Chambre régionale des comptes
d'Alsace

Le Président Strasbourg, le 12 septembre 2012.

mhr/mrw/n° 12 - 1208 /gr

RECOMMANDEE AVEC A.R

Monsieur le Président,

Par lettre du 3 août 2012, j'ai porté à votre connaissance les observations définitives arrêtées par la chambre régionale des comptes sur la gestion de la région Alsace relatif au financement de la construction de la LGV Est, afin de vous permettre, si vous l'estimiez utile, d'apporter une réponse écrite à ces observations, en application du code des juridictions financières.

En l'absence de réponse de votre part, ce rapport d'observations définitives vous est à nouveau adressé pour être communiqué à l'assemblée délibérante dès sa plus proche réunion.

En application des dispositions de l'article L. 243-5 du code des juridictions financières, ce rapport doit faire l'objet d'une inscription à l'ordre du jour, être joint à la convocation adressée à chacun des membres de l'assemblée et donner lieu à débat.

Ce rapport d'observations définitives est également adressé à M. le Préfet de la Région Alsace, Préfet du Bas-Rhin et à M. le Directeur régional des Finances publiques d'Alsace et du département du Bas-Rhin.

Après sa communication à l'assemblée délibérante, il est communicable de plein droit à toute personne qui en ferait la demande. Aussi, je vous remercie de bien vouloir informer le greffe de la date à laquelle cette communication interviendra.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Christophe Rosenau

Monsieur Philippe Richert
Président du Conseil régional d'Alsace
Ancien Ministre
Hôtel de la Région
1, place du Wacken
BP 1006
67070 Strasbourg Cedex

14, rue du Faubourg de Pierre - 67085 Strasbourg Cedex
Téléphone : + 33.3.88.14.36.00 - Télécopie : + 33.3.88.23.02.57 - Courriel : crc@alsace.ccomptes.fr

CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES
D'ALSACE

REGION ALSACE
- Financement de la construction de la LGV-Est -

EXAMEN DE LA GESTION
(à compter de l'exercice 2005)

RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES

Sommaire — Pages

Synthèse		1-2
1.	La LGV Est européenne	3
1.1	Le projet	3
1.2	La desserte de l'Alsace par la LGV-Est européenne	4
1.3	L'évolution de la fréquentation de la ligne LGV Est	5
1.4	L'évolution des tarifs de la liaison Strasbourg-Paris	7
2.	La participation au financement de la LGV-Est Européenne	9
2.1	Le contexte juridique et financier	9
2.2	Le coût de la première phase de construction Vaires-sur-Marne-Baudrecourt	10
2.3	Le coût de la deuxième phase de construction Baudrecourt-Vendenheim	12
2.3.1	L'estimation et la phase préalable des travaux du protocole du 24 janvier 2007	12
2.3.2	La convention de financement de la phase 2 du 1er septembre 2009	12
2.4	L'application de la clause de « retour de bonne fortune » de la 1ère phase	13
2.5	Le droit de retour à l'issue de la seconde phase des travaux	16
2.6	L'avancement des travaux	16
3.	Les impacts immédiats du TGV	17
3.1	La politique d'image de la collectivité	17
3.2	La réorganisation des liaisons en Alsace	17
3.2.1	La diffusion de l'effet TGV en Alsace	17
3.2.2	Le projet de partenariat public privé relatif au Système d'information multimodal	21
3.2.3	La politique tarifaire	29
3.3	La variation de l'offre	32
3.3.1	Les liaisons interrégionales	32
3.3.2	Les changements dans les pratiques de mobilité	33
3.3.3	Les conséquences du TGV sur l'activité de l'aéroport d'Enztheim	34
3.3.4	Les effets sur les dessertes : rénovation des gares et de leur accès urbain	35
3.3.5	Le projet tram-train « Strasbourg- Bruche Piémont des Vosges »	37
4.	Les effets plus lents du TGV sur les structures	37
4.1	Le tourisme	37
4.2	Le développement économique	38

Sommaire page 2

Annexes :		40-53
Annexe 1:	Tableau 1 : Exemples de prix TGV – avant et après la mise en service	40
	Tableau 2 : Exemples de diversité de prix TGV 2008 – destinations françaises au départ de Paris	41
	Tableau 3 : Horaires Paris-Strasbourg à partir du 10 juin 2007	42
	Tableau 4 : Horaires Alsace-Paris 13 décembre 2009/ 3 juillet 2010	43
	Tableau 5 : Horaires Paris-Strasbourg du 29 août au 10 décembre 2011	44
	Tableau 6 : Evolution des périodes de circulation du TGV 2010/2007	45
	Tableau 7 : Horaires Paris-Alsace du 4 juillet au 10 décembre 2011	46
	Tableau 8 : Horaires Paris-Alsace du 11 décembre 2011 au 7 juillet 2012	47
Annexe 2 :	Trafic du TER Alsace en 2009	48-49
Annexe 3 :	Tableaux de financement de la rénovation des gares TGV	50-52
Annexe 4 :	Nuitées dans l'hôtellerie alsacienne	53

CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES
D'ALSACE

REGION ALSACE
- Financement de la construction de la LGV-Est -

EXAMEN DE LA GESTION
(à compter de l'exercice 2005)

RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES

SYNTHESE

Malgré des prévisions de rentabilité défavorables, les financements des deux phases de la LGV-Est ont été assurés par un partenariat entre l'Etat, le Grand-Duché du Luxembourg, les collectivités territoriales, l'Europe, la SNCF et RFF.

Les conditions de fréquence et de rapidité des trajets « centre à centre » induites par la LGV-Est ont favorisé une meilleure accessibilité entre l'Alsace et Paris. En juin 2011, le trafic cumulé au bout de quatre années de fonctionnement est de 50 millions de personnes, soit un accroissement de plus de 86 % en sept ans. Le seul trafic annuel entre l'Alsace et l'Ile-de-France a doublé et la fréquentation progresse à nouveau en 2011 de 5 % entre Paris et Strasbourg. Le taux de remplissage du TGV-Est sur la liaison Paris-Strasbourg est supérieur à celui de la moyenne des TGV.

L'examen des pleins tarifs pratiqués entre 2007 et 2011 révèle que ceux adoptés pour la LGV-Est sont supérieurs de 36 % à 54 % à ceux pratiqués avant la mise en service de la grande vitesse et ont été accompagnés d'une réduction de l'information sur les horaires et les prix ; la tarification applicable est d'une plus grande complexité. La chambre a constaté que si, entre 2007 et 2011, le nombre de TGV circulant entre Strasbourg et Paris a augmenté, cette évolution s'est accompagnée d'une progression des « périodes de pointe » de circulation à laquelle s'est ajoutée une augmentation des tarifs sur laquelle la Région a pu faire connaître ses appréciations ce qui a permis d'aligner globalement les tarifs des trajets Strasbourg-Mulhouse sur les tarifs TER pour le même trajet afin d'éviter une concurrence inégale entre ces deux types de trains offrant un service comparable. En sus du règlement de son titre de transport, l'usager de la LGV-Est – habitant de la Région Alsace a apporté sa contribution à la construction de cette infrastructure, sans bénéficier en retour d'un tarif plus avantageux qu'un usager LGV d'un autre TGV, bien au contraire les tarifs de la LGV-Est Alsace-Paris étant, de toutes les grandes lignes, les plus élevés, sans que les avantages externes qui lui sont liés soient sensiblement différents de ceux des autres liaisons à grande vitesse.

Les plans de financement et le calendrier des réalisations techniques de la LGV-Est comprennent deux phases pour un montant respectif de 3 125 M€ et de 2 010 M€ auxquelles la Région a apporté une contribution de 170,8 M€ hors APS (dont un coût d'actualisation de 29,8 M€) pour la 1ère phase et de 95,6 M€ pour la seconde.

La convention de financement de la première phase de réalisation du TGV Est prévoyait un droit de retour. La chambre observe que les modalités de calcul n'ont pas fait l'objet de discussions de la part de la Région pour qui des facteurs déterminants se présentaient sous un jour favorable pour faciliter une telle conclusion. Elle constate que les modalités de calcul du droit de retour de la seconde phase apparaissent moins avantageuses que celles de la première.

Le coût supporté pour la réalisation de la ligne à grande vitesse ne paraît pas avoir affecté la marge de manœuvre de la Région pour développer son réseau TER, même si l'évolution récente de ses ressources pourrait la conduire à s'interroger sur le caractère soutenable de son niveau de prise en charge du coût de transport. Alors que les lignes à grande vitesse étaient surtout envisagées pour relier les métropoles nationales, la collectivité a saisi l'occasion de l'arrivée de la LGV Est pour réorganiser sa desserte en transports en commun, ce qui s'est traduit par une augmentation de 13 % de l'offre ferroviaire par rapport à l'offre préexistante, en augmentant de 17 % le nombre de trains régionaux et de 28 % celui des places supplémentaires. Cette refonte de l'offre a également permis la réalisation d'économies de charges sur l'offre routière d'un montant de 500 000 € TTC (en 2005) et la mise en œuvre en 2010 d'un système d'information multimodal, par l'ensemble des autorités organisatrices de transport alsaciennes dans le cadre d'une convention multipartenariale et d'un partenariat public-privé initié par la Région. Au regard de la complexité technique, juridique et financière du projet et des potentiels de développement qui en découlent, cette solution apparaît adaptée au service attendu, en raison principalement de la maîtrise des coûts et des risques qu'elle implique mais aussi des mutualisations qu'elle encourage, ce que le recours à une maîtrise d'œuvre publique classique aurait rendu plus complexe à atteindre.

L'arrivée du TGV a également eu des conséquences sur l'offre de transport ferroviaire à l'échelle européenne mais aussi (inter-)régionale. Si les temps de parcours entre la capitale alsacienne et l'Allemagne ou la Suisse, mais aussi les agglomérations françaises, ont été améliorés, le constat peut être dressé d'une diminution, voire de la suppression, de liaisons directes entre agglomérations du Grand Est et du remplacement de certaines lignes par des trains inter-régionaux avec une fréquence revue à la baisse selon des modalités de prise en charge financière différentes. L'impact du remplacement de certaines lignes par des trains TER « inter régionaux » sur les liaisons avec les territoires environnants n'a, semble-t-il, pas été suffisamment pris en compte et le dialogue entre régions voisines apparaît perfectible. En réponse, la collectivité admet que les relations Strasbourg – Nancy et Strasbourg – Metz constituent des relations phares et qu'elles méritent une desserte TER à la hauteur des enjeux et des potentiels, ce qui justifie, selon elle, qu'elles fassent l'objet d'un réexamen à l'issue de la 2ème phase de la LGV-Est.

La Région s'est associée à la réalisation des pôles d'échanges multimodaux des villes de Strasbourg, Mulhouse, Colmar et Saverne, directement desservies par le TGV, sous la forme de partenariats d'un montant global de 22,3 M€.

Il est manifeste que l'arrivée du TGV Est européen a fait perdre près d'un million de passagers à l'aéroport d'Entzheim sur les deux millions comptabilisés en 2006, mais des facteurs préexistants ont contribué à la dégradation de la situation. La chambre observe que cette situation revêt un caractère exceptionnel, que l'articulation entre le TGV et des gares aéroportuaires va encore s'amplifier, et que le marché aérien apparaît relativement saturé au sein de la région du Rhin supérieur. Pour limiter les conséquences de cette évolution, la Région et ses partenaires au sein du Syndicat d'exploitation de l'aéroport d'Entzheim se sont entendus pour baisser les coûts d'exploitation en apportant 425 000 € à la société aéroportuaire au titre du seul exercice 2012, ce qui n'a, semble-t-il, pas fait obstacle à l'annonce par Air France de la suppression de la desserte aérienne entre Strasbourg et Roissy Charles-de-Gaulle à compter de décembre 2012.

1. La LGV Est européenne

1.1 Le projet

Dès 1969, le ministre des transports, maire de Metz, initie l'étude d'une liaison ferroviaire rapide Paris-Strasbourg qui suivrait le tracé de l'autoroute A4 en passant par Metz. Un an plus tard, l'Union internationale des chemins de fer (UIC) propose un schéma directeur à l'échelle européenne prévoyant une liaison rapide dont le tracé du segment Paris-Strasbourg est proche de la proposition initiale. Si le directeur de la SNCF confirme que son entreprise souhaite s'engager dans ce plan directeur, une étude de 1975 conclut que le seul trafic de l'Alsace et de la Lorraine ne sera pas suffisant pour assurer la rentabilité de la ligne. En 1982, constatant les réticences allemandes à prolonger cette ligne au-delà de la frontière, le président de la SNCF annonce qu'il ne réalisera pas cette ligne à grande vitesse sans subventions des pouvoirs publics.

En réponse au doute entourant la rentabilité du TGV est européen, avant tout lié à la faible densité de population de certains territoires traversés, Adrien Zeller, alors député du Bas-Rhin, crée la première association de lobbying avec des maires de villes françaises et allemandes afin d'obtenir un engagement financier de l'Etat sur les projets TGV Est et TGV Rhin-Rhône. La création de l'Association TGV Est-Européen, en 1983, fédère l'ensemble des collectivités locales autour du projet. Les élus alsaciens soulignent la discrimination dont leurs projets de TGV font l'objet, en comparaison avec les précédents projets de ligne à grande vitesse comme le TGV Méditerranée pour lequel l'Etat n'a pas sollicité les régions desservies. L'association obtient qu'un ingénieur général soit chargé par le gouvernement d'un rapport destiné à voir si le projet proposé a un sens. Le rapport de ce groupe de travail a servi de fondement aux études d'avant-projet sommaire conduites en 1992 et 1993, avant que le projet de TGV-Est Européen ne soit mis à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique en septembre 1994, suscitant des discussions, comme l'illustre le rapport d'expertise demandé par les Ministres de l'Economie et des Finances et de l'Equipement, du Logement, des Transports et du Tourisme à l'Inspection Générale des Finances et au Conseil Général des Ponts et Chaussées par lettre du 12 mars 1996.

Selon les termes dudit rapport, « *la mission considère donc que l'engagement public dans le projet TGV-Est, tel qu'il se présente actuellement, ne peut pas être justifié sur le plan économique et qu'il correspondrait à une mauvaise affectation des ressources de la Nation au détriment de projets à la rentabilité sociale et économique plus affirmée* ».

Néanmoins, les collectivités ayant décidé de participer à la construction de l'infrastructure, la convention de financement pour la réalisation d'une première phase entre Vaires-sur-Marne (Ile-de-France) et Baudrecourt (Lorraine) est signée le 7 novembre 2000 par l'Etat, RFF, la SNCF et les 17 collectivités concernées auxquels se joindront le Grand-Duché du Luxembourg et l'Union européenne, l'Etat promettant que les travaux du TGV Rhin-Rhône débuteront avant la fin de la 1ère phase du TGV Est, même si les modalités de financement dudit projet ne sont pas arrêtées précisément. La mise en service de la LGV Est en 2007 compte 300 km auxquels s'ajoutent 44 km de raccordements aux lignes existantes afin de desservir les villes situées à proximité du tracé. La mise en service de la 2ème phase de 106 km est prévue pour le printemps 2016. La ligne sera exploitée en vitesse commerciale à 320 km/h.

La LGV-Est s'intègre dans le maillage national et international par le biais de l'interconnexion TGV Ile-de-France qui permet aux rames de chacun des réseaux (Nord, Ouest ou Sud-est) de poursuivre leur voyage sur l'un ou l'autre des deux autres réseaux en évitant les

changements de gare dans la capitale. Elle favorise également une ouverture nationale des territoires desservis en raccordant directement Paris aux principales villes de l'Est de la France, parmi lesquelles Strasbourg, Colmar et Mulhouse.

A côté des trois gares d'interconnexion nouvelles situées sur le tracé (gare Champagne-Ardenne, gare Meuse, gare Lorraine) servant aux relations province-province et province-Ile-de-France, 17 gares existantes, dont celle de Strasbourg, sont desservies, au cœur des villes.

1.2 La desserte de l'Alsace par la LGV-Est européenne

La vocation européenne de la région, siège du Conseil de l'Europe depuis 1949 et de la Cour des Droits de l'Homme, s'est trouvée renforcée par l'implantation du Parlement européen à Strasbourg. A côté de ces institutions, une centaine d'organisations non gouvernementales, des représentations diplomatiques et une trentaine de consulats sont présents sur le territoire strasbourgeois. L'activité de l'ensemble de ces organismes, qui emploient près de 4 000 agents, génère des flux de services importants (hôtellerie-restauration, transports, télécommunications, traduction...).

Pour que la capitale alsacienne puisse pleinement assumer ce rôle de capitale européenne, il est apparu de plus en plus nécessaire de doter la région de meilleures liaisons de transport en améliorant les liaisons aériennes et ferroviaires à grande vitesse qui la relient aux grandes villes européennes de manière à offrir un meilleur accès aux représentants gouvernementaux, parlementaires et experts de toute l'Europe, d'autant que de nombreux pays d'Europe centrale et orientale ont rejoint les institutions européennes depuis 1989.

Dans ce contexte, la LGV-Est apparaît comme un élément clé d'amélioration de l'accessibilité de Strasbourg que le sommet franco-allemand de septembre 2003 a traduit à travers son engagement de réaliser une liaison à grande vitesse entre Paris et Strasbourg, et de terminer la « ligne de la Sarre » reliant le nord de l'Est de la France à Francfort aussi bien que le pont ferroviaire à deux voies sur le Rhin entre Strasbourg et Kehl. La réalisation de la LGV-Est offre ainsi l'opportunité pour la SNCF et son homologue allemande, la Deutsche Bahn, de relier leurs réseaux à grande vitesse TGV/ICE, et de réduire ainsi le temps de trajet entre Paris, Londres et d'autres grandes villes et métropoles telles que Stuttgart et Francfort, l'une des principales plaques tournantes aériennes (« hub ») en Europe.

Par son insertion dans un réseau ferré de relations européennes vers Londres, Bruxelles, Munich ou encore Zurich, la LGV-Est recouvre une dimension européenne. A terme, la capitale alsacienne ne sera plus qu'à 1 h 50 de Paris et 1 h 25 de Luxembourg. Elle occupera une position privilégiée sur l'axe reliant Paris à Budapest, dénommé « la Magistrale ». Ce grand axe ferroviaire, long de 1 500 km, reliera Paris à Bratislava et Budapest, en passant par Munich et Vienne. Cette liaison a été déclarée projet d'aménagement prioritaire du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) par la Commission européenne. De fait, la Banque Européenne d'Investissement (BEI) apportera son soutien financier au projet. A plus long terme, l'Alsace, via Strasbourg et Mulhouse sera au croisement de deux axes ferroviaires à grande vitesse qui structureront l'Europe : la « Magistrale » et l'axe Mer du Nord-Méditerranée, qui reliera Hambourg à Marseille et à l'Espagne (via Francfort, Strasbourg et Lyon), même si les liaisons Paris-Francfort transitent, à l'heure actuelle, encore majoritairement par Sarrebrück plutôt que par l'Alsace.

L'articulation de ces deux axes est, à l'heure actuelle, assurée par le maillon Strasbourg-Kehl-Appenweier, d'une quinzaine de kilomètres, qui permet d'interconnecter les réseaux français et allemand à grande vitesse (TGV et ICE). En 2010, le pont Desaix sur le Rhin, entre Kehl et Strasbourg, a été rénové et des travaux de modernisation de la ligne entre Kehl et Appenweier ont été réalisés. A terme, elle le sera aussi par la remise en service de l'axe Mulhouse-Fribourg en Brisgau en Allemagne.

Il convient de relever que depuis décembre 2011, les liaisons Mulhouse-Paris ne se font plus via la ligne LGV-Est, mais via la nouvelle ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, en 2 heures 40 minutes, à raison de 11 trains par jours plus une liaison Mulhouse-Lille qui transite par l'aéroport Charles de Gaulle. Ce temps de trajet sera d'une durée équivalente via Strasbourg dès l'achèvement de la 2ème tranche de la LGV Est.

1.3 L'évolution de la fréquentation de la ligne LGV Est

Les conditions de fréquence et de rapidité des trajets « centre à centre » induites par la LGV-Est ont favorisé une meilleure accessibilité entre Paris et l'Alsace (principalement Strasbourg) avec des prolongements jusqu'en Allemagne (Karlsruhe, Stuttgart et Munich) ou en Suisse (Bâle et Zurich) permettant un assouplissement dans l'organisation des activités. La possibilité de faire l'aller-retour dans la journée à Paris sans subir les ruptures de charges par rapport à l'avion tout en rentabilisant le temps passé dans le TGV apparaît comme l'un des changements les plus importants, ce qui facilite également le déplacement de Paris vers l'Alsace, contribuant à conforter les fonctions de pôle de référence de sa capitale en matière de formation à la haute fonction publique induites par la présence à Strasbourg de l'Ecole Nationale d'Administration et de l'Institut National des Etudes Territoriales.

Avant 2007, Strasbourg bénéficiait d'une fréquence ferroviaire de 13 A/R par jour. En revanche, le temps de parcours était pénalisant : 4 heures et le tarif aller vers Paris, pour l'ensemble de l'Alsace, se situait autour de 50 €.

Si, en 2004, 6,9 millions de voyageurs ont emprunté la ligne classique Paris-Strasbourg, ils sont 11,9 millions à emprunter la LGV-Est en 2008, dont 1,2 million vers l'Allemagne (56 % vers Francfort et 44 % vers Stuttgart), 408 000 vers la Suisse et 366 000 vers le Luxembourg [11,1 millions lors de la première année d'exploitation du TGV (juin 2007 à mai 2008) puis 12,1 millions la deuxième année (juin 2008 à mai 2009)]. Les objectifs de fréquentation sur cinq ans d'exploitation, que la SNCF s'était fixée ont été atteints en moins de trois ans, démontrant le succès du TGV Est-Européen, générateur d'un supplément de trafic de 4,2 millions de voyageurs, soit près de 55 % pour l'année 2008.

En juin 2010, le trafic cumulé au bout de trois années de fonctionnement atteint 36 millions de voyageurs. Sur l'ensemble de l'année 2010, la fréquentation totale est de 12,5 millions de passagers, soit 1,5 millions de plus (13,6 %) que les prévisions établies. Un an plus tard, en juin 2011, le trafic cumulé au bout de quatre années de fonctionnement est de 50 millions de personnes, soit un accroissement de plus de 86 % en sept ans. Mais, comme l'a relevé la Région en réponse à une interrogation de la chambre, *« les chiffres de fréquentation les plus récents ne sont plus disponibles, la SNCF se refusant à les communiquer pour préserver ce qu'elle estime être un secret commercial, dans le contexte de l'ouverture à la concurrence des liaisons internationales »*. Dans sa réponse, la SNCF considère avoir respecté ses obligations de communication jusqu'en décembre 2009, date à laquelle l'Observatoire TGV Est a cessé de fonctionner.

Même si la chambre peut comprendre les raisons conduisant l'entreprise qui supporte le risque commercial et celui du financement du matériel roulant à faire preuve de prudence dans la diffusion des données liées à son activité, elle s'étonne néanmoins qu'une information portant uniquement sur le flux des voyageurs (et non sur les tarifs ou les catégories d'usagers) ne soit plus diffusée. La chambre souligne qu'une telle asymétrie d'information, notamment avec les collectivités ayant contribué au financement de la ligne, apparaît contraire à une exigence de transparence d'autant plus importante que l'ouverture à la concurrence doit permettre à toute entreprise de pouvoir développer une offre pertinente et que la mise en œuvre d'une forme de clause d'intéressement, au travers de l'application de la clause de « retour de bonne fortune », suppose au minimum la connaissance du flux de voyageurs.

Fréquentation de ligne LGV Est Européen en millions de passagers x km

	2007	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Janvier	ND	265,38	258,80	273,24	297,00
Février	ND	269,74	256,51	258,86	277,00
Mars	ND	298,65	289,68	295,10	317,00
Avril	ND	294,47	298,00	306,42	
Mai	ND	301,70	297,94	312,00	
Juin	227,59	325,12	321,85	323,23	
Juillet	287,77	293,81	287,00	289,49	
Août	245,60	245,61	241,12	236,73	
Septembre	277,95	291,20	284,72	290,26	
Octobre	291,47	333,59	317,07	296,35	
Novembre	241,94	299,02	300,48	310,12	
Décembre	318,76	329,75	334,70	365,11	
TOTAL ANNUEL	**1 891,08**	**3 548,03**	**3 487,87**	**3 556,91**	

Source : SNCF via le bulletin mensuel statistiques des transports publié par le SOeS (MEDTL/CGDD)

Aujourd'hui, au moins 16 trains au départ de la capitale alsacienne permettent de relier quotidiennement Paris (tableau n° 6 annexe 1). Le seul trafic annuel entre l'Alsace et l'Ile-de-France a doublé, passant de 1,37 à 2,8 millions de voyageurs x km[1]. La part de marché du trafic ferroviaire pour les liaisons Paris-Strasbourg s'établit actuellement à 88 %. La régularité des TGV se situe à 93 % en 2010, soit 3 points de mieux que la moyenne TGV et la fréquentation progresse en 2011 de 5 % entre Paris et Strasbourg.

Le taux de remplissage du TGV-Est sur la liaison Paris-Strasbourg est supérieur à celui de la moyenne des TGV. Il s'accompagne d'une augmentation sensible du trafic grâce, selon les éléments transmis par la SNCF, à la mise en œuvre de 52 rames TGV (nationales et internationales) auxquelles s'ajoutent les rames ICE du partenaire DB de la SNCF dans le cadre du partenariat Alleo.

Comme l'ont montré les autres lignes à grande vitesse, la LGV-Est a généré sa propre demande, si bien que les 20 millions de voyageurs nouveaux se répartissent entre ceux s'étant reportés de l'avion ou de la route sur le train, ceux qui ne se déplaçaient pas sur l'axe, ou des clients du train qui ont accru leur fréquence de déplacements ferroviaires en raison, notamment, de la baisse des coûts - par rapport à l'avion surtout - et de la réduction du temps d'absence.

---

[1] Chiffres communiqués à la conférence de presse du 29 mars 2011 tenue par le Ministre chargé des collectivités territoriales, Président du Conseil Régional d'Alsace, le Président de la SNCF, et le Président de Réseau Ferré de France à la Maison de l'Alsace à Paris.

La LGV-Est a, par ailleurs, radicalement changé les pratiques de mobilité sur les trajets de longue distance, et notamment entre l'Alsace et l'Ile-de-France, comme le montre le tableau ci-dessous. Un report modal important de la route et de l'avion vers le train peut être constaté, notamment à travers la chute brutale du nombre de passagers à l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, passant de 2 M comptabilisés en 2006 à 1 M dès 2008.

	Evolution des trafics à la mise en service du TGV Est-européen			Evolution des parts modales à la mise en service du TGV Est-européen		
	Trafic routier	Trafic aérien	Trafic ferroviaire	Mode routier	Mode aérien	Mode ferroviaire
Entre le Bas-Rhin et l'Ile-de-France	- 35 %	- 66 %	+ 117 %	24 % → 12 %	35 % → 11 %	41 % → 77 %
Entre le Haut-Rhin et l'Ile-de-France	- 20 %	- 39 %	+ 34 %	25 % → 24 %	52 % → 39 %	22 % → 37 %

Source Région

Le dossier de presse réalisé par la SNCF en 2008 soulignait que la clientèle de la LGV-Est était particulièrement jeune, avec 29 % de clients de moins de 26 ans (17 % pour l'ensemble des lignes TGV), une part d'étudiants s'élevant à 26 % – soit 8 points supérieure à la moyenne TGV – et une part très significative d'usagers de moins de 35 ans (49 %), côtoyant une clientèle professionnelle en fort développement, signe, selon l'entreprise nationale, « *d'une vitalité de l'activité économique entre l'Ile-de-France et les régions Est de la France, et pays voisins, à laquelle le TGV Est contribue sans doute effectivement* ». Un tel constat fait écho à des travaux universitaires indiquant que les catégories professionnelles supérieures et les jeunes diplômés sont les catégories les plus affectées par la grande vitesse qui accentue la mobilité des catégories de population déjà mobiles plus qu'elle n'en génère de nouvelles.

1.4 L'évolution des tarifs de la liaison Strasbourg-Paris

Un plein tarif Paris-Strasbourg en Corail – 2ème classe – coûtait 46,20 € et 51,20 € dans les trains TEOZ au printemps 2007 contre 63 € en TGV, voire 79 € en heure de pointe, lors de sa mise en service en juin de la même année (tableau n° 1 annexe 1). Les pleins tarifs pratiqués pour la LGV-Est se sont révélés supérieurs de 36 % à 54 % à ceux pratiqués avant la mise en service de la grande vitesse : ils ont, en proportion, progressé autant voire davantage que n'a été réduite la durée du trajet. Dans sa réponse, la SNCF souligne cependant que « la majorité de [ses] clients bénéficient d'une réduction par rapport à ce plein tarif : ainsi, sur TGV Est, seuls 10 % des clients Loisirs ont voyagé en « plein tarif » en 2011 ». Selon l'opérateur ferroviaire, « le taux de réduction moyen sur le prix du billet était de 43 % » cette même année.

Au cours de cette même période, la SNCF a modifié son système d'information et introduit un nouveau système de tarification et de services, dénommé NOTES, pour les trains à réservation obligatoire comme la LGV-Est. Ainsi, l'information sur les horaires et les prix a été considérablement réduite en même temps que la tarification devenait plus complexe ; l'information permanente à disposition sur les prix et la tarification n'ayant cessé de se dégrader depuis.

La Région a indiqué que la politique de prix pratiquée par la SNCF ne lui a été présentée que de façon informelle, préalablement à sa publication. La collectivité a néanmoins pu *« faire connaître ses appréciations ce qui a permis d'aligner globalement les tarifs des trajets Strasbourg-Mulhouse sur les tarifs TER pour le même trajet afin d'éviter une concurrence inégale entre ces deux types de trains offrant un service comparable ».*

S'il n'appartient pas à la chambre de se prononcer sur le souci de la SNCF de bien remplir ses trains, il lui est néanmoins possible de constater que l'information des collectivités et des voyageurs se révèle aujourd'hui particulièrement compliquée, en raison de la fourchette des tarifs applicable pour une même liaison et des périodes de circulation des trains (normales et de pointe) auxquelles celle-ci s'applique (tableau n° 2 annexe 1).

Il est ainsi possible de souligner que si, entre 2007 et 2011, le nombre de TGV circulant entre Strasbourg et Paris a augmenté de 15 % (de 109 à 125 TGV/semaine) et celui des TGV reliant Paris à Strasbourg de 10 % (de 111 à 122 TGV/semaine), cette évolution s'est accompagnée d'une progression des « périodes de pointe » de circulation au détriment des périodes creuses à laquelle s'est ajoutée une augmentation des tarifs (tableaux n° 3 à 6 annexe 1).

L'examen du rapport, pour une semaine, entre le nombre de TGV circulant en période de pointe et le nombre total de TGV est passé de 28 % en 2007 à 42 % en 2011 sur la ligne Strasbourg-Paris allant même jusqu'à s'accentuer sur la ligne Paris-Strasbourg en passant de 24 % en 2007 à 59 % aujourd'hui. Surtout, cette information n'est plus disponible sur les dépliants mis à disposition des voyageurs.

Nombre de TGV circulant par semaine

		2007	2011	% augmentation ou baisse
STRASBOURG-PARIS				
Période creuse				
	Creuse sans changement		68	
	Pointe → Creuse		5	
S/Total		*78*	*73*	*- 6 %*
Période de pointe				
	Pointe sans changement		26	
	Creuse → Pointe		26	
S/Total		*31*	*52*	*+ 68 %*
TOTAL TGV		**109**	**125**	**+ 15 %**
PARIS- STRASBOURG				
Période creuse				
	Creuse sans changement		48	
	Pointe → Creuse		2	
S/Total		*84*	*50*	*- 40 %*
Période de pointe				
	Pointe sans changement		38	
	Creuse → Pointe		34	
S/Total		*27*	*72*	*+ 167 %*
TOTAL TGV		**111**	**122**	**+ 10 %**

Comme l'illustre la plaquette des horaires figurant en annexe (tableaux n° 7 et 8 de l'annexe 1), la publication du décret n° 2011-914 du 29 juillet 2011, portant approbation de modifications du cahier des charges de la SNCF, a vocation à mettre fin à la différenciation des périodes entre période normale et période de pointe et à introduire une gestion des tarifs en fonction des capacités disponibles appelée « Yield management » : les tarifs pourront s'étaler sur un large éventail. Ils pourront désormais varier en fonction de la demande effective et non en fonction de périodes qui devaient être déterminées à l'avance. Si la SNCF assure, par ce biais, vouloir résoudre les problèmes des faibles taux de remplissage des trains, la chambre souligne le manque de transparence d'une telle méthode privant l'usager de points de repère et

altérant la qualité de l'information mis à disposition des voyageurs. Le bénéfice que les usagers de la ligne LGV-Est pourraient tirer d'une telle évolution reste à démontrer.

La chambre observe qu'en sus du règlement de son titre de transport, l'usager de la LGV-Est – habitant et contribuable de la Région – a aussi apporté sa contribution à la construction de cette infrastructure à travers le règlement de ses impôts nationaux mais aussi régionaux sans bénéficier en retour d'un tarif plus avantageux qu'un usager d'un autre TGV puisque, comme l'a montré une étude du Conseil économique et social de Lorraine parue en 2007,[2] les trois autres lignes à grande vitesse pour la construction desquelles aucun financement de l'investissement n'a été sollicité auprès des collectivités territoriales desservies proposent des tarifs inférieurs à ceux pratiqués pour la LGV-Est, alors même que les avantages externes retirées par ces collectivités diffèrent guère de ceux procurés aux collectivités, notamment régionales, ayant financé la LGV-Est.

2. La participation au financement de la LGV-Est Européenne

2.1 Le contexte juridique et financier

Les plans de financement et le calendrier des réalisations techniques de la LGV-Est comprennent deux phases.

La première phase, concrétisée par une convention du 7 novembre 2000, pour un montant de 3 125 M€, prévoit la réalisation d'une ligne Vaires-sur-Marne à Baudrecourt, avec du matériel roulant constitué de rames TGV 320 km/h non pendulaires. Elle inclut également la réalisation de travaux sur la section Strasbourg-Kehl, avec notamment la réfection du pont ferroviaire de Kehl, qui a fait l'objet d'un traité franco-allemand du 14 mars 2006. L'achèvement complet du pont et sa mise en service ont eu lieu en 2010.

Cette même convention conforte l'intervention des ateliers de Bischheim, commune alsacienne, qui emploient plus de 1 000 personnes à quelques encablures de la gare de Strasbourg pour les révisions lourdes des rames TGV.

La mise en service commercial de la ligne a eu lieu le 10 juin 2007 et place Strasbourg à 2 h 20 de Paris (gare de l'Est). Des liaisons assurent également l'accès direct aux aéroports de Paris, à raison de trois trains par jour pour Roissy-Charles de Gaulle avec prolongement vers Lille, et à raison de sept trains par jour pour Orly (via Massy-TGV) avec prolongement vers la Bretagne et l'Aquitaine. Certains trains desservent également directement les villes de Saverne, Colmar et Mulhouse.

La seconde phase concerne le prolongement de la ligne entre Baudrecourt et Vendenheim (commune appartenant à la CUS), soit 106 km dont 35 dans le département du Bas-Rhin. Ce second tronçon doit finaliser le gain de temps supplémentaire attendu de 30 minutes entre Paris et Strasbourg, soit 1 h 50 de durée du trajet, et améliorer les liaisons entre la France, la Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne et la Suisse.

---

[2] Rapport CES « Etude et Analyse de l'offre tarifaire TGV Est européen – 9 mai 2007

Ce projet, évalué à 2 010 M€, est concrétisé par deux textes : d'une part, un protocole du 24 janvier 2007 concernant le financement des études préalables et, d'autre part, une convention du 1er septembre 2009, reprenant l'ensemble du financement et de la réalisation de la deuxième phase. L'état d'avancement du dossier de préparation de la seconde phase a permis, selon les indications reçues en cours d'instruction, d'inscrire ladite convention dans le cadre de la mise en œuvre du plan de relance décidé en 2009 par le gouvernement.

L'objectif de mise en service prévisionnelle au printemps 2016 est à ce jour respecté.

2.2 Le coût de la première phase de construction Vaires-sur-Marne-Baudrecourt

Le coût total de cette première phase est évalué à 3 125 M€ hors taxes aux conditions économiques de juin 1997, révisable et actualisable en fonction de la variation de l'indice TP01.

L'ensemble des participations est reprise au tableau ci-après :

État	=	1 220 M€ (39,04 %)
Union européenne	=	320 M€ (10,24 %)
Grand Duché de Luxembourg	=	117 M€ (3,76 %)
RFF (maître d'ouvrage)	=	682 M€ (21,82 %)
SNCF	=	49 M€ (0,15 %)
Collectivités territoriales	=	737 M€ (23,58 %)
dont Ile-de-France	*= 76,2 M€*	*(2,44 %)*
Champagne-Ardenne	*= 124,2 M€*	*(3,98 %)*
Lorraine	*= 253,8 M€*	*(8,12 %)*
Alsace	*= 282 M€*	*(9,02 %)*

Les collectivités alsaciennes apportent plus de 38 % du financement issu du bloc local, ce qui les place au premier rang des financeurs locaux. Les contributions sont réparties comme suit :

Région Alsace	=	141,01 M€ (4,51 % du total)
Conseil général du Bas-Rhin	=	70,58 M€ (2,26 %)
Conseil général du Haut-Rhin	=	24,39 M€ (0,78 %)
Communauté urbaine de Strasbourg	=	35,38 M€ (1,13 %)
Ville de Colmar	=	3,66 M€ (0,12 %)
Ville de Mulhouse	=	7,01 M€ (0,22 %)

Le coût réel pour la Région a en définitive été de 170 845 267,77 € avec un coût d'actualisation égal à 29 829 785,52 €, ce qui porte le taux d'actualisation à 21 %, taux similaire à ceux constatés dans les deux autres régions par les CRC de Champagne – Ardenne et de Lorraine.

Versements annuels de la Région à la SNCF et RFF

Intitulé de l'opération	TGV Est européen - Première phase de travaux	**Imputation budgétaire :**
Convention/délib.	**Convention n° 24/12/2000 du 7 novembre 2000**	**204171 et 204172/90812**
Bénéficiaires	**RFF/SNCF**	**N° Engagement**
Provision 2 %	**2 820 306,82 € à reverser par les maîtres d'ouvrage le 1/4/2005**	**2001-053587-0000**

En €	Périmètre RFF	Périmètre SNCF	Périmètres confondus
Coût prévisionnel du projet	**2 916 475 817,59**	**208 857 440,35**	**3 125 333 257,94**
Montant subvention régionale	131 591 388,89	9 424 093,35	141 015 482,24
Financement antérieur (APS + DUP)	**3 399 234,19**	**243 437,05**	**3 642 671,24**
Plafond revu selon les dispositions art. 4.2. conv.	**128 192 154,70**	**9 180 656,29**	**137 372 810,99**
Versements au titre protocole d'accord du 24/2/98	8 787 093,30		8 787 093,30
Provision 2 % 29/3/2001	***2 631 879,83***		***2 631 879,83***
Provision 2 % 5/4/2001		***188 426,99***	***188 426,99***
VERSEMENTS ANNUELS			
Sous-total 2001	**2 631 879,83**	**331 354,16**	**2 963 234,00**
Sous-total 2002	**11 378 207,03**	**546 739,09**	**11 924 946,12**
Sous-total 2003	**28 037 467,79**	**1 380 229,75**	**29 417 697,54**
Sous-total 2004	**42 463 902,25**	**839 368,19**	**43 303 270,44**
Sous-total 2005	**43 690 577,00**	**4 106 584,39**	**47 797 161,39**
Sous-total 2006	**21 828 361,65**	**2 772 659,74**	**24 601 021,39**
Sous-total 2007	**7 353,74**	**2 018 926,92**	**2 026 280,66**
Sous-total 2009	**0,00**	**21 231,39**	**21 231,39**
TOTAL CUMULE	158 824 842,59	12 017 093,63	170 841 936,22
Intérêts moratoires sur facture janvier 2005			**3 331,55**
TOTAL EFFECTIF			170 845 267,77
Coût actualisation			**29 829785,52**

La participation régionale au financement de la construction de la LGV Est-Européenne lère phase a été financée par des emprunts globalisés mais aussi des emprunts dédiés qui ont été mobilisés par tranches successives dont les conditions de tirage n'appellent pas d'observation particulière.

Parmi les prêts, ceux de la BEI s'inscrivent dans le cadre du soutien apporté par la Banque européenne d'investissement aux trois régions françaises concernées pour le financement de leurs participations respectives au TGV-Est Europe, considéré comme l'un des Réseaux Trans-européens prioritaires de transport définis par le Conseil européen d'Essen (décembre 1994).

Jusqu'au 31 décembre 2004, les subventions d'équipement versées n'ont pas été amorties. A compter du 1er janvier 2005, la nomenclature M71 prévoit l'amortissement des subventions. Aussi, dans sa délibération n°40-04 du 19 novembre 2004, la Région Alsace a fixé à 30 ans la durée d'amortissement pour les subventions d'équipement versées à la SNCF pour les infrastructures et à RFF. L'amortissement est linéaire et démarre l'exercice suivant celui du versement de la subvention.

La Région n'a relevé aucune difficulté particulière dans ses relations avec le Comité de pilotage, et le Comité restreint pour le suivi des travaux, qui selon ses propres termes, *« ont été empreintes de confiance et de sérénité, d'efficacité dans la communication de l'information, sans altérer, selon les cas, la franchise nécessaire aux échanges »*.

L'examen des comptes rendus des différentes réunions comme les échanges avec les services permettent d'observer que la Région a su s'entourer de compétences particulières lui permettant d'identifier et mettre en œuvre ce qui, au niveau du pilotage, relevait des fonctions exécutives et ce qui se rapportait aux missions administratives ou techniques de l'institution. A ce titre, les services de la Région se sont révélés « assez fiers de la qualité des relations techniques entretenues avec la SNCF » dans un climat de confiance propice à la négociation.

Ces réunions du Comité de pilotage et du Comité restreint se sont déroulées à un rythme d'une à deux réunions de chaque instance par an. La Région souligne que, *« […], [elle] a pu faire entendre son point de vue, notamment, pour la première phase, au sujet de la prise en charge financière par RFF des surcoûts du projet engendrés par la mauvaise qualité géologique de certains terrains d'assiette de la ligne […] et également, au sujet de la mise en place, à Saverne, d'une desserte TGV expérimentale, qui a depuis confirmé sa pertinence commerciale. Pour la seconde phase, elle a pu se faire entendre au sujet de la modification substantielle du profil du viaduc franchissant la Zorn, améliorant ses qualités hydrologiques et paysagères ».*

Au-delà de ces points particuliers, les services de la Région ont souligné qu'une pression constante a pu être portée sur les maîtres d'ouvrages, en faveur de la tenue la plus ferme possible du délai de mise en service.

2.3 Le coût de la deuxième phase de construction Baudrecourt-Vendenheim

2.3.1 L'estimation et la phase préalable des travaux du protocole du 24 janvier 2007

La répartition des 94,16 M€ prévus pour cette première étape de la seconde phase figure au § 4.4 du protocole et s'établit comme suit :

	Montant (M€)	**Participation en %**
TOTAL	**94,16**	**100,00 %**
Etat	27,08	28,76 %
RFF	22	23,36 %
Union européenne	18	19,12 %
Total collectivités territoriales	**27,08**	**28,76 %**
dont *Champagne-Ardenne*	*3,68*	*3,91 %*
Lorraine	*9,4*	*9,98 %*
Alsace	***14***	***14,87 %***
dont *Conseil régional*	*6,71*	*7,13 %*
Conseil général Bas-Rhin	*3,66*	*3,89 %*
Communauté urbaine Strasbourg	*2,12*	*2,25 %*
Conseil général Haut-Rhin	*1,06*	*1,13 %*
Ville de Colmar	*0,16*	*0,17 %*
Agglomération de Mulhouse	*0,3*	*0,32 %*

Comme l'illustre le tableau ci-dessus, les collectivités territoriales alsaciennes occupent également la première place au sein des régions contributrices avec 14,87 % contre 9,98 % pour la Lorraine et 2,01 % pour Champagne-Ardenne.

2.3.2 La convention de financement de la phase 2 du 1er septembre 2009

La répartition du financement de 2 010 M€ de cette phase fait l'objet de l'article 5.1 et est reproduite ci-après.

	Montant (M€)	%
TOTAL DU FINANCEMENT	**2 010,00**	**100,00 %**
Etat français (AFITF)	**680,00**	**33,83 %**
RFF	532,00	26,47 %
Union européenne	118,00	5,87 %
Total collectivités	**680,00**	**33,83 %**
dont		
Luxembourg	40,00	1,99 %
Ile-de-France	*49,00*	*2,44 %*
Champagne-Ardenne	*80,00*	*3,98 %*
Lorraine	*153,00*	*7,61 %*
Alsace	***236,00***	***11,74 %***
dont *Conseil régional*	*95,58*	*4,76 %*
Conseil général Bas-Rhin	*59,00*	*2,94 %*
Communauté urbaine Strasbourg	*51,92*	*2,58 %*
Conseil général Haut-Rhin	*20,53*	*1,02 %*
Communauté d'agglomération de Colmar	*3,07*	*0,15 %*
Agglomération de Mulhouse	*5,90*	*0,29 %*
Retour 1ère phase	**122,00**	**6,07 %**

Sur l'ensemble de cette seconde phase, l'Alsace demeure la région qui contribue le plus, et sa participation augmente de 9,02 à 11,74 % par rapport à la première phase. Le Conseil régional demeure la collectivité alsacienne apportant la plus forte contribution et sa participation au financement augmente en pourcentage avec 4,76 % par rapport à 4,51 % pour la première phase.

Une clause d'ajustement du financement au montant final du projet est prévue par l'article 6.1. de la convention : « *Le coût de réalisation des investissements est fixé forfaitairement au montant de 2 010 millions d'euros aux conditions économiques de juin 2008, […] Si le coût de réalisation est supérieur à ce montant, celui-ci est pris en charge par RFF. A l'inverse, si le coût […] est en économie par rapport à ce montant, cette économie bénéficie à RFF* ».

2.4 L'application de la clause de « retour de bonne fortune » de la 1ère phase

La convention de financement de la première phase de réalisation du TGV Est, du 7 novembre 2000, prévoyait un droit de retour au bénéfice des trois régions Alsace, Champagne-Ardenne et Lorraine, à charge pour elles de répartir les montants entre les collectivités contributrices au prorata de leur participation. Cet intéressement des cofinanceurs aux résultats d'exploitation de la ligne devait s'effectuer en 2012, 2017 et 2027 et correspondait au tiers du surplus éventuel des résultats d'exploitation obtenus par RFF, pendant les vingt premières années d'exploitation, par rapport à la prévision initiale. Il était plafonné à un montant maximum des apports des trois régions, et fixé à 410 MF pour l'Alsace (francs hors taxes aux conditions économiques de juin 1997, soit 62,5 M€), 470 MF (71,65 M€) pour la Lorraine et 220 MF (33,54 M€) pour la Champagne-Ardenne, soit un total pour les trois régions de 167,69 M€, les sommes étant actualisées en fonction de l'indice INSEE des prix, hors tabac (cf. article 4.6.1 et annexe 7 de la convention de 2000).

En 2008, après une année de mise en service, une mission associant des membres de l'Inspection générale des Finances et du Conseil général des Ponts et Chaussées, institutions déjà sollicitées en 1996 pour l'expertise précitée, a été chargée d'évaluer le montant forfaitaire de l'application de la clause de bonne fortune sur la base des résultats constatés lors de la première année d'exploitation et de procéder à un calcul anticipé des redevances sur la période 2007-2027. Les conclusions de leurs calculs sont consignées dans une note IGF-CGPC, sous format A4, soulignant explicitement que « *les différents résultats obtenus sont particulièrement sensibles aux variations de l'indice TP 01 […], à l'évolution des redevances […], au nombre et au type de circulations sur la LGV […]* ». Selon la chambre, ces éléments ne permettent pas de se prononcer avec certitude sur la manière dont les différentes hypothèses ont été formulées.

Lors des négociations relatives au financement de la 2ème phase, les collectivités ont accepté l'estimation faite à 122 M€ du montant du retour à bonne fortune et ont retenu le principe du réinvestissement de l'intégralité de ce retour dans le financement de la seconde phase, ce qui aboutissait à solder la convention relative à la 1ère phase. Ces considérations sont d'ailleurs intégrées dans la rédaction de la convention de financement et de réalisation de la phase 2, signée le 1er septembre 2009 (cf. articles 5.1 et 5.4).

Questionnée sur les modalité de calcul ayant permis d'aboutir à cette somme, la Région précise que : « *le montant exact des redevances perçues par RFF dans le cadre du droit de retour instauré au titre de la convention de financement de la construction de la première phase de la LGV Est-Européenne n'a pas été porté à la connaissance de la Région Alsace.* ».

Contrairement aux autres collectivités alsaciennes ayant fait l'objet de l'enquête interchambre LGV-Est, la Région n'aurait pas eu communication des calculs, comme en attestent les termes de sa réponse à la question concernant ce point de l'enquête : « *Le produit de la clause de retour à bonne fortune a été fixé en valeur actualisée à 122 M€, résultant, comme vous l'avez indiqué, d'une proposition conjointe de l'Inspection Générale des Finances et du Conseil Général des Ponts et Chaussées. Ses modalités de calcul n'ont pas été communiquées à la Région Alsace. Cette étude a été suivie et validée par le Président du Comité de Pilotage auquel la Région Alsace a toujours accordé toute confiance dans la recherche d'un équilibre entre les intérêts des parties en présence* ».

Au cours de la réunion du comité de suivi à Metz le 4 février 2011, RFF a communiqué pour l'ensemble de la période de travaux les échéanciers de paiement jusqu'en 2017, en euros constants comme en euros courants.

En février 2011, seule la région Ile-de-France (347 530 €) et le Luxembourg (283 436 €) avaient été mis à contribution pour un montant de 630 966 €. Les autres collectivités locales, concernées par la clause de retour, n'avaient fait l'objet d'aucun appel de fonds comme en atteste le tableau ci-après :

Assiette globale de l'appel de fonds en euros courants 202 610 417,13 (€ constants)

Répartition par financeur	Part en %	Dépenses cumulées par financeur en €	Rappel retour Bonne fortune en €	Reste avant financement en €	Rappel dépenses déjà appelées dont provision forfaitaire en €
COLLECTIVITES TERRITORIALES					
Ile-de-France	2,44	4 943 694	-	-	4 596 164
Champagne-Ardenne					
Région Champagne-Ardenne	1,76	3 565 943	8 263 067	4 697 124	905 520
Ville de Reims	2,08	4 214 297	9 760 000	5 545 703	1 063 713
Conseil général des Ardennes	0,31	628 092	1 496 933	868 840	163 648
Conseil général de la Marne	1,04	2 107 148	4 880 000	2 772 852	-
Lorraine					
Région Lorraine	8,07	16 350 661	41 701 818	25 351 157	4 363 950
Conseil général de la Meuse	0,17	344 438	845 307	500 869	87 279
Conseil général de la Meurthe-et-Moselle	0,66	1 337 229	3 224 690	1 887 461	338 206
Conseil général de la Moselle	0,95	1 924 799	4 602 228	2 677 429	480 034
Conseil général des Vosges	0,36	729 397	1 753 230	1 023 832	180 013
Alsace					
Région Alsace	5,89	11 933 754	22 736 364	10 802 610	3 889 370
Conseil général du Bas-Rhin	3,50	7 091 365	11 380 472	4 289 107	2 121 971
Communauté urbaine de Strasbourg	2,87	5 814 919	5 702 526	- 112 393	1 227 361
Conseil général du Haut-Rhin	1,22	2 471 847	3 932 776	1 460 929	616 408
Ville de Colmar	0,18	364 699	589 916	225 218	92 734
Ville de Mulhouse	0,35	709 136	1 130 673	421 537	174 558
Luxembourg	*1,99*	*4 031 947*	-	-	*3 748 511*
Total collectivités	**33,84**	**68 563 365**	**122 000 000**	**62 412 276**	**24 049 440**
ETAT	**33,83**	**68 543 104**	**-**	**-**	**74 105 627**

Source RFF – appel de fonds février 2011

Il a été précisé, au cours de l'instruction, que les modalités de calcul retenues n'ont pas fait l'objet de discussions. A l'instar des autres collectivités alsaciennes contributrices, la Région a considéré que : *« l'enjeu de l'acceptation de cette proposition était d'aboutir le plus vite possible à la conclusion d'un tour de table financier réaliste de la seconde phase de la LGV Est-Européenne, tenant compte des capacités contributives de chacun, alors qu'un certain nombre de facteurs déterminants se présentaient sous un jour favorable pour faciliter une telle conclusion, et qu'il fallait, dès lors, profiter de cette « fenêtre de tir » pour sécuriser définitivement l'engagement effectif de ce chantier. Ces facteurs étaient :*

- *l'engagement du Président de la République, pris à Strasbourg, en faveur du projet, créant une dynamique politique positive ;*
- *la survenue de la crise économique amorcée en 2008, pressentie dès le départ comme sévère, et qui justifiait le lancement de grands chantiers d'équipement en France, d'ailleurs regroupés dans un Plan de Relance monté par l'Etat, Etat prompt à faire des efforts financiers temporairement exceptionnels adaptés au contexte ;*
- *le fait que le chantier de la LGV Est-Européenne était le seul grand chantier de France, a fortiori en termes de LGV, techniquement prêt à être lancé, avant que d'autres ne viennent de façon imminente se poser en concurrents en termes de sollicitation des finances de l'Etat ».*

Lors de l'entretien de fin de contrôle, il a été indiqué que la prise en compte, dans la détermination du droit de retour, des trois premières années d'exploitation de la LGV Est, caractérisées par une montée en puissance plutôt rapide de la fréquentation, avait été de nature à favoriser un partage, par la Région, du mode de calcul de la clause de bonne fortune.

2.5 Le droit de retour à l'issue de la seconde phase des travaux

Le droit de retour de cette phase est prévu à l'article 6.2. de la convention de septembre 2009 et à son annexe 7. Il s'intitule désormais *« intéressement des collectivités locales aux résultats d'exploitation de la ligne »*.

Les modalités de calcul du droit de retour se révèlent a priori encore moins avantageuses que celles de la 1ère phase. En effet, selon les dispositions conventionnelles, le droit de retour n'est plus institué sur le tiers du surplus des résultats d'exploitation obtenus par RFF pendant les vingt premières années d'exploitation, mais *« en cas de dépassement significatif des objectifs de trafic, sur la base de l'excédent d'exploitation généré par les circulations additionnelles par rapport aux prévisions sur la section Baudrecourt-Vendenheim »*.

L'annexe 7 détermine le volume prévisionnel de circulation jusqu'en 2034 en trains équivalents. Le dépassement significatif est fixé à plus de 10 % du volume prévisionnel. Le droit de retour peut être perçu par période de 6 ans pendant 18 ans à partir du 1er janvier 2007 ou de la date mise en service de la ligne si elle s'avère postérieure à la date prévue.

Le versement est, là aussi, fait aux trois régions, à charge pour elles de le redistribuer aux collectivités concernées au prorata de leur participation. Il n'interviendra cependant que dans la limite d'un plafond global fixé à 20 % des apports de ces trois régions, soit 93,8 M€ aux conditions économiques de juin 2008, répartis pour 47,2 M€ pour l'Alsace, 30,6 M€ pour la Lorraine et 16 M€ pour la Champagne-Ardenne.

Concernant cette nouvelle clause, la Région estime ne pas être : *« en mesure d'estimer sa réelle portée à terme, ni de supputer laquelle des deux clauses, […] présenterait ou aurait présenté la plus forte ou la plus équitable espérance de gain […]. Cette clause a néanmoins le mérite de prévoir expressément un cas de figure de retour positif aux collectivités, même si celui-ci reste naturellement hypothétique. La conclusion rapide du tour de table financier et la signature de la convention de financement était en outre, à l'époque, […] un objectif politique de tout premier ordre, à accomplir dans un délai propre à sécuriser la réalisation effective du projet et plaçant de fait au second rang la poursuite, toujours possible, de certaines discussions partenariales, marginales au regard de l'enjeu principal de la convention »*. Il n'est donc pas possible, à l'heure actuelle, de savoir ce que sera le produit final de cette clause.

2.6 L'avancement des travaux

L'instruction a permis d'observer que l'ensemble des marchés a bien été notifié et qu'au stade actuel de la 2ème phase, les dépenses engagées ont pu être couvertes grâce aux crédits émanant de l'application de la clause de retour à bonne fortune.

Aux opérations de génie civil aménageant les 106 kilomètres de ligne à grande vitesse entre Baudrecourt et Vendenheim conformément aux prévisions de Réseau Ferré de France succédera en 2014 la pose des équipements ferroviaires. La mise en service commerciale de la ligne est prévue pour le printemps 2016.

3. Les impacts immédiats du TGV

Directement liés aux variations du trafic induites par l'entrée en service de la LGV-Est, ces effets ont davantage un caractère d'automaticité, constaté dans d'autres régions françaises, qu'ils ne sont fonction des comportements des agents économiques alsaciens.

3.1 La politique d'image de la collectivité

Vecteur de développement et de modernité disposant d'un réel prestige dans l'opinion, le TGV apporte un effet d'image positive aux régions desservies ; il génère un surcroît d'affluence et relance l'attractivité touristique. L'accroissement de visibilité qu'il apporte est essentiel pour l'attractivité générale du territoire, en particulier vis-à-vis des touristes, mais aussi des entreprises à la recherche d'implantation.

C'est pourquoi, dès l'annonce de la mise en service de la LGV-Est à l'horizon 2007, la Région s'est intéressée aux conséquences qu'allait entraîner la desserte de l'Alsace par cette liaison nouvelle. Elle a entrepris les démarches visant à tirer profit de cette image positive et a considéré le TGV comme un outil de renforcement de l'image et de l'attractivité du territoire, à l'égard non seulement de Paris, mais aussi des nombreuses métropoles régionales et internationales et, particulièrement, auprès des grands investisseurs nationaux et internationaux. A l'instar des acteurs locaux de l'économie et du tourisme ayant perçu l'intérêt d'utiliser le TGV comme argument publicitaire, la Région a élaboré des documents destinés à promouvoir l'Alsace. Il s'agit par exemple de la campagne « TGV – TER Alsace, grandir ensemble ».

La communication institutionnelle a essentiellement consisté à associer TGV et inter modalité, tout particulièrement à travers la réorganisation de la desserte en transports en commun du territoire alsacien.

Cette intégration du TGV dans les politiques d'image de la région constitue l'une des premières conséquences de sa mise en service et reflète l'effet dynamiseur de l'arrivée de la LGV-Est en Alsace.

Le budget alloué à la communication autour de l'arrivée de la LGV s'est élevé à 3 M€ attribués sur trois ans au Comité régional du tourisme. La chambre observe que la Région a su tirer profit de l'utilisation de ces informations dans le cadre de la conduite de ses politiques publiques, au premier rang desquels figure le transport.

3.2 La réorganisation des liaisons en Alsace

3.2.1 La diffusion de l'effet TGV en Alsace

Alors que les lignes à grande vitesse étaient surtout envisagées dans leur rôle de relier les métropoles nationales entre elles, la Région Alsace a saisi l'occasion de l'arrivée de la LGV Est pour réorganiser la desserte en transports en commun avec les nouveaux services TGV en intégrant le transport collectif d'intérêt régional des voyageurs et en cherchant à optimiser le rapprochement physique des modes collectifs sur un même site. La desserte de la gare de Strasbourg par le TGV Est a, notamment, vocation à favoriser ces objectifs que vient appuyer la progression du trafic TER constatée depuis plus de vingt ans grâce, en particulier, à la

multiplication des relations inter-cités. Les carte et tableau figurant en annexe 2 témoignent de l'évolution du nombre de voyageurs TER en Alsace depuis 1995 et de la fréquentation par ligne sur l'année 2009.

Même s'il résulte des altérations des temps de parcours sur les trajets à longue portée en raison de l'abaissement des vitesses commerciales à l'approche d'une gare historique, la desserte de la capitale alsacienne par le TGV représente un atout majeur pour articuler TGV, transport ferroviaire régional ou inter régional, transports collectifs interurbains et transports en commun en site propre (TCSP) et assurer de manière efficace le pré- et post-acheminement des liaisons ferroviaires majeures.

Afin d'être en mesure de faire face à ce potentiel relativement élevé et de répondre aux nouveaux besoins de déplacement de sa population, cette refonte de l'offre régionale (ferroviaire et routière) a été poussée, afin d'assurer une performance de la chaîne des transports collectifs, concernant à la fois les liaisons ferroviaires, le cadencement et l'intermodalité, de façon à ce que les transports collectifs interurbains soient en mesure de jouer un rôle majeur dans le pré- et post-acheminement de la ligne à grande vitesse.

Cette nouvelle offre de services a consisté en une adaptation et une réorganisation des horaires, la création des trains TER « inter régionaux » permettant la desserte des gares de Metz et Nancy, une amélioration des correspondances sur la nouvelle desserte TGV Est Européen. Elle a apporté une réponse à des besoins nouveaux de déplacement avec la création de nouveaux trains sur les axes, entre autres, de Strasbourg - Lauterbourg, Colmar – Metzeral,…

La Région a travaillé en amont avec la SNCF pour augmenter les liaisons afin d'améliorer les dessertes et les correspondances tout en organisant une concertation avec le Comité de Ligne pour proposer un meilleur cadencement.

Cette évolution s'est traduite par une augmentation sensible de 13 % de l'offre ferroviaire (+ 1,145 millions de trains x kms) par rapport à l'offre préexistante, notamment pour permettre de favoriser les correspondances en gare (de Strasbourg, Colmar et Mulhouse) avec les TGV de/vers Paris, en augmentant de 17 % le nombre de trains régionaux et de 28 % celui des places supplémentaires.

Compte tenu de l'amplitude horaire des services TGV, et afin d'optimiser le coût de ces évolutions, la diffusion de l'effet TGV a été assurée par des correspondances en mode routier (service autocar TER) en extrémité de journée pour les lignes moins fréquentées, ce qui a pu être perçu de façon moins favorable par certains usagers résidant, notamment, en Alsace bossue.

Les objectifs et le chiffrage de ces évolutions ont été soumis à la Commission Permanente du Conseil régional les 26 juin et 7 juillet 2006 dans un rapport n° 687-06 « refonte et développement de l'offre TER à l'occasion de l'arrivée du TGV Est-Européen ».

Les cinq grands objectifs établis par la Région pour faire bénéficier le plus grand nombre d'habitants des avantages procurés par le TGV en termes d'accessibilité nationale et internationale étaient les suivants :

- favoriser au maximum les correspondances avec les TGV de et vers Paris, afin de faire bénéficier tous les alsaciens de l'arrivée du TGV ; dans la mesure du possible, des correspondances en 10 à 15 mn ont été recherchées ;

- restructurer de manière équilibrée la desserte régionale en TER au regard de tous les besoins de déplacements (en particulier domicile – travail – études) ;
- rechercher un maximum de cadencement sur l'ensemble du réseau ;
- faire du TER 200 le prolongement du TGV en plaine d'Alsace et la colonne vertébrale de l'offre TER ;
- franchir une nouvelle étape de développement de l'offre, rendu possible sur certaines lignes régionales par des investissements sur l'infrastructure.

Les mêmes principes de structuration du réseau et d'organisation des correspondances ont prévalu à l'établissement de la grille horaire mise en service en décembre 2011 à l'occasion de l'arrivée du TGV Rhin-Rhône.

Il fallait tenir compte d'impératifs liés à l'exploitation, certaines lignes étant proches de la saturation en période de pointe (axe Strasbourg-Bâle et nord de Strasbourg) ou des difficultés à insérer de nouveaux sillons ou à insérer des sillons dans des lignes à trafic mixte (grandes lignes, semi-direct et fret).

Trois types de catégories de lignes avaient été ciblés :

- celles pour lesquelles l'offre progressait significativement aussi bien en nombre de trains qu'en cadencement (Strasbourg-Kehl-Offenburg, TER 200 Strasbourg-Bâle, Strasbourg Sarreguemines-Saarbrücken, Strasbourg-Lauterbourg, Colmar-Metzeral) ;
- celles pour lesquelles l'offre restait stable mais qui devaient connaître une évolution dans le cadre de projets en cours comme les tram-trains et l'arrivée du TGV Rhin-Rhône ;
- les lignes pour lesquelles l'offre était contrainte par le parcours du TGV.

Le tableau ci-après détaille le nombre de kilomètres x trains crées sur les lignes.

Lignes	Offre 2005 *	Offre 2008 *	Variations	
Strasbourg-Molsheim-Saales/Sélestat	1,119	1,128	0,009	0,8 %
Colmar-Metzeral	0,203	0,273	0,070	34,5 %
Strasbourg-Haguenau-Nord de l'Alsace	1,017	1,052	0,035	3,5 %
Strasbourg-Lauterbourg	0,305	0,482	0,177	58 %
Mulhouse-Belfort	0,510	0,550	0,040	8 %
Mulhouse-Thann-Kruth	0,407	0,417	0,010	2,5 %
Strasbourg-Mulhouse-Bâle	3,153	3,464	0,311	10 %
Strasbourg-Kehl	0,102	0,146	0,044	43 %
Strasbourg-Metz-Nancy	1,424	1,781	0,357	25 %
dont Strasbourg-Nancy		0,281		
dont Strasbourg-Metz		0,76		
Strasbourg-Sarreguemines	0,610	0,702	0,092	15 %
TOTAL	**8,850**	**9,995**	**1,145**	**13 %**

* en millions de trains x km - Source : Région Alsace

Par ce biais, l'optimisation des correspondances avec le TGV rend la grande vitesse accessible à l'ensemble du territoire alsacien. Par exemple, Molsheim, Haguenau et Sélestat se situent à moins de 3 heures de Paris. Cette évolution a été réalisée en concertation avec les dix Comités Locaux d'Animation de Ligne (CLAL) du TER Alsace, lancés à l'initiative de la Région en 1997 et réunissant en moyenne deux fois par an des responsables locaux et usagers du TER.

L'ensemble de ces aspects est pris en compte par les différentes autorités organisatrices de transport en Alsace, qui se réunissent au sein du « Comité de coordination des AOT » afin de porter des projets d'amélioration sur ces différents sujets et, plus largement, d'échanger sur les évolutions des transports en commun en Alsace.

Du fait des contraintes et caractéristiques du système ferroviaire (trains à longs parcours, organisation précise de la succession des circulations, etc.), les correspondances avec les autres modes de transport (cars TER, cars des réseaux interurbains gérés par les Conseils Généraux, bus gérés par les autorités organisatrices urbaines) sont organisées dans un deuxième temps, sur la base de la grille horaire ferroviaire définie plus de 6 mois avant son entrée en vigueur. Ainsi, à chaque changement important de dessertes ferroviaires, les futures grilles horaires sont transmises à l'ensemble des autres autorités organisatrices d'Alsace pour leur permettre d'ajuster, dans la mesure du possible, leur offre. A titre d'exemple, la desserte Réseau 67 gérée par le Conseil Général du Bas-Rhin a été, suite à l'arrivée du TGV Est, fortement réorganisée en privilégiant, dans la mesure du possible, des rabattements et complémentarités sur les dessertes ferroviaires TER et en évitant tout doublon avec la desserte ferroviaire.

Les autorités organisatrices de transport alsaciennes sont engagées également depuis plusieurs années dans le déploiement progressif d'offres tarifaires intégrées multimodales. Après la mise en place d'abonnements combinés (Alsa+ Job et Alsa+ Campus), permettant de combiner, à tarif réduit, un abonnement sur un trajet ferroviaire et un ou plusieurs abonnement(s) de transports urbains ou interurbains, l'arrivée du TGV Est a constitué une opportunité pour lancer le développement de tarifs combinés pour les voyageurs occasionnels. Ainsi, après une phase d'études, les gammes tarifaires Alsa+ 24h et Alsa+ Groupe Journée, permettant aux voyageurs occasionnels de circuler sur l'ensemble des transports en commun en Alsace, ont été lancées en 2010.

S'agissant de l'information multimodale, elle est désormais très largement facilitée par le système d'information multimodal Vialsace, mis en œuvre en 2010 par l'ensemble des AOT alsaciennes dans le cadre d'une convention multipartenariale et d'un partenariat public-privé entre la Région Alsace et la société Cityway (cf point 3.2.2).

Interrogée sur le coût de l'évolution de l'offre TER, la Région précise que : « dans le devis spécifique au développement de l'offre TER Alsace dans le cadre de la refonte d'offre liée à l'arrivée du TGV Est européen, le coût spécifique de création de ces services n'a pas été isolé par la SNCF. Toutefois, il est possible d'apprécier le coût spécifique à la création de ces dessertes, par deux approches ».

La première consiste à valoriser la création de ces services au coût moyen du devis de développement de l'offre régionale TER Alsace dans le cadre du devis du développement d'offre établi par la SNCF (charges nettes : 5,69 € / trains x kms) soit 2 031 330 € de contribution publique additionnelle pour ces 357 000 trains x kms. Cette approche a toutefois tendance à sous-estimer les coûts de création de ces services puisque le coût moyen du devis, d'une part, prend en compte un certain nombre de restitution de charges pour gains de productivité qui ne sont pas liés à l'offre interrégionale (réversibilité des TER 200 + économies de charge en gare de Bâle et Strasbourg, station-service du Neudorf + économies dans le remisage et l'entretien du parc purement régional, radiation d'anciennes séries de matériels et homogénéisation du parc) et ne tient pas compte de la spécificité des coûts de production de cette offre en matériel Corail (rames tractées de 7 voitures).

La seconde consiste à valoriser la création de ces services sur la base d'un devis spécifique établi par la SNCF à la demande des services de l'Etat dans le cadre des négociations de compensations financières au titre de l'article 127 de la loi SRU. La SNCF a été, en effet, conduite à produire un devis spécifique tenant compte des coûts de reconstitution des services Grandes Lignes préexistants sur l'ensemble des périmètres régionaux considérés (Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace). Ce devis fait apparaître un coût net de 16,32 € (20,30 € en charges et 3,98 € en recettes de trafic), ce qui valoriserait le coût du développement de l'offre interrégionale sur le périmètre alsacien à 5 826 240 € (16,32 € x 357 000). Cette approche a toutefois tendance à surestimer les coûts de production de ces services sur le périmètre régional alsacien puisqu'elle a été établie par l'opérateur historique sur la base d'un ratio moyen intégrant les charges de production à l'échelle de trois régions, sur la base d'un coût moyen proche du coût de production, proche lui-même de celui observé pour les services de type inter-cités.

Enfin, il est à noter que les négociations entre la Région Alsace et les services de l'Etat ont abouti à une dotation additionnelle de 2 930 000 € par an, au titre de l'article 127 de la loi SRU, compensant à la Région Alsace les charges supportées par la mise en place d'une offre interrégionale, en substitution des services Grandes Lignes préexistants.

La refonte de l'offre a également permis la réalisation d'économies de charges sur l'offre routière par la suppression des cars TER, là où une offre ferroviaire s'est substituée au car, ou pour des liaisons dont la fréquentation moyenne journalière était inférieure à trois passagers. Le plan de réduction portait sur 433 576 cars x km, la réduction de charges attendues s'élevant à 500 000 € TTC (en 2005).

Ainsi, malgré le coût que représente pour la Région la réalisation complète de la ligne à grande vitesse jusqu'à Strasbourg, sa marge de manœuvre pour développer le réseau TER n'en apparaît pas pour autant avoir été affectée.

3.2.2 Le projet de partenariat public privé relatif au Système d'information multimodal

Le système d'information multimodale (SIM) consiste à mieux informer l'usager sur l'offre des transports publics locaux lorsque celui-ci souhaite se déplacer d'un point à un autre de la Région, en utilisant plusieurs réseaux de transport. Il transforme les relations entre les différents exploitants et les usagers en mettant en place un guichet unique pour préparer les déplacements. Aussi, le bon fonctionnement d'un SIM repose sur le partage de l'information relative aux différents réseaux de transports impliqués dans le système de façon à inciter les citoyens à réfléchir davantage à l'utilisation de déplacements alternatifs aux modes individuels motorisés.

Contexte historique et juridique

Alors même que la plupart des pôles d'échange sont centrés sur les gares qui apparaissent de plus en plus comme des lieux où s'organise la chaîne des transports assurant la desserte porte à porte, les enjeux du développement durable impliquent que les grandes gares, comme celle de Strasbourg, accueillent à terme quatre fois plus de voyageurs. Dans un tel contexte, l'information disponible sur la chaîne de déplacement est importante pour valoriser les potentiels de l'intermodalité à laquelle est le plus souvent associée la billettique, billettique multimodale et tarifs combinés facilitant, en effet, l'accès aux transports publics.

Parmi les différentes législations ayant accompagné le processus de décentralisation, la loi d'orientation sur les transports intérieurs, dite loi LOTI, n° 82-1153 du 30 décembre 1982 organise les services publics des transports en confiant aux collectivités territoriales la responsabilité de ces services. La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 oblige les agglomérations de plus de 100 000 habitants à se doter d'un Plan de Déplacement Urbain (PDU). Enfin, la loi SRU introduit dans la LOTI précitée, une obligation en matière d'information : l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci, met en place un service d'information multimodale à l'intention des usagers, en concertation avec l'Etat, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les entreprises publiques ou privées de transport.

L'échelon régional apparaît le plus pertinent pour développer des services d'information multimodale fédérant les informations issues des différentes autorités organisatrices. Dès 2005, la Plate-forme de Recherche et d'Expérimentation pour le Développement de l'Information Multimodale (PREDIM) a « labellisé » le service d'information voyageurs de la Région Alsace sur l'état du trafic via, notamment, les téléphones portables. Elle avait également eu pour mission de lancer une étude de faisabilité d'un SIM pour une mise en œuvre prévisionnelle en 2008.

Dans le cadre du respect de l'obligation d'information des usagers, les dix AOT déjà regroupées en Alsace (Région, 2 Départements, 7 agglomérations) souhaitaient proposer à tout voyageur une recherche d'itinéraire d'adresse à adresse empruntant les transports en commun et les modes de déplacement sans moteur. L'objectif partagé devait favoriser les alternatives à la voiture particulière, par une solution apportée à l'usager pour trouver l'information nécessaire à son déplacement (lieu de départ et d'arrivée, durée, prix, informations sur les perturbations …), ainsi que d'autres développements relatifs à la création de pôles d'échanges multimodaux et à l'amélioration des dessertes.

Ce projet de SIM a été adopté au cours d'une séance du Conseil Régional le 29 juin 2007 par délibération n° CR 19-07 du 4 juillet 2007 qui en fixe les orientations, approuve un plan de financement, confie la maîtrise d'ouvrage à la Région dans le cadre d'une convention multi partenariale de mandat, et entérine le principe du recours à un contrat de partenariat public privé (PPP).

Face à l'enjeu que recouvre le déploiement des services d'information multimodale, les conditions permettant de recourir à un PPP pour réaliser cette opération paraissaient, en effet, réunies, d'une part, parce qu'il s'agit objectivement de systèmes complexes et évolutifs, d'autre part, parce que l'interopérabilité des services serait facilitée par un engagement fort d'un nombre limité d'acteurs opérationnels ; enfin, parce que, tout en restant dans un cadre juridique public, cette procédure devait contribuer à la dynamique d'ensemble attendue. La Région quant à elle, en assurant la maîtrise d'ouvrage et la conduite de l'opération, gardait son rôle prépondérant d'organisatrice de transports.

La Région a précisé au cours de l'instruction que : « *le recours à un contrat de partenariat a été motivé au regard de la complexité du projet, qui faisait appel à des compétences très différents (cartographes, informaticiens ayant des profils variés …) de son ambition partagée entre toutes les AOT alsaciennes, des potentialités de développement et d'optimisation en termes de qualité de service. Ce partenariat devait permettre, notamment de* :

- *construire une relation durable et évolutive avec un partenaire, par une souplesse du régime contractuel permettant d'optimiser et de consolider, à intervalles réguliers, le SIM en fonction des progrès technologiques et des évolutions des besoins (garantie d'une évolutivité réelle du service et d'une meilleure qualité de service) ;*
- *de tirer le parti de produits logiciels existants déjà développés et à adapter aux besoins du SIM régional, en offrant des fonctionnalités innovantes (pérennité accrue du SIM, gage d'interopérabilité et de stabilité, grâce à des mutualisations envisageables avec d'autres acteurs extrarégionaux) ;*
- *de transférer le risque technologique sur le partenaire privé (meilleure maîtrise des risques d'un projet innovant) ;*
- *d'offrir un service public principal d'information, gratuit pour l'usager, à un coût optimisé, tout en bénéficiant d'éventuelles recettes accessoires (meilleure maîtrise des coûts d'investissements et de fonctionnement et externalisation possible d'investissements à valeur ajoutée et d'éventuelles recettes annexes générées). »*

Tous ces arguments sont repris dans le préambule de la convention du 24 janvier 2008 multipartenariale de coopération pour l'élaboration et la mise en œuvre du SIM.

De plus, dans un environnement rassemblant 10 autorités organisatrices de transport, l'appel à un tiers non partisan est apparu gage de neutralité et d'objectivité, et éloignait d'avance tout procès d'intention.

Cette nouvelle procédure de contrat partenariat-public-privé (PPP) a été créée par une ordonnance du 17 juin 2004. Elle complète les moyens existants en matière de commande publique en organisant les PPP. Le contrat de partenariat permet, à une collectivité publique de confier à une entreprise la mission globale de financer, concevoir tout ou partie, construire, maintenir et gérer des ouvrages ou des équipements publics et services complexes concourant aux missions de service public de l'administration, dans un cadre de longue durée et contre un paiement effectué par la personne publique étalé dans le temps, la rémunération du partenaire privé pouvant être liée à la performance et aux risques portés par le partenaire.

Le partenaire privé à qui le marché est attribué doit accéder à cette information, celle-ci devant lui être transmise par chacune des autorités organisatrices de transport, ces AOT l'obtenant de leurs exploitants respectifs. Le partage des informations est alors considéré comme un moyen d'améliorer l'accès aux transports, ce qui se révèle bénéfique pour l'ensemble des réseaux.

Le cadre réglementaire est fixé par les textes suivants :

- ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat ;
- décret n° 2004-1119 du 19 octobre 2004 portant création de la mission d'appui à la réalisation des contrats de partenariat ;
- décret n° 2004-1145 du 27 octobre 2004 pris en application des articles 3, 4, 7 et 13 de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat et L. 1414-3, L. 1414-4 et L. 1414-10 du CGCT ;
- décret n° 2005-953 du 9 août 2005 portant modification du décret n° 2004-1145 du 27 octobre 2004 pris en application des articles 3, 4, 7 et 13 de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat et L. 1414-3, L. 1414-4 et L. 1414-10 du CGCT ;
- circulaire du 29 novembre 2005 relative aux contrats de partenariat à l'attention des collectivités territoriales ;

- décret n° 2005-1740 du 30 décembre 2005 modifiant le décret n° 2004-1145 du 27 octobre 2004 pris en application des articles 3, 4, 7 et 13 de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat et modifiant l'article D. 1414-1 du CGCT.

L'article 14 de cette ordonnance n° 2004-559, a créé, dans le CGCT, un chapitre IV intitulé « les contrats de partenariats » et comportant un article L. 1414-2 du CGCT ainsi rédigé :

« II. - Les contrats de partenariat ne peuvent être conclus que si, au regard de l'évaluation, il s'avère :
1° Que, compte tenu de la complexité du projet, la personne publique n'est pas objectivement en mesure de définir seule et à l'avance les moyens techniques répondant à ses besoins ou d'établir le montage financier ou juridique du projet ;
2° Ou bien que le projet présente un caractère d'urgence, lorsqu'il s'agit de rattraper un retard préjudiciable à l'intérêt général affectant la réalisation d'équipements collectifs ou l'exercice d'une mission de service public, ou de faire face à une situation imprévisible ;
3° Ou bien encore que, compte tenu soit des caractéristiques du projet, soit des exigences du service public dont la personne publique est chargée, soit des insuffisances et difficultés observées dans la réalisation de projets comparables, le recours à un tel contrat présente un bilan entre les avantages et les inconvénients plus favorable que ceux d'autres contrats de la commande publique. Le critère du paiement différé ne saurait à lui seul constituer un avantage ».

Cette même ordonnance de 2004 a prévu la création d'un organisme-expert sous la forme d'une « Mission d'Appui », rattachée au Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Emploi, pour apporter un appui dans la préparation des contrats de partenariat. Cet organisme est consulté obligatoirement lorsque le contrat de partenariat est signé par une administration d'Etat, et de manière facultative, lorsqu'il est fait à l'initiative d'une collectivité territoriale. Dans tous les cas, le contrat de partenariat doit faire l'objet d'une évaluation préalable.

Avis de la mission d'appui aux PPP

Au moment où elle a préparé la mise en œuvre de son SIM, la Région Alsace a noué des relations avec la Mission d'Appui aux PPP du Ministère de l'Economie et des Finances.

Elle avait fait réaliser une première évaluation préalable par la Mission des Transports Intelligents (MTI) du Ministère de l'Ecologie du Développement Durable, des Transports et du Logement et URBA 2000 durant le premier semestre 2007, qui avait conclu que le recours au PPP pouvait conférer au futur service la flexibilité et l'évolutivité qui lui sont nécessaires et ne pourraient pas aisément être mises en œuvre dans le cadre de la maîtrise d'œuvre publique classique susceptible d'être portée, en l'espèce, par un syndicat mixte voire un groupement d'intérêt économique (GIE).

Cette analyse a été validée par le Comité de Coordination des Autorités Organisatrices de Transport de la Région Alsace, qui s'est réuni le 10 mai 2007 et a décidé de solliciter un avis officiel de la Mission d'Appui. Celle-ci a rendu un avis favorable (n°2007-16) le 13 juillet, concluant le recours au contrat de partenariat juridiquement pertinent, et estimant que « *la collectivité peut évaluer les avantages qu'elle peut en retirer et identifier les facteurs clés de succès d'un tel contrat […] pour réaliser le développement et l'exploitation d'une plateforme de service d'information multimodale en région Alsace* ». Cet avis est fondé sur :

- la pertinence du choix du PPP au niveau juridique compte tenu de la complexité du projet au sens de la directive n° 2004/18/CE du Parlement et du conseil européens du 31 mars 2004, cette complexité s'analysant aussi bien sous ses aspects techniques, juridiques et financiers ;
- l'analyse comparative menée avec le marché de maîtrise d'ouvrage classique et basée sur les coûts de conception, de réalisation, d'exploitation, de maintenance et les recettes escomptées ;
- les critères qualitatifs du produit, comme les performances techniques, la rapidité de déploiement et l'émergence de nouveaux services rendant indispensable une compétence « veille technologique » nécessaire à sa maîtrise et son évolution.

La Mission observait par ailleurs que la densité de la population et son activité transfrontalière conféraient à ce projet un enjeu particulièrement stratégique. Elle le considérait comme exemplaire, dans le sens où il comporte une forte capacité de reproduction et de généralisation sur l'ensemble du territoire. Dans sa synthèse, elle soulignait que lors du dialogue compétitif, deux critères devraient cependant être examinés :

- *« les conditions permettant de mutualiser ce projet dans un cadre interrégional et international (avec l'Allemagne en particulier) »* afin d'avoir un déploiement permettant de faire face à des projets concurrents d'autres régions ;
- *« Les aspects fiscaux au sens large […] au regard, en particulier, des possibilités de recettes complémentaires générées par l'ouverture des services à valeur ajoutée ».*

Les tableaux comparatifs des coûts examinés par la Mission sont repris ci-dessous :

- *coûts de conception et de réalisation*

Les coûts de conception et de réalisation font apparaître un avantage du contrat de partenariat avant prise en compte du FCTVA. La prise en compte du FCTVA et des frais financiers rétablit l'équilibre en donnant un léger avantage au schéma MOP.

Investissement en K€ 2007 (cumul sur 10 ans hors charges financières)	**Schéma MOP (1)**	**Schéma CP (2)**	**Ecart (2 - 1)**
Etudes/conception/contrôle	514	420	- 94
Développement	855	755	- 100
Total construction	*1 369*	*1 175*	*- 194*
TVA	268	242	- 26
Remboursement FCTVA	- 211	- 150	61
Frais financiers		189	189
TOTAL TTC	**1 426**	**1 456**	**30**

- *coûts exploitation-maintenance et recettes*

L'obtention de recettes complémentaires via des services à la valeur ajoutée n'est juridiquement possible que dans le schéma contrat de partenariat, ce qui conforte l'avantage de celui-ci sur un marché MOP

Coûts K€ (2007) cumulés sur 10 ans	**Schéma MOP (1)**	**Schéma CP (2)**	**Ecart** en K€ **(2 - 1)**	**Ecart** en % **(2 - 1)**
Exploitation / maintenance	3 360	3 150	- 210	- 6 %
GER		60	60	
TOTAL (HT)	*3 360*	*3 210*	*- 150*	*- 4 %*
Recettes annexes (HT)		- 1 141	- 1 141	
Total coût (HT)	**3 360**	**2 069**	**- 1 291**	**- 38 %**

Source : Région Alsace

- *bilans financiers*

VAN	**MOP (k€)**	**CP (k€)**	**Gain CP (k€)**	**Δ CP (en %)**	**Remarques**
VAN nominale	3 814	2 791	1 023	27 %	
Coût de développement	3 814	2 840	974	26 %	Augmentation des coûts de développement en CP de 10 %
Coût de maintenance	3 814	2 823	991	26 %	Augmentation de la maintenance de 8 % à 15 % de l'investissement
Frais financiers	3 814	2 823	991	26 %	Augmentation des coûts de financement de 5 % à 6,5 %
Taux d'actualisation	3 615	2 651	964	27 %	Augmentation du taux d'actualisation de 4 à 5 %
Recettes complémentaires (intégration nouvelles régions)	3 814	3 735	79	2 %	Diminution du nombre de nouveaux entrants de 3 régions à 0 région

Source : Région Alsace

Toujours selon la Mission, ce dernier tableau conforte la *« robustesse du schéma de contrat de partenariat, à condition qu'un effort de mutualisation soit entrepris dans un cadre interrégional ».*

Mise en œuvre et examen du contrat

A l'issue de cette phase d'évaluation, et en exécution d'une délibération du Conseil régional n° 1047-07 du 9 novembre 2007, une convention liant toutes les autorités organisatrices de transport pour la mise en œuvre du SIM a été signée le 28 janvier 2008.

Cette décision apparaît d'autant plus importante qu'elle émane de la totalité des autorités organisatrices de transport du territoire régional alsacien et qu'elle constitue un premier exemple de PPP bâti autour de la constitution d'un réseau multi-partenarial. Le succès du SIM semble en effet reposer sur la capacité des opérateurs publics à transformer la demande des usagers en offre viable, les informations brutes extraites des connexions au site devant faire l'objet d'un traitement au terme duquel les gestionnaires des différents réseaux doivent s'assurer si une adaptation de l'offre à la demande est possible.

La Région s'est entourée de compétences particulières pour tenir son rôle de chef de file. La direction des transports a fait appel à des prestataires financiers et juridiques extérieurs, ainsi qu'à un cabinet d'assistance technique à maîtrise d'ouvrage pour 150 000 €. Au sein de la Région, la direction des finances, la direction des affaires juridiques et la direction de la communication ont coopéré. La Région a également procédé au recrutement d'un chef de projet à temps complet, occupant un poste clé à l'articulation entre les souhaits des AOT, qui ont trouvé à s'exprimer au sein du comité de coordination des AOT, et les propositions des entreprises candidates sur le projet. Elle a également exigé que pour la durée du contrat, la société retenue crée un « bureau » installé en Alsace dès la phase d'études.

La convention de partenariat entre les AOT définit l'organisation fonctionnelle de la mise en œuvre de l'exploitation du système, les engagements financiers des signataires, droits et devoirs de chaque partie, le rôle primordial de la Région (maître d'ouvrage, gestionnaire du dialogue compétitif) qui assume seule la responsabilité de la passation et de la gestion du contrat, et doit assumer également la concertation avec le comité technique composé des 10 AOT.

Parallèlement, et suivant en cela les recommandations de la Mission d'Appui, visant à la mutualisation des informations au niveau interrégional et international, deux conventions ont été passées :

- le 8 avril 2009 avec la société de transports en commun du Bade Wurtemberg, la Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, visant à l'échange de données horaires de l'offre de transports collectifs des deux régions, pour alimenter leurs SIM respectifs ;
- le 10 novembre 2009 avec la SNCF pour définir les modalités de transmission par la SNCF des données nécessaires au SIM.

Le budget global prévisionnel du projet est estimé à 3,5 M€ TTC pour une période d'exploitation de 10 ans aux conditions économiques de 2007 suivant la clé de répartition suivantes entre les partenaires :

Région Alsace	**40,00%**
AOT interurbaines	**30,00 %**
Département du Bas-Rhin	18,50 %
Département du Haut-Rhin	11,50 %
AOT urbaines	**30,00 %**
Communauté Urbaine de Strasbourg	15,50 %
SITRAM (Mulhouse)	8,00 %
Communauté d'Agglomération de Colmar	2,70 %
Communauté de communes des 3 Frontières	1,30 %
Communauté de communes de Sélestat	0,90 %
Haguenau/Schweighouse	1,00 %
Obernai	0,60 %

Suite à la procédure d'appel d'offres, la Commission Permanente du Conseil Régional d'Alsace a décidé, en sa séance du 13 mars 2009, de retenir le candidat Cityway SAS Mobilité et Services, société qui présentait l'offre économiquement la plus avantageuse, pour un coût de 3,9 M€ TTC, hors actualisation.

Le contrat de partenariat a été signé entre la Région Alsace et le titulaire du marché Cityway le 23 avril 2009, sous le N° 09-118 et notifié le 28 avril 2009. Cityway est une filiale de Veolia Transport, qui se porte garant de la bonne exécution du contrat, la garantie bancaire étant couverte par BNP Paribas. Le contrat porte sur dix ans ce qui permet d'envisager des évolutions pour partie d'ailleurs prévues au contrat. Le système, dénommé *Vialsace*, a été mis en service en février 2010. Comme le prévoyait le cahier des charges, la société a implanté un établissement secondaire en Alsace, employant dix personnes et mis en place à Fegersheim (6, rue de l'artisanat – 67640).

Vialsace a pour objectif de mettre à la disposition du public les informations nécessaires pour planifier ses déplacements : horaires, calcul d'itinéraires, actualités, perturbations, infos pratiques, selon les modes de transport bus, métro, tramway, car ou train. des 10 réseaux de transport en commun qui desservent l'Alsace. Le site est accessible à l'adresse : http://www.vialsace.eu/ ou via le téléphone mobile : http://mob.vialsace.eu

Vialsace est le premier système d'information voyageurs lancé par le biais d'un contrat de Partenariat Public Privé. *Vialsace* fait partie d'un réseau européen EU-Spirit, qui vise, à travers un projet commun, à fédérer les SIM déjà existant. Fin 2010, EU Spirit comptait dix adhérents sur les systèmes distribués en Allemagne, Suède, Luxembourg, Danemark, Pays-Bas et la région Alsace. L'idée est de créer des ponts entre ces SIM pour aboutir à un réseau à l'échelle européenne.

Comme le prévoyait la convention initiale, un avenant a été passé entre les partenaires après le choix du contractant et la passation du marché. Il reprécise les conditions financières d'exécution du marché, fixé à 3,88 M€ TTC aux conditions économiques d'avril 2009. La Région préfinance, vis-à-vis des AOT, les dépenses relatives au contrat, et adresse à ses partenaires un titre de recette annuel correspondant à leur participation (convention n° 250-09 AV1 du 2 juillet 2009).

Le SIM repose sur un socle de base qu'est le site internet, prévu à terme en trois langues et adapté aux malvoyants, auquel s'ajoutent des propositions d'innovation et de services à valeur ajoutée avec diffusion étendue progressivement à tous les medias (téléphone portable, centre appels, bornes interactives). La refonte du site est prévue tous les deux ans.

La redevance versée mensuellement au cocontractant se décompose en trois rubriques :

- **Ra** représente les coûts d'investissement qui comprennent les coûts d'investissement et les éventuels coûts de préfinancement,
- **Rb** représente les coûts de financement qui comprennent les charges financières et la rémunération des fonds propres,
- **Rc** représente les coûts de fonctionnement du partenaire et les coûts de maintenance corrective et évolutive. Cette partie de la redevance peut être actualisée.

A cette redevance s'ajoutent des coûts sur des évolutions innovantes et des services à valeur ajoutée prévus au contrat. A la signature du contrat, quatre évolutions innovantes et deux types de services à valeur ajoutée sont intégrés :

- n° 5 – véhicule particulier pour un loyer annuel de 2500 € HT
- n° 4 – vélo pour un loyer annuel de 2 600 € HT
- n° 10 – fiche horaire personnalisée pour un loyer annuel de 2 500 € HT
- n° 11 – widgets Yahoo et Google pour un loyer annuel de 3 300 € HT
- valeur ajoutée « web services » pour une diminution de loyer de 1 000 € HT/an
- valeur ajoutée « services à la personne » pour une baisse de loyer de 3 000 € HT/an.

Les premiers paiements sont intervenus à l'ouverture du site, les frais d'études et de mise en place ayant été intégrés dans le calcul de la redevance. Le bénéficiaire a reçu 382 104 € en 2010 et 421 125 € en 2011. La quote-part de la Région s'élève respectivement à 152 841 € et 168 450 €.

Les évolutions suivantes sont à plus ou moins long terme programmées : transports scolaires, covoiturage et autopartage, information en temps réel, avion, bilan carbone, une application Iphone, des bornes interactives, des centre d'appels. A plus long terme, la Région Alsace envisage de développer un titre de transport multimodal avec un paiement en ligne.

Cityway est autorisé à vendre un espace publicitaire. Les recettes générées par cet espace viennent en déduction des redevances annuelles dues par les AOT.

Le système fait appel à des compétences aussi différentes que celles de cartographes, d'informaticiens, de communicants qu'il aurait été difficile de réunir en interne par le recrutement d'agents spécialisés à temps non complet dont l'actualisation des connaissances était loin d'être acquise. La partie cartographie est sous-traitée par Cityway à la société MOVIKEN ; la partie communication est sous-traitée à une agence alsacienne IDAHO, basée à la fois à Strasbourg et à Mulhouse.

Au niveau du fonctionnement, si quelques imperfections ont pu être relevées au cours de la première année de mise en place, qui ont donné lieu sur trois mois à paiement de pénalités par Cityway, aucun problème de fond au niveau de la gouvernance ne s'est posé. Cityway satisfait à ses obligations de tenue d'un registre mensuel des missions et de tableaux de bord prévus au contrat ; elle fournit également les comptes rendus annuels financiers et d'exploitation.

La procédure du partenariat public-privé lancée par le conseil régional d'Alsace apparaît maîtrisée. Au regard de la complexité technique, juridique et financière du projet et des potentiels de développement qui en découlent, la solution retenue apparaît adaptée au service attendu, en raison principalement de la maîtrise des coûts (investissements et de fonctionnement) et des risques (partiellement transférés au partenaire privé) qu'elle implique mais aussi des mutualisations qu'elle encourage avec d'autres régions par exemple, ce que le recours à une maîtrise d'œuvre publique classique aurait rendu plus complexe à atteindre.

3.2.3 La politique tarifaire

La décentralisation a conduit progressivement à transférer aux collectivités locales la charge du financement des transports collectifs et la responsabilité de leur gestion. Par ce biais, les autorités organisatrices ont largement utilisé la compétence tarifaire comme levier de la politique régionale visant à inciter à l'utilisation du TER.

Depuis plus de 20 ans, le trafic du TER Alsace est en constante progression : le nombre de voyageurs par jour est passé de 29 000 en 1997 à plus de 75 000 en 2011. 740 TER circulent chaque jour sur le réseau ferroviaire alsacien, contre 630 en 2007, qui comprend 13 lignes et 163 gares et haltes. La part de marché du TER Alsace s'élève à 12,5% des déplacements hors trafic intra-agglomérations. Au total, les voyageurs de ce service public régional ont parcouru 827,8 millions de km en 2010.

Son financement – dépenses consacrées au matériel roulant et aux infrastructures + dépenses effectuées pour les prestations de service effectuées par la SNCF (dépenses d'exploitation, dont péages) + les compensations tarifaires – mobilise aujourd'hui le tiers du budget d'intervention de la Région Alsace. Il est possible d'observer que le mouvement de limitation de pouvoir de taux des régions engagée depuis plus d'une dizaine d'années – en 2012, la Région Alsace ne dispose d'un pouvoir de taux que sur 11 % de ses recettes –, associée à un gel des dotations et compensations de l'Etat pourraient être source de difficultés de financement de cette compétence transport, à ce jour alimentée par une partie de la TIPP et les recettes appliquées aux usagers sans que la collectivité ne dispose de la liberté tarifaire.

Les contributions d'exploitation versées par la Région ont augmenté globalement de + 37 % entre 2005 et 2012. Elles sont reprises au tableau ci-après.

Participations versées à la SNCF				Total	Dépenses de fonctionnement	Rapport en %
Exercice	contribution exploitation	compensations tarifaires nationale	compensations tarifaires régionale			
2005	82 819 950	22 021 820	313 101	105 154 871	334 539 737	31%
2006	84 899 522	23 370 378	278 246	108 548 146	397 876 502	27%
2007	87 240 792	28 164 326	374 337	115 779 455	493 185 143	23%
2008	89 259 508	29 971 880	393 902	119 625 290	514 448 343	23%
2009	87 706 055	31 692 122	457 629	119 855 806	549 064 708	22%
2010	99 986 473	33 471 477	618 957	134 076 897	597 944 343	22%
2011	103 898 254	34 910 473	413 030	139 222 757	601 872 206	23%
BP 2012	105 368 187	38 360 118	682 400	144 410 705	719 539 745	20%
augmentation 05/12	27%	74%	118%	37%	115%	
augmentation 07/12	21%	36%	82%	25%	46%	

La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, dite LOTI a engagé le processus de décentralisation des transports collectifs de voyageurs en faveur des collectivités locales. Cette loi a permis à certaines régions (dont l'Alsace) de signer une convention d'exploitation avec la SNCF dès le milieu des années 80 afin de développer le service ferroviaire régional.

La loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (modifiée par la loi n° 99-533 du 25 juin 1999) et la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de RFF ont donné un cadre institutionnel nouveau à la régionalisation amorcée avec la LOTI, en permettant la mise en place d'expérimentations relatives au transfert de compétences sur les services régionaux de voyageurs, ce qui fut le cas de l'Alsace dès 1997.

La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (dite loi SRU) a transféré aux régions, hors Ile-de-France et Corse, la compétence d'autorité organisatrice des transports (AOT) collectifs d'intérêt régional à compter du 1er janvier 2002. A ce titre, l'organisation et le financement des services ferroviaires régionaux de voyageurs relèvent de la compétence des conseils régionaux qui décident du contenu du service public de transport régional, dans le respect de la politique nationale des transports.

La compétence des régions en matière tarifaire est organisée par les articles 4 et 5 du décret n° 2001-1116 du 27 novembre 2001 relatif au transfert de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt régional. Chaque convention d'exploitation entre SNCF et Région repose sur ces dispositions et comporte systématiquement un volet tarification, qui, selon la réponse apportée, ne permet pas à la collectivité régionale de disposer d'une réelle liberté tarifaire en raison de l'application nationale des règles de la SNCF et de tarifications spécifiques comme celle issue des dispositifs de « tarification sociale ».

La chambre relève que la Région Alsace s'est dotée d'une structure administrative dotée de compétences spécifiques afin de suivre la négociation puis l'exécution des conventions. Elle s'est donné les moyens d'un suivi administratif et financier lui permettant d'assurer un réel dialogue avec la SNCF.

La tarification est décidée par la Région dans le cadre de ses compétences et les conventions d'exploitation TER. Si ces tarifications sont adaptées à la réalité de la mobilité des Alsaciens et ont contribué à la rénovation de l'image du TER et au développement du trafic, l'usager alsacien n'en supporte cependant le coût que d'une manière limitée [1/3 selon l'ordonnateur], les subventions publiques, au premier rang desquelles figure la participation régionale, permettant en effet à l'usager de ne contribuer que faiblement à la couverture des coûts des TER qu'il emprunte. Une telle situation pourrait conduire la Région, dans un contexte de stagnation de ses recettes, à explorer ce levier tarifaire afin de faire évoluer la situation et tendre à une plus grande efficience de la politique tarifaire régionale du point de vue de l'utilisation des deniers publics.

Dans sa réponse au rapport thématique de la Cour des comptes de novembre 2009 intitulé « Le transfert aux régions du transport express régional (TER) : un bilan mitigé et des évolutions à poursuivre » ; le président du Conseil régional d'Alsace d'alors soulignait que « *l'usager des transports publics a largement bénéficié des efforts de la collectivité publique mais n'a pas vu sa contribution au service augmenter. Pour faire face à l'augmentation des charges, une augmentation de la contribution globale des usagers est à envisager. Or, elle se heurte à l'absence totale de liberté tarifaire que subissent aujourd'hui les Régions du fait de l'existence d'un ensemble de tarifications nationales (notamment abonnement de travail) qui s'imposent à elles. Il importe aujourd'hui, à l'aune du bilan positif de près de 10 ans de décentralisation, de permettre aux Régions de fixer les tarifs des TER, comme les AOT urbaines fixent les tarifs de leurs bus et de leurs tramways* ».

La chambre observe que l'évolution récente du mode de financement des régions au sein duquel le particulier, contribuable local, occupe une place résiduelle pourrait conduire la collectivité à optimiser le rapport entre subvention publique et financement à la charge de l'usager et à s'interroger sur le caractère soutenable d'un tel niveau de prise en charge du coût de transport. Une réflexion pourrait alors être engagée visant à faire évoluer la répartition actuelle entre financement par l'usager et financement par le contribuable régional. L'autorité organisatrice de transport est en effet en droit de fixer, dans le respect de la politique tarifaire nationale, le tarif acquitté par l'usager en fonction des objectifs de politique des transports

qu'elle poursuit. Si la Région ne remet pas en cause ce constat, elle considère néanmoins, sur ce point, que les collectivités régionales « *ne sont pas aujourd'hui des AOT de plein exercice* » en raison des contraintes qui s'imposent à elles. Elle réclame « *la pleine maîtrise et responsabilité de la définition de la tarification des TER* », ce qui passe également, selon elle, par la suppression du « *barème kilométrique qui constitue un frein* […] à *l'éclosion d'une véritable tarification multimodale intégrée entre réseaux de transports publics locaux* ».

A ce titre, l'objectif de contenir le besoin de subvention régionale pourrait conduire à ce que le tarif du billet TER soit davantage fixé en fonction de la capacité contributive des usagers, l'augmentation continue des coûts de déplacement ressentis par les automobilistes depuis plusieurs années permettant de conserver un avantage de compétitivité-prix du TER par rapport à d'autres moyens de transport. Une autre piste à explorer pourrait consister, selon les représentants de la Région, en l'introduction d'un reversement, au profit de la Région, d'une partie du versement transport afin de tenir compte du rôle assuré par le réseau TER dans l'acheminement des salariés sur leurs lieux de travail.

3.3 La variation de l'offre

L'arrivée du TGV à Strasbourg s'est traduite avant tout par une amélioration des liaisons avec Paris (le temps de trajet de Strasbourg à Paris est passé de 4 heures à 2 heures 20 en 2007 et passera à 1 heure 50 en 2016). Elle s'est aussi accompagnée d'autres conséquences sur l'offre de transport ferroviaire à l'échelle européenne mais aussi (inter-)régionale puisque désormais, à l'exception de la liaison Metz-Luxembourg, Strasbourg est la seule agglomération du Grand-Est à conserver plusieurs liaisons internationales.

La mise en service de la LGV-Est s'est également traduite par l'utilisation des TGV pour le transport régional, en faisant rouler les TGV sur les lignes classiques, au-delà des limites de la ligne à grande vitesse, afin d'éviter les ruptures de charge. La SNCF et RFF ont expérimenté cette alternative pour le TGV Est, en proposant des prolongements vers Sarrebourg et Saverne. Cette solution est toujours mise en œuvre aujourd'hui.

3.3.1 Les liaisons interrégionales

S'il est possible de constater une amélioration des temps de parcours entre Paris et l'Alsace, l'Allemagne ou la Suisse, ainsi que certaines grandes agglomérations françaises, il convient également de relever une diminution, voire certaines suppressions de liaisons directes entre agglomérations du Grand Est (Strasbourg-Châlons-en-Champagne ou Strasbourg-Bar-le-Duc, par exemple).

La mise en place du TGV Est-Européen s'est accompagnée de la disparition des services Grandes Lignes assurés sous forme de trains Corail et Corail Teoz entre Strasbourg - Metz et Strasbourg – Paris via Nancy Bar le Duc et Chalons en Champagne. Une partie de ces services a été recréée sous forme de trains TER « inter régionaux » permettant la desserte, depuis l'Alsace, des gares de Metz et Nancy. A l'échelle du périmètre de compétence de la Région Alsace, ce développement spécifique, en substitution de l'offre nationale préexistante, s'est traduit par la création de 357 000 trains x kms annuels dont 281 000 sur l'axe Strasbourg-Nancy et 76 000 sur l'axe Strasbourg-Metz.

L'impact du remplacement de certaines lignes par des trains TER « inter régionaux » (Strasbourg-Nancy par exemple*, avec une fréquence revue à la baisse 11 A/R)* sur les liaisons avec les territoires environnants et notamment les Vosges n'a, semble-t-il, pas été suffisamment pris en compte et le dialogue entre les régions voisines de l'Alsace et de la Lorraine apparaît perfectible s'agissant, par exemple, de la liaison Strasbourg-Saint-Dié via Lunéville, voire Strasbourg-Epinal qui pourraient être améliorées grâce à un ajustement des correspondances avec le train interrégional précité et moins pénaliser l'usager en termes de temps d'attente. Par ailleurs, des articulations plus fortes entre ces TER « inter régionaux » avec la LGV Rhin-Rhône pourraient se révéler intéressantes pour la Lorraine du Sud. Si, en réponse, la collectivité partage le constat, formulé par la Chambre, de la disparition de relations directes entre certaines agglomérations d'Alsace, Lorraine et Champagne-Ardenne, elle admet que « *les relations Strasbourg – Nancy et Strasbourg – Metz constituent des relations phares et qu'elles méritent*[, à ce titre,] *une desserte TER à la hauteur des enjeux et des potentiels* », ce qui justifierait, selon elle, que ces liaisons soient « *réexaminées, par les deux Régions à l'arrivée de la 2ème phase de la LGV-Est à l'horizon 2016, avec le souci de rapprocher la consistance des dessertes des besoins des voyageurs et d'améliorer encore les différentes liaisons* ». De son côté, la Région Lorraine qui avait été destinataire d'un extrait du rapport d'observations provisoires, souligne, dans sa réponse, que « *les éléments qu'il comporte n'appellent pas de remarques particulières de [sa] part* ».

Au-delà de sa participation à la mise en service de la grande vitesse en Alsace, le contribuable de la Région Alsace est ainsi également concerné par les conséquences directes du remplacement de lignes classiques par des lignes interrégionales, selon des modalités de prise en charge financière différentes susceptibles de peser sur les finances régionales et d'affecter la qualité des relations entre les principales agglomérations du Grand-Est.

3.3.2 Les changements dans les pratiques de mobilité

La mise en service de la LGV-Est a eu des effets immédiats sur le niveau de certaines activités économiques comme les agences de voyages, la restauration, les transports routiers de rabattement et l'hôtellerie dont le niveau d'activité n'a pas souffert d'une réduction de la durée des voyages à motif professionnel mais a su, au contraire, profiter de l'augmentation de la clientèle touristique et de séminaires (voir § 4.1).

Dans un premier temps, l'autoroute A4 (Paris-Strasbourg) n'a pas enregistré de chute de trafic, mais une tendance à la modification des comportements, en particulier une augmentation des trajets de moyenne distance, qui pourrait trouver son origine dans la réduction de l'offre ferroviaire des trains Corail Intercités. Sur l'ensemble de l'année 2007, dans un contexte global de forte augmentation de la circulation automobile, le gestionnaire a observé, par rapport au reste du réseau géré par le groupe, près d'un point de croissance de trafic en moins sur l'A4. Fin 2008, il a indiqué que la mise en service du TGV-Est avait entraîné des baisses de fréquentation de l'autoroute, ce qui peut trouver son origine dans le fait que les deux villes de Saverne et Strasbourg sont celles où l'offre TGV est la plus performante : le recours au mode routier se révélant plus onéreux que l'utilisation du TGV et les écarts de temps de parcours étant supérieurs à 45 %.

Si l'effet TGV paraît probant pour les loueurs de voiture en raison de la nette progression du nombre de contrats à la gare, cette augmentation ne compense pas la perte d'activité à l'aéroport. Il en est de même de la diminution des courses de taxis au départ de l'aéroport non compensée par la croissance de celles au départ de la gare dont le prix est inférieur (8 à 15 €) à celui à l'aéroport (20 à 30 €).

3.3.3 Les conséquences du TGV sur l'activité de l'aéroport d'Enztheim

Il est manifeste que l'arrivée du TGV Est européen a fait perdre près d'un million de passagers à l'aéroport sur les 2 millions comptabilisés en 2006. Même si une inversion de tendance semble se dessiner en 2011 avec 1 080 046 passagers, le trafic 2010 avait atteint un seuil de 1 060 705 passagers, soit un recul de 47,8 % par rapport à 2006. En 2007, le trafic « passagers » de l'aéroport avait déjà enregistré une baisse de 14,8 % par rapport à 2006, ce qui explique qu'Air France ait redéfini son offre de transport aérien entre les aéroports de Paris et de Strasbourg-Enztheim avec une diminution de 3 A/R quotidiens, soit 19 % des fréquences.

Evolution du trafic commercial entre 2006 et 2011

Trafic commercial	2006	2007	2008	2009	2010	2011	%11/06
Mouvements	**39 645**	**36 471**	**33 392**	**27 841**	**25 283**	**25 056**	**- 36,8 %**
Mouvements français	28 037	26 096	23 743	20 535	18 709	18 693	- 33,3 %
Mouvements étrangers	11 608	10 375	9 649	7 306	6 574	6 363	- 45,2 %
Passagers	**2 032 957**	**1 733 050**	**1 329 626**	**1 109 397**	**1 060 705**	**1 080 046**	**- 46,9 %**
Passagers locaux	2 001 811	1 700 903	1 292 968	1 074 755	1 034 367	1 065 815	- 46,8 %
Passagers « Départ »	999 267	847 731	645 211	536 904	516 552	531 449	- 46,8 %
Passagers « Arrivée »	1 002 544	853 172	647 757	537 851	517 815	534 366	- 46,7 %
Passagers réguliers nationaux	1 616 782	1 351 558	1 005 673	856 232	795 936	825 359	- 48,9 %
Passagers réguliers internationaux	278 510	260 841	223 021	160 782	154 356	165 490	- 40,6 %
Passagers non réguliers nationaux	6 148	4 349	3 612	3 482	5 434	4 586	- 25,4 %
Passagers non réguliers internationaux	100 371	84 155	60 662	54 259	78 641	70 380	- 29,9 %
Passagers nationaux	**1 622 930**	**1 355 907**	**1 009 285**	**859 714**	**801 370**	**829 945**	**- 48,9 %**
Passagers internationaux	**378 881**	**344 996**	**283 683**	**215 041**	**232 997**	**235 870**	**- 37,7 %**
Passagers transit	31 146	32 147	36 658	34 642	24 338	14 231	- 54,3 %
Passagers transit réguliers	20 270	16 969	20 419	18 574	3 047	3 069	- 84,9 %
Passagers transit irréguliers	10 876	15 178	16 239	16 068	23 291	11 162	+ 2,6 %

L'aéroport d'Enztheim, société anonyme à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 148 000 €, au sein duquel la Région Alsace détient une participation de 5 %, est désormais le gestionnaire de la concession aéroportuaire, suite au transfert de l'activité aéroportuaire par la Chambre de Commerce de Strasbourg et du Bas-Rhin à la date du 23 mai 2011, la concession initiale ayant été prolongée jusqu'au 31 décembre 2050.

L'aéroport connaît certes des difficultés depuis l'arrivée du TGV mais des facteurs préexistants, renforcés par un contexte concurrentiel fort, ont contribué à la dégradation de la situation. Ainsi, la longueur de la piste ne permet pas le développement de longs courriers et l'étroitesse de la surface de la plate-forme, celui d'activités commerciales.

Mais la principale faiblesse de l'équipement réside dans la zone de chalandise. Le potentiel de voyageurs est, en effet, estimé à 2 millions de passagers pour un accès à l'aéroport en 1 heure, alors qu'à titre de comparaison, Baden Airpark, placé sur un axe plus central, est accessible en 1 heure par 4,9 millions de personnes. Une telle faiblesse est amplifiée par la présence de six aéroports dans le bassin rhénan de Bâle-Mulhouse à Francfort et d'une douzaine à 240 km de distance environ, toutes tailles confondues, dont un français (Metz-Nancy) et un binational (Bâle-Mulhouse). Par ailleurs, les évolutions à venir en matière de développement des TGV, tant pour ce qui est du TGV Rhin Rhône que de la 2ème phase du TGV Est européen, devraient également impacter la fréquentation de l'aéroport strasbourgeois.

La chambre observe que cette situation aéroportuaire revêt un caractère exceptionnel et que le marché apparaît relativement saturé au sein d'une région aussi densément peuplée que le Rhin supérieur.

Cependant, afin d'augmenter la fréquentation de l'aéroport, les partenaires du Syndicat d'exploitation de l'aéroport (SEA) se sont entendu pour baisser ses coûts d'exploitation et augmenter son chiffre d'affaire. D'une part, ils ont privilégié une action de baisse des taxes d'aéroport (pompiers + certains amortissements de travaux) à un niveau proche de celui des aéroports voisins. D'autre part, dans le cadre du contrat triennal qui les lie, le Conseil général du Bas-Rhin, la Communauté urbaine de Strasbourg et la Région ont recherché les moyens de diminuer le montant des redevances aéroportuaires de 5 €, pour placer Entzheim au niveau des aéroports voisins, ce qui les a conduit à l'adoption d'une délibération aux termes de laquelle le conseil régional, le conseil général du Bas-Rhin et la Communauté urbaine de Strasbourg – qui détiennent 15 % des parts de la société aéroportuaire – vont apporter 425 000 € au titre du seul exercice 2012.

Il a été précisé que cette intervention s'inscrivait dans le cadre d'une nécessaire évolution des obligations de service public pesant sur l'aéroport et par l'exigence de développer des lignes domestiques européennes mieux à même de répondre aux besoins d'accessibilité de la capitale européenne, rendue d'autant plus nécessaire que le temps de trajet TGV Strasbourg-Paris sera encore réduit de 30 mn à l'horizon 2016.

Dans ce contexte, la compagnie Air France a annoncé, le 24 juillet 2012, la suppression de la desserte aérienne entre Strasbourg et Roissy Charles-de-Gaulle à compter de décembre 2012 et la mise en place de quatre dessertes ferroviaires en partenariat avec la SNCF, sur le modèle de ce qui existe déjà pour des Strasbourg-Bruxelles.

3.3.4 Les effets sur les dessertes : rénovation des gares et de leur accès urbain

L'arrivée du TGV Est a été l'occasion pour la Région de mettre en place un Programme d'Aménagement des Gares permettant notamment la réalisation progressive d'équipements d'inter modalité en gares : stationnements vélos, quais bus et cars, parvis facilitant le cheminement entre les modes, etc. A ce jour, plus de 100 gares alsaciennes ont déjà bénéficié d'aménagements au sein desquels il est possible de distinguer les pôles multimodaux des gares de Saverne, Colmar, Mulhouse et Strasbourg. Par ailleurs, des pôles d'intermodalité ont également été aménagés dans la CUS au niveau des gares de Hœnheim et de Krimmeri-Meinau, favorisant l'intermodalité entre TER et tram.

La Région n'a piloté aucun projet, mais s'est associée par le biais de partenariats aux études, financement et réalisation des pôles d'échanges multimodal des villes de Strasbourg, Mulhouse, Colmar et Saverne, directement desservies par le TGV. Dans tous les cas, le partenariat reposait sur les collectivités concernées et/ou leurs groupements d'un côté, la SNCF et/ou RFF de l'autre côté. Par rapport aux engagements initiaux, le montant des travaux est resté dans les enveloppes prévues et il n'a pas été constaté de dérive particulière.

Participations de la Région au financement de la rénovation des gares TGV (en €)

	Objet de la participation régionale	Convention de financement	Délibération	Coût des conventions	Participations financières	
					Région Alsace	%
GARE DE STRASBOURG : COUT TOTAL PROJET 62 M€				**38 040 245**	**13 140 910**	**35 %**
Etudes	Convention-cadre relative aux études d'intégration des modes de transport en gare de Strasbourg	n° 512-2003	n° 715-01 du 7/09/01	762 245	126 532 au titre du contrat triennal Strasbourg, ville européenne 2000-2002	
Etudes	2e phase des études d'intégration des modes de transport en gare de Strasbourg	n° 999-2003	n° 150-03 du 14/2/03	284 000	31 100	
Etudes	AVP verrière + ACT verrière + AVP restructuration galerie à l'En-verre (périmètres SNCF et CUS)	n° 677-2004	n° 645-04 du 9/7/04	1 705 000	579 787	
Etudes	AVP 3e passage souterrain	n° 679-2004	n° 646-04 du 9/7/04	278 000	229 628	
Travaux	3e passage souterrain	n° 285-2005	n° 341-05 du 1/4/05	4 800 000	3 964 800	
Travaux	Verrière	n° 981-2006	n° 458-05 du 13/5/05	17 111 000	7 409 063	
Travaux	Restructuration du parking et de la place de la gare	n° 1129-2006	n° 374-06 du 7/4/06	13 100 000	800 000	
GARE DE SAVERNE : COUT TOTAL PROJET 8,5 M€				**8 491 768**	**2 590 000**	**31 %**
Réalisation d'un pôle d'échanges multimodal		n° 1156-2006	n° 1042-06 du 10/11/06	6 491 768	550 000 au titre de l'aménagement de la gare TGV 1 050 000 au titre du contrat de ville moyenne	
Mise en accessibilité Personnes à mobilité réduite (PMR)		n° 721-2006 *modifiée par avenant n° 1157-2006*	n° 697-06 du 10/7/06 *modifiée par délibération n° 1042-06 du 10/11/06*	2 000 000	940 000 passant à 990 000 par avenant	
GARE DE COLMAR : COUT TOTAL PROJET 10,7 M€				**8 015 663**	**2 993 776**	**37 %**
Aménagement du bâtiment voyageurs		n° 069-2006	n° 118-06 du 3/2/06	223 955	173 955	
Mise en accessibilité PMR		n° 270-2006	n° 119-06 du 3/2/06	2 000 000	940 000	
Aménagement des abords de la gare		n° 202-2006	n° 222-06 du 10/3/06	5 791 708	1 879 821	
GARE DE MULHOUSE : COUT TOTAL PROJET 24 M€				**9 338 770**	**3 561 041**	**36 %**
Aménagement du site de la gare (études, sur le périmètre Ville de Mulhouse)		n° 870-2003	n° 809-03 du 12/9/03	89 150	29 420	
Aménagement du site de la gare (études, sur les périmètres RFF et SNCF)		n° 871-2003	n° 809-03 du 12/9/03	292 600	96 558	
Aménagement du site de la gare (travaux)		n° 472-2005	n° 592-05 du 1/7/05	6 274 200	2 115 116	
Prolongement de la passerelle d'accès aux quais		n° 074-2006	n° 123-06 du 3/2/06	2 682 820	1 319 947	

Le tableau ci-dessus récapitule les opérations réalisées pour lesquelles la Région a apporté sa contribution financière ; ces participations s'élèvent à 22 285 727 € par rapport à un coût total de 63 886 446 € des projets cautionné par la collectivité régionale, soit presque 35 % du montant global. Ceci ne représente pas le coût total des partenariats pour la réalisation des 4 pôles d'échange multimodal (annexe 3 tableaux 1 à 4).

3.3.5 Le projet tram-train « Strasbourg- Bruche Piémont des Vosges »

Le projet tram-train « Bruche-Piémont des Vosges », a été présenté au cours de l'enquête publique en 2006 et conduit dans le cadre d'un partenariat associant l'Etat, la Région Alsace, le Département du Bas-Rhin, la CUS, Réseau Ferré de France et la SNCF. L'objectif de ce projet, tel que le définit la Région se place *« dans le cadre du statut de Strasbourg siège d'institutions européennes »,* et a pour vocation « *de permettre une bonne accessibilité au quartier des institutions européennes depuis la gare, l'aéroport d'Entzheim et l'importante zone d'activité économique du secteur de Molsheim. Ce projet est réalisé par étapes successives :*

- *décembre 2008 : mise en service de l'étape de préfiguration sur la section ferroviaire. La réalisation d'importants travaux de modernisation a permis de mettre en œuvre une desserte TER fortement renforcée, […] ;*
- *décembre 2010 : mise en service de l'étape de préfiguration sur la section urbaine (prolongement du réseau tram, nouvelle station sur la place de la gare, et réorganisation des lignes de tram). Cette étape a permis de limiter à 2 le nombre de correspondances pour un trajet entre l'aéroport d'Entzheim et les institutions européennes, contre 3 auparavant ;*
- *début 2012 : date prévue pour le rendu final des études d'avant-projet pour la phase ultérieure, comprenant l'interconnexion proprement dite des réseaux et l'électrification de la voie ferrée. En parallèle, une étape supplémentaire d'aménagement sur le réseau urbain (prolongement tram vers la Robertsau avec l'objectif de mise en œuvre de liaisons directes entre la gare et le quartier européen) serait lancée dans le cadre du contrat triennal Strasbourg Capitale Européenne 2012-2014 en cours de négociation. »*

Il a pu être indiqué que la Région n'exclut pas, dans le cadre de ce projet, d'engager une réflexion plus globale autour d'une évolution des conditions de dessertes des tram-trains afin de mieux tenir compte des besoins des usagers et optimiser l'amélioration du cadencement permise par ce moyen de transport.

4. Les effets plus lents du TGV sur les structures

4.1 Le tourisme

Dans le domaine particulier du tourisme, la Région se réfère au rapport réalisé en 2008 par le Comité Régional du Tourisme (CRT) qui est le bilan de l'année touristique en Alsace, et à un bilan fait par le CRT après deux ans de TGV en Alsace. Dans ces rapports, il est estimé que l'arrivée du TGV Est-Européen a permis un bond de la fréquentation hôtelière, notamment à Strasbourg, en lien, en majeure partie, avec la période de Noël.

La campagne de communication autour de la LGV-Est conduite par la SNCF a pu être considérée comme favorisant l'Alsace. Comme la chambre régionale des comptes de Lorraine l'a relevé dans son rapport 2010 concernant la commune de Metz, reprenant une remarque de l'office de tourisme messin, « *la stratégie de communication menée par la SNCF a consisté à privilégier la ligne Paris-Strasbourg au détriment d'autres villes telles que Metz ou Luxembourg par exemple. En l'occurrence, la SNCF a cherché unilatéralement à neutraliser l'image des gares provinciales à l'exception de celle de Strasbourg* ».

La clientèle française réalise 62 % des nuitées, soit 3,6 millions en 2010, un volume stable par rapport à 2009. En 2010, les nuitées françaises en Alsace se stabilisent, alors que de 2007 à 2009 elles n'ont cessé de progresser, compensant le recul des nuitées étrangères : cette progression a permis l'équilibre des nuitées hôtelières totales. L'année 2010 marque l'augmentation des nuitées des clientèles étrangères (+ 4 %) qui était attendue depuis 2007. Par ailleurs, la crise modifie les comportements des Français qui, comme en 2009, privilégient leur propre pays comme destination touristique.

Strasbourg se place en première position des villes touristiques alsaciennes avec près d'un tiers des entrées, soit 1,7 million de visites en 2010. Trois de ses lieux de visite se situent dans le Top 10 des lieux les plus fréquentés d'Alsace : la visite en bateau de la ville de Strasbourg, la montée à la plate-forme de la Cathédrale et le Vaisseau.

	Juin 2006/ Mai 2007	**Juin 2007/ Mai 2008**	**Juin 2010/ Mai 2011**	**Evolution arrivée TGV + 1 an**	**Evolution arrivée TGV + 4 ans**
Nombre de chambres offertes	2 234 005	2 299 736	2 410 777	+ 2,9 %	+ 7,9 %
Nombre de chambres occupées	1 358 080	1 465 278	1 484 716	+ 7,9 %	+ 9,3 %
Taux d'occupation ensemble hôtellerie (en %)	60,79	63,72	61,59	+ 2,9 pt	+ 0,8 pt
Nuitées françaises	1 177 354	1 332 784	1 378 160	+ 13,2 %	+ 17,05 %
Nuitées étrangères	787 474	779 237	825 547	- 1 %	+ 4,8 %
Nuitées totales	1 964 828	2 112 021	2 203 707	+ 7,5 %	+ 12,1 %

Comme l'illustre le tableau de l'annexe 4, les clientèles françaises dans l'hôtellerie réussissent à maintenir une progression de leurs nuitées autour de + 8 % pour l'Alsace et de + 14 % pour la seule hôtellerie de Strasbourg. Il y a même des cas, comme dans l'hôtellerie haut de gamme (4*), où les clientèles françaises progressent encore.

La deuxième année d'exploitation du TGV est marquée par l'accélération de la progression des prix moyens (pour la Région et à fin mai 2009, le prix moyen hôtelier s'établit à 67,1 € soit 12 % de plus qu'avant TGV) et par un taux d'occupation revenant presqu'au niveau d'avant TGV, alors même que l'offre en chambres a progressé de 2 %.

D'après les études conduites par l'Observatoire régional du tourisme auprès des hôteliers de Strasbourg, début 2009, ceux-ci se montrent satisfaits des effets du TGV. Les nuitées françaises progressent de 14 %. Le taux d'occupation est revenu à un niveau proche de celui avant TGV, mais avec une offre en chambres en progression de 6 %, comme dans nulle autre ville desservie par le TGV Est. Par ailleurs, l'effet d'accélérateur sur le tourisme d'affaires perdure. Ainsi, le nombre de chambres meetings louées progresse de 26 %, alors qu'à Strasbourg le nombre de journées affaires pour des manifestations d'envergure nationale ou internationale augmente de 28 %.

4.2 Le développement économique

L'arrivée du TGV Est-Européen ne s'étant pas accompagnée de la mise en place d'aides économiques particulières pour l'accueil des entreprises, la Région ne s'estime pas en mesure d'évaluer l'impact de celles-ci sur l'implantation d'entreprises en Alsace, d'autant qu'elle n'a pas directement mis en place d'organe de suivi et de mesure des impacts socio-économiques et socioculturels liés à l'arrivée de la grande vitesse. Toutefois, avec les partenaires du projet, une démarche d'observatoire a été mise en œuvre.

Ce travail d'observatoire a été composé de deux volets de mesure des impacts :

- un premier concernant l'évolution propre de l'utilisation des différents modes de transports dans le corridor du TGV Est-Européen, piloté par la DREAL Lorraine, avec l'appui technique du Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de l'Est (CETE de l'Est) ;
- un second, mesurant une série d'impacts économiques sur les territoires concernés, devait être réalisé directement à l'échelle locale par les agences d'urbanisme des agglomérations de Strasbourg et de Mulhouse. Ce travail d'observation a été stoppé au stade de la construction des outils, car la mesure des indicateurs macroéconomiques n'aurait probablement pas pu donner de résultats réellement pertinents, dans la mesure où les effets propres au TGV Est-Européen se seraient, d'une part, avérés difficiles à distinguer de dynamiques spécifiques à certains secteurs d'activité (par exemple les prix du foncier ou de l'immobilier) et, d'autre part, au-delà de cette difficulté méthodologique, le contexte de crise économique était de nature à compromettre une interprétation pertinente des facteurs d'explication de l'évolution des indicateurs.

Les autres démarches d'évaluation évoquées par la Région sont celles qui ont été faites devant le Comité de suivi de la LGV Est-Européenne le 30 novembre 2009, ainsi que deux présentations de résultats des enquêtes menées, en 2010, en gares de Metz et de Strasbourg par le CETE de l'Est. Elles portent davantage sur les flux de passagers et sur la comparaison des modes de transports que sur les impacts économiques proprement dit liés à l'arrivée du TGV Est.

Délibéré à la Chambre le 31 juillet 2012
Le président

Christophe Rosenau

Annexe 1

Tableau 1 : Exemples de prix TGV – avant et après la mise en service

Relations concernées		Prix actuel Corail		Prix actuel Téoz		Prix TGV à partir du 10 juin 2007										
		Prix Normal		Prix Normal		Prix normal			Prix réduit							
		2nde cl	1ère cl	2nde cl	1ère cl	2nde cl - PN	2nde cl -PP	1ère cl	Prem's 2nde PN	Prem's 1ère PN	Carte 50% 2nde-PN	Carte 50% 2nde-PP	50% 1ère cl	Promo	Temps de parcours	Gain de temps
Paris-Est	**Reims**	**22,1**	**33,2**	**-**	**-**	**28**	**36**	**49**	**15**	**30**	**14**	**18**	**24,5**	**10**	**0h45**	**0h50**
Paris-Est	Champagne-Ardenne TGV	-	-	-	-	28	36	49	15	30	14	18	24,5	10	0h40	-
Paris-Est	Châlons	22,1	33	24,3	36,4	28	36	49	15	30	14	18	24,5	10	1h05	0h15
Paris-Est	Vitry	25,2	37,7	27,6	41,5	30	36	51	15	30	15	18	25,5	10	1h20	0h20
Paris-Est	Bar le Duc	29,7	44,5	32,6	49	34	36	55	15	30	17	18	28	10	1h45	0h15
Paris-Est	Rethel	25,7	38,6	-	-	32,5	36	55,5	15	30	16,2	18	27,7	10	1h10	0h50
Paris-Est	Charleville	30,3	45,5	-	-	37	37	62	20	35	18,5	18,5	31	15	1h35	0h55
Paris-Est	Sedan	31,8	47,7	-	-	38,5	38,5	64,5	20	35	19,2	19,2	32,2	15	2h00	0h50
Paris-Est	**Metz**	**38,8**	**58,3**	**42,7**	**63,9**	**50**	**62**	**89**	**20**	**40**	**25**	**31**	**44,5**	**15**	**1h25**	**1h20**
Paris-Est	Thionville	41,2	61,8	45,4	68,3	54	67	95	20	40	27	33,5	48	15	1h45	1h25
Paris-Est	**Nancy**	**38,8**	**58,2**	**42,7**	**63,9**	**50**	**62**	**89**	**20**	**40**	**25**	**31**	**44,5**	**15**	**1h30**	**1h15**
Paris-Est	Meuse TGV	-	-	-	-	34	36	55	15	30	17	18	28	10	1h	-
Paris-Est	Lorraine TGV	-	-	-	-	50	62	89	20	40	25	31	44,5	15	1h15	-
Paris-Est	Epinal	44,6	66,9	-	-	57	69	100	20	40	28,5	34,5	50	15	2h15	1h30
Paris-Est	Remiremont	46,7	70	-	-	59	71	103	20	40	29,5	35,5	51,5	15	2h40	1h35
Paris-Est	Lunéville	41,3	62,1	45,4	68,3	54	66	95	20	40	27	33	47,5	15	1h50	1h15
Paris-Est	St Dié des Vosges	45,4	68,1	-	-	58	70	101	20	40	29	35	50,5	15	2h25	1h35
Paris-Est	Sarrebourg	45,1	67,7	51,6	74,6	58,5	70,5	101,5	20	40	29,2	35,2	50,7	15	2h10	1h20
Paris-Est	Saverne	46,2	70,8	51,6	77,8	60,5	72,5	104,5	20	40	30,2	36,2	52,2	15	2h	1h45
Paris-Est	**Strasbourg**	**46,2**	**75,2**	**51,6**	**82,9**	**63**	**79**	**112**	**25**	**45**	**31,5**	**39,5**	**56**	**15**	**2h20**	**1h40**
Paris-Est	Colmar	54,8	82,1	-	-	65	82	116	25	45	32,5	41	58	15	2h50	1h50
Paris-Est	**Mulhouse**	**50,8**	**75,9**	**-**	**-**	**67**	**84**	**119**	**25**	**45**	**33,5**	**42**	**59,5**	**15**	**3h**	**1h25**
Paris-Est	Forbach	44,8	67,1	-	-	62	62	100	25	45	31	31	50	15	1h45	1h55
Paris-Est	**Luxembourg**	**50,7**	**74,6**	**56,1**	**82,3**	**67**	**84**	**119**	**25**	**45**	**33,5**	**42**	**59,5**	**15**	**2h05**	**1h30**

Légende :

2nde cl - PN : prix en 2nde pour un TGV circulant en Période Normale ; PP : Période de Pointe.

Carte 50% : prix dont le client porteur d'une carte commerciale bénéficiera avec sa réduction à 50%.

Promo : promotion de lancement valable du 10 juin au 26 août 2007. 5000 places offertes par jour.

Les prix TGV sont exprimés en euros pour un trajet simple.

Le temps de parcours TGV est le meilleur temps prévu à la mise en service. Le gain de temps est calculé sur le meilleur temps de parcours constaté dans les grilles de dessertes actuelles.

donner au train des idées d'avance SNCF

Information au 06 février 2007

Tableau 2 : Exemples de diversité de prix TGV 2008 – destinations françaises au départ de Paris

TGV au départ ou à destination de Paris-Est	Prix Loisir Standard			Tarifs Loisirs				Tarifs cartes commerciales						TGV PRO		
	2nde cl	2nde cl	1ère cl	Prem's 2nde	Prem's 1ère	Loisir 2nde	Loisir 1ère	Carte 12-25 2nde	Carte Senior et Carte Enfant+ 2nde	Carte Escapades 2nde	garanti Carte 2nde	garanti Carte 2nde	garanti Carte 1ère	TGV PRO 2nde	TGV PRO 2nde	TGV PRO 1ère
	—	—		(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	—	—		—	—	
Reims	28,3	36,4	49,5	15	24	18,5	26,5	11,3	14,1	16,9	21,2	27,3	37,1	29,3	37,4	51,5
Champagne-Ardenne TGV	28,3	36,4	49,5	15	24	18,5	26,5	11,3	14,1	16,9	21,2	27,3	37,1	29,3	37,4	51,5
Châlons-en-Champagne	28,3	36,4	49,5	15	24	18,5	26,5	11,3	14,1	16,9	21,2	27,3	37,1	29,3	37,4	51,5
Bar le Duc	34,4	36,4	56,6	15	28	22	30	13,7	17,2	20,6	25,8	27,3	42,4	35,4	37,4	58,6
Commercy	43	53,3	61,7	-	-	27,5	35,5	17,2	21,5	25,8	32,2	39,9	46,2	44	54,3	63,7
Rethel	32,9	36,4	56,1	15	27	21	29	13,1	16,4	19,7	24,6	27,3	42	33,9	37,4	58,1
Charleville-Mézières	37,4	37,4	62,7	15	28	24	33	14,9	18,7	22,4	28	28	47	38,9	38,9	65,7
Sedan	38,9	38,9	65,2	15	30	25	33	15,5	19,4	23,3	29,1	29,1	48,9	39,9	39,9	67,2
Metz	50,5	62,7	89,9	17	30	33	42	20,2	25,2	30,3	37,8	47	67,4	52	64,2	92,9
Thionville	54,6	67,7	97	17	30	35	50	21,8	27,3	32,7	40,9	50,7	72,7	56,6	69,7	101
Nancy	50,5	62,7	89,9	17	30	33	42	20,2	25,2	30,3	37,8	47	67,4	52	64,2	92,9
Meuse TGV	34,4	36,4	56,6	15	28	22	30	13,7	17,2	20,6	25,8	27,3	42,4	35,4	37,4	58,6
Lorraine TGV	50,5	62,7	89,9	17	30	33	42	20,2	25,2	30,3	37,8	47	67,4	52	64,2	92,9
Épinal	57,6	69,7	101	17	30	37	52	23	28,8	33,5	43,2	52,2	75,7	59,6	71,7	105
Remiremont	59,6	71,8	104	17	30	39	54	23,8	29,8	34,5	44,7	53,8	78	61,6	73,8	108,1
Lunéville	54,6	66,7	96	17	30	35	50	21,8	27,3	31	40,9	50	72	56,6	68,7	100
St-Dié-des-Vosges	58,6	70,7	102	17	30	38	53	23,4	29,3	34	43,9	53	76,5	60,6	72,7	106,1
Sarrebourg	59,1	71,3	103	17	30	38	53	23,6	29,5	35,4	44,3	53,4	76,9	61,1	73,3	106,6
Saverne	61,2	73,3	106	17	30	40	55	24,4	30,6	36,7	45,9	54,9	79,2	63,2	75,3	109,6
Strasbourg	63,7	79,8	113	22	40	41	56	25,4	31,8	38,2	47,7	59,8	84,9	65,7	81,8	117,2
Colmar	65,7	82,9	117	22	40	43	58	26,2	32,8	39,4	49,2	62,1	87,9	67,7	84,9	121,2
Mulhouse	67,7	84,9	120	22	40	44	59	27	33,8	40,6	50,7	63,6	90,1	69,7	86,9	124,2
Forbach	62	62	101	17	30	40	55	24,8	31	37,2	46,5	46,5	75,7	64	64	105

Légende

Les prix sont exprimés en euros pour un trajet simple.
Tous les TGV sont des trains à accès limité non accessibles aux abonnés de travail.

(1) Prix le moins cher.

— : Prix pour un TGV circulant en période normale.
— : Prix pour un TGV circulant en période de pointe.

Source : dossier de presse SNCF « TGV et TER fêtent les 1 an de la ligne Est européenne »

Tableau 3 : Horaires Paris-Strasbourg à partir du 10 juin 2007

STRASBOURG ▶ PARIS EST
ZURICH ▶ PARIS EST
STUTTGART ▶ PARIS EST

Horaires prévisionnels service d'été 2007

Zurich									07:02	07:02										14:02												
Bâle									08:04	08:04				10:55	11:02					15:04								19:04		19:04	19:04	
Mulhouse			05:54			06:23			08:30	08:26				11:25	11:25	11:25		13:26		15:30[3]						18:25		19:25		19:25	19:30	
Colmar			06:14			06:44				08:46				11:45		11:45										18:45				19:45		
Munich[2]																																
Stuttgart							06:55										12:55								16:55				18:55			
Strasbourg	05:50[1]	06:15	06:45	06:45	07:15	07:15	08:16	08:16	09:15	09:15	10:15	11:11	11:15	12:15	12:15	12:15	14:16	14:16	15:15	16:15	16:41	16:45	17:15	18:16	18:16	19:15	19:15	20:16	20:16	20:16	20:16	21:15
Saverne	06:13											11:35									17:05											
Sarrebourg	06:31																															
Paris Est	08:45	08:34	09:04	09:04	09:34	09:34	10:34	10:34	11:34	11:34	12:34	13:34	13:34	14:34	14:34	14:34	16:34	16:34	17:34	18:34	19:04	19:04	19:34	20:34	20:34	21:34	21:34	22:34	22:34	22:34	22:34	23:34
Lundi				-		-		-		-				-	-		-					-	-			-		-			-	-	-
Mardi à jeudi				-		-		-		-				-		-		-			-	-				-		-			-	-	-
Vendredi				-		-		-		-				-		-					-					-		-			-	-	-
Samedi		-	-		-			-		-				-		-					-	-	-	-		-		-		-		-	-
Dimanche	-	-	-	-		-	-		-		-	-		-	-							-					-	-	-	-		

Les horaires indiqués sont les horaires de **départ** des trains

Légende :

- Circule ce jour (à partir du 10/06/07) en période normale
- Circule ce jour (à partir du 27/08/07) en période normale
- Ne circule pas ce jour
- [1] Ce TGV dessert également la gare de Nancy (cf. tableau horaire Nancy)
- [2] Munich sera desservie au service d'hiver 2007
- [3] idTGV à partir du 2/10/07
- Circule ce jour (à partir du 10/06/07) en période de pointe
- Circule ce jour (à partir du 27/08/07) en période de pointe
- Circule en période de pointe du 10/06/07 au 26/08/07

PARIS EST ▶ STRASBOURG
PARIS EST ▶ ZURICH
PARIS EST ▶ STUTTGART

Horaires prévisionnels service d'été 2007

Paris Est	06:24	06:54	06:54	07:24	08:24[3]	08:24[3]	08:24[3]	10:24	10:24	11:24	12:17	12:24	13:24	14:24	15:24	15:24	16:24	16:24	16:54	16:54	17:24	17:24	17:54	18:24	19:12[1]	19:24	19:24	20:24	21:24
Sarrebourg																									21:22				
Saverne									12:22						17:22					18:52					21:40				
Strasbourg	08:43	09:13	09:13	09:42	10:43	10:43	10:43	12:43	12:46	13:42	14:36	14:43	15:43	16:43	17:46	17:43	18:43	18:43	19:13	19:16	19:42	19:42	20:11	20:43	22:04	21:43	21:43	22:43	23:45
Stuttgart				11:03						15:03											21:03								
Munich[2]																													
Colmar	09:12		09:41				11:12							17:11												22:11	22:11		
Mulhouse	09:33		10:02		11:35	11:28	11:33				15:34	15:28		17:32				19:27					20:53			22:32	22:32		
Bâle	09:55		10:24		11:50	11:50	11:55				15:56	15:50											21:14				22:54		
Zurich					12:50	12:50	12:50																22:28				23:56		
Lundi			-			-	-		-			-	-			-		-	-	-		-					-		-
Mardi à jeudi			-		-		-		-		-		-			-		-	-	-		-					-		-
Vendredi			-		-		-		-		-					-	-			-		-					-		
Samedi	-	-			-		-	-			-		-		-			-	-	-	-		-		-	-		-	-
Dimanche	-	-	-		-	-			-		-		-		-		-					-					-		

Les horaires indiqués sont les horaires **d'arrivée** des trains

Tableau 4 : Horaires Alsace-Paris 13 décembre 2009/ 3 juillet 2010

Alsace > Paris/Ile-de-France : TGV

Informations et réservations sur internet : tgv.com ou voyages-sncf.com ou par téléphone au 3635

Particularités	1		2	3			4	5	3	2	6	8	9				10	11	18		10	12	IDTGV		13	14	3	7			21	19	15	20	16	17	22	17
N° de Train / Autre n°	2402	2504/5	5420/1	5428/1	3404	5486	2406 2350 2850	2410 2352 2852	5450/1	5450/1	9578 2412	5476/7	2102 9210/12 2104 2836	9576	2660	9214	5452/3	5422/3	2425 2424	9574	2356	5452/3	9216 2356	2440	5454/5	5454/5	2448	2446	9218	5488	2070 9572	2452	5426/7	2072 9222 9220 2114	2360 9570	2472	2470	2474
Mulhouse Dép.							5:53	6:22					8:26			10:23					13:27		14:28							16:30				18:28	19:24			
Colmar Dép.							6:13	6:43					8:46			10:42																		18:44	19:43			
Strasbourg Dép.	5:15	5:45	6:11	6:20	6:15	6:25	6:45	7:15	7:41	7:45	8:16	8:52	9:15	10:17	11:15	11:15	11:53	12:06	12:13	14:17	14:20	14:20	15:15	16:15	16:33	16:36	16:41	16:44	17:15	17:56	18:15	18:16	19:00	19:15	20:17	21:15	21:15	22:15
Saverne Dép.		6:09																	12:35								17:05											
Sarrebourg Dép.		6:27																																				
Lorraine TGV Dép.			7:25	7:32		7:40			8:52	8:58		10:09					13:07	13:26				15:39			17:45	17:47				19:09			20:11					
Meuse TGV Dép.									9:11	9:23																												
Champagne-Ardenne TGV Dép.			8:12	8:12		8:28			9:44	9:49		10:45					13:47	14:07				16:24			18:32	18:32				19:48			20:57					
Aéroport CDG-TGV Arr.			8:43	8:43														14:37															21:28					
Marne-la-Vallée TGV Arr.						8:56			10:13	10:18		11:17					14:16					16:52			19:08	19:08				20:20								
Massy TGV Arr.						9:30			10:58	10:58		11:57					14:58								19:45	19:45												
Paris Est Arr.	7:34	8:45			8:34		9:04	9:34			10:34		11:34	12:34	13:34	13:34			14:34	16:34	16:34		17:34	18:34			19:04	19:04	19:34		20:34	20:34		21:34	22:34	23:34	23:34	00:34
Lundi																																						
Mardi à jeudi																																						
Vendredi																																						
Samedi																																						
Dimanche																																						

: TGV circulant en période normale.
: TGV circulant en période de pointe.
- : Ne circule pas ce jour.
: Accès aux parcs Disneyland Resort Paris.
: IDTGV : tarification spéciale - vente sur internet.

●: Circule en période de pointe les jeudis.

1 Circule jusqu'au 28 juin et uniquement les lundis • 2 Circule tous les jours, sauf les dimanches et sauf les 5 avril et 24 mai • 3 Circule les dimanches et les 5 avril et 24 mai • 4 Ne dessert pas Mulhouse et Colmar les samedis. Circule également les 25 et 31 décembre, 1er janvier et 13 mai • 5 Dessert Mulhouse et Colmar uniquement les samedis • 6 Du lundi au samedi, départ de Strasbourg à 8h17 • 7 Circule également les 24, 31 décembre et 12 mai. Ne circule pas les 25 décembre et 1er janvier • 8 Circule les samedis et dimanches et les 25 décembre, 1er janvier, 5 avril et les 12, 13 et 24 mai • 9 Dessert Colmar uniquement les dimanches • 10 Circule les vendredis, samedis et dimanches et les 24 et 31 décembre, le 5 avril et les 12, 13 et 24 mai • 11 Départ de Strasbourg à 12h10, tous les samedis et dimanches et les 25 décembre, 1er janvier, 5 avril et 13 et 24 mai • 12 Circule du lundi au jeudi sauf les 24 et 31 décembre, le 5 avril et les 12, 13 et 24 mai • 13 Circule les vendredis et dimanches et les 24 et 31 décembre, 5 avril et 12 et 24 mai. Ne circule pas les vendredis 25 décembre et 1er janvier • 14 Ne circule pas les vendredis et dimanches, ni les 24, 31 décembre, 5 avril, 12 et 24 mai. Circule les 25 décembre et 1er janvier • 15 Circule tous les jours, sauf les samedis et sauf les 25 décembre, 1er janvier et 13 mai • 16 Dessert Colmar uniquement les samedis, dimanches et fêtes. Départ de Strasbourg à 20h20 du lundi au jeudi • 17 Circule également les 5 avril et 24 mai. • 18 Ne dessert pas Saverne les dimanches • 19 Ne circule pas les 24, 25, 31 décembre, 1er janvier, 5 avril et 24 mai • 20 Ne dessert pas Colmar les samedis, dimanches et fêtes • 21 Circule également les 24, 25, 31 décembre, 1er janvier, 5 avril et 24 mai • 22 Circule également les 24, 31 décembre et 12 mai.

Horaires valables du 13 décembre 2009 au 3 juillet 2010

Les renseignements figurants dans le présent document sont donnés sous réserve de modifications qui pourraient avoir été apportées depuis son édition.

Paris/Ile-de-France > Alsace : TGV

Informations et réservations sur internet : tgv.com ou voyages-sncf.com ou par téléphone au 3635

Particularités	1	13		2	1	IDTGV							10	4	5			12	3	10	7					6		4	7	6	8	9	11	7				
N° de Train / Autre n°	9205 9207	2485	9571	5400/1	9211 9213	9215 2985	5440/1	5436/37	9573 2857	5478/9	2369 2371 2081	5402/3	2431	5442/3	5442/3	9217 2061 2101	9575	2443	2373 2067	2445	2447	9577 2069 2449	2457	5400/1	2071 2109 9219	5416/7	2582/3	2305 2073	5467	5446/5	2467	5446/7	5446/7	2469 2473	2471				
Paris Est Dép.	6:24	6:54	7:24		8:24	10:24			11:24		12:24		13:24			14:24	15:24	16:24	16:24	16:54	16:54	17:24	17:54		18:24		19:12	19:24			20:24			21:24	21:54				
Aéroport CDG-TGV Dép.				7:46				10:41				12:52														19:05												
Massy TGV Dép.							9:58			10:50				13:49	14:02									17:30					19:25	19:47		20:45	20:45					
Marne-la-Vallée TGV Dép.							10:39			11:28				14:29	14:46									18:08					20:09	20:29		21:25	21:25					
Champagne-Ardenne TGV Arr.				8:16			11:07	11:13		11:57		13:24		14:58	15:13									18:38		19:34			20:36	20:57		21:52	21:52					
Meuse TGV Arr.								11:47																						21:27		22:19	22:20					
Lorraine TGV Arr.				8:57			11:48	12:08		12:46		14:05		15:42	15:54									19:19		20:15			21:17	21:48		22:39	22:42					
Sarrebourg Arr.																											21:22											
Saverne Arr.													15:21					18:20			18:52						21:40											
Strasbourg Arr.	8:43	9:13	9:41	10:10	10:43	12:43	13:04	12:33	13:41	13:59	14:43	15:17	15:43	16:55	17:11	16:44	17:41	18:46	18:43	19:13	19:16	19:42	20:11	20:32	20:43	21:31	22:04	21:43	22:29	23:04	22:43	23:52	23:57	23:45	00:13				
Colmar Arr.	9:12	9:30			11:13						15:12																	22:11											
Mulhouse Arr.	9:34	10:04			11:34	13:29					15:33					17:27		19:27	19:27						21:28			22:32										
Lundi																																						
Mardi à jeudi																																						
Vendredi																																						
Samedi																																						
Dimanche																																						

: TGV circulant en période normale.
: TGV circulant en période de pointe.
- : Ne circule pas ce jour.
: Accès aux parcs Disneyland Resort Paris.
: IDTGV : tarification spéciale - vente sur internet.

●: Circule en période de pointe les jeudis.

1 Ne dessert pas Colmar les samedis, dimanches et fêtes • 2 Circule tous les jours sauf les dimanches et sauf les 5 avril et 24 mai • 3 Circule également les 24, 31 décembre, 5 avril, 12 et 24 mai. Ne circule pas le 25 décembre et le 1er janvier • 4 Circule les samedis, dimanches et les 25 décembre, 1er janvier, 5 avril, 13 et 24 mai • 5 Circule du lundi au vendredi sauf les 25 décembre, 1er janvier, 5 avril, 13 et 24 mai • 6 Ne circule pas les 25 décembre, 1er janvier et 13 mai • 7 Circule les dimanches et les 5 avril et 24 mai • 8 Ne circule pas les vendredis et dimanches, ni les 24, 31 décembre, 5 avril, 12 et 24 mai • 9 Circule les vendredis et les 24 et 31décembre et 12 mai. Ne circule pas les 25 décembre, 1er janvier et 14 mai • 10 Circule les 24, 31 décembre et 12 mai. Ne circule pas les 25 décembre et 1er janvier • 11 Circule les 24, 31 décembre, 5 avril, 12 et 24 mai • 12 Circule le 25 décembre et le 1er janvier. Ne circule pas les 24, 31 décembre, 5 avril, 12 et 24 mai • 13 Ne circule pas les samedis, dimanches et fêtes.

Horaires valables du 13 décembre 2009 au 3 juillet 2010

Les renseignements figurants dans le présent document sont donnés sous réserve de modifications qui pourraient avoir été apportées depuis son édition.

Tableau 5 : Horaires Paris-Strasbourg du 29 août au 10 décembre 2011

Du 29 août au 10 décembre 2011

Paris-Est - Strasbourg

Période Normale | Période de pointe | Ne circule pas

Paris-Est	06:24	06:54	07:24	08:24	08:24	10:24	11:24	11:24	12:24	12:24	13:24	14:24	14:24	15:24	15:24	16:24	16:24	16:54	17:24	17:24	17:24	17:54	18:24	19:24	20:24	21:24	21:54
Strasbourg	08:43	09:13	09:41	10:43	10:43	12:43	13:41	13:41	14:43	14:43	15:46	16:44	16:44	17:41	17:41	18:43	18:46	19:13	19:41	19:42	19:41	20:11	20:43	21:43	22:43	23:45	00:13
LUNDI																											
MARDI																											
MERCREDI																											
JEUDI																											
VENDREDI																											
SAMEDI																											
DIMANCHE																											
Journées particulières																											
vendredi 2 septembre 2011																											
vendredi 21 octobre 2011																											
samedi 22 octobre 2011																											
dimanche 23 octobre 2011																											
vendredi 28 octobre 2011																											
samedi 29 octobre 2011																											
dimanche 30 octobre 2011																											
lundi 31 octobre 2011																											
mardi 1 novembre 2011																											
mercredi 2 novembre 2011																											
jeudi 10 novembre 2011																											
vendredi 11 novembre 2011																											
samedi 12 novembre 2011																											
dimanche 13 novembre 2011																											
vendredi 25 novembre 2011																											
samedi 26 novembre 2011																											
dimanche 27 novembre 2011																											
vendredi 2 décembre 2011																											
samedi 3 décembre 2011																											
dimanche 4 décembre 2011																											
vendredi 9 décembre 2011																											
samedi 10 décembre 2011																											

Tableau 6 : Evolution des périodes de circulation du TGV 2010/2007

Strasbourg	05:41	06:15	06:45	07:15	07:15	08:16	08:17	09:16	09:15	10:17	11:15	11:15	12:13	12:15	14:17	15:15	16:15	16:41	16:44	17:15	18:17	19:15	20:17	20:17	20:20	21:16	22:15
Paris-Est	08:04	08:34	09:04	09:34	09:34	10:34	10:34	11:34	11:34	12:34	13:34	13:34	14:34	14:34	16:34	17:34	18:34	19:04	19:04	19:34	20:34	21:34	22:34	22:34	22:34	23:34	00:34
Lundi																											
Mardi																											
Mercredi																											
Jeudi																											
Vendredi																										ajouté	
Samedi	supprimé																			ajouté							
Dimanche										ajouté															ajouté		ajouté

Paris-Est	06:24	06:54	07:24	08:24	08:24	10:24	11:24	12:24	12:24	13:24	14:24	14:24	15:24	15:24	16:24	16:24	16:54	17:24	17:24	17:24	17:54	18:24	19:24	20:24	21:24	21:54
Strasbourg	08:43	09:13	09:41	10:43	10:43	12:43	13:41	14:43	14:43	15:46	16:44	16:44	17:41	17:41	18:43	18:46	19:13	19:41	19:42	19:41	20:11	20:43	21:43	22:43	23:45	00:13
Lundi											ajouté															
Mardi											ajouté								ajouté							
Mercredi											ajouté								ajouté							
Jeudi											ajouté								ajouté							
Vendredi											ajouté			ajouté					ajouté							
Samedi	ajouté	supprimé																			ajouté		ajouté			
	ajouté										ajouté			ajouté					ajouté							ajouté

Légende :

- Creuse - sans changement
- Pointe → Creuse
- Pointe sans changement
- Creuse → Pointe

Tableau 7 : Horaires Paris-Alsace du 4 juillet au 10 décembre 2011

Alsace > Paris/Ile-de-France : TGV

Informations et réservations sur internet : tgv.com ou voyages-sncf.com ou par téléphone au 3635 (0,34 € TTC la minute)

Particularités	1	2	3	3	4	3	3	3	5	6									7					8	9			10	10	3	5	5	3	11	12
	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV
N° de Train	2400	25845	5420/1	2494	5420/1	54867 5471	2406	2350 2050	2410	2352 2052	5450/1	5450/1	9578 2412	5485 5478/7	9210 8212 21432/8056	9576	9214 2060	5420/3	2424	2426	9574 2356	5452	10/TGV TGV 9216 2986	2440	5454	2448	2446	9218	54809	2452 9572 2070	5426/7	9220 2072	9222 2174	2360 2076	9570 2360	2470 2472	2474
En provenance de	Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg	Mulhouse	Strasbourg	Mulhouse	Strasbourg	Strasbourg	Stuttgart	Strasbourg	Zurich	Munich	Zurich	Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg	Stuttgart	Strasbourg	Zurich/Munich	Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg	Zurich	Strasbourg	Stuttg/Munich	Strasbourg	Zurich	Zurich	Mulhouse	Mulh/Stuttg	Strasbourg	Strasbourg
Mulhouse Dép.								5:53		6:22					8:25		10:24						14:26					16:27				18:24	18:28	19:24	19:26		
Colmar Dép.								6:13		6:43							10:44															18:44		19:43			
Strasbourg Dép.	5:41	5:45	6:11	6:15	6:20	6:25	6:45	6:45	7:15	7:15	7:40	7:45	8:16	8:52	9:15	10:16	11:15	12:06	12:13 12:38	12:15	14:16	14:20	15:15	16:15	16:33	16:41 17:05	16:44	17:15	17:56	18:16	19:00	19:15	19:15	20:17	20:17	21:15	22:15
Saverne Dép.		6:09																																			
Sarrebourg Dép.		6:27																																			
Lorraine TGV Dép.			7:25		7:32	7:40					8:52	8:58		10:04				13:26				15:39			17:45				19:09		20:11						
Meuse TGV Dép.											9:11	9:23																									
Champagne-Ardenne TGV Dép.			8:12		8:12	8:28					9:44	9:49		10:45				14:07				16:20			18:31				19:49		20:57						
Aéroport CDG-TGV Arr.			8:43		8:43													14:37													21:28						
Marne-la-Vallée TGV Arr.						8:56					10:19	10:21		11:23								16:52			19:04				20:20								
Massy TGV Arr.						9:29					10:58	10:58		11:57								17:28			19:45				20:59								
Paris Est Arr.	8:04	8:45		8:34			9:04	9:04	9:34	9:34			10:34		11:34	12:34	13:34		14:34	14:34	16:34		17:34	18:34		19:04	19:04	19:34		20:34		21:34	21:34	22:34	22:34	23:34	0:34
En provenance de	Paris	Paris	Lille	Paris	Lille	Marne/Ardenne	Paris	Paris	Paris	Paris	Bordeaux	Bordeaux	Paris	Marne/Ardenne	Paris	Paris	Paris	Lille	Paris	Paris	Paris	Bordeaux	Paris	Paris	Bordeaux	Paris	Paris	Paris	Turgau	Paris	Lille	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris
Lundi	▬	▬	▬	▬	-	▬	-	▬	▬	-	-	▬	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	-	-	▬	▬	▬	▬	▬	-	-	▬	-	-
Mardi à jeudi	▬	▬	▬	▬	-	▬	-	▬	▬	-	-	▬	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	-	-	▬	▬	▬	▬	▬	-	-	▬	-	-
Vendredi	▬	▬	▬	▬	-	▬	-	▬	▬	-	-	▬	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-	-	▬	▬	-
Samedi	-	▬	▬	-	-	-	▬	-	-	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-	-	-	▬	-
Dimanche	-	-	-	-	▬	-	-	-	▬	-	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	-	▬	▬

▬ : TGV circulant ce jour.
- : Ne circule pas ce jour.

: Accès aux parcs Disneyland Resort Paris.

1 Circule à compter du 29/08 et le 01/11 • 2 Ne circule pas les 15/08 et le 01/11 • 3 Ne circule pas les 14/07, 15/08, 01/11 et 11/11 • 4 Circule également les 14/07 et 11/11 • 5 Circule également les 14/07, 15/08, 01/11 et 11/11 • 6 Dessert Colmar le dimanche uniquement à 8:46 • 7 Dessert Mulhouse uniquement les vendredis, samedis, dimanches et les 13/07, 14/07, 15/08, 01/11 et 10/11 - départ 13:23 • 8 Circule également les 15/08 et 01/11 • 9 Circule également les 13/07 et 10/11. Ne circule pas le 11/11 • 10 Ne circule pas les 14/07 et 11/11 • 11 Circule également les 13/07, 14/07, 15/08, 01/11, 10/11 et 11/11 • 12 Circule également le 15/08.

* Suite à des travaux, l'horaire de ce train sera avancé à partir du 30 octobre. Renseignez-vous.

Horaires valables du 4 juillet au 10 décembre 2011

Les renseignements figurants dans le présent document sont donnés sous réserve de modifications qui pourraient avoir été apportées depuis son édition.

Paris/Ile-de-France > Alsace : TGV

Informations et réservations sur internet : tgv.com ou voyages-sncf.com ou par téléphone au 3635 (0,34 € TTC la minute)

Particularités				1	2						3					4	5	3	6			7	8			9	10	11	12	13	14
	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV	TGV
N° de Train	9205 9207	2405	9571	5400/1	9211 2079 9213	9215 2985	5440/1	9573 2089	5478/9	5402/3	2369 2057 2371/2069	2431	9217 2061 2101	5443	9575	2443	2373 2067	2445	2447	9577 2063 2449	2457	5480/1 5490	9219 2109 2071	54167	2375 2073	25832	5482 54667	2467	2469 2473	54467	2471
En provenance de	Paris	Paris	Paris	Lille	Paris	Paris	Bordeaux	Paris	Nantes	Lille	Paris	Paris	Paris	Bordeaux	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris	Marne/Ardenne	Paris	Lille	Paris	Paris	Marne/Ardenne	Paris	Paris	Bordeaux	Paris
Paris Est Dép.	6:24	6:54	7:24		8:24	10:24		11:24			12:24	13:24	14:24		15:24	16:24	16:24	16:54	16:54	17:24	17:54		18:24		19:24	19:12		20:24	21:24		21:54
Aéroport CDG-TGV Dép.				8:01						12:54														19:05							
Massy TGV Dép.							9:58		10:50					14:01								17:30					19:26			20:45	
Marne-la-Vallée TGV Dép.							10:39		11:29					14:43								18:08					20:09			21:26	
Champagne-Ardenne TGV Arr.				8:32			11:07		11:58	13:24				15:13								18:38		19:34			20:36			21:53	
Meuse TGV Arr.																														22:20	
Lorraine TGV Arr.				9:15			11:48		12:46	14:05				15:54								19:19		20:15			21:17			22:40	
Sarrebourg Arr.																										21:23					
Saverne Arr.												15:21				18:20			18:52							21:41					
Strasbourg Arr.	8:43	9:13	9:42	10:28	10:43	12:45	13:04	13:42	13:59	15:17	14:43	15:46	16:44	17:10	17:42	18:46	18:43	19:13	19:16	19:42	20:11	20:32	20:43	21:31	21:43	22:05	22:29	22:43	23:45	23:54	0:13
Colmar Arr.	9:11				remise 2						15:12														22:11						
Mulhouse Arr.	9:33				11:34	13:28					15:33		17:27				19:27						21:28		22:32						
En provenance de	Zurich		Stuttgart	Strasbourg	Zurich	Zurich/Munich	Strasbourg	Stuttgart	Strasbourg	Strasbourg	Mulhouse		Zurich	Strasbourg	Munich	Strasbourg	Mulhouse	Strasbourg	Strasbourg	Zurich/Munich	Strasbourg	Strasbourg	Zurich	Strasbourg	Mulhouse			Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg
Lundi	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	▬	▬	-	-	-	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	-	▬	-
Mardi à jeudi	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	▬	-	-	-	-	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	-	▬	-
Vendredi	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	▬	-
Samedi	▬	-	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	▬	▬	-	-	-	▬	▬	-	▬	▬	▬	-	▬	-	-	▬	-
Dimanche	▬	-	-	-	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	▬	-	▬	-	▬	▬	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	-	▬

▬ : TGV circulant ce jour.
- : Ne circule pas ce jour.

: Accès aux parcs Disneyland Resort Paris.

1 Ne circule pas les 15/08 et 01/11 • 2 Dessert Colmar à 11:43 les samedis, dimanches et fêtes • 3 Circule les 13/07 et 10/11. Ne circule pas le11/11 • 4 Ne circule pas les 13/07, 15/08, 01/11 et 10/11. Circule le 11/11 • 5 Circule les 13/07, 15/08, 01/11 et 10/11. Ne circule pas le 11/11 • 6 Circule les 15/08 et 01/11 • 7 Ne circule pas les samedis du 30/07 au 27/08 • 8 Ne circule pas les 14/07, 15/08, 01/11 et 11/11 • 9 Ne circule pas les 14/07 et 01/11 • 10 Circule les 14/07, 15/08, 01/11 et 11/11 • 11 Circule les 14/07 et 11/11 • 12 Circule les 13/07, 15/08, 01/11 et 10/11 • 13 Arrivée à Lorraine TGV 22:42 et Strasbourg 23:56 les vendredis • 14 Circule à partir du 04/09 et le 11/11.

* En raison de travaux du 29/08 au 09/11, l'heure d'arrivée de ce train sera modifiée. Renseignez-vous.

Horaires valables du 4 juillet au 10 décembre 2011

Les renseignements figurants dans le présent document sont donnés sous réserve de modifications qui pourraient avoir été apportées depuis son édition.

Tableau 8 : Horaires Paris-Alsace du 11 décembre 2011 au 7 juillet 2012

Alsace > Paris/Ile-de-France : TGV Est

Informations et réservations sur internet : tgv.com ou voyages-sncf.com ou par téléphone au 3635 (0,34 € TTC la minute)

Particularités	1 TGV	2 TGV	TGV	10 TGV	2 TGV	11 TGV	3 TGV	TGV	4 TGV	5 TGV	2 TGV	TGV	TGV	2 TGV	TGV	12 TGV	TGV IOTGV	TGV	TGV	3 TGV	12 TGV	TGV	6 TGV	14 TGV	7 TGV	8 TGV	7 TGV	7 TGV	13 TGV	9 TGV	5 TGV
N° de Train / Autre n°	2400	2584	5420/1	2404	2950 2050	5486/7 5471	2410	5450	9578	2354	2420	5422/3	9576	2356	2424	5452/3	9574 2998	2358 2062	5488/9	2440	5454	2360	2450	2450	2452	9572	2454	5426/7	9570 2076 2460	2470	2474
En provenance de	Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg	Colmar	Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg	Stuttgart	Colmar	Strasbourg	Strasbourg	Munich	Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg	Stuttgart	Colmar	Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg	Colmar	Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg	Stuttgart	Strasbourg	Mulhouse	Stuttgart/Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg
Mulhouse Dép.																												18:12			
Colmar Dép.					6:09					8:08				10:09				14:14				16:14									
Sélestat Dép.					6:21					8:21																					
Strasbourg Dép.	5:41	5:46	6:01	6:16	6:46	7:01	7:16	7:46	8:16	8:46	8:46	9:01	10:16	10:46	11:42	12:01	14:16	14:46	15:01	15:46	16:01	16:46	17:16	17:12	17:46	18:16	18:46	19:01	20:16	20:46	21:46
Saverne Dép.		6:09													12:07																
Sarrebourg Dép.		6:27																													
Lorraine TGV Dép.			7:13			8:13		8:58				10:13				13:13			16:13		17:13							20:13			
Meuse TGV Dép.								9:24																							
Champagne-Ardenne TGV Dép.			8:00			9:00		9:50				11:00				13:54			16:59		17:53							21:00			
Aéroport CDG-TGV Arr.			8:32									11:32																21:32			
Marne-la-Vallée TGV Arr.						9:28		10:23								14:25			17:28		18:25										
Massy TGV Arr.						10:05		11:05								15:05			18:05		19:05										
Paris Est Arr.	8:04	8:46		8:35	9:05		9:35		10:35	11:05	11:05		12:35	13:05	14:05		16:35	17:05		18:05		19:05	19:35	19:35	20:05	20:35	21:05		22:35	23:05	0:05
A destination de	Paris	Paris	Lille	Paris	Paris	Nancy/Reims	Paris	Bordeaux	Paris	Paris	Paris	Lille	Paris	Paris	Paris	Bordeaux	Paris	Paris	Nantes	Paris	Angoulême/Bordeaux	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris	Paris	Lille	Paris		
Lundi	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-	-	▬	-	▬	▬	▬	-	-
Mardi à jeudi	-	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-	-	▬	-	▬	▬	▬	-	-
Vendredi	-	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	-	▬	▬	▬	▬	-
Samedi	-	▬	▬	-	▬	▬	-	▬	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	-	-	-	▬	-	-	▬	-	-
Dimanche	-	-	▬	-	-	▬	▬	▬	-	▬	-	▬	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	jusqu'au 6/3	jusqu'au 10/3	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬

▬ : TGV circulant ce jour.
- : Ne circule pas ce jour.
: Accès aux parcs Disneyland Resort Paris.

1 Ne circule pas les 9 et 30/04, 7 et 28/05. Circule les 10/04, 2, 9 et 29 mai • 2 Ne circule pas les 9/04, 1,8 et 28/05 • 3 Ne circule pas le 17/05 • 4 Ne circule pas les 9/04 et 28/05 • 5 Circule les 9/04, 1, 8 et 28/05 • 6 Circule les 9/04, 1, 8, 16 et 28/05 • 7 Ne circule pas le 17/05 • 8 Circule 26/12/11, 6 et 9/04 et 28/05 • 9 Circule le 16/05 • 10 Ne circule pas les 9/04,1,8,17 et 28/05 • 11 TGV 5486 à destination de Nantes circule à partir du 08/01 • 12 Terminus Angoulême du Lundi au Vendredi du 2/01 au 6/07. Ne circule pas le 19/05 • 13 Ne circule pas le 26/12 et 6/04 • 14 Circule à partir du 11/03. Circule les 9/04, 1, 8, 16 et 28/05.

De nombreux travaux peuvent impacter la circulation des trains. Renseignez-vous.

Horaires valables du 11 décembre 2011 au 7 juillet 2012

Les renseignements figurants dans le présent document sont donnés sous réserve de modifications qui pourraient avoir été apportées depuis son édition.

Paris/Ile-de-France > Alsace : TGV Est

Informations et réservations sur internet : tgv.com ou voyages-sncf.com ou par téléphone au 3635 (0,34 € TTC la minute)

Particularités	1 TGV	2 TGV	TGV	2 TGV	TGV	7 TGV	TGV	TGV IOTGV	TGV	6 TGV	4 TGV	TGV	3 TGV	TGV	11 TGV	12 TGV	TGV	3 TGV	TGV	8 TGV	9 TGV	TGV	TGV	TGV	4 TGV	TGV	10 TGV	4 TGV	5 TGV
N° de Train / Autre n°	2409	2363	9571	5400/1	2407	5441	2365	9573 2997	5478	5402	5402/3	2369 2081	2431	2433	5443	5443	9575 2065	2439	2443	9577 2069	5480 5460	2457	5416/17	2377 2077	2583	2465	5444	2467	2471
En provenance de	Paris	Paris	Paris	Lille	Paris	Bordeaux	Paris	Paris	Nantes	Lille	Lille	Paris	Paris	Paris	Bordeaux	Bordeaux	Paris	Paris	Paris	Paris	Nantes / Reims	Paris	Lille	Paris	Paris	Paris	Bordeaux	Paris	Paris
Paris Est Dép.	6:25	6:55	7:25		8:25		10:55	11:25				12:55	13:25	13:55			15:25	16:25	16:55	17:25		17:55		18:55	19:13	19:55		20:55	21:55
Aéroport CDG-TGV Dép.				7:28						12:28	12:28												18:28						
Massy TGV Dép.						9:55			10:55						13:55	14:04					16:54						19:54		
Marne-la-Vallée TGV Dép.						10:32			11:31						14:35	14:48					17:31						20:36		
Champagne-Ardenne TGV Arr.				7:59		11:02			11:59	12:59	12:59				15:02	15:15					17:59		18:59				21:03		
Meuse TGV Arr.																											21:30		
Lorraine TGV Arr.				8:46		11:46			12:46	13:46	13:46				15:46	15:59					18:46		19:46				21:51		
Sarrebourg Arr.																									21:25				
Saverne Arr.														15:51											21:42				
Strasbourg Arr.	8:44	9:14	9:43	9:59	10:44	12:59	13:14	13:43	13:59	14:59	14:59	15:14	15:44	16:18	16:59	17:13	17:42	18:44	19:14	19:43	19:59	20:14	20:59	21:14	22:08	22:14	23:04	23:14	0:15
Sélestat Arr.																								21:35					
Colmar Arr.		9:45					13:45					15:45												21:48					
Mulhouse Arr.											15:47																		
A destination de	Strasbourg	Colmar	Stuttgart	Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg	Colmar	Stuttgart	Strasbourg	Strasbourg	Mulhouse	Colmar	Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg/Munich	Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg/Stuttgart	Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg	Colmar	Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg	Strasbourg
Lundi	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	-	▬	-	▬	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-
Mardi à jeudi	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	-	▬	-	▬	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-
Vendredi	-	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	-	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬
Samedi	-	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	-	▬	▬	-	▬	-	▬	-	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	-	-
Dimanche	-	-	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	-	▬	▬	-	▬	▬	-	▬	-	▬	-	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬	▬

▬ : TGV circulant ce jour.
- : Ne circule pas ce jour.
: Accès aux parcs Disneyland Resort Paris.

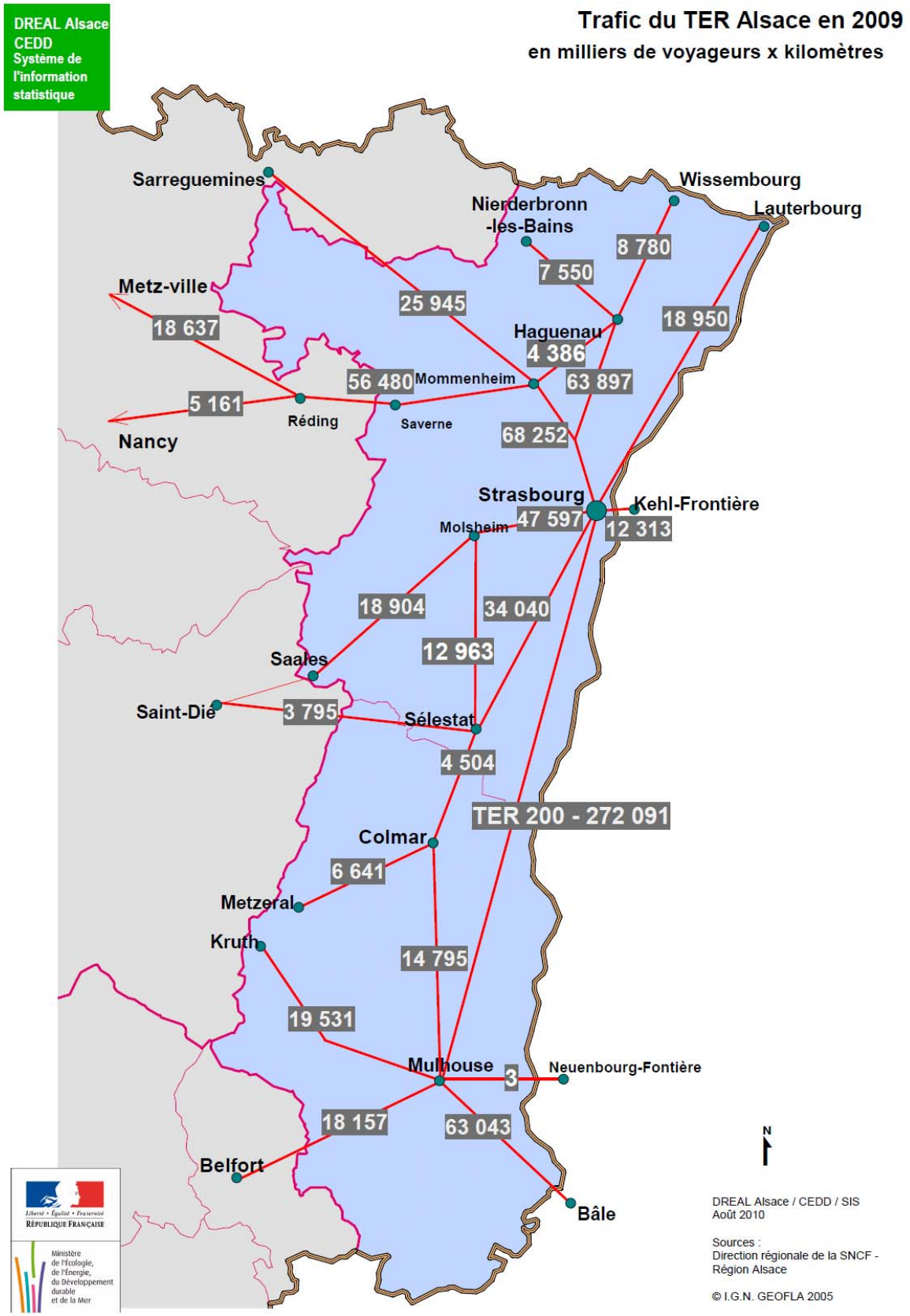
1 Ne circule pas les 9/04, 1,8,16,17 et 28/05 • 2 Ne circule pas les 9/04, 1, 8 et 28/05 • 3 Circule le 16/05 • 4 Ne circule pas le 17/05 • 5 Circule les 9/04, 1,8,16 et 28/05 • 6 Circule le 17/05 • 7 Ne circule pas les 19 et 20/05 • 8 Ne circule pas les 8/4 et 27/05 • 9 TGV 5480 au départ de Nantes circule à partir du 8/01 • 10 Ne circule pas le 19/05 • 11 Circule les 9/04, 1, 8, 17 et 28/05 • 12 Ne circule pas les 9/04, 1, 8, 17 et 28/05.

De nombreux travaux peuvent impacter la circulation des trains. Renseignez-vous.

Horaires valables du 11 décembre 2011 au 7 juillet 2012

Les renseignements figurants dans le présent document sont donnés sous réserve de modifications qui pourraient avoir été apportées depuis son édition.

Annexe 2 page 1

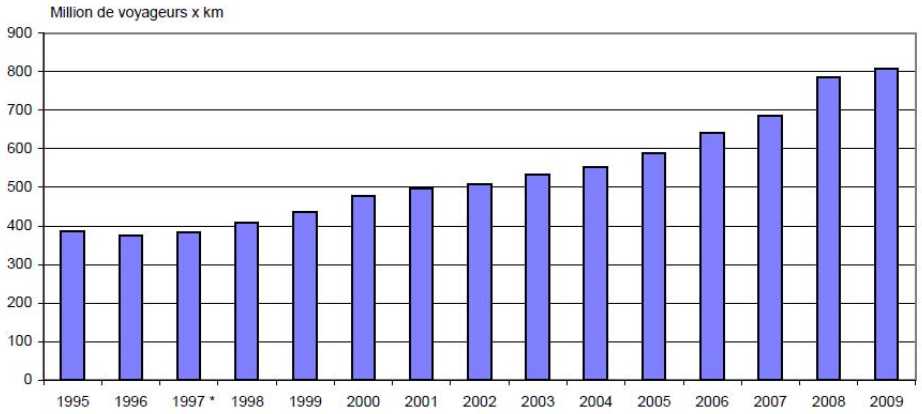


Annexe 2 page 2

Chiffres clés du transport en Alsace

Trafic voyageurs

Transport Express Régional (TER)



Années	Millions de voyageurs x km	Évolution n/n-1
1995	387,5	-4,8%
1996	374,6	-3,3%
1997 *	383,2	2,3%
1998	407,3	6,3%
1999	435,0	6,8%
2000	479,0	10,1%
2001	496,0	3,5%
2002	509,0	2,6%
2003	532,0	4,5%
2004	554,0	4,1%
2005	589,9	6,5%
2006	642,9	9,0%
2007	687,5	6,9%
2008	785,9	14,3%
2009	806,9	2,7%

Source : Direction régionale de la SNCF - Région Alsace

* : début de l'expérimentation de la régionalisation

Annexe 3 tableau 1

Gare de Mulhouse

Aménagement du site de la gare
- Phases d'études : 2 conventions n°870/2003 du 3 décembre 2003 et 871/2003 du 4 février 2004
- Protocole du 2 février 2004 relatif aux modalités de partenariat pour l'étude, le financement et la réalisation du projet, dit Programme « Avenir du territoire entre Saône et Rhin » (convention n° 866/2003 du 4 février 2004)

Quatre sous-programmes faisant l'objet de conventions séparées
Participations de la Région forfaitaires à l'actualisation près

Estimations protocole

					MULHOUSE					
Opération	**MOA**	**Etat**	**Région**	**CG 68**	**CAMSA/M2A**	**Ville**	**SITRAM**	**SNCF**	**RFF**	**Coût HT (€)**
Avant-projet phases études	SITRAM	/	29 420	/	16 750	13 400	29420	/	/	89 150*
Avant projet phases études	SNCF	/	70 884	/	39 380	31 504	/	73 032	/	214 800
Avant projet phases études	RFF	/	25 674	/	14 263	11 411	/	/	26 452	77 800
COUT PHASES ETUDES (€)			**125 978**	**/**	**70 393**	**56 315**	**29420**	**73 032**	**26452**	**381 590**
Bâtiment des voyageurs Quai et ascenseur (quai n° 1)	sncf	130 000	2 247 000	94 000	599 000	-	94 000	3 500 000	-	6 664 000
Passerelle « départ » et équipements d'élevation	RFF	590 000	849 000	-	291 00	-	-	-	306 000	2 036 000
Aménagement projet train-tram parking surface	SITRAM	-	-	-	-	-	541 000	-		541 000
Aménagement espaces publics	Ville Mulhouse	680 000	456 000	713 000	110 000	800 000	-	-	-	2 759 000
COUT TRAVAUX HT (€) CE 01/2002		**1 400 000**	**3 552 000**	**807 000**	**1 000 000**	**800 000**	**635 000**	**3 500 000**	**306 000**	**12 000 000**
TOTAL COÜTS		**1 400 000**	**3 677 978**	**807 000**	**1 070 393**	**856 315**	**664 420**	**3 573 032**	**332 452**	**12 381 590**
en %		11 %	30 %	7 %	9 %	7 %	5 %	29 %	3 %	100 %

*chiffre figurant dans la convention mais somme réelle = 88990 €

Réalisations

					MULHOUSE					
Opération	**MOA**	**Etat**	**Région**	**CG 68**	**CAMSA/M2A**	**Ville**	**SITRAM**	**SNCF**	**RFF**	**Coût HT (€) CE 01/2002**
COUT PHASES ETUDES	SITRAM SNCF RFF	-	125 978	-	70 393	56 315	29 420	73 032	26 452	381 590
Bâtiment des voyageurs Quai et ascenseur (quai n° 1) travaux	SNCF	-	2 155 116	91 000	539 536	-	91 000	3 397 548	-	6 274 200
Passerelle « départ » et équipements d'élevation	RFF	277 626	1 416 947	-	445 431	332 753	-	-	497423	2 969 820
Aménagement projet train-tram parking surface	SITRAM						541 000			541 000
Aménagement espaces publics	Ville Mulhouse	1 379 500	-	551 800	-	827700	-	-	-	2 759 000
TOTAL COUTS HT (€) CE 01/2002		**1 657 126**	**3 698 041**	**642 800**	**1 055 360**	**1 216 768**	**661 420**	**3 470 580**	**523 875**	**12 925 610**
en %		13 %	29 %	5 %	8 %	9 %	5 %	27 %	4 %	100 %

Marché supporté par SNCF revu à la baisse par convention 472/2005 du 23/11/2005 (6 489 000 € dont 6 274 200 € travaux)

Marché supporté par RFF revu à la hausse par convention 74/2006 du 25/01/2007 (2 545 000 € puis 2 969 820 € au lieu de 2 036 000 €)

Annexe 3 tableau 2

Gare de Colmar

Pôle d'Echanges Multimodal

Protocole n° 937-2005 du 25 avril 2006 relatif aux modalités de partenariat pour l'étude, le financement et la réalisation du projet

Neuf sous-programmes fonctionnels

Pour l'Etat, la Région et la ville de Colmar, les participations sont plafonnées en valeur et en %, non révisables et non actualisables

Opération	MOA	Etat	Région	CG 68	Colmar	SNCF	RFF	Coût HT (€) CE 01/2004
Plate-forme multimodale								
Parvis	Ville	-	602 149	574 270	47 831	-	-	1 224 250
Place Nord	Ville	-	-	279 274	316 091	-	-	595 365
Place Sud	Ville	200 000	11 556	32 256	61 704	-	-	308 516
Amélioration de l'accessibilité PMR								
Ascenseurs (3 quais)	RFF	500 000	455 000	-	45 000	-	500 000	1 500 000
Mise à niveau du quai 2	RFF	-	485 000	-	15 000	-	-	500 000
Parking Est								
Parking Bleyle	Ville	-	88 400	150 000	59 600	-	-	298 000
Intermodalité Vélos								
Abris sécurisés	Ville	-	80 000	-	20 000	-	-	100 000
Gare Est (gare actuelle)								
Hall gare existant	SNCF	-	173 955	-	50 000	-	-	223 955
Pavillon Ouest								
Espace de vente (y/c ascenseur)	SNCF	-	-	-	-	2 572 000	-	2 572 000
Cour gare Ouest	Ville	-	74 000	74 000	37 000	-	-	185 000
Parvis Ouest	Ville	-	76 000	276 000	88 000	-	-	440 000
Restructuration ancien « Monsieur Bricolage »								
Acquisition	Ville	-	150 000	150 000	830 000	-	-	1 130 000
Restructuration	Ville	200 000	212 800	-	103 200	-	-	516 000
Parking longue et moyenne durée Ouest								
Parking provisoire Rue du Tir	Ville	-	16 716	-	16 717	-	-	44 577
Parking longue et moyenne durée	Ville	-	560 000	-	140 000*	-	-	700 000
Aménagements de voirie Ouest								
R. Tir et carrefour Avenue Liberté	Ville	-	88 200	-	261 800	-	-	350 000
TOTAL								
Coût HT CE 01/2004		**900 000**	**3 073 776**	**1 538 800**	**2 091 943**	**2 583 144**	**500 000**	**10 687 663**
Participations en %		8,42 %	28,76 %	14,40 %	19,57 %	24,17 %	4,68 %	

* dont 69 400 € apportés par la Communauté d'agglomération de Colmar

Annexe 3 tableaux 3 et 4

Gare de Saverne

Aménagement du site de la gare

Deux conventions :

- financement des études et travaux sur la mise en accessibilité de la gare (convention n° 721/2006 du 25 septembre 2006 modifiée par un avenant n° 1157/2006 du 12 janvier 2007 modifiant les prises de participation des cocontractants)
- études et financement d'un partenariat pour la réalisation du pôle d'échange multimodal de la gare (convention n° 1156/2006 du 28 décembre 2006)

participations de la Région plafonnées en valeur et en %, non révisables, non actualisables.

Estimations protocole					**SAVERNE**				
Opération	**MOA**	**Etat**	**Région**	**CG 67**	**Communauté de communes**	**Ville**	**RFF**	**Autres**	**Coût HT (€) CE 07/2006**
Etudes et travaux de mise en accessibilité	RFF	-	990 000	-	-	60 000	950 000	-	2 000 000
Pôle échange multimodal	Ville de Saverne	1 050 000	1 600 000	1 000 000	500 000	2 091 768	-	250 000	6 491 768
TOTAL COUT HT (€) CE 07/2006		**1 050 000**	**2 590 000**	**1 000 000**	**500 000**	**2 151 768**	**950 000**	**250 000**	**8 491 768**
en %		12 %	31 %	12 %	6 %	25 %	11 %	3 %	100 %

Gare de Strasbourg

Réalisation d'un pôle d'échanges multimodal de la gare

- Phases d'études : 4 conventions n° 512/2003 du28/03/2003, 999/2003 du 21/08/2003, 677/04 du 09/08/2005 et 679/04 du 31/08/2004
- Protocole du 27 mai 2005 relatif aux modalités de partenariat pour l'étude, le financement et la réalisation du projet, dit Programme

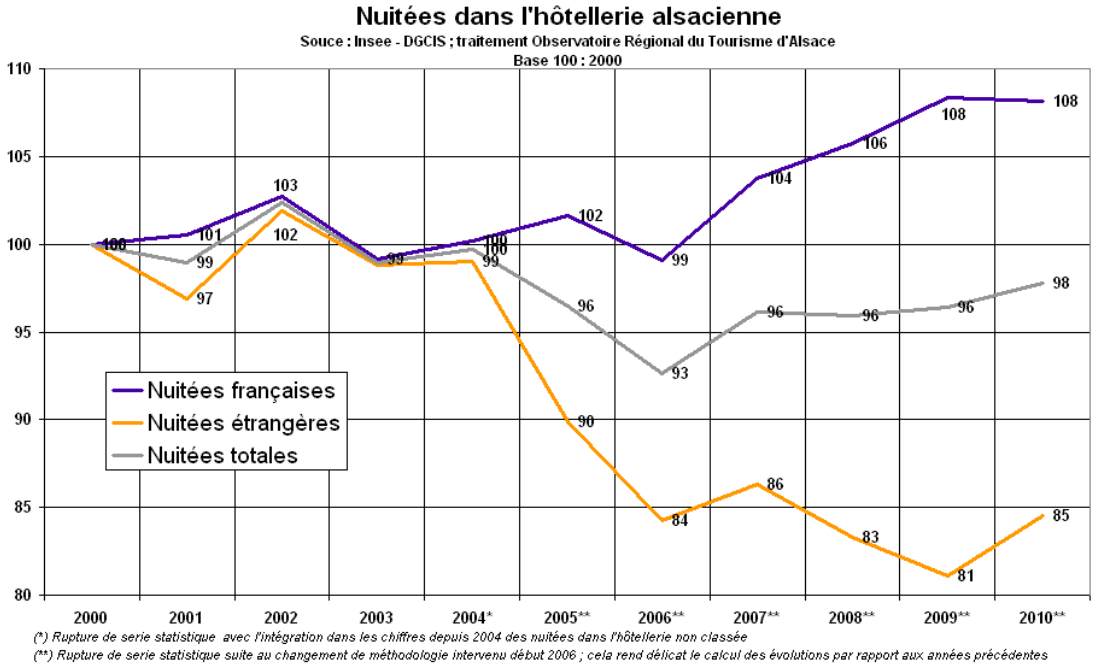
Sept sous-programmes faisant l'objet de conventions séparées, dont trois ont concerné la Région

Participations de la Région globale et forfaitaire à hauteur de 12,6 M€ pour les travaux

Estimations protocole					**STRASBOURG**				
Opération	**MOA**	**Etat**	**Région**	**CG 67**	**CUS**	**Ville**	**SNCF**	**RFF**	**Coût HT (€) 01/2003**
Etudes intégration modes transports	divers	381 122	126 533	126 533	128 057	-	-	-	762 245
Etudes intégration modes transports	divers	142 000	31 100	-	41 900	-	69 000	-	284 000
Etudes avant projet verrière	SNCF/CUS		579 787	218 257	590 952	-	316 004	-	1 705 000
COUT PHASES ETUDES (€)		**523 122**	**737 420**	**344 790**	**760 909**	**-**	**385 004**	**-**	**2 751 245**
Bâtiment des voyageurs	SNCF		-	-	-	-	11 400 000		11 400 000
Hall des transports - verrière	RFF		8 000 000	3 000 000	3 100 000	-	4 350 000	-	18 450 000
Galerie à l'envers	CTS		-	-	11 150 000	-	-	-	11 150 000
Mesures d'accélération	non précisé		-	-	150 000	-	150 000	-	300 000
Troisième souterrain	RFF/SNCF		3 800 000	-	-	-	1 000 000	800 000	5 600 000
Place et parking gare	CUS		800 000	2 000 000	8 300 000	2 000 000	-	-	13 100 000
Aménagement gare routière *	CG 67		-	2 000 000	-	-	-	-	2 000 000
COUT TRAVAUX HT (€) CE 01/2003		**aucune participation**	**12 600 000**	**7 000 000**	**22 700 000**	**2 000 000**	**16 900 000**	**800 000**	**62 000 000**
TOTAL COÜTS		523 122	13 337 420	7 344 790	23 460 909	2 000 000	17 285 004	800 000	64 751 245
en %		1 %	20 %	11 %	36 %	3 %	26 %	1 %	100 %

* projet non réalisé

Annexe 4



Les chiffres retraçant l'évolution des nuitées figurant dans le graphique ci-dessus sont exprimés en indice base 100 pour l'année 2000.