utilisation de différents modes de transport pour se déplacer dans la périphérie urbaine bordelaise ;

- De créer des lignes de cars express pour une desserte de proximité performante ;
- D'aménager plus de gares pour renforcer le maillage du territoire et améliorer l'intermodalité.

⊕ Les trois étapes du projet

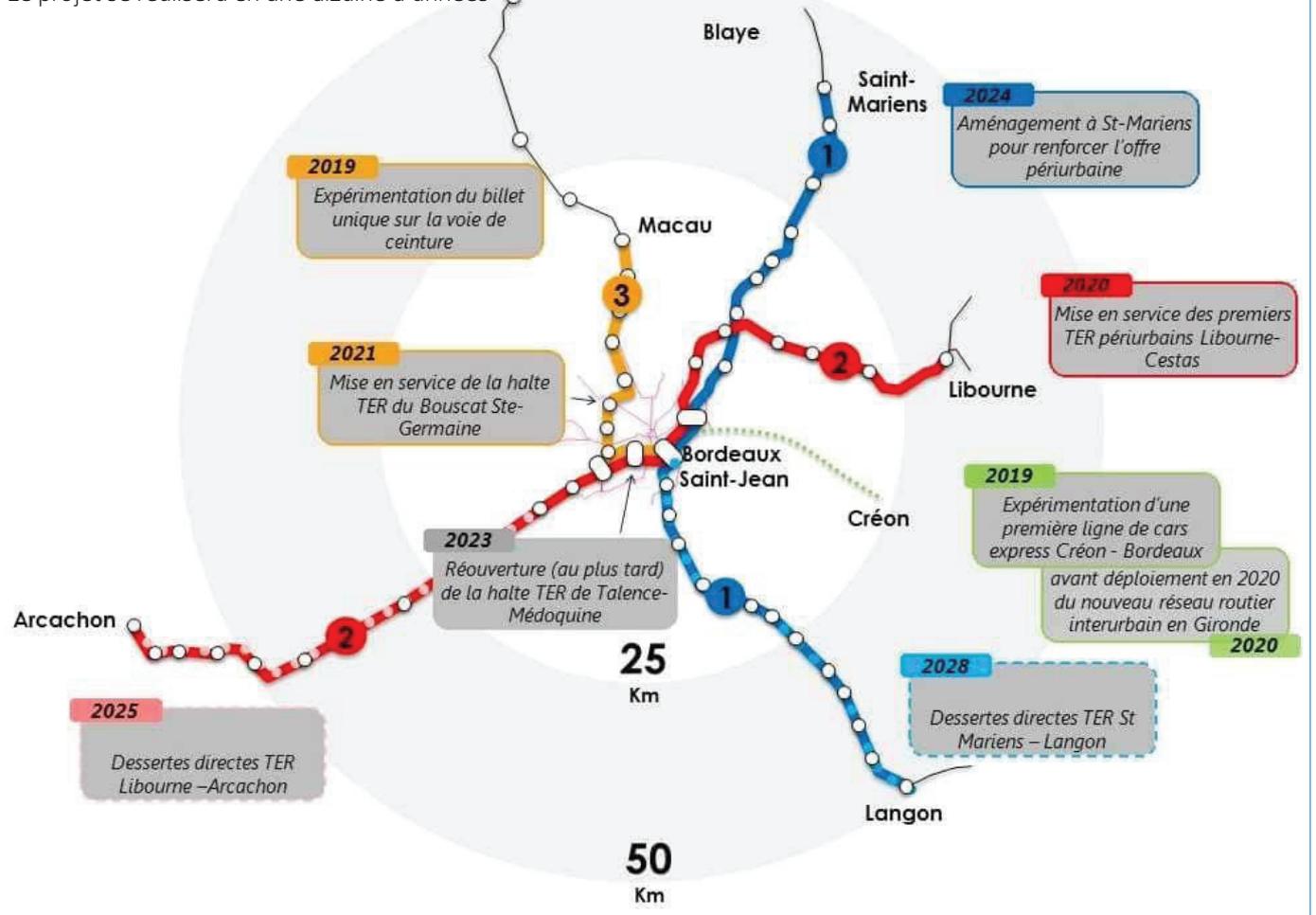
Ce projet sera mis en place progressivement entre 2020 et 2028.

- 2020 => Étape 1 : l'acceptation de l'abonnement TC urbain sur la ligne de TER entre Bordeaux-Pessac-Parempuyre, la création d'une ligne de car express

entre Bordeaux et Créon, diamétralisation de certaines dessertes TER entre Arcachon et Libourne sans changement de train à Bordeaux ;

- 2020-2025 => Étape 2 : renforcement de l'offre sur l'axe Bordeaux – Saint-Mariens et Libourne-Bordeaux-Arcachon, ouverture de 2 nouvelles gares : Le Bouscat et Talence-Médoquine ;
- 2025-2028 = > Étape 3 : desserte TER traversante entre Langon et Saint-Mariens.

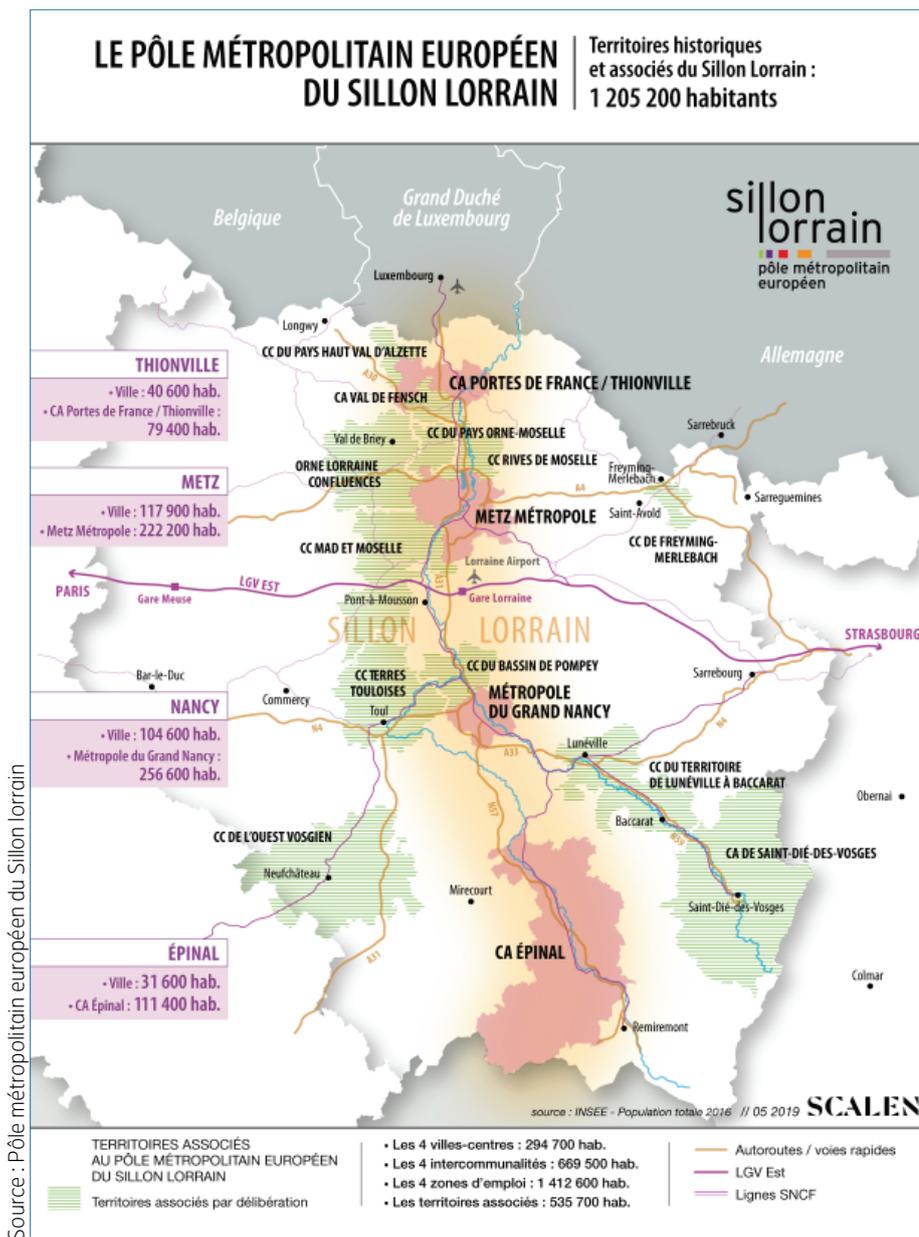
Le SEM de l'aire urbaine de Bordeaux
Le projet se réalisera en une dizaine d'années



Source : www.projet-rer-m.fr



Sillon lorrain : renforcer l'offre intercity



⊕ Un concept inscrit dans le Grenelle des mobilités

Le Grenelle des mobilités du sillon Lorrain de 2021 a fixé 9 engagements dont 2 concernant le réseau express métropolitain :

- Engagement n° 2 : un réseau express métropolitain en jouant collectif pour porter un projet lorrain et transfrontalier ;
- Engagement n° 3 : autour des gares du réseau express métropolitain, s'appuyer sur les gares pour irriguer tous les territoires.

⊕ Un projet restant à définir

Le projet reste à définir précisément et collectivement avec l'ensemble des partenaires concernés.

Les travaux pour augmenter les capacités ferroviaires porteront principalement sur l'axe Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg.

Les principes de desserte devraient être définis courant 2022 avec notamment des renforcements de desserte TER vers le Luxembourg.

⊕ Un besoin nécessaire

En Lorraine, le réseau Express Métropolitain (REM) semble être une solution face à la hausse de la mobilité, en particulier en échange avec le Luxembourg, sur un espace

métropolitain polycentrique transfrontalier regroupant plus d'1,5 million d'habitants, dans les bassins de vie très imbriqués de Nancy, Metz, Thionville et Luxembourg.

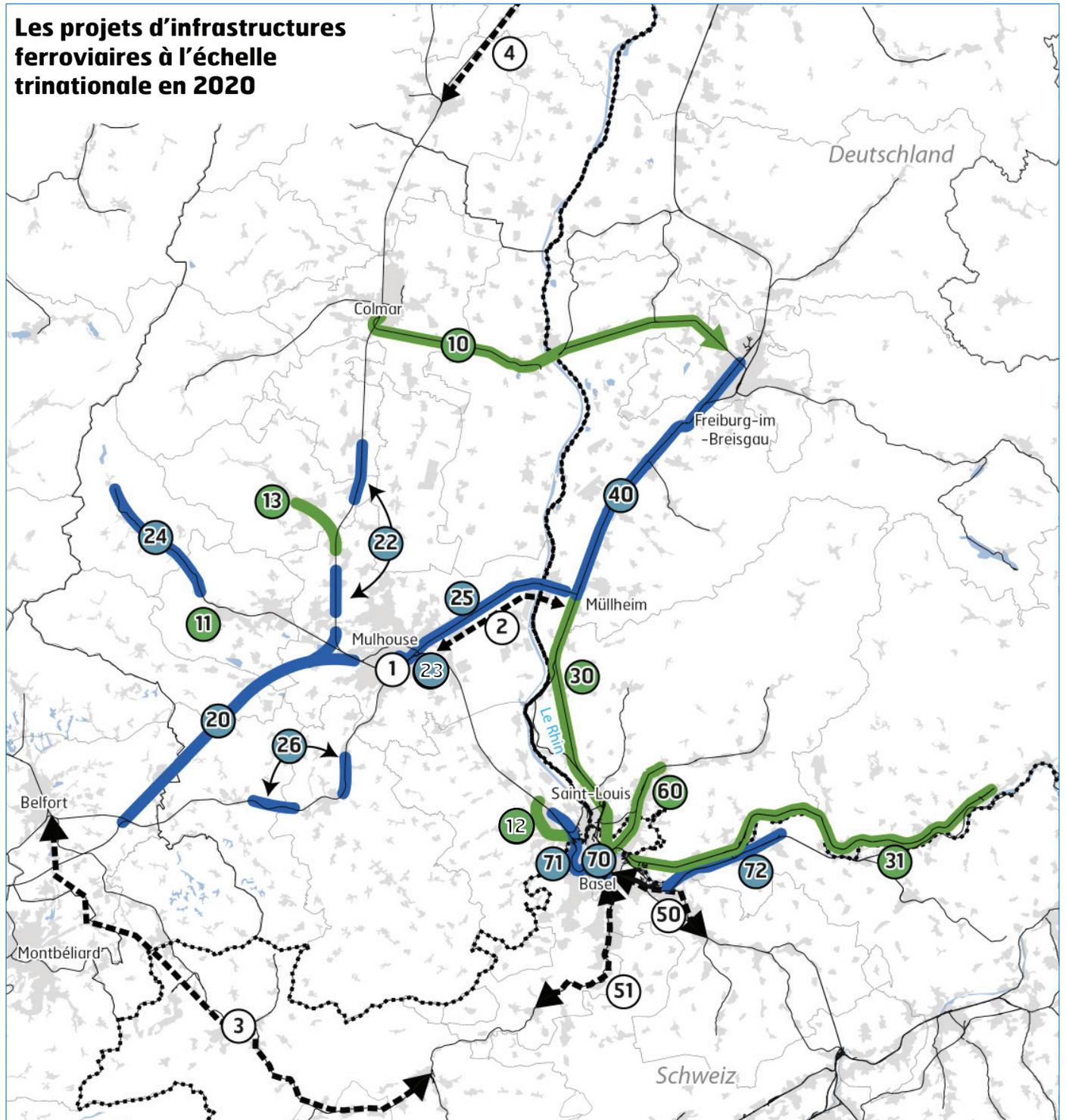
PARTIE 3 : projets

“ Synthèse

- Un **foisonnement de projets** avec une **forte concentration pour l'agglomération trinational de Bâle**.
- La **richesse des réseaux RER** avec trois systèmes :
 - **Nœud ferroviaire mulhousien** : amélioration de la capacité du faisceau ferroviaire de la gare de Mulhouse, commande à distance opérationnelle en 2025 pour un coût de **100 M€**.
 - **Breisgau S-Bahn de Freiburg** : la combinaison gagnante **train + autocar** => majorité des infrastructures opérationnelles fin 2021 pour un coût d'environ **500 M€**, des projets = > Freiburg / Colmar à un horizon 2030 et des nouvelles perspectives avec la mise à 4 voies de la Rheintalbahn d'ici 2040.
 - **RER trinational de Bâle** : un très important projet ferroviaire entre trois pays coûtant **plusieurs milliards d'euros** => aménagement par étapes de 2014 à 2040.
- Les agglomérations de Freiburg, Bâle ont **élaboré des stratégies de long terme**.
- En 2020, les projets ferroviaires sont encore **peu aboutis côté français**. Le Haut-Rhin pourrait élaborer une **stratégie à l'horizon 2035-2040**.



Les projets d'infrastructures ferroviaires à l'échelle trinationale en 2020



Typologie des projets

- 3
Projet en travaux ou financé = opérationnel avant 2027
- 20
Projet potentiel = période 2027-2035
- 60
Projet long terme = après 2035

Un foisonnement de projets ferroviaires, surtout dans l'agglomération trinationale de Bâle

Le listing des projets d'infrastructures ferroviaires donne un aperçu des :

- Projets en travaux ou financés = opérationnels avant 2027.
- Projets potentiels = période 2027-2035.
- Projets à long terme = après 2035.

Attention ! Le listing des projets n'est pas exhaustif, il donne un aperçu global. La réalisation des projets ferroviaires côté français dépendra en grande partie des prochains contrats de projet État / Région.

FRANCE

Projets en travaux ou financés = opérationnels avant 2027 :

- 1 Modernisation du nœud ferroviaire mulhousien.
- 2 Mulhouse-Müllheim : renforcement de l'offre TER avec la création d'un « tiroir » = voie en terminus en gare de Mulhouse.
- 3 Belfort-Delémont (Suisse) : desserte TER directe.
- 4 Sélestat-Strasbourg : augmentation du nombre de TER dans le cadre du REME.

Projets potentiels = période 2027-2035 :

- 10 Colmar-Breisach-Freiburg : création d'un pont ferroviaire sur le Rhin, modernisation de la ligne Colmar-Vogelsheim (évitement, gares nouvelles etc.) => dessertes directes TER Colmar à Freiburg.
- 11 Suppression du PN 22 à Thann : études en cours avec deux variantes possibles.
- 12 EuroAéroport : aménagement d'un raccordement ferroviaire de 6 km avec la création d'une gare en face de l'aérogare.
- 13 Guebwiller-Bollwiller : réactivation de la ligne TER avec un ouvrage de franchissement de la RD 83.

Projets à long terme = après 2035 :

- 20 Deuxième phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône entre Petit-Croix (90) et Lutterbach (68).
- 22 Mulhouse-Colmar : aménagement d'évitement(s) dynamique(s) permettant aux TGV, aux TER 200 de doubler les TER omnibus et les trains de fret => nombre et positionnement du (ou des) évitement(s) à définir par des études techniques.
- 23 Gares nouvelles à étudier : île Napoléon et Rixheim.
- 24 Thann-Kruth : création d'évitement et électrification.
- 25 Mulhouse-Müllheim : mise à deux voies de la ligne.
- 26 Mulhouse-Belfort : évitement dynamiques => nombre et positionnement du (ou des) évitement(s) à définir par des études techniques.

ALLEMAGNE

Projets potentiels = période 2027-2035 :

- 30 Müllheim-Bâle => Rheintalbahn : mise à 4 voies sur l'intégralité du parcours.
- 31 Bâle-Waldshut => Hochrheinbahn : électrification de la ligne, création de nouvelles gares.

Projets à long terme = après 2035 :

- 40 Müllheim-Freiburg => Rheintalbahn : mise à 4 voies sur l'intégralité du parcours.

SUISSE

Projets en travaux ou financés = opérationnels avant 2027 :

- 50 Basel SBB-Liestal : mise à 4 voies, réorganisation du plan de voies dans certaines gares => objectif d'un cadencement au quart d'heure.
- 51 Laufen-Aesch-Basel SBB : renforcement de capacité => tronçon double voie, adaptation plan de voies dans certaines gares.

Projets potentiels = période 2027-2035 :

- 60 Basel SBB / Lörrach : mise à 2 voies de la ligne sur certains tronçons => objectifs d'un cadencement au quart d'heure.

Projet à long terme = après 2035 :

- 70 Herzstück : tunnel ferroviaire sous la ville de Bâle connectant les gares de Basel SBB et de Basel Badischer Bahnhof avec la création de 2 gares nouvelles souterraines => Basel Mitte et de Basel Klybeck.
- 71 EAP - Basel SBB : renforcement de la capacité avec une mise à 4 voies.
- 72 Pratteln-Rheinfelden : création d'une troisième voie.



La modernisation du nœud ferroviaire mulhousien : une révolution !

➔ Augmenter la capacité

D'importants travaux ont été programmés entre 2019 et 2025 pour moderniser le plan de voies de la gare de Mulhouse et mettre en place une commande centralisée. Le coût d'investissement s'élève à 100 M€.

Sans rentrer dans les détails trop techniques, les travaux permettront :

- D'augmenter la capacité du nœud ferroviaire mulhousienne, c'est-à-dire la possibilité de faire circuler plus de trains, plus rapidement.
- Réduire les conflits de circulation en évitant les cisaillements des voies ferrées.
- Fiabiliser le cadencement TER 200 à 30 minutes.

- D'améliorer la gestion des situations perturbées en réduisant les temps de retard.
- D'anticiper les dessertes TER vers l'EAP.
- De fiabiliser les temps de parcours.
- De rallonger les quais pour permettre l'accueil de TGV en unité double et d'aménager un quai dédié vers l'Allemagne.

➔ Commande de la gare

Pour fluidifier la circulation des trains et traiter plus rapidement les incidents, SNCF Réseau construit des Commandes Centralisées du Réseau (CCR), véritables tours de contrôle ferroviaire, au niveau national.

Le réseau ferré alsacien dépend de la CCR de Strasbourg et l'opération consistera à raccorder le secteur de Mulhouse-Ville au Poste de Commande Centralisée de Strasbourg.

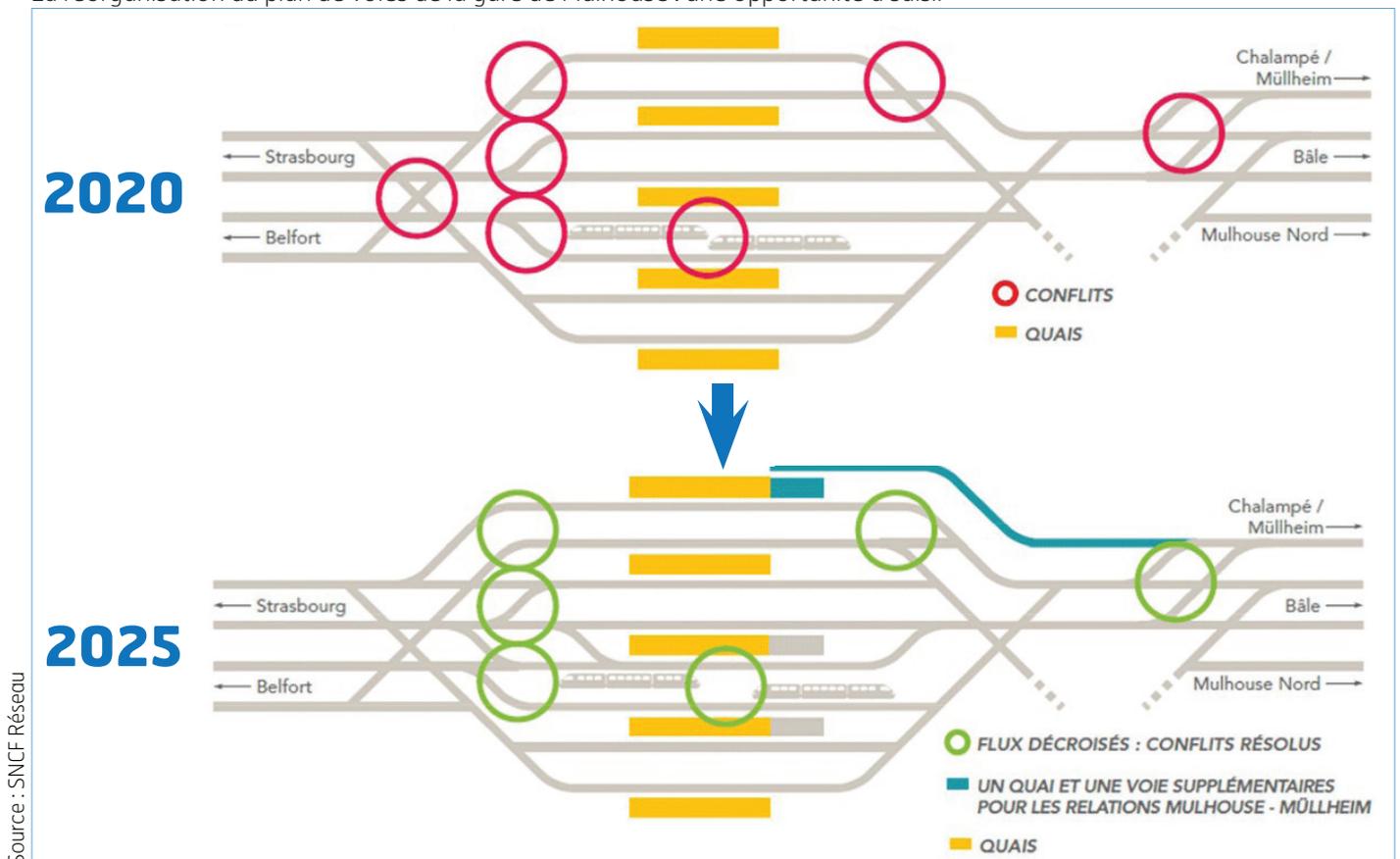
➔ De nouvelles possibilités

Avec la création d'une voie en tiroir, les TER Mulhouse - Müllheim peuvent être cadencés à l'heure.

Les infrastructures conforteront les TER 200 à la demi-heure toute la journée.

Il y a aura également la possibilité de faire circuler un TGV supplémentaire ainsi qu'un TER Mulhouse - Thann.

La réorganisation du plan de voies de la gare de Mulhouse : une opportunité à saisir



La modification du plan de voies permettra d'augmenter la capacité en réduisant les conflits dus aux cisaillements lors des croisements de trains et de fluidifier les circulations. Il comprend deux volets : les aménagements de capacité et le renouvellement du poste de signalisation.

Le RER «Breisgau» (Breisgau-S-Bahn) de Freiburg : un projet d'ensemble

⊕ Un réseau train / autocar plus efficace

Le projet a eu pour objectif d'électrifier l'ensemble des lignes, d'aménager les quais pour des personnes à mobilité réduite et d'améliorer l'offre en supprimant les ruptures de charge.

Le réseau de RER dispose de nombreuses gares, support de développement urbain.

Les lignes de bus / car en parallèle des lignes ferroviaires ont été supprimées. De nouvelles dessertes ont déjà été en grande partie mises en place. Elles sont en rabattement sur les gares.

⊕ La Rheintalbahn

En 2040, la Rheintalbahn devrait disposer de 4 voies : deux voies pour les trains de fret et deux voies pour les trains de voyageurs.

⊕ Un investissement d'environ 500 M€

Le projet de Breisgau S-Bahn a coûté environ 500 M€, hors coût d'études.

Il y a eu de très importants travaux d'infrastructures : électrification, adaptation des ponts et tunnels, créations de quais aux normes PMR, reprise du ballast pour augmenter la vitesse des trains, création d'évitements sur les voies uniques.

L'Etat, le Land du Bade-Wurtemberg et le ZRF ont financé le projet selon le Bundes-GVFG (*).

L'exploitation du S-Bahn est gérée par le Land. Le réseau a été coupé en trois marchés publics d'exploitation. Il est actuellement exploité par la DB Regio et la SWEG.

Le Land a fait l'acquisition de nouvelles rames et les a mises à disposition des exploitants.

Il a fallu une vingtaine d'années entre la première intention politique et la réalisation du projet. La majorité des travaux a été réalisée en 4 ans aux cours de la période 2018-2021.

⊕ Les projets transfrontaliers

La réactivation de la ligne Colmar-Breisach au début des années 2030 pourrait permettre des relations directes entre Colmar et Freiburg.

Avec le réaménagement du plan de voies de la gare de Mulhouse, l'offre TER Mulhouse-Müllheim, réactivée en 2012, pourra être renforcée dès 2024.

(*) Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – Loi régissant les financements des projets ferroviaires locaux en Allemagne :

- Etat : 75 à 90 %.
- Land : 5,75 % à 14 %.
- ZRF : autorité organisatrice locale de Freiburg finançant le reste à charge.

Le réseau RER Breisgau de Freiburg



Source : REGIO-VERBUND GmbH, ZRF

Un réseau RER situé de part et d'autre de la Rheintalbahn.

Le RER trinational de Bâle : un très grand projet réalisé en plusieurs étapes

➔ 1997 : un 1^{er} réseau RER

Le RER de Bâle de 1997 reposait essentiellement sur une entente entre la SNCF et les CFF pour faire circuler des trains, sans correspondances, entre Mulhouse et Frick via Basel SBB. Cette desserte n'a pas nécessité de grands aménagements d'infrastructures.

➔ Bâle : terminus !

Bâle est un cul-de-sac ferroviaire avec les gares Basel SBB et de Basel Badischer Bahnhof qui sont en quasi-terminus. À cela s'ajoute la gare française de Bâle qui est totalement en terminus.

➔ 2014 : création d'un fond

Un fond d'investissement ferroviaire à l'échelle suisse a été créé en 2014. Il collecte environ 2 MdCHF/an. Ces sommes peuvent financer des projets d'infrastructures ferroviaires. Cela a permis de donner un nouvel élan à la démarche du RER trinational de Bâle.

➔ Grandes étapes

Les sept branches du RER trinational relie le sud du Pays de Bade, Mulhouse et la Suisse du nord-ouest avec Bâle. Ces dessertes fortement fréquentées vont être progressivement modernisées pour y faire circuler plus de trains. La confédération a validé et va cofinancer les étapes jusqu'à 2035 : cadencement Bâle - Liestal (2025), raccordement à l'EAP (2028), mise à 2 voies de la ligne Bâle - Lörrach (2035) etc. pour un coût d'investissement estimé à 1,5 Md€.

Il est prévu de créer plusieurs gares à proximité du quartier en développement de Bachgraben, du site de Roche etc.

➔ tireno facilitateur

tireno a été créé en 2016. Cet organisme regroupant 7 autorités organisatrices de transports en France, Allemagne et Suisse. La force de tireno est de parler d'une

seule voix, d'avoir une vision globale à l'échelle trinationale.

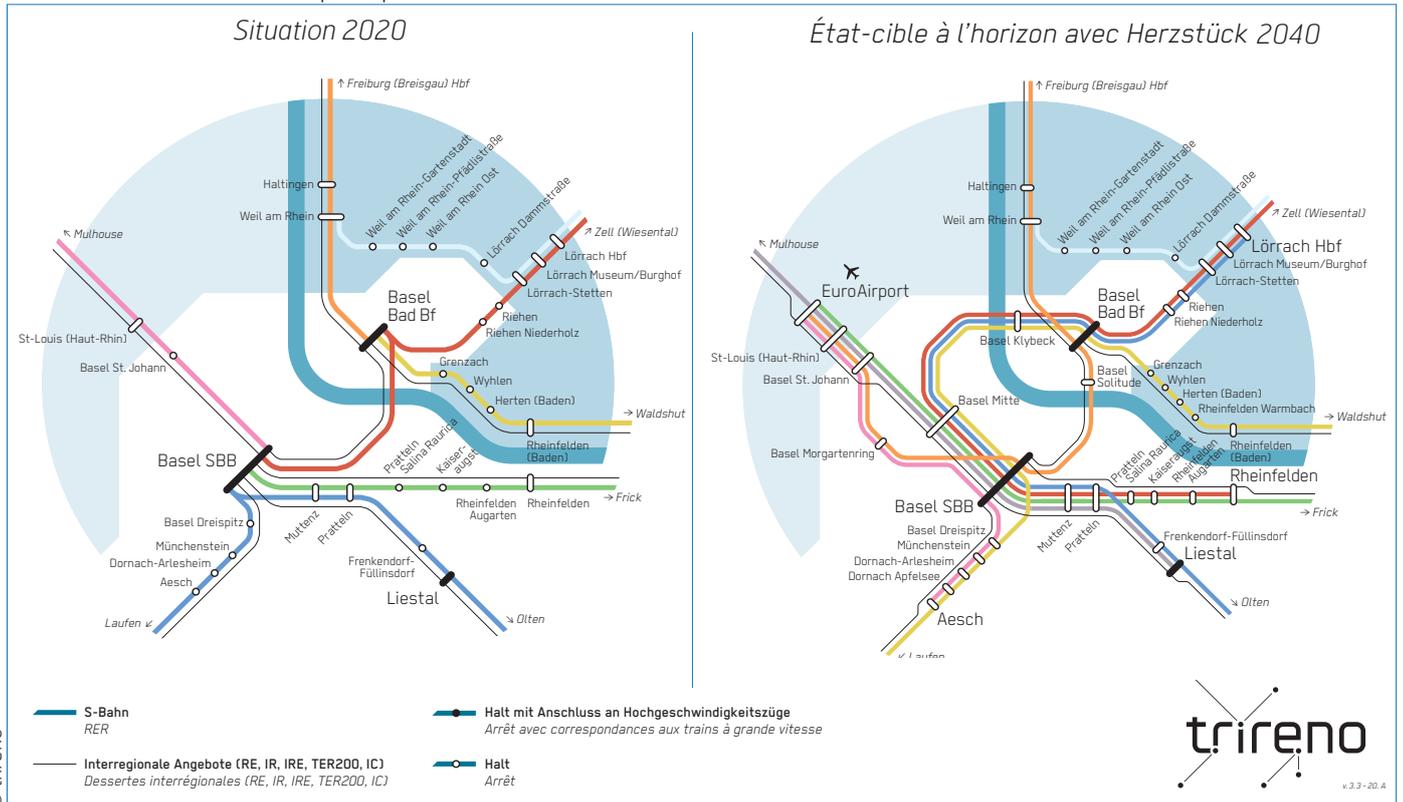
➔ Le projet de Hertzstück

Le tunnel connectera la gare Basel SBB avec la gare de Basel Badischer Bahnhof. Une gare souterraine à -35 m sera créée sous la Marktplatz et une deuxième à Klybeck.

L'ouvrage connectera toutes les lignes de l'étoile ferroviaire de Bâle entre elles. Cela évitera les correspondances pour les voyageurs et les rebroussements de rames dans les gares terminus. Les dessertes ferroviaires pourront être diamétralisées.

Le tunnel sera très complexe à réaliser et donc très coûteux. Le coût est estimé à plusieurs milliards d'euros. Ce projet n'est pas encore validé par Bern. Il pourrait voir le jour à un horizon 2040-2045 et nécessitera une dizaine d'années de travaux.

Le RER trinational de Bâle : principe de desserte 2020 et 2040



D'un cul-de-sac ferroviaire à des dessertes diamétralisées avec le tunnel.



PARTIE 4 : propositions

“ Synthèse

- Transformer le **concept de service express métropolitain « SEM » en projet** : c'est-à-dire « SEMiser » le Sud Alsace, phaser les projets, organiser une méthode de travail partenarial etc.
- Jouer le duo **gagnant train TER / autocar express**.
- De nombreux projets / réflexions potentielles à **hiérarchiser**.

Décliner le concept de SEM

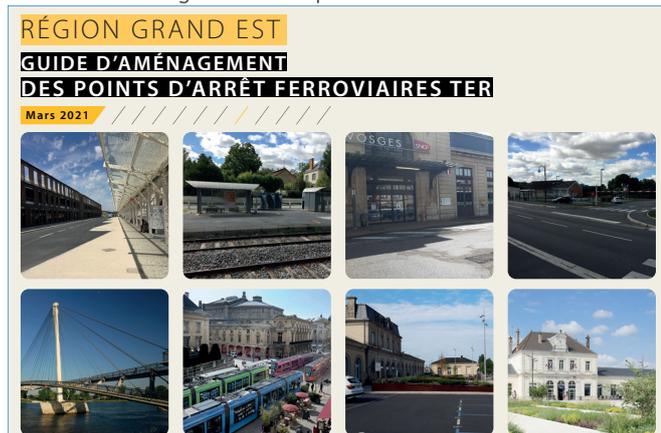
➔ «SEMiser» le Haut-Rhin

Compte tenu des projets ferroviaires d'envergures en cours sur le territoire : modernisation du nœud ferroviaire mulhousien, raccordement ferroviaire à l'EAP, la première approche pourrait consister à « SEMiser » l'offre de TC du Sud Alsace. Il s'agirait d'incorporer le ferroviaire dans l'offre globale de transport, de mettre en oeuvre l'intégration tarifaire, de réaménager les gares et de faciliter leurs accès (itinéraires vélos et piétons, P + R, logique de PEM), d'améliorer les horaires et d'établir une fréquence renforcée notamment en soirée et le week-end.

L'objectif global est de rendre les TC plus attractifs par rapport à la voiture particulière : temps de parcours, coûts pour l'usager, confort etc.

La mise en place du SEM pourrait s'accompagner d'une politique de stationnement automobile audacieuse favorisant le report modal vers les TC : réduction du stationnement sur voirie, hausse du coût de stationnement, réduction des places sur le lieu de travail etc.

Guide d'aménagement des points d'arrêt ferroviaires TER



Les gares sont autant de pôles de développement potentiels au bénéfice des territoires et de leurs habitants. Le guide a pour vocation de lister les points de vigilances avant d'entreprendre un projet d'aménagement d'un point d'arrêt TER et de ses abords : intermodalité, accès, équipement urbain, site, services... Le guide propose à chaque porteur de projet une élaboration en trois grandes étapes. Pour en savoir plus, cf. publication : www.aurm.org/uploads/media/60ec30ab5b7c5.pdf

➔ Phaser les projets

Le service express métropolitain pourrait être réalisé en plusieurs grandes étapes :

- En 2025, les travaux de modernisation du nœud ferroviaire mulhousien seront terminés. Cela sera l'occasion de renforcer l'offre, vers l'Allemagne notamment. Un réseau autocars express complémentaire au rail pourrait voir le jour. Il pourrait combler les lacunes des dessertes assurées par le rail dans certaines vallées, le Sundgau et en plaine.

- Par la suite, le raccordement ferroviaire de l'EAP sera mis en service à un horizon 2028-2030. La desserte directe en train sera possible et augmentera la fréquentation des gares du Sud Alsace.
 - A plus long terme de nouvelles infrastructures ferroviaires pourraient voir le jour : réactivation de la ligne Guebwiller - Bollwiller, Colmar - Freiburg, aménagement de capacités ferroviaires etc. Elles permettraient un maillage ferroviaire plus fin.
- ➔ Pour de plus amples informations cf. page de droite, tableau des projets P 28-29.

➔ Organiser la méthode de travail

Pour élaborer un projet de SEM, la démarche pourrait se baser sur une démarche Grenelle des mobilités à l'échelle du Haut-Rhin. En effet le projet de REM de Strasbourg, de REM du sillon Lorrain ont été actés dans une démarche de ce type. La Région Grand Est, en lien avec les partenaires locaux va devoir définir des bassins de mobilité. On pourrait imaginer une maille Sud Alsace voire Haut-Rhin. À cette échelle, un contrat opérationnel de mobilité va devoir être monté. Sous l'égide de la Région, il a pour but de définir les modalités d'actions communes à l'échelle des AOM.

L'objectif d'un service express métropolitain pourrait être affiché par cette instance.

➔ Faire des choix

En raison des contraintes financières, l'ensemble des projets ne pourra pas voir le jour. Les partenaires vont devoir se questionner sur l'opportunité des projets envisagés.

Quels choix possibles pour les dessertes voyageurs ?

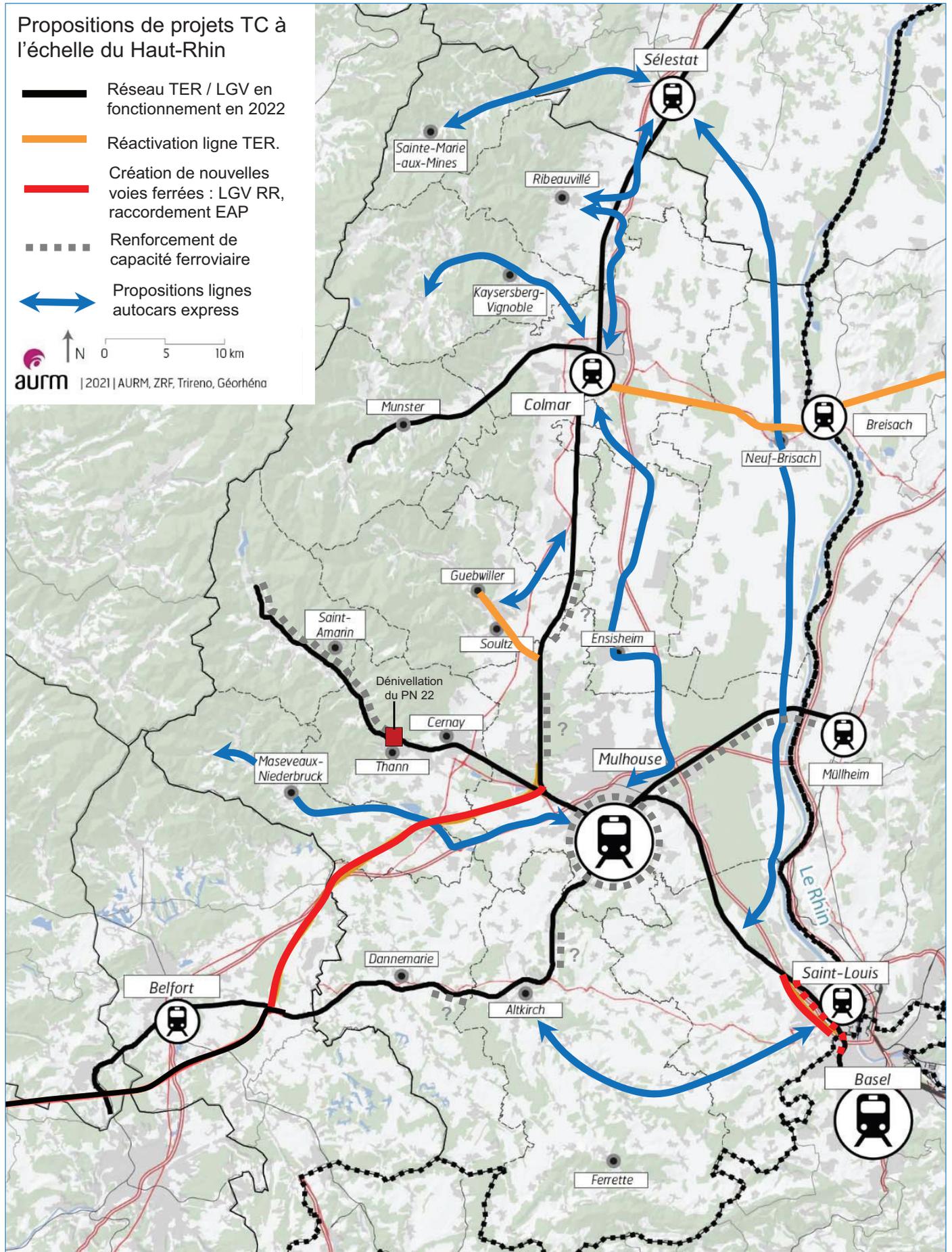
2e phase LGV Rhin-Rhône : 850 M€

Les autres projets :

- Ferroviaires : ~ 700-800 M€ non compris le renforcement des capacités ferroviaires Mulhouse-Colmar, Mulhouse-Müllheim et Mulhouse-Belfort restant à étudier et à chiffrer ;
- Autocars express : coûts limités, points durs des aménagements à identifier et à chiffrer.

Il s'agira de faire des choix pour renforcer les dessertes voyageurs tout en permettant l'écoulement du trafic fret actuel et futur.

4. Propositions



Les dessertes train TER et autocars express pourraient être le duo gagnant de la proposition de réseau TC cible 2035-2040.

Les projets potentiels du SEM Haut-Rhin

Attention ! La liste des projets possibles n'est pas exhaustive. Elle classe les projets suivant leurs degrés d'avancement. Cette liste devra être concertée et discutée avec les partenaires.

Projet	Planning	Procédure	Commentaires
Ferroviaire : modernisation du nœud ferroviaire mulhousien.	2025 : mise en service.	Pas de procédures car travaux sur emprises SNCF Réseau.	Fiabilisation et augmentation de la capacité du faisceau ferroviaire de la gare de Mulhouse. Possibilité de dessertes TER rythmée à l'heure sur la ligne Mulhouse-Müllheim (voie en tiroir gare de Mulhouse). Possibilité de dessertes TER vers l'EAP.
Car express : Guebwiller-Bollwiller.	2022 : mise en service.	-	Autocar entre Guebwiller et la gare de Bollwiller (40 circulations / jour en correspondance avec les TER omnibus de la ligne Mulhouse / Colmar).
Ferroviaire : raccordement ferroviaire à l'EuroAirport.	2028 - 2030 : horizon de mise en service.	DUP 2022.	Desserte TER directe vers l'EAP.
Ferroviaire : Colmar-Breisach-Freiburg.	2023-2027 : études AVP. 2028-2032 : travaux.	Objectif d'inscription dans le CPER 2023-2027.	Projet inscrit dans le traité franco-allemand d'Aix la Chapelle signé en janvier 2019.
Ferroviaire : Guebwiller-Bollwiller.	Mis en service pas avant l'horizon 2028-2032.	Inscription au CPER 2014-2022, objectif d'inscription dans le CPER 2023-2027.	Scénario tram-train entre Guebwiller et Bollwiller.
Ferroviaire / routier : dénivellement du PN 22 de la RD 1066 à Thann.	Horizon 2027.	Objectif d'inscription dans le CPER 2023-2027.	Etudes en cours => deux variantes possibles.
Car express : Altkirch => Saint-Louis.	RD 105 réaménagée à hauteur de Saint-Louis: 2028-2029.	RD 105 : concertation .	Nécessité du réaménagement du carrefour RD 105 - A 35 à Saint-Louis.
Ferroviaire : LGV Rhin-Rhône, 2ème phase de la branche Est.	Long terme ?	DUP 2002.	Impact positif : libération de capacité sur la voie classique Belfort / Mulhouse.
Ferroviaire : aménagement de la ligne St-Louis – St. Johann et de la halte EuroAirport à 4 voies.	2040 ?	-	Projet long terme à l'insertion urbaine compliquée.
Ferroviaire : Tram-Train Mulhouse vallée de la Thur => 2ème phase.	Long terme ? Revoir l'objectif de la 2ème phase?	DUP 2004.	Etudes anciennes réalisées avant 2010 (projet tram-train de Kruth à Mulhouse) => les évitements au gabarit tram-train et l'électrification de la ligne jusqu'à Kruth : desserte assurée par des trains électrique de bout en bout ? Desserte TT uniquement entre Thann et Mulhouse ?
Ferroviaire : mise à deux voies de la ligne Mulhouse-Müllheim.	Long terme.	-	Projet inscrit au RTET => programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne.
Ferroviaire : évitements dynamiques Colmar-Mulhouse.	Même planning que Guebwiller / Bollwiller ?	-	Enjeu de mise en service concomitante avec Guebwiller / Bollwiller dans le cadre de TER directs Guebwiller / Mulhouse ? Nombre et positionnement du (ou des) évitement(s) à définir par des études techniques.

Projet	Planning	Procédure	Commentaires
Ferroviaire : évitements dynamiques Mulhouse-Belfort.	Long terme.	-	Intérêt en cas d'abandon de la LGV Rhin-Rhône 2ème phase branche est. Nombre et positionnement du (ou des) évitement(s) à définir par des études techniques.
Car express : Colmar - Kaysersberg - Orbey.	-	-	Expérimentation car express il y a quelques années. Difficultés : peu d'offres, trop d'arrêts dans Colmar allongeant les temps de parcours.
Car express : Sewen - Masevaux - Burnhaupt - Mulhouse.	-	-	Proposition de la publication AURM : " <i>Se déplacer sans sa voiture personnelle... possible dans les vallées de la Doller et du Soultzbach ?</i> " - Septembre 2019. Parcours Burnhaupt / Mulhouse sur l'A 36.
Guebwiller - Rouffach.	-	-	-
Car express : Mulhouse - Ensisheim - Colmar.	-	-	Parcours Mulhouse / Ensisheim sur l'A 35. Etude de réactivation de la ligne ferroviaire Ensisheim/Colmar en 2007.
Car express : Sierentz - Bantzenheim - Vogelsheim - Marckolsheim - Sélestat.	-	-	Correspondances avec les gares de Sierentz, Bantzenheim, Vogelsheim et Sélestat.
Car express : Ribeauvillé - Colmar.	-	-	Remarque : absence de gare sur la section Colmar / Sélestat. Parcours sur la RD 83.
Car express : Ribeauvillé - Sélestat.	-	-	Remarque : absence de gare sur la section Colmar / Sélestat. Parcours sur la RD 83.
Car express : Sainte-Marie-aux-Mines => Sélestat.	-	-	Renforcer la ligne autocar TER existante.

Projet en cours de réalisation ou financé.

Projet partiellement financé.

Projet inscrit au CPER et / ou ayant fait l'objet d'une DUP et / ou d'études avancées.

Projet au stade de la réflexion.

En 2022, encore peu de projets sont entrés en phase opérationnelle. Il faudra se poser la question de l'équilibre entre les projets de dimension locale : lignes TER et autocars express et la 2e phase de la LGV Rhin-Rhône. En raison de moyens financiers limités, l'ensemble des propositions de projets ne pourra voir le jour...

ZOOM

La SPL ferroviaire : un nouvel outil

La société publique locale (SPL) «Grand Est Mobilités» a pour principal objectif de «doter le territoire d'un outil de pilotage opérationnel dans le contexte de la mise en concurrence du TER».

L'Eurométropole de Strasbourg, Metz Métropole, m2A et la Communauté urbaine de Reims détiennent chacune 2 % du capital, fixé à 50 000 euros. Le Conseil régional du Grand Est détient le reste : 92 %. En avril 2022, la SPL ferroviaire est en train de se monter.

Elle a vocation à réaliser les missions suivantes :

- Rédaction d'études de mobilité.
- Mise en œuvre d'une politique marketing et de communication.
- Rédaction de cahier des charges pour les appels d'offres pour l'exploitation des lignes ouvertes à la concurrence et suivi du service (qualité, fréquentation etc.).

ZOOM

Réduire le nombre de passage à niveau ?

Les PN sont des installations dangereuses d'un point de vue routier et surtout ferroviaire.

Les causes d'accidents / incidents sont à plus de 99% d'origine routière.

Une ambition forte de réduire le nombre de ces passages à niveau, et à minimum de les sécuriser (y compris en interdisant sur les itinéraires correspondants les véhicules de type poids lourds) pourrait être un objectif de fond permettant d'améliorer la sécurité et la robustesse de l'offre ferroviaire.

Par exemple, pour le REME de Strasbourg, SNCF Réseau porte une ambition simple mais extrêmement forte : la suppression de tous les passages à niveau dans le périmètre de l'EMS. Cet objectif pourrait être totalement transposable pour m2A.



Bibliographie

Les publications

a'urba - *Insertion urbaine et territoriale des gares du RER métropolitain / présentation club mobilité Fnau* - Mars 2020.

AURM - *Par train, autocar, auto... quels liens entre la Région Mulhousienne et ses voisins proches ?* - Février 2011.

AURM - *Transports collectifs de la région mulhousienne / Configuration des réseaux à l'horizon 2030* - Novembre 2014.

Baden-Württemberg - *Reaktivierung von Schienenstrecken* - Avril 2019.

DNA - *Réseau express métropolitain : bientôt un RER strasbourgeois* - Novembre 2021.

m2A - *Enjeux ferroviaires, synthèse stratégique / YL Conseil* 2016.

SNCF Réseau - *La modernisation du noeud ferroviaire mulhousien* - Novembre 2019.

SNCF Réseau - *Etoiles ferroviaires et services express métropolitains / Schéma directeur* - Mars 2020.

SNCF Réseau - *Etoiles ferroviaires et services express métropolitain / Une démarche partenariale* - Juin 2020.

SNCF Réseau - *Réseau express métropolitain bordelais / présentation club mobilité Fnau* - Mars 2021.

SNCF Réseau - *SEM sillon lorrain / présentation club mobilité Fnau* - Mars 2021.

trireno - *Le RER trinational de Bâle / Présentation AURM* - décembre 2021.

TEST - *Région Grand Est / Guide d'aménagement des points d'arrêt ferroviaires TER* - Mars 2021.

ZRF - *Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2020 / Présentation* - Octobre 2019.

Sites de référence

Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur
www.conference-rhin-sup.org

EuroAirport
www.euroairport.com

Eurométropole de Strasbourg
www.strasbourg.eu

m2A
www.mulhouse-alsace.fr

Pôle métropolitain du sillon lorrain
sillonlorrain.eu

Région Grand Est
www.grandest.fr

RER Métropolitain Bordeaux Nouvelle-Aquitaine
www.projet-rer-m.fr

SNCF réseau
www.sncf-reseau.com/fr

transportrail - Le web magazine des idées ferroviaires
transportrail.canalblog.com

trireno
www.trireno.org

Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg
zrf.de



Glossaire

AVP	Avant-Projet
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
AURM	Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne
a'urba	agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine
CA	Communauté d'Agglomération
CC	Communauté de Communes
CCR	Commande Centralisée du Réseau
CEA	Collectivité Européenne d'Alsace
CFF	Chemins de Fer Fédéraux suisses
CPER	Contrat de Projet Etat-Région
DB	Deutsche Bahn
DNA	Dernières Nouvelles d'Alsace
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
EAP	EuroAirport
ICE	InterCity Express
EMD	Enquête Ménage-Déplacement
EMS	Eurométropole de Strasbourg
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
EPOMM	European Platform on Mobility Management
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
LGV	Ligne à Grande Vitesse
LOM	Loi d'Orientation des Mobilités
m2A	Mulhouse Alsace Agglomération
MTK	Mulhouse-Thann-Kruth
PDM	Plan de Mobilité
PEM	Pôle d'Echanges Multimodal
PETR	Pôle d'Equilibre Territorial et Rural
P + R	Parking Relais
PMR	Personne à Mobilité Réduite
PN	Passage à Niveau

RD	Route Départementale
REM	Réseau Express Métropolitain
REME	Réseau Express Métropolitain Européen
RER	Réseau Express Régional
RGE	Région Grand Est
RTET	Réseau Trans-européen de Transport
RVF	Regio-Verkehrsverbund Freiburg
RVL	Regio Verkehrsverbund Lörrach
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SEM	Services Express Métropolitain
SIG	Système d'Information Géographique
SLA	Saint-Louis Agglomération
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français
SPL	Société Publique Locale
SWEG	Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft
TAD	Transport A la Demande
TC	Transports Collectifs
TCU	Transport Collectif Urbain
TER	Transport Express Régional
TGV	Train à Grande Vitesse
TGV EE	Train à Grande Vitesse Est Européen
TGV RR	Train à Grande Vitesse Rhin-Rhône
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz
WTV	Waldshuter Tarifverbund
Zest	Regroupement des 7 agences d'urbanisme du Grand Est
ZFE-m	Zone à Faibles Emissions-mobilité
ZRF	Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg

Remerciements

Les partenaires de cette mission tiennent à remercier l'ensemble des personnes sollicitées et / ou rencontrées qui ont rendu possible la rédaction de la publication :

Marie BOULANGER (Région Grand Est), Valérie BURESI (Région Grand Est), Adeline DIEBOLD (Région Grand Est), Jonas KUPFERSCHMID (trireno), Ulrike LEGROS (ZRF), Christine STEINER (Région Grand Est), Sylvain THOMAS (SNCF Réseau), Christophe WOLF (m2A).





*Sources des illustrations :
AURM sauf mention contraire.*

Publication éditée et imprimée par :
L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne

Directrice de la publication : Viviane BEGOC

Rédaction :

Stéphane DREYER, chef de projet de la mission,
stephane.dreyer@aurm.org - tel : 03.69.77.60.81

Cartographies : Luc CARPENTIER

*Toute reproduction autorisée avec mention précise de
la source et la référence exacte.*

AURM

33 avenue de Colmar - 68 200 MULHOUSE
Tél. : 03 69 77 60 70 - Fax : 03 69 77 60 71

www.aurm.org

 agence d'urbanisme de la région mulhousienne