



Synthèse des demandes pour le développement du TER 200

Le TER 200 : une référence nationale qui doit évoluer

Le TER 200 est un exemple en France en termes de service ferroviaire et son succès en fréquentation (26 000 voyageurs par jour) est aussi lié à sa vitesse élevée (200 km/h) et à son cadencement régulier à la demi-heure, malgré un matériel ancien et peu accessible aux personnes à mobilité réduite.

Il convient de conserver ces horaires attractifs toute l'année. Sinon, il y a un risque évident de changement modal vers l'automobile pour certains déplacements professionnels ou personnels.

Ces rames restent une référence en termes de confort d'assise et de roulement.

La ligne de la plaine d'Alsace : une mixité des flux qui explose

La ligne Strasbourg-Bâle, qui a une fréquentation internationale non négligeable, devrait être partiellement subventionnée par la SNCF et l'État.

A terme, le développement de l'ERTMS/ETCS permettra de réduire l'espacement entre les trains avec une capacité de la ligne augmentée jusqu'à 25 %.

Sur le très long terme, la construction d'une troisième voie, voire d'une 4^{ème} voie, dans la plaine d'Alsace devrait être mise à l'étude, afin d'assurer une meilleure régularité du trafic (TER 200, TER, TGV) et celle des trains de fret, en cohérence avec les ambitions affichées de développement du transport de marchandises par le rail.

Des trous horaires à combler

Il convient de ne pas négliger les services de soirée. Un problème de lacune horaire récurrente subsiste en soirée au départ de Bâle : en semaine, il n'y a pas de départ après 21h51, ce qui est très gênant pour des voyages tardifs venant d'Italie ou de loin en Suisse.

Un dernier départ à 22h51 serait utile. C'est pire le samedi, puisque le dernier TER 200 pour Strasbourg est à 20h21, ce qui contraint à passer par Offenbourg et Kehl pour atteindre Strasbourg à 23h57. Le dimanche, le dernier TER 200, qui part à 21h21, devrait être complété par un TER plus tardif afin d'assurer des correspondances avec les nombreux trains de soirée arrivant à Bâle entre 21 et 22 h en provenance de toutes les régions suisses.

Dans le sens Strasbourg - Mulhouse - Bâle, il manque aujourd'hui en semaine 3 dessertes :

- Départ 4h51 - Arrivée 5h44
- Départ 14h21 - Arrivée 15h14
- Départ 21h51 - Arrivée 22h56

Enfin, quelques prolongations jusqu'à Nancy et Metz, de TER 200 traversants en gare de Strasbourg, seraient appréciées comme cela était le cas jusqu'en avril 2016, avant l'arrivée de la seconde phase de la LGV Est Européenne et la réorganisation du réseau à l'échelle de la nouvelle région Grand Est.

Un matériel roulant qui n'est plus adapté à la demande :

Il devient de plus en plus urgent de remplacer le matériel roulant composés de rames Corail et des locomotives BB 26000 qui les tractent. La capacité des rames Regiolis, aptes à 200 km/h (version Coradia liner V200), est insuffisante, même en unité multiples en heures de pointe.

Par ailleurs, les rames Corail ne disposent pas des dernières technologies en termes d'information voyageur (écrans d'information dynamiques, notamment). Enfin, les temps d'échanges voyageurs mettent à mal la régularité et la ponctualité.

Des rames tractées à double étage comme en Suisse et en Allemagne pourraient être envisageables, d'autant plus que cela permettrait de moduler le nombre de voitures en fonction des périodes de pointe et de moindre fréquentation. Une plus grande capacité d'emport pour les vélos fait également partie des attentes des usagers (ils sont aujourd'hui interdits aux heures de pointe).