

PROJET DE SERVICE EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN (SERM) MULHOUSE - BÂLE

Septembre 2025

**AVIS COMMUN DES CONSEILS
DE DÉVELOPPEMENT DU SUD-ALSACE**



SOMMAIRE

Préambule	p. 5
Introduction	p. 7
1. Le projet de SERM permet-il de répondre aux enjeux de mobilité ?	p. 9
2. Quels seraient les points d'attention pour faire en sorte que le SERM soit une réussite du point de vue de l'usager ?	p. 13
3. Après obtention du statut de SERM comment faire connaître la démarche et mobiliser le territoire ?	p. 15
4. Observations complémentaires des Conseils de développement liées aux spécificités de leurs territoires respectifs	p. 17
4.1. Conseil de développement de Mulhouse Alsace Agglomération	p. 17
4.2. Conseil de développement de Saint-Louis Agglomération	p. 19
4.3. Conseil de développement du Pays du Sundgau	p. 20
4.4. Conseil de développement du Pays Rhin-Vignoble-Grand-Ballon	p. 22
4.5. Conseil de développement du Pays Thur-Doller	p. 24

Préambule

1. Conformément aux dispositions de **l'article 6 de la loi du 27 décembre 2023 relative aux SERM**, les **Conseils de développement (CoDev)** sont consultés dans le cadre du dialogue territorial,

sur un projet de service express régional métropolitain lorsqu'il a été mis en place par un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre qui est autorité organisatrice de la mobilité dans son ressort territorial, lorsque son territoire est inclus en tout- ou partie dans ce projet.

La **Région Grand Est**, autorité organisatrice de la mobilité régionale (liaisons ferroviaires et lignes interurbaines de cars), est chargée, en qualité de chef de file, d'organiser les modalités de l'action commune des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM).

Agissant pour le compte des porteurs du projet, la Région Grand Est (Etat, Région Grand Est, Société des Grands Projets, SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions), elle a sollicité les cinq CoDev du Sud-Alsace en leur posant les trois questions ci-après :

- *Selon vous, le projet de SERM permet-il de répondre aux enjeux de mobilité qui vous sont remontés ?*
- *Quels seraient vos points d'attention pour faire en sorte que le SERM soit une réussite du point de vue de l'usager ?*
- *Après obtention du statut de SERM comment faire connaître la démarche et mobiliser le territoire ?*

2. Un **projet de SERM** a pour ambition de constituer un **écosystème global performant et attractif**. Il propose une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie prioritairement sur le renforcement de la desserte ferroviaire. Il intègre :

- la mise en place cohérente de services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables, de services de covoiturage ;
- les nécessaires aménagements de gares et de pôles d'échanges multimodaux ;
- la création d'un service de mobilité unifié en termes de tarification, d'interopérabilité (billettique unique) et de système d'information voyageurs.

3. En Sud-Alsace, les déplacements du quotidien dépassent largement les périmètres des intercommunalités. Ils comportent également une forte composante de flux transfrontaliers.

Le projet de SERM Mulhouse-Bâle représente une initiative stratégique majeure visant à **remodeler la mobilité quotidienne entre le Sud-Alsace et le nord-ouest de la Suisse**. Il propose un réseau de transport public robuste et multimodal qui s'appuie sur les réflexions menées antérieurement au niveau Sud-Alsace ainsi qu'à celui de l'agglomération trinationale de Bâle.

- Les présidents des **EPCI haut-rhinois** ont souhaité construire ensemble une vision partagée des mobilités en partant des préoccupations du terrain. Des positions communes se sont dégagées pour créer un maillage interurbain attractif au service d'une desserte fine du territoire. Le **Schéma directeur des mobilités du Haut-Rhin** qui en a résulté début **2023**, a vocation d'alimenter une concertation plus large en vue d'engagements opérationnels de mise en œuvre de la vision concernée.

- Le **RER trinational de Bâle**, élaboré dans un **cadre franco-germano-suisse** (sept autorités organisatrices de transport ferroviaire française, allemande et suisse) est un projet structurant transfrontalier.

La diamétralisation de certaines liaisons en gare de Bâle permettra de supprimer les correspondances actuellement obligatoires, notamment pour les liaisons entre l'Alsace et la Suisse du Nord-Ouest. Les nouvelles configurations de lignes permettront des dessertes cadencées sur ces liaisons.

4. Le territoire Sud-Alsace se compose de :

- deux communautés d'agglomération, celle de Mulhouse (*Mulhouse Alsace Agglomération*) et celle de Saint-Louis (*Saint-Louis Agglomération*)
- trois pôles d'équilibre territorial rural (PETR) qui regroupent les autres intercommunalités du Sud-Alsace : *Pays du Sundgau*, *Pays Thur-Doller* et *Pays Rhin-Vignoble-Grand Ballon*.

Soucieux des enjeux du projet de SERM Mulhouse-Bâle, de l'impérieuse articulation des composantes de mobilité au sein de pôles d'échanges performants, et de la cohérence de ces composantes avec les projets des territoires du Sud-Alsace, les Conseils de développement de ces cinq entités ont décidé de répondre collectivement à la sollicitation de la Région Grand-Est.

Introduction

Les CoDev du Sud-Alsace tiennent à rappeler qu'ils n'ont eu connaissance que tardivement du projet de SERM Mulhouse-Bâle, lors d'une réunion qui s'est tenue le 4 juillet 2025 à la Maison de la Région à Mulhouse, pour une réponse impérative attendue fin septembre.

1. Le **projet de SERM** est actuellement en **phase de préfiguration**. Dans un premier temps celle-ci précise l'ambition de service.

Le plan de financement à venir devrait intégrer l'estimation des coûts d'investissements et d'exploitation ainsi que des modalités pérennes de financement.

La définition de l'architecture d'un tel dispositif et sa mise en œuvre ultérieure nécessitent la création d'une structure de partenariat locale réunissant les financeurs du projet de SERM, ainsi que les maîtres d'ouvrage des différentes composantes du dispositif.

Ce dossier de préfiguration, à valider début octobre 2025 par le Comité de pilotage, doit faire l'objet d'une **décision ministérielle** octroyant le **statut de SERM**. Une fois ce statut acquis, le projet passe en phase de conception.

2. Le document présenté lors de la réunion du 4 juillet 2025 comporte un **scénario préférentiel** qui est une synthèse de la phase de dialogue territorial.

Le **dialogue territorial** engagé durant la phase de préfiguration s'est attaché à :

- un examen des projets d'aménagement et de développement du territoire Sud-Alsace ;
- l'identification des enjeux transfrontaliers du territoire Sud-Alsace. La position frontalière a un impact fort sur la politique en faveur des mobilités, notamment en raison des gros flux de migrations quotidiennes de travail vers la Suisse ;
- une analyse fonctionnelle et financière des différents projets de mobilité du territoire ;
- l'identification de certains obstacles au développement des projets de mobilité.

Les CoDev du Sud-Alsace considèrent que la formule dite « prise en compte » des projets du territoire Sud-Alsace est ambiguë quant à leur financement¹. A titre d'exemple, le financement du projet de desserte ferroviaire de l'EuroAiport se fera-t-il dans le cadre du projet SERM, ou hors de ce dernier ?

A cet égard, le journal *L'Alsace* du 25 septembre 2025 a publié un article suite à une information communiquée par la préfecture de région, précisant que *le ministre français des Transports a décidé de suspendre sa participation au financement au projet de desserte ferroviaire de l'EuroAirport*, en attendant de solliciter des financements européens. Les **CoDev du Sud-Alsace** prennent acte de cette décision, tout en insistant dorénavant sur leur **forte inquiétude quant aux impacts** en résultant pour la mise en œuvre des **objectifs du projet de SERM**, sachant que ce projet de desserte constitue une pièce maîtresse de la future ossature proposée par le projet de SERM.

¹ diaporama de présentation du projet du 4 juillet 2025

3. Les seuls **documents mis à disposition** des CoDev, sont les suivants :
- copie du diaporama de présentation du projet lors de la réunion du 4 juillet 2025
 - copie du tableau de synthèse des constats et des enjeux issus de la première phase de dialogue territorial (avril-mai 2024)
 - copie du document support de l'Atelier de restitution et de dialogue du 17 mai 2024
 - copie du compte-rendu de l'Atelier de dialogue n°2 du 2 juillet 2024 portant sur les scénarios SERM

Les **commentaires qui suivent**, loin d'être exhaustifs en raison de la nature des documents mis à disposition et des lacunes d'informations qui en résultent, **s'appuient sur l'expérience issue des travaux réalisés par les CoDev du Sud-Alsace dans le domaine des mobilités.**

1. Le projet de SERM permet-il de répondre aux enjeux de mobilité ?

Les **mobilités** constituent un **enjeu économique, social et territorial** structurant dans le développement harmonieux des agglomérations urbaines, en cohérence avec la valorisation des espaces environnants.

L'outil SERM n'est pas une idée fondamentalement nouvelle. Il représente une formalisation, sous une appellation unique, d'un ensemble d'évolutions incrémentales qui se faisaient antérieurement en ordre dispersé. Le projet SERM est un projet de services multimodaux s'articulant autour d'une colonne vertébrale ferroviaire.

- 1.1. Les défis à résoudre nécessitent une **palette cohérente et articulée de modes différents, collectifs et individuels**, permettant d'accéder aux activités de la vie quotidienne dans le respect d'équilibres financiers, sociaux et environnementaux.

L'énumération d'objectifs concernant les besoins des territoires du Sud-Alsace en matière de mobilité est insuffisante si elle n'identifie pas clairement les freins qui s'opposent à leur satisfaction. La **maîtrise de la gestion** de ces **freins** constitue une des **clefs de succès** de la mise en place du projet de SERM.

Le consensus apparent sur la nécessité de la densification et la structuration de l'offre de transports publics se heurte cependant à des **investissements** souvent **importants**, par conséquent **non réalisables à des échéances rapprochées**.

Une coalition locale d'acteurs, bien que nécessaire à la concrétisation du projet, ne peut constituer une condition suffisante au vu des investissements à réaliser. De plus, le concept SERM s'affiche dans un contexte d'**absence de ressources affectées au ferroviaire**. Les documents portés à la connaissance des CoDev éludent, pour partie, la nature de ces investissements, leurs coûts tant de réalisation que d'exploitation et leurs impacts. Les objectifs affichés sont certes séduisants et efficents. Mais que se passerait-il si certains investissements indispensables à la concrétisation de ces objectifs devaient ne pas être réalisés faute de financeurs ?

Les CoDev regrettent l'**absence de scénarios de phasage du projet**, voire de **scénarios contrastés**, compatibles avec une **soutenabilité économique globale** tant pour l'exploitation que pour les investissements à réaliser.

Une identification claire des étapes de mise en œuvre permettrait par ailleurs d'éviter les dispersions induites par les contraintes du quotidien et les éventuelles actions de divers groupes de pression.

- 1.2. Un facteur essentiel d'attractivité du système de transport réside dans la nécessaire création de véritables chaînes de transport combinant plusieurs modes au cours d'un même déplacement.

Il s'agit d'offrir une **chaîne de déplacements multimodale** qui limite autant que possible les contraintes liées aux ruptures de charge. La correspondance est devenue une caractéristique fondamentale d'un système de transport collectif performant.

La localisation et l'aménagement des points d'échanges multimodaux, lieux de connexion des différents modes, constitue un élément déterminant pour distribuer efficacement les mobilités et leur assurer un maximum de fluidité.

- Dans ce contexte, il est regrettable que le projet actuel de SERM fasse l'**impasse sur l'interconnexion** pourtant essentielle avec les réseaux de transports urbains des agglomérations de Mulhouse et de Saint-Louis. Cette situation risque de se traduire par des freins à la fluidité des parcours des voyageurs. Les gares constituent pourtant le lieu par excellence d'une nécessaire intermodalité de l'ensemble des mobilités collectives et individuelles. Une bonne articulation et interconnexion avec les transports urbains nécessite une cohésion globale en termes de **fréquence** et d'**amplitude horaire** afin d'éviter les congestions et les temps d'attente en gare.

Au-delà de la problématique de cette interconnexion urbaine, se pose également celle avec les autres offres ferroviaires et notamment celles des TGV en gare de Mulhouse.

- La disparition de services aux voyageurs, voire la fermeture, a nui à l'attractivité de nombre de petites gares pourtant essentielles à la mobilité du quotidien. La reconquête de leur attractivité passe, au-delà du projet ferroviaire, par l'accueil de nouveaux services ou prestations (commerces, services publics, services à la personne, etc.) dans le cadre d'une large concertation locale avec les acteurs concernés.

Pourquoi le projet de SERM ne proposerait-il pas une **charte de revalorisation des petites gares** ?

- Implantés en des points stratégiques, les pôles d'échanges multimodaux autres que les gares, doivent permettre aux voyageurs de **garer** leurs véhicules ou leurs **deux roues** de façon sécurisée avant d'accéder, à proximité immédiate, aux transports publics.

L'évolution récente de ces installations montre qu'un pôle d'échanges ne peut se limiter à la seule offre de stationnement. En effet, leur attractivité est fonction de la disponibilité de services additionnels dont la nature et l'importance sont en rapport avec le caractère structurant du pôle concerné.

Les aménagements requis doivent être conçus de façon évolutive, voire réversible. Ils doivent par ailleurs être accessibles à tous types d'usagers, qu'ils soient réguliers ou occasionnels.

Comme pour les petites gares, pourquoi ne pas proposer une charte pour la valorisation de ces pôles ?

1.3. La mise en place de **cars express** au niveau des territoires non accessibles par le rail pose un certain nombre de questions dont les réponses conditionnent l'attractivité de cette offre.

Cette attractivité, déterminante pour une bonne desserte des territoires ruraux, nécessite :

- une adéquation de l'offre (amplitude des services) avec les besoins en déplacements,
- des cars express certes, mais pour quel niveau de desserte locale ?
- des aménagements éventuels de voirie,
- des stationnements sécurisés pour les cycles,

- des points d'interconnexion structurés avec les autres modes. Concernant ces points d'interconnexion, il est important de relever qu'une mauvaise localisation peut se traduire par un déplacement, voire l'apparition de points de congestion de trafic routier.

Les documents mis à disposition manquent malheureusement de précision pour pouvoir se prononcer quant à la pertinence des choix des lignes de cars express proposées.

- 1.4.** Par nature, un projet de SERM propose une ossature de services qui nécessite des rabattements vers des pôles d'échanges multimodaux. Cette **ossature** aussi parfaite soit-elle ne garantit pas une desserte fine des territoires. Elle est **nécessaire mais non suffisante**. La question, sans réponse, est celle de la desserte fine du territoire. Les modalités de cette desserte fine, bien que ne rentrant pas directement dans le champ d'étude du projet, seront pourtant déterminantes pour l'acceptabilité du projet.

Le **projet de SERM** doit fondamentalement rester **évolutif** pour pouvoir réorienter sa stratégie, à moindre coût, si le contexte des mobilités et leur financement devaient imposer de nouveaux paradigmes.

L'objectif de l'offre de service proposée par le projet de SERM vise essentiellement à satisfaire les besoins de **mobilité quotidienne** des populations concernées (migrations de travail, accès aux services médicaux, aux commerces, aux services publics, échanges économiques).

L'accès dans un contexte transfrontalier, à la **culture et aux loisirs**, notamment de nature, nécessite une offre de transports publics sur des plages horaires adaptées. **L'offre proposée par le projet de SERM ne semble pas pouvoir y répondre totalement.** Ce volet mériterait un examen circonstancié dans la finalisation du projet de SERM.

Il conviendrait d'**associer le Syndicat mixte d'aménagement et de gestion du Parc naturel régional des Ballons des Vosges** à l'offre de services de transports en commun. Cette structure est notamment chargée de la valorisation et de la promotion touristique de son territoire. A ce titre, elle a mis en place, tant pour la période estivale qu'hivernale, une navette des crêtes au départ des différentes vallées du massif vosgien. Le succès de cette navette reste évidemment tributaire d'une bonne coordination avec les horaires des transports en commun dans les vallées concernées.

- 1.5.** Deux questions restent ouvertes, à savoir celles de la pertinence :

- de l'**emport des vélos** dans les trains et dans les cars express, les avis étant très tranchés à ce sujet,
- de l'**ouverture des transports scolaires à la clientèle commerciale** dans une logique d'optimisation du taux de remplissage. Dans ce contexte il conviendrait de prendre en compte, d'une part, les 16 semaines de vacances scolaires et d'autre part, des dessertes est-ouest peu pertinentes en plaine.

Au vu des documents mis à la disposition des CoDev du Sud-Alsace,

- la mise en place d'un réseau intégré transfrontalier de transports collectifs et d'une offre intermodale attractive requiert des objectifs ambitieux, auxquels les CoDev du Sud-Alsace adhèrent globalement.
- certaines dispositions locales méritent cependant des ajustements sur la base des commentaires spécifiques des différentes intercommunalités, ceux-ci se trouvant en fin du présent document.
- ces objectifs resteront théoriques aussi longtemps que les financements nécessaires ne seront pas acquis.

2. Quels seraient les points d'attention pour faire en sorte que le SERM soit une réussite du point de vue de l'usager ?

La dimension transfrontalière du projet nécessite une étroite concertation avec les autorités suisses et allemandes pour garantir la nécessaire cohérence et interopérabilité.

L'usager doit se trouver au cœur d'une approche systémique des mobilités.

2.1. Le phasage du déploiement de l'offre de services multimodale doit permettre de donner des gages concrets à court terme tant aux collectivités qu'aux citoyens. Il doit se faire de façon cohérente, par « unités fonctionnelles », aux **bénéfices visibles rapidement pour les usagers.**

L'idéal serait de mettre en service des **chaines de déplacement cohérentes et complètes**, notamment dans le cas de nouvelles dessertes par cars express. Dans un tel cas, la mise en service devrait se faire de façon coordonnée avec celle des pôles d'échanges multimodaux permettant ainsi la fluidifiée de rabattement des modalités. Cette disposition revêt un caractère prioritaire en zone rurale.

L'organisation des **espaces dédiés aux différentes mobilités**, associée à **signalétique appropriée**, s'avère primordiale pour assurer un service de qualité aux usagers.

2.2. Pour être attractive et répondre aux besoins de mobilité quotidiens des territoires concernés, **l'offre de services** doit, hors tarification, répondre à des **critères impératifs** :

- La **régularité** et la **fréquence** constituent des critères essentiels, en particulier aux heures de pointe.

A cet égard, il convient de relever que le projet de SERM touche des territoires ayant des cultures et des rythmes de vie différents. Cela concerne par exemple les jours fériés, les rythmes et l'organisation du travail, l'accès à la culture, etc.
- La **fiabilité** et la **ponctualité** sont essentiels pour l'organisation des déplacements et pour la confiance des usagers.
- La **réduction des temps de trajet** par rapport à ceux en voiture est essentielle, notamment pour les déplacements pendulaires de travail, en particulier pour ceux de très nombreux travailleurs frontaliers en Suisse du Nord-Ouest.
- Le **confort** et la **qualité de service** tant dans les trains que dans les cars express améliorent grandement l'expérience de voyage.
- Des **informations fiables en temps réel** permettent de gérer les options de mobilité, d'éventuels retards ou les perturbations du trafic.
- La **sécurité et/ou le sentiment de sécurité** contribuent de manière significative au niveau d'utilisation des transports publics, au même titre que l'accessibilité ou encore la qualité du service offert.
- Le respect des principes d'**accessibilité universelle** (personnes en situation de handicap, personnes à mobilité réduite) doit s'appliquer dès la conception des services de mobilité.

2.3. Concernant la billettique et la tarification des transports publics, il faut absolument mettre en place l'**interopérabilité** des **titres de transport** et viser une **tarification unifiée**. Les différents titres d'abonnement pourraient constituer une priorité en la matière.

Concernant l'acquisition de titres de transport, des possibilités d'achat direct aux guichets en gare doivent impérativement coexister avec les achats par voie informatique.

2.4. Le concept de mobilité servicielle MaaS (Mobility as a service) correspond à un principe de service unique pour concevoir la mobilité des voyageurs, tous modes de transport confondus. Ce concept regroupe tous les services de mobilité en une seule interface, qu'il s'agisse de l'information aux usagers ou de l'achat de titres de transport.

Dans cette optique, la Région Grand-Est a, en qualité de chef de file de l'intermodalité à l'échelle régionale, officialisé une *charte de l'intermodalité et des services à l'usager* dès 2018. Cette charte a été signée par Mulhouse Alsace Agglomération et Saint-Louis Agglomération, autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Ce cadre de travail mérite sans doute des **développements complémentaires** pour proposer des outils pragmatiques aux questions de mobilité dans le cadre de la mise en œuvre du SERM.

2.5. Les aménagements nécessaires à la mise en œuvre du projet devront faire l'objet d'une **approche environnementale exemplaire**. Tout aménagement réalisé sur la base du projet de SERM devra faire l'objet d'une étude environnementale rigoureuse et proposer en tant que de besoin, des mesures écologiques compensatoires.

Il conviendra de porter une attention particulière à la réduction des émissions de gaz à effets de serre, à la préservation de la biodiversité, à la gestion des eaux pluviales ainsi qu'à la réduction des nuisances sonores et visuelles.

2.6. Les CoDev du Sud-Alsace restent vigilants quant à la **dimension financière du projet**.

Les **contribuables attendent** :

- que les **fonds alloués au projet** soient **utilisés de manière efficiente**. Ils souhaitent des résultats concrets et mesurables en termes de fluidité de la mobilité et de réduction des points de congestion antérieurs.
- un **impact nul sur le coût de la vie**, tel qu'une augmentation disproportionnée du coût des transports et/ou une augmentation conséquente de la fiscalité locale.
- des **offres de mobilité accessibles à tous**, y compris les ménages les plus modestes.

3. Après obtention du statut de SERM, comment faire connaître la démarche et mobiliser le territoire ?

L'obtention du statut de SERM, par décision ministérielle est la prochaine étape administrative, à l'issue de laquelle débutera la phase de conception du projet.

3.1. La mobilisation doit impérativement être pilotée sous l'autorité d'une structure de gouvernance franco-germano-suisse à mettre en place pour le projet.

Elle ne peut se limiter à une addition d'opérations ponctuelles. La cohérence d'ensemble pourrait s'appuyer sur un dispositif de suivi régulier de l'avancement des différents « chantiers » constitutifs du projet.

3.2. Faire connaitre le projet et mobiliser le territoire en sa faveur nécessitera :

- une stratégie bénéficiant d'une **identification visuelle forte** : logo et slogan véhiculant les concepts de performance, d'interconnexion et de modernité.
Il conviendra toutefois de veiller à **ne pas créer de confusion avec les labels Fluo Grand Est ou TER Fluo**.
- une stratégie transfrontalière commune aux différents porteurs du projet ;
- une **stratégie de communication multifacette sur le long terme** ;
- une stratégie qui permette de rendre le **projet compréhensible pour tous et utile** ;
- une stratégie insistant sur la **cohérence des composantes du SERM** avec les **documents et projets d'aménagement et d'urbanisme** ;
- une stratégie valorisant les **impacts** sur le **potentiel de développement économique**.

3.3. L'ensemble des supports de communication des collectivités et de leurs délégataires (sites internet, publications locales périodiques, brochures spécifiques, etc.), devrait être mis à contribution pour faire connaitre et accepter le projet.

3.4. Le combat pour de nouvelles mobilités du quotidien est autant l'affaire des entreprises et des acteurs économiques que des collectivités. Il convient par conséquent d'organiser un dialogue permanent, voire de proposer des partenariats, notamment pour la mise en place de plans de mobilité et/ou la sensibilisation de leurs salariés.

3.5. L'association des citoyens, du monde associatif et des usagers est incontournable si l'on veut éviter qu'ils ne se sentent « rejetés ».

La mise en place d'**« ambassadeurs » du projet** pourrait, moyennant un minimum de formation préalable, permettre de toucher des publics spécifiques (entreprises, personnes âgées, élèves des collèges et lycées, étudiants,...)

Un **« stand »** dédié au projet, avec une permanence d'**« ambassadeurs »**, pourrait être présent, en coordination avec les services en charge des plans climat, lors de d'évènements locaux touchant le grand public.

Des **expositions** permanentes, pouvant faire l'objet de mises à jour, pourraient trouver leur place dans les gares de Mulhouse et de Saint-Louis.

Il ne faut pas oublier que l'omniprésence des réseaux sociaux peut se traduire par des informations pas toujours très objectives, pouvant souvent relever de la désinformation.

La mise en place d'un dispositif de suivi et d'évaluation des impacts du dispositif du SERM permettrait de maintenir un dialogue permanent entre les concepteurs et porteurs du projet et les élus du territoire.

Les CoDev du Sud-Alsace souhaitent contribuer à la mise en place d'un tel dispositif et être associés ultérieurement à son fonctionnement.

4. Observations complémentaires des Conseils de développement liées aux spécificités de leurs territoires respectifs

4.1. Observations complémentaires du Conseil de développement de Mulhouse Alsace Agglomération (m2A)

- Le projet de SERM Mulhouse-Bâle constitue un **chantier stratégique** pour l'avenir des mobilités tant sur le territoire de Mulhouse Alsace Agglomération que pour l'ensemble du Sud-Alsace. Cet espace se caractérise par :
 - sa **dimension transfrontalière** avec des flux massifs de travailleurs frontaliers vers la Suisse du Nord-Ouest.
 - la **diversité des territoires** concernés, allant de zones urbanisées à forte densité à des zones plus rurales et/ou peu denses, dont les besoins ne sont pas comparables.

Dans ces zones à faible densité et surtout celles à caractère rural, la mobilité quotidienne des habitants concerne, au-delà des liaisons vers les centres urbains et/ou les zones d'emploi, un large ensemble de déplacements à l'échelle réduite de territoires de vie locaux.

- Le projet de SERM ne doit pas se limiter à un simple outil de transport, mais constituer un **puissant levier de structuration du territoire**, et surtout d'affirmation d'une ambition partagée au bénéfice du Sud-Alsace.
- Le renforcement d'une offre multimodale attractive ne devrait pas privilégier les investissements à long terme. Il devrait prioritairement passer par **une amélioration rapide de l'existant** (aires de stationnement pour le covoiturage, location et stationnement sécurisé pour les mobilités douces), permettant de résoudre les problèmes récurrents de saturation de nombreux axes routiers.

Dans ce contexte, le Conseil de développement de m2A s'interroge notamment sur la pertinence, en heures de pointe, de liaisons ferroviaires diamétralisées en gare de Mulhouse, permettant un accès direct vers Bâle depuis les vallées de l'Ill (Altkirch) et de la Thur.

De telles liaisons :

- seraient particulièrement attractives pour les travailleurs frontaliers ;
- permettraient une meilleure gestion des flux piétonniers en gare de Mulhouse, lors des pointes de trafic.
- Le Conseil de développement de m2A considère comme opération prioritaire, la **réactivation de l'ancienne gare ferroviaire de l'Ile Napoléon** sur un nouveau site à identifier. L'arrêt ferroviaire sécurisé à mettre en place, pourrait constituer le pivot d'un grand pôle d'échanges multimodal, à large rayonnement, à proximité du carrefour autoroutier A35/A36 et de vastes zones d'activités.
- Le projet de SERM insiste sur la nécessité de proposer une **offre de services unifiée** afin de faciliter la vie des usagers.

- En qualité de chef de file de l'intermodalité à l'échelle régionale, la Région Grand-Est a mis en place ***Fluo Grand-Est***, une offre de services de mobilité incluant trains, cars TER et transport scolaire.

Cette application comporte notamment une carte ***Simplicités*** qui propose :

- une billettique unifiée combinant les trains et cars TER avec les transports collectifs urbains ;
- un accès privilégié aux abris vélos sécurisés en gare.

- De son côté, Mulhouse Alsace Agglomération a lancé, en 2018, le ***Compte Mobilité***, application de services pour les mobilités dans l'agglomération.

Cette application multipartenaires propose, moyennant une inscription unique, une large palette d'offres avec facturation en fin de mois pour les seules prestations utilisées. Elle a été récompensée à plusieurs reprises pour son innovation.

- Le Conseil de développement de m2A considère que le maintien de deux offres de services serait préjudiciable à l'attractivité de l'offre de mobilité du projet de SERM. Aussi suggère-t-il que le ***Compte Mobilité*** de m2A serve de **support à la préfiguration** d'un **nouveau concept de services** pour l'ensemble des offres du projet.

Cette nouvelle offre SERM pourrait, dans un premier temps, intervenir pour les mobilités à l'intérieur du territoire national. Les mobilités transfrontalières vers le Pays de Bade et la Suisse du Nord-Ouest ne pourraient être concernées que dans un second temps, compte tenu de la complexité de mise en œuvre.

- **Le Conseil de développement de m2A insiste sur son souhait de contribuer à la mise en place du projet SERM et être associé ultérieurement à son fonctionnement.**

4.2. Observations complémentaires du Conseil de développement de Saint-Louis Agglomération

Le Conseil de développement de Saint-Louis Agglomération (SLA) reconnaît l'ambition du projet SERM Mulhouse-Bâle et son potentiel à améliorer la mobilité sur l'axe concerné.

Selon tous les documents remis au Conseil de développement de Saint-Louis Agglomération par les porteurs du projet SERM, dont la présentation du 4 juillet 2025 « scénario préférentiel », la mention « prise en compte » des projets tels la desserte *NLF de l'EuroAirport* et le projet *Sundgomobich*, nous semble vouloir signifier que ces projets sont à considérer comme hors périmètre du projet SERM lui-même.

Fort de ces considérations préliminaires, le Conseil de développement de Saint-Louis Agglomération formule conclusivement les recommandations suivantes :

- **Renforcer la dimension transfrontalière du projet** par une concertation planifiée et suivie comprenant des solutions fortement intégrées avec la Suisse et l'Allemagne.
- **Exiger une intégration forte et non discriminatoire du territoire de SLA** dans la planification et la mise en œuvre du projet, en veillant à une desserte fine et équitable de l'ensemble de ses communes et en mettant tout en œuvre pour ne pas engendrer une perte d'identité des territoires impactés par le projet SERM.
- **Garantir la transparence financière et la juste répartition des coûts du projet**, en s'assurant que les contribuables de SLA ne soient pas pénalisés de manière disproportionnée. Le modèle du projet SERM doit prendre en compte le financement du fonctionnement, de l'exploitation, de la maintenance, des services, etc. et non seulement tenir compte de l'investissement dans les infrastructures.
- **Prioriser les solutions de mobilité durable et respectueuses de l'environnement**, en intégrant pleinement les enjeux des économies d'énergie, de la biodiversité, de la qualité de l'air et de la réduction de toutes nuisances et de la sauvegarde des sites.
- **Mener des études d'impact socio-économique approfondies** pour évaluer précisément les bénéfices et les coûts pour les usagers et les contribuables de SLA, en mettant l'accent sur l'accessibilité des personnes frappées de handicap et l'équité entre toutes les classes sociales.
- **S'assurer que le projet réponde aux besoins réels des usagers de SLA**, en ne se limitant pas à une logique de corridor mais en offrant des solutions de mobilité adaptées à la vie quotidienne de nos concitoyens, allant jusqu'à la répartition fine des réseaux et de leurs modalités.
- **Mettre en place un dispositif de suivi et d'évaluation régulier** des impacts du projet SERM sur le territoire de SLA, avec une participation active du Conseil de développement.
- **Le Conseil de développement souhaite être membre actif aux côtés des élus du territoire de Saint-Louis Agglomération**, dans le cadre des réflexions et contributions futures à apporter pour la mise en place d'un projet de mobilité ambitieux, équitable et durable pour l'ensemble du territoire.

4.3. Observations complémentaires du Conseil de développement du Pays du Sundgau

- **Prise en compte de l'évolution du projet de Car Express**

Le Conseil de développement souhaite attirer l'attention sur la prise en compte du projet mentionnée dans le document de présentation mis à disposition. En effet, il apparaît essentiel que le projet de SERM intègre pleinement le projet de Car Express dans sa conception, tout en anticipant ses évolutions futures.

Le SERM devrait également formaliser un véritable accompagnement dans la durée, garantissant le suivi et l'adaptation du dispositif en fonction des besoins des usagers et des transformations du territoire. En ce sens, le projet de SERM doit constituer un outil structurant permettant d'assurer la pérennité du projet de Car Express *Sundgomobich*.

- **L'environnement du projet**

La prise en compte du vélo doit être une priorité dès la conception : intégration d'emplacements dédiés à bord des cars express, création d'abris sécurisés aux arrêts, et développement de continuités cyclables permettant un accès fluide aux points de desserte. Il est en effet plus efficace et moins coûteux d'intégrer ces équipements dans la phase de conception que de les adapter ultérieurement. De plus, l'environnement du projet doit intégrer l'accessibilité aux cars express, en prévoyant des espaces de stationnement de véhicules facilement accessibles et des aires de covoitages.

En somme, faciliter le rabattement intermodal aux « grandes » infrastructures du territoire, pour tous les usagers et tous les usages.

- **Tourisme et loisirs**

Actuellement, il n'existe pas de liaison en bus entre Hégenheim et l'EuroAirport. Les voyageurs sont donc contraints d'utiliser leur voiture et de payer un stationnement longue durée. Le projet *Sundgomobich* ne prévoit pas de desserte directe de l'EuroAirport, et les projets alternatifs mettent du temps à se concrétiser, souvent avec des échéances lointaines. Il est donc nécessaire de définir des solutions transitoires pour répondre aux besoins de mobilité en attendant la mise en œuvre de ces projets.

Il convient également de faciliter les déplacements occasionnels liés aux loisirs et au tourisme en favorisant la combinaison de plusieurs moyens de transport avec les offres existantes. Par exemple, le Pass ALSA+ devrait inclure les trajets en train et offrir la possibilité, avec ce même billet, d'emprunter un bus urbain du Sundgau.

De plus, un abonnement spécifique, valable en heures creuses, pourrait être proposé aux usagers de loisirs et de tourisme. Enfin, sur le car *Sundgomobich*, la mise en place d'une tarification par zones permettrait une offre plus adaptée et équitable.

- **Accessibilité des gares SNCF**

Les gares d'Altkirch et de Dannemarie ne sont pas entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). En effet, un seul quai sur deux est facilement accessible, l'autre nécessitant l'emprunt de deux escaliers, ce qui le

rend inaccessible aux PMR. Cette configuration exclut une partie de la population et limite leur accès aux services ferroviaires.

Il est donc essentiel que les gares garantissent une continuité d'accès pour tous les usagers, en assurant l'accessibilité intégrale de l'ensemble des quais et des infrastructures associées.

- **Identité du territoire**

Le projet SERM doit veiller à conserver l'identité du territoire. Le projet du SERM facilitera les déplacements : il sera plus simple de se rendre du Sundgau vers l'extérieur, et de l'extérieur vers le Sundgau. Cependant, cela pourrait entraîner une augmentation du coût de la vie. En effet, le Sundgau deviendra plus accessible aux frontaliers souhaitant s'y installer pour profiter de prix immobiliers plus attractifs que du côté suisse. Cela risquerait de provoquer une hausse du coût de la vie en particulier sur l'immobilier, avec une forte pression qui pousserait les habitants du Sundgau à déménager encore plus loin de leur lieu de vie et/ou de travail.

Cette évolution pourrait conduire à une perte de l'identité du territoire, due notamment au départ progressif de ses habitants. De plus, cette perte d'identité se traduirait également par un manque d'investissement des nouveaux arrivants dans la vie communale, notamment associative, puisque leurs loisirs et activités seraient davantage concentrés de l'autre côté de la frontière, et non dans leur commune de résidence.

- **Prise en compte de la sécurité**

Les cars et les trains doivent intégrer pleinement la dimension sécuritaire afin de permettre à chacun de voyager sereinement. Une attention particulière doit être portée à l'intégration des femmes dans les transports en commun et aux arrêts. Une femme seule, ou accompagnée de ses enfants, doit pouvoir se sentir en sécurité lorsqu'elle emprunte les transports publics.

Par ailleurs, le projet de SERM entraînera de nouvelles pratiques et habitudes de mobilité. En facilitant les déplacements, il augmentera le flux de personnes circulant dans le Sundgau. Cette évolution est perçue comme un risque d'augmentation de l'insécurité des habitants et doit donc être anticipée et prise en compte.

- **Le covoitage**

Le projet de SERM peut contribuer au développement du covoitage en renforçant la communication et la promotion de cette pratique. Il serait également important d'accompagner l'organisation de solutions adaptées pour les personnes âgées, qui disposent actuellement de peu d'alternatives de mobilité.

4.4. Observations complémentaires du Conseil de développement du Pays Rhin-Vignoble-Grand-Ballon

- Le constat :**

Notre territoire est composé de quatre communautés de communes : *Région de Guebwiller, Pays Rhin-Brisach, Centre Haut-Rhin et Pays de Rouffach, Vignobles et Châteaux*, accueillant une population de l'ordre de 100 000 habitants. S'étalant entre Colmar au nord, Mulhouse au sud, le Rhin à l'est et la montagne vosgienne à l'ouest, le territoire présente un aspect double avec plusieurs pôles urbains et une partie rurale de plaine, de vignobles et de moyenne montagne.

Sa proximité avec Mulhouse et Colmar, qui sont facilement accessibles en voiture, ainsi que ses paysages préservés, ont attiré de nombreux nouveaux habitants au cours des dernières décennies. Cependant, l'offre d'emploi n'est pas suffisante, et ce sont tous les jours de nombreux habitants qui rejoignent Mulhouse, Colmar et leurs environs pour y travailler, ainsi qu'au-delà vers la Suisse et l'Allemagne.

Ces navettes s'effectuent à l'heure actuelle essentiellement par voie routière. L'autoroute A35 traverse le territoire du nord au sud, ainsi que deux voies rapides : la RD 83 parallèle à l'autoroute et la RD 430 entre Guebwiller et Mulhouse. S'y ajoute tout un réseau de routes secondaires.

L'autoroute est régulièrement saturée car une partie du trafic poids lourds européen nord-sud l'emprunte, avec une augmentation significative depuis la mise en place de la taxe poids lourds en Allemagne.

La voie ferrée nord-sud Colmar-Mulhouse traverse le territoire, avec une offre qui ne répond pas aux besoins d'une partie des usagers potentiels. Les deux gares principales sont Rouffach et Bollwiller (légèrement hors territoire du PETR), auxquelles s'ajoutent cinq haltes moins bien desservies. Toutes ne sont accessibles que par voie routière.

L'offre de transport sur le territoire du PETR est pensé essentiellement sur l'axe nord-sud de la plaine. La desserte de l'axe est-ouest est quasi-inexistante. Les lignes de bus, parcourant la campagne et certaines vallées, ne répondent pas aux besoins de navettes quotidiennes, et seuls les horaires scolaires sont vraiment couverts. On note cependant que depuis que la gestion est devenue régionale, certains progrès ont eu lieu en matière de coordination entre les réseaux routiers et ferroviaires.

Le covoitage se développe doucement, mais pas significativement. L'usage du vélo, quant à lui, à part une minorité de « vélotafeurs », tend plutôt vers les déplacements intra-muros ou bien de loisirs.

Au trafic de navette vers les lieux d'emploi, s'ajoutent les déplacements liés aux études, ainsi qu'aux loisirs, notamment en direction des Hautes Vosges. La montagne, outre le fait d'être depuis longtemps le poumon vert des zones très urbanisées du Haut-Rhin, présente un fort attrait touristique pour les visiteurs de la région. Enfin, les habitants des zones rurales se rendent dans les villes pour les sorties.

L'ensemble génère donc un trafic routier dense en tous sens et à tous moments.

Ceci exposé, il s'avère primordial de développer une offre de transports accessible au plus grand nombre pour intégrer notre territoire à l'étoile mulhousienne du SERM,

- **Quelles solutions ?**

Le point qui présente un véritable intérêt pour gagner la région mulhousienne depuis le Florival, zone la plus peuplée, est incontestablement la gare SNCF de Bollwiller. A l'heure actuelle, seule la route la dessert. Une liaison bus existe depuis la région de Guebwiller, mais le trafic routier très dense aux heures des navettes quotidiennes rend le respect des horaires aléatoires.

Le scénario préférentiel qui nous a été présenté propose la remise en service de la ligne ferroviaire Bollwiller-Guebwiller, fermée depuis plusieurs décennies, mais à long terme, soit dans 30 ans !

Ce train est défendu localement depuis de nombreuses années par le milieu associatif, une partie significative de la population et la majorité des élus. La remise en service de cette ligne permettrait une desserte plus fiable de la région de Guebwiller, en affranchissant des aléas de la route. Mais, on constate qu'à ce jour, aucun fléchage financier concret n'existe.

Une échéance à 10 ans serait à envisager pour cette remise en service.

Dans l'idée de développer les gares, préalablement à une éventuelle implantation de commerces ou de services, des locaux devenus inoccupés pourraient accueillir des essais de type boutique éphémère, ou des points de retrait de produits locaux telles les AMAP.

L'accessibilité des gares devra aussi prendre en compte les traversées des voies, non seulement pour les PMR, mais également pour les cycles, sachant le poids d'un vélo à assistance électrique, les personnes avec enfants en poussette. Les escaliers actuels ne sont pas adaptés.

- **Les cars express**

Pour la plaine, la mise en service des cars express est tout à fait positive. Cependant, leur intérêt ne sera pertinent qu'en développant dans le même temps des liaisons entre les villages et les lignes express. Pour les courtes distances le vélo serait à privilégier, sans exclure la voiture individuelle ou partagée pour les distances plus longues, ou en mauvaise saison ou pour les usagers qui ne peuvent se déplacer en vélo. Une offre de stationnement devra être proposée sur ces pôles multimodaux légers.

Les bus mis en service devront proposer, faute d'être efficents et attractifs, un cadencement pratique, des horaires pertinents et une offre touristique.

Le dossier sur lequel nous avons à donner un avis ne permet pas d'aller au-delà de ces principes.

4.5. Observations complémentaires du Conseil de développement du Pays Thur-Doller

- **Le territoire**

Notre territoire, fort de 66.000 habitants répartis sur 46 communes, s'organise autour de trois communautés de communes (à savoir, la communauté de communes de Thann-Cernay, la communauté de communes de la Vallée de la Doller et du Soultzbach ainsi que la communauté de communes de Saint-Amarin). C'est un territoire de montagne, où l'on retrouve également le plus haut sommet des Vosges, qui incarne à la fois son identité et son attractivité. 41 des communes du territoire sont inscrites au Parc naturel régional des Ballons des Vosges, confirmant ainsi l'ancrage dans une démarche de préservation des paysages, de valorisation de la biodiversité et de promotion d'un développement respectueux de l'environnement.

- **Contexte**

L'offre d'emplois semble insuffisante, contraignant de nombreux actifs à quitter le territoire pour poursuivre leur carrière. Certains font le choix de trajets pendulaires, d'autres de quitter le territoire. Néanmoins, des zones d'activités et des projets dynamisant le territoire permettent aux habitants d'évoluer dans un environnement naturel et confortable. Par ailleurs, le développement touristique connaît une réelle croissance sur notre territoire. Que ce soit pour découvrir le patrimoine ou profiter des paysages et des activités sportives, le territoire séduit un large public. Plusieurs portes d'entrée directes, qu'elles soient liées à la renommée de certains sites ou à la proximité de Mulhouse, facilitent l'accès et contribuent à son attractivité. Ainsi, notre territoire conjugue qualité de vie, potentiel économique et richesse touristique, tout en restant fidèle à ses valeurs de préservation et de valorisation de son environnement naturel et culturel.

- **Situation**

Le territoire présente plusieurs spécificités en matière de mobilité/accessibilité. La vallée de Thann/Saint-Amarin, souvent saturée aux heures de pointe, bénéficie d'une ligne de train, complétée par un tram-train ayant Thann comme terminus, ou de bus et des liaisons vers le fond de la vallée. Par ailleurs, des projets liés au développement du vélo se concrétisent progressivement. Quant à la vallée de la Doller, elle est desservie par des lignes de bus reliant Mulhouse et se distingue par son dynamisme en matière de projets vélo et de covoiturage, contribuant ainsi à diversifier les modes de déplacement sur la vallée. Le piémont, quant à lui, reste facilement accessible et bien desservi par les grands axes, offrant une continuité dans la mobilité pour les habitants et les visiteurs.

- **Propositions**

Une dynamique de mobilité est déjà en place à l'échelle du territoire, mais elle pourrait être optimisée sur le plan intra-territorial. Il s'agirait-notamment de :

- renforcer les liaisons directes entre les gares de Thann et la vallée de Masevaux,
- prolonger certaines offres existantes, comme celles de « La navette des Crêtes » par exemple,

- améliorer les circuits de bus vers les centres-villes et via les zones d'activités,
- continuer de créer des réseaux vélo sécurisés,
- développer des points stratégiques intermodaux,
- garantir une accessibilité aux offres pour tous les publics,
- faciliter l'accès aux transports, et
- optimiser les horaires et correspondances, notamment en lien avec Mulhouse ou certains trajets nationaux en train

Ces actions contribueraient à renforcer l'efficacité, la sécurité et l'attractivité des déplacements, tout en favorisant une mobilité durable sur l'ensemble du territoire.

Notes



AVIS COMMUN DES CONSEILS DE DÉVELOPPEMENT DU SUD-ALSACE