

TGV Est-Européen et Rhin-Rhône :
renforcer leur impact au service des territoires alsaciens

Avis



Avis

.....

**TGV Est-Européen
et Rhin-Rhône :
renforcer leur impact au
service des territoires
alsaciens**

28 mai 2013

Vu la Loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des Communes, des Départements et des Régions,

Vu les articles L. 4111-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, relatifs à l'organisation de la Région,

Vu les articles L. 4241-1 et L. 4241-2 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux compétences du Conseil économique, social et environnemental régional,

Vu la lettre de saisine du Président du Conseil régional d'Alsace en date du 30 août 2012,

Vu le projet d'avis transmis par la commission « Transports, réseaux et mobilités » du CÉSER-Alsace du 22 mai 2013,

Vu la décision du bureau du CÉSER-Alsace en date du 28 mai 2013,

Hélène HEIMBURGER, rapporteur, entendue en séance plénière,

Le Conseil économique, social et environnemental régional d'Alsace a voté le présent avis par :

70 pour

0 contre

0 abstention

Sommaire

I. L'ÉTAT DES LIEUX DES LGV EN ALSACE	7
1. Les difficultés à établir un bilan, en l'absence d'observatoires et d'indicateurs directs	7
2. Les impacts des TGV en Alsace	7
2.1. Des résultats encourageants malgré des tarifs élevés.....	8
2.1.1. Des résultats de trafics encourageants et un net report modal	8
2.1.2. Des tarifs élevés et une opacité des prix	8
2.2. Une modernisation d'envergure de l'ensemble du réseau ferroviaire	8
2.3. Des impacts en termes de mobilité longue distance et de dessertes.....	9
2.3.1. Une mobilité longue distance améliorée mais encore perfectible.....	9
2.3.2. Des marges de progrès en matière de dessertes et de déplacements	10
2.4. Un effet levier sur l'ensemble du territoire régional en termes socio-économiques et touristiques	10
2.4.1. Des impacts socio-économiques contrastés.....	10
2.4.2. Des effets touristiques indéniables	11
II. AMPLIFIER L'EFFET LEVIER DES TGV.....	12
1. Défendre le caractère prioritaire de la 2 ^{ème} phase de la LGV Rhin-Rhône Branche Est	12
2. Produire et diffuser des éléments de bilan et de suivi.....	12
2.1. Recueillir des données chiffrées précises	12
2.2. Assurer des démarches d'observatoire s'appuyant sur des méthodologies efficaces.....	12
3. Renforcer l'accessibilité de l'Alsace et son rayonnement européen	13
3.1. Faciliter l'accès au plan national, européen et international	13
3.1.1. Améliorer les liaisons nationales et internationales	13
3.1.2. Améliorer les liaisons ferroviaires vers les aéroports	13
3.1.3. Transformer les gares de Strasbourg et Mulhouse en véritables plateformes d'interconnexion	14
3.2. Optimiser l'irrigation régionale par le réseau TER et l'articulation TGV-TER	14
3.2.1. Améliorer la qualité des dessertes, des correspondances et du cadencement	14
3.2.2. Augmenter le confort des voyageurs	14
4. Améliorer l'attractivité de l'Alsace en développant son offre de services et d'infrastructures	15
4.1. Créer les infrastructures nécessaires.....	15
4.1.1. Consolider les domaines d'excellence de la région pour asseoir sa légitimité à organiser des manifestations nationales et internationales	15
4.1.2. Remédier à l'absence d'équipements sportifs d'envergure	16
4.1.3. Redynamiser les abords des gares	16
4.2. Développer l'offre de services aux entreprises	16
4.2.1. Valoriser les atouts en termes logistique et foncier	16
4.2.2. Développer une offre de services transfrontalière	16
4.3. Développer une véritable mise en valeur et une promotion des territoires	16

Introduction

La mise en service commerciale des 1^{ères} phases de la LGV Est-Européenne, en 2007, et de la LGV Rhin-Rhône Branche Est, fin 2011, a indéniablement amélioré l'accessibilité de l'Alsace et son positionnement au cœur des réseaux ferroviaires européens.

Les chantiers en cours -2^{ème} phase de la LGV Est-Européenne qui devrait être achevée en 2016- et les travaux restant à réaliser -2^{ème} phase de la Branche Est de la LGV Rhin-Rhône d'ici 2018-2019 mais aussi les branches Sud et Ouest- devraient encore renforcer cette position pour structurer les axes Nord-Sud et Est-Ouest.

Après 30 ans d'attente et dans un contexte de concurrence entre les territoires pour renforcer leur attractivité (implantations d'entreprises, organisation de manifestations...), l'Alsace est l'une des dernières régions à avoir été desservie par les LGV et à bénéficier ainsi de « l'effet TGV ».

Parce qu'elle était considérée par la SNCF comme trop peu rentable, la LGV Est-Européenne est la première à avoir été cofinancée par les collectivités territoriales, qui ont alors bénéficié d'un « droit de retour à bonne fortune », c'est-à-dire un intéressement aux résultats d'exploitation. Les Régions ont décidé de réinvestir l'intégralité de ce retour, qui s'est élevé à 122 millions €, pour financer la 2^{ème} phase de cette LGV. Les modalités de calcul du droit de retour de la 2^{ème} phase ne permettent pas d'en connaître aujourd'hui le produit final.

Pour la Région Alsace, le poids financier des LGV représente 627 millions € au total (1^{ères}, 2^{èmes} phases et investissements annexes¹), générant une inscription budgétaire moyenne de 25 à 30 millions € par an, qui représentent 13% de son budget « Transports-Déplacements » en 2012.

Dans son avis du 4 février 2005, le Conseil Economique et Social d'Alsace avait identifié cinq grands thèmes² afin que la région profite de l'opportunité TGV. Il y adressait également « *un appel aux acteurs politiques et socio-économiques pour qu'ils se coordonnent et se mobilisent fortement dans l'accompagnement de l'arrivée des TGV* », perçus comme de véritables leviers de développement.

A mi-parcours de la programmation des deux LGV, le Président du Conseil Régional d'Alsace a saisi le CÉSER-Alsace pour dresser un bilan des avancées intervenues depuis 2005 et proposer des actions pour préparer au mieux l'arrivée des 2^{èmes} phases. Il lui était notamment demandé de livrer des perspectives en termes économique, social et touristique, ainsi qu'en termes d'évolution de la mobilité longue distance ou de renforcement du rayonnement européen de Strasbourg et de l'Alsace.

¹ Cf. annexe n°1.

² Contribuer au développement économique et promouvoir des projets structurants ; favoriser l'irrigation du territoire régional, interrégional et transfrontalier ; prévenir certains effets inflationnistes du TGV ; renforcer le rayonnement européen de l'Alsace ; coordonner l'action des acteurs en région.

L'ÉTAT DES LIEUX DES LGV EN ALSACE

1. Les difficultés à établir un bilan, en l'absence d'observatoires et d'indicateurs directs

Le CÉSER-Alsace regrette la quasi-absence d'études spécifiques axées sur les impacts, notamment socio-économiques et environnementaux, du fonctionnement des TGV Est-Européen et Rhin-Rhône en Alsace.

Il déplore l'absence d'indicateurs régionaux de suivi spécifique par la Région Alsace.

S'il relève les difficultés méthodologiques (complexité à détacher les effets directement liés aux TGV de la conjoncture globale, difficulté d'interprétation des données...), il tient à souligner que le refus de la SNCF de fournir des chiffres précis (trafics ville à ville, gares d'origine et d'arrivée...) complexifie considérablement l'exercice d'analyse.

L'ensemble des acteurs régionaux s'insurge contre le refus de la SNCF de communiquer ces chiffres sous couvert de considérations concurrentielles. Dans un contexte de libéralisation du rail, tout exploitant a le devoir de transparence de sa politique : information, communication, concertation avec les collectivités locales, les usagers et ses personnels.

L'étude la plus complète a été réalisée en juin 2009 par l'Observatoire Régional du Tourisme pour établir un « *bilan après 2 ans de TGV Est* ». Mais seuls des indicateurs indirects ayant été analysés, l'effet direct du TGV reste difficile à caractériser sur cette base.

L'Observatoire du TGV Est, créé en 2007 lors de la mise en service de la 1^{ère} phase, avait été mis en veille à la suite de travaux limités, principalement orientés vers des indicateurs « transports et mobilités ».

Les tentatives d'analyse d'autres champs, comme l'économie ou l'immobilier, ont toutes échoué en raison des difficultés à détacher les impacts potentiels du TGV des effets globaux, dans un contexte de crise nationale et mondiale. En 2013, l'Observatoire a produit une étude de trafics, une enquête en gare de Metz et de Strasbourg et des estimations des impacts environnementaux des reports modaux générés par le TGV.

Concernant le TGV Rhin-Rhône, dont l'effet diffus semble encore plus fort que celui du TGV Est-Européen, aucun bilan n'a été produit après un an de service, en dépit de l'existence d'une démarche d'Observatoire depuis début 2012. RFF a consacré une étude aux impacts du chantier de la LGV Rhin-Rhône sur les entreprises locales.

2. Les impacts des TGV en Alsace

Le TGV est vu comme un moyen de déplacement rapide et confortable. Il séduit de nouvelles clientèles, ce qui peut contribuer à influencer l'image des villes desservies et de leur région.

En dépit des difficultés à mesurer précisément l'effet des TGV, leur impact est indéniable sur l'ensemble de l'Alsace.

On observe une concomitance des effets d'attraction et d'une augmentation de la mobilité. L'« effet d'aspiration » joue effectivement dans les deux sens : si l'Alsace est plus accessible depuis Paris et d'autres villes desservies par les TGV, les personnes domiciliées en Alsace peuvent aussi s'y rendre plus rapidement.

2.1. Des résultats encourageants malgré des tarifs élevés

2.1.1. Des résultats de trafics encourageants et un net report modal

La SNCF annonce que sur ses 4 premières années de fonctionnement, le **TGV Est-Européen** a transporté plus de 48 millions de voyageurs, avec un taux de remplissage des trains supérieur à la moyenne TGV.

Entre juin 2007 et juin 2011, le trafic total (allers-retours) est passé de 7,4 à 12,7 millions de voyageurs par an³. Le supplément provient à la fois d'un report des trafics existants (aérien et routier) et de nouveaux voyageurs qui ne se seraient pas déplacés sans les TGV⁴. La part modale du ferroviaire dans les déplacements entre l'Île-de-France et le Bas-Rhin est passée de 40% à 80%, selon les estimations de la Région Alsace.

Les trafics observés sur le **TGV Rhin-Rhône** sont également encourageants. Sur les 11 premiers mois de 2012, plus de 7 millions de voyages ont été réalisés, dont 55% au départ et à l'arrivée de Paris. Sur les trajets depuis l'Île-de-France vers le Haut-Rhin, la part du ferroviaire est passée de 20% à 40%, générant une baisse de celle de l'aérien (de 50% à 35%) et une stabilisation du trafic routier.

Les mises en service des 2^{èmes} phases Est-Européenne et Rhin-Rhône devraient encore augmenter le trafic de voyageurs.

2.1.2. Des tarifs élevés et une opacité des prix

Il n'est pas acceptable que sur les lignes Paris↔Strasbourg et Paris↔Mulhouse, les tarifs soient plus élevés que la moyenne des TGV⁵, alors même que le taux de remplissage y est supérieur et que les collectivités -donc les contribuables et potentiels usagers- ont participé au financement des LGV Est-Européenne et Rhin-Rhône, contrairement aux premières LGV.

Le CÉSER-Alsace regrette par ailleurs la suppression des iDTGV Paris↔Strasbourg, dont les tarifs étaient avantageux.

En outre, le CÉSER-Alsace déplore l'opacité des tarifs pratiqués par la SNCF, en particulier s'agissant des écarts de prix entre heures de pointe et heures creuses. Il souligne que les offres spéciales à bas prix concernent principalement les trajets depuis Paris et rarement depuis Mulhouse ou Strasbourg.

Le CÉSER-Alsace attire l'attention du Conseil Régional d'Alsace sur l'initiative du Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais de saisir la justice sur la question des prix au kilomètre qu'il estime trop élevés comparés à ceux pratiqués sur d'autres LGV.

2.2. Une modernisation d'envergure de l'ensemble du réseau ferroviaire

L'arrivée des TGV a provoqué une modernisation d'envergure de l'ensemble du réseau ferroviaire : alimentation électrique, nouvelles voies, gestion des circulations, interopérabilité, articulation avec le réseau TER, modernisation et réaménagement des gares, dispositifs d'accueil des voyageurs...

La mise en service de la 1^{ère} phase de la **LGV Est-Européenne** a entraîné dans son sillage de nouvelles dessertes TGV cadencées, des liaisons améliorées ou nouvelles avec l'Île-de-France, Lille ou encore l'Ouest de la France⁶ sans rupture de charge à Paris, une amélioration des dessertes en

³ Cf. annexe n°2.

⁴ En termes de report modal, la SNCF estime qu'environ 1 million de voyageurs du TGV Est proviennent de la route et 1,4 M de l'aérien, toutes destinations comprises.

⁵ Cf. la Chambre Régionale des Comptes d'Alsace dans un rapport de septembre 2012 sur « *le financement de la construction de la LGV Est* ».

⁶ Rennes, Nantes ou Bordeaux...

Plaine d'Alsace et des travaux d'amélioration de la capacité des voies pour assurer la fluidité des circulations.

D'après la SNCF, tous les sillons internationaux n'étant pas occupés, les cadencements pourraient encore être optimisés grâce à la réduction des temps de parcours permise par les travaux des 2^{èmes} phases des LGV.

Néanmoins, le CÉSER-Alsace souligne la congestion du réseau ferroviaire (TER voire certains TGV) aux heures de pointe ; l'augmentation de la fréquentation des TER résultant aussi de la volonté des voyageurs d'éviter les congestions routières pour leurs déplacements quotidiens.

Première LGV transversale reliant des régions françaises sans passer par l'Île-de-France, la **LGV Rhin-Rhône** offre à l'Alsace de nouvelles liaisons vers le Sud et la Méditerranée, depuis Mulhouse vers Paris (Gare de Lyon) et vers Lille, et permet un accès plus direct et rapide à des pôles économiques importants comme Francfort, Zurich, Lyon ou la région PACA.

Par ailleurs, le TGV Rhin-Rhône permet un très bon nœud de correspondances en gare de Mulhouse, avec des TER mieux cadencés au Sud de Strasbourg. Les horaires du TGV Est-Européen ont été réaménagés pour séparer dessertes domestiques (telles que Paris↔Strasbourg) et dessertes internationales (telles que Paris↔Strasbourg↔Stuttgart).

Néanmoins, les temps de parcours, même s'ils ont été améliorés, restent encore un facteur minimisant l'intérêt de la LGV Rhin-Rhône Branche Est 1^{ère} phase comparativement à l'avion, du fait du seuil des 3 heures de trajet (entre Strasbourg et Lyon notamment).

Si le raccordement ferroviaire court, dit « shunt », de Mulhouse permet d'accélérer la liaison Strasbourg-Lyon, il risque d'écarter Mulhouse d'arrêts potentiels de TGV sur cet axe. Le CÉSER-Alsace s'interroge sur l'utilité économique de cette infrastructure.

2.3. Des impacts en termes de mobilité longue distance et de dessertes

2.3.1. Une mobilité longue distance améliorée mais encore perfectible

Le CÉSER-Alsace se félicite que les TGV desservent la gare centrale de Strasbourg et qu'une gare TGV spécifique n'ait pas été créée. Il déplore néanmoins que les parkings soient régulièrement saturés.

Les LGV Est-Européenne et Rhin-Rhône ont amélioré les trafics Est-Ouest et Nord-Sud, en France et en Europe, plaçant résolument l'Alsace au croisement des axes ferroviaires européens.

Mais en dépit de progrès réalisés, le CÉSER-Alsace souligne que les TGV ne règlent pas tous les problèmes d'accessibilité internationale, ni même nationale, de Strasbourg. Un certain nombre de difficultés restent non résolues à ce jour : les ruptures de charge entre le fer et l'aérien, les suppressions de liaisons aériennes effectives avec Roissy Charles-de-Gaulle ou projetées avec Orly ou encore le problème du cadencement depuis Paris en semaine à certains moments de la journée et surtout le weekend. Le CÉSER déplore également l'absence de TGV vers Bruxelles ou Luxembourg.

Il précise enfin que le TGV n'est pas adapté à toutes les clientèles, comme les familles, notamment pour les longs séjours, ou les touristes avec des bagages nombreux et/ou volumineux.

Les transports ferroviaire et aérien restent complémentaires, notamment pour les longues distances.

Si la mise en service du TGV Strasbourg↔Paris a très fortement impacté à la baisse le trafic de l'aéroport de Strasbourg, déjà en situation de concurrence intense⁷, et dans une moindre mesure celui de l'EuroAirport⁸, il facilite également leur accessibilité.

⁷ tant avec les aéroports de Mulhouse, Baden-Baden, Francfort ou même Munich ou Metz.

⁸ -40% de passagers en 2 ans pour l'aéroport de Strasbourg et -3 % de passagers en 2 ans pour l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg.

Quant au TGV Rhin-Rhône, il permet de relier rapidement Dijon et Lyon tout en facilitant l'accès des Bourguignons et des Francs-Comtois à l'EuroAirport, dont la zone de chalandise est donc agrandie. Le projet de raccordement ferroviaire (surtout si une gare TGV est créée à terme) et les correspondances plus rapides en gare de Mulhouse amélioreront encore l'accessibilité de l'aéroport trinational.

2.3.2. Des marges de progrès en matière de dessertes et de déplacements

Concernant les liaisons intersecteurs, la mise en place des TGV a supprimé des liaisons directes vers des villes intermédiaires et rallongé les temps de parcours par des correspondances. Il est désormais plus contraignant et plus onéreux de se rendre dans certaines villes, notamment en Lorraine ou Franche-Comté, même si les temps de parcours vers d'autres villes -comme Lille, Reims ou Dijon- ont été grandement améliorés.

L'utilisation des TGV pour du trafic intra-régional peut par ailleurs poser problème, en limitant le nombre de places disponibles pour des passagers souhaitant voyager sur des longs trajets.

En gare, les informations touristiques sur les sites à visiter ou les activités à pratiquer font encore singulièrement défaut, tout comme les systèmes de navettes de tourisme. Ce constat vaut également pour la période de Noël, moment-phare de l'activité touristique en Alsace.

Force est de constater que le grand public connaît encore peu le site Internet Vialsaice, certes perfectible, dont l'objectif est justement de faciliter les déplacements en transports en commun dans la région.

2.4. Un effet levier sur l'ensemble du territoire régional en termes socio-économiques et touristiques

2.4.1. Des impacts socio-économiques contrastés

Le CÉSER-Alsace regrette l'absence de chiffres et d'indicateurs permettant de mesurer précisément les impacts des TGV sur l'emploi en région.

Tout investissement public de construction génère localement des emplois, mais de manière temporaire. Les opérations d'aménagement et d'urbanisation, notamment des gares et de leurs abords, sont également génératrices d'activité pour le secteur du BTP et, plus largement, de retombées économiques positives.

Des emplois ont été créés ou confortés pour exploiter les lignes ou les infrastructures, suite à l'augmentation du nombre de rames TGV en circulation. En outre, la venue de nouveaux voyageurs développe l'activité et l'emploi saisonnier dans les hôtels, résidences hôtelières, restaurants... Strasbourg et l'Alsace ont également gagné en attractivité en termes de notoriété, notamment pour candidater à l'organisation de salons et congrès d'envergure nationale et internationale, lesquels voient de plus en plus leurs horaires calés sur la grille d'arrivée des TGV.

Le marché international des congrès est extrêmement porteur d'un point de vue économique, le panier moyen du congressiste international étant élevé et concernant l'ensemble de l'économie (hébergements, commerces, restaurants, taxis...). Ce type de congressiste peut également être amené à revenir ultérieurement dans un cadre personnel.

L'augmentation quantitative du nombre de manifestations est néanmoins limitée par un taux d'occupation déjà important du Palais de la Musique et des Congrès et l'absence d'équipements alternatifs.

L'arrivée de la 1^{ère} phase de la LGV Est-Européenne n'a pas eu d'impact sur l'immobilier d'affaires à Strasbourg, car le temps de trajet depuis Paris reste trop long pour les entreprises (par rapport à Lille ou Reims, par exemple). Une démarche prospective doit être menée pour amplifier l'effet levier du

passage du temps de trajet Paris↔Strasbourg sous les 2 heures après la mise en service de la 2^{ème} phase de la LGV Est.

L'arrivée du **TGV Rhin-Rhône** à Mulhouse a provoqué des réflexions sur l'aménagement d'un quartier d'affaires autour de la gare. Mais malgré ces efforts, l'indicateur du transfert d'établissements reste en déficit dans l'agglomération, trahissant son manque d'attractivité.

2.4.2. *Des effets touristiques indéniables*

Le TGV a renforcé l'intérêt et l'envie de découvrir l'Alsace, aux yeux des touristes français et étrangers, mais également des voyageurs en séjour à Paris. Une diversification des origines des visiteurs est constatée.

Le « *bilan après 2 ans de TGV Est* » de l'Observatoire Régional du Tourisme en 2009 a montré un effet accélérateur au niveau des clientèles françaises dans l'hôtellerie (+8% pour l'Alsace et +14% pour Strasbourg), sur le taux d'occupation des hôtels à Strasbourg et sur le tourisme d'affaires, malgré une hausse des prix moyens constatée dans la région.

Sur la période de Noël, le TGV draine un nombre important de primo-visiteurs en Alsace⁹, qui recourent principalement à l'hébergement marchand¹⁰. Les hôtels affichent souvent complets sur cette période. Le TGV permet aux personnes ne pouvant ou ne voulant pas rester la nuit de faire l'aller-retour dans la journée.

L'arrivée du TGV Rhin-Rhône a également eu un impact certain sur le tourisme d'affaires.

Le lancement des nouvelles lignes TGV, encadré par une communication institutionnelle principalement axée sur la diminution des temps de trajet, s'est accompagné d'événements de promotion¹¹ disséminés sur les territoires. L'effet accélérateur peut donc aussi s'étendre aux villes moyennes, à l'instar de Saverne.

La conception de plaquettes sur les gares TGV et d'une carte touristique « L'Alsace sans ma voiture » mérite d'être saluée. Des offres attractives de location de voitures ainsi que des systèmes de navettes desservant les principaux pôles touristiques visent à développer l'intermodalité depuis les gares.

Le bilan touristique est donc globalement positif en Alsace, les indicateurs observés faisant état de progressions indéniables, même s'il n'existe pas de chiffres très précis et récents.

⁹ 40% des visiteurs du Noël en Alsace venant par TGV n'étaient jamais venus en Alsace.

¹⁰ Par opposition à l'hébergement chez des amis ou de la famille.

¹¹ mise en place d'une borne Internet et d'une antenne de l'Office de Tourisme de Strasbourg à Saverne, création de séjours spéciaux TGV, mise en place d'une plateforme commune de réservation « Tourisme Alsace réservation », construction d'une Maison de la LGV-Est à Saint-Jean-Saverne...

LES ACTIONS À METTRE EN ŒUVRE POUR AMPLIFIER L'EFFET LEVIER DES TGV

1. Défendre le caractère prioritaire de la 2^{ème} phase de la LGV Rhin-Rhône Branche Est

Le CÉSER-Alsace demande à l'ensemble des acteurs concernés de se mobiliser pour que la LGV Rhin-Rhône Branche Est 2^{ème} phase soit inscrite comme prioritaire dans le nouveau Schéma National de Mobilité Durable en cours d'élaboration (appelé à remplacer le SNIT, Schéma National des Infrastructures de Transport).

Le CÉSER rappelle que cette 2^{ème} phase bénéficie déjà d'une Déclaration d'Utilité Publique et que les études et acquisitions foncières sont achevées. Le projet a fait l'objet d'un accord bilatéral avec la Suisse. Les collectivités territoriales françaises et l'Etat se sont engagés en 2012 au travers d'un protocole d'intention de financement fixant un calendrier et l'Union Européenne est prête à le soutenir (à hauteur d'au-moins 20%) sous réserve de la participation de l'Etat.

Cette liaison permettra d'achever le positionnement de l'Alsace au croisement des liaisons à grande vitesse Nord-Sud et Est-Ouest européennes en renforçant l'efficacité socio-économique des liaisons transfrontalières et européennes. Elle permettra de consolider les dessertes mises en place dans le cadre de la 1^{ère} phase et diminuera fortement le temps de trajet entre l'Alsace et le pôle économique majeur qu'est Lyon. Enfin, la ligne nouvelle permettra de libérer la ligne existante et ainsi de créer de la capacité pour le fret et les TER.

2. Produire et diffuser des éléments de bilan et de suivi

2.1. *Recueillir des données chiffrées précises*

Le CÉSER-Alsace demande à la Région Alsace, financeur, de s'appuyer sur le décret n°2012-555 du 23 avril 2012 « *relatif à l'accès de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs établissements publics à certaines informations et données sur le transport ferroviaire* » pour obtenir de la SNCF les données chiffrées précises nécessaires pour quantifier les flux de trafics, notamment les trafics ville à ville.

2.2. *Assurer des démarches d'observatoire s'appuyant sur des méthodologies efficaces*

Il est nécessaire que l'ensemble des acteurs concernés à tous les niveaux participe au fonctionnement et assure la pérennité de démarches d'observatoires de la LGV Est-Européenne et de la LGV Rhin-Rhône, sur la base d'indicateurs communs et pertinents.

Le CÉSER-Alsace souligne l'existence d'un référentiel élaboré par l'AURM, Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne sur la base d'indicateurs statistiques simples et classés en catégories relativement peu nombreuses (socio-économiques¹², de mobilité¹³ ou encore touristiques¹⁴). Une telle

¹² Créations et transferts d'établissements, nombre d'étudiants...

¹³ Fréquentation des parkings gare, déplacements sur les réseaux de transports en commun, fréquentation de l'aéroport...

¹⁴ Etablissements de restauration, d'hôtellerie et fréquentation des sites touristiques...

analyse nécessite d'être suivie dans le temps et d'être complétée par une approche qualitative, où les acteurs sont interrogés pour vérifier leurs facteurs réels de choix.

De telles démarches d'observatoire peuvent également être utilement étayées par un travail d'enquêtes auprès des grands groupes (mutuelles, assurances, banques...) qui développent des antennes ou des bureaux près des gares pour optimiser les temps de déplacement de leurs dirigeants. Cette consultation permettrait ensuite de mieux répondre à leurs besoins.

Par ailleurs, les impacts environnementaux et sanitaires (bruit...), et en particulier la gestion à long terme de la biodiversité autour des infrastructures LGV, appellent à des suivis précis.

En écho à son avis de 2005, le CÉSER-Alsace rappelle la pertinence de réunir un Comité régional de Coordination des actions liées aux TGV en vue d'assurer une impulsion et un suivi global. Sous l'animation du Conseil Régional, il regrouperait l'ensemble des acteurs socio-économiques et institutionnels de la région intéressés à cette problématique.

3. Renforcer l'accessibilité de l'Alsace et son rayonnement européen

3.1. Faciliter l'accès au plan national, européen et international

3.1.1. Améliorer les liaisons nationales et internationales

Augmenter d'une heure l'amplitude horaire le matin et le soir permettrait d'améliorer les liaisons entre l'Alsace et le reste de la France.

La 2^{ème} phase de la LGV Rhin-Rhône Branche Est doit pallier l'absence de véritable liaison Nord-Sud à grande vitesse, le trajet Strasbourg↔Lyon nécessitant 3h50 sur la majorité des trajets proposés.

Afin d'asseoir le rayonnement européen de Strasbourg et d'y conforter le siège du Parlement européen (cf. l'avis du CÉSER-Alsace de 2012¹⁵), il est impératif d'améliorer les liaisons ferroviaires vers Bruxelles et Luxembourg, notamment lors des sessions des eurodéputés. Le CÉSER-Alsace rappelle que le projet « EurocapRail » sur l'axe ferroviaire Bruxelles↔Luxembourg↔Strasbourg fait partie des 30 projets prioritaires à l'horizon 2020 dans le programme de Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) défini par l'Union européenne en 2004.

3.1.2. Améliorer les liaisons ferroviaires vers les aéroports

Le CÉSER-Alsace encourage la réalisation dans les meilleurs délais du raccordement ferroviaire direct de l'EuroAirport Bâle-Mulhouse. Dans son avis sur la dimension européenne et internationale de Strasbourg du 31 mai 2012, il proposait « *que les travaux engagés sur les liaisons ferroviaires soient poursuivis* » et relevait « *la nécessité de la création de la liaison ferroviaire de l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse* ».

Le CÉSER y soulignait également l'utilité d'une desserte par TGV de l'aéroport de Francfort.

La desserte vers Strasbourg doit être améliorée pour éviter des ruptures de charge trop longues depuis l'aéroport Roissy-CDG et l'EuroAirport, notamment le weekend.

Les ruptures de charge pourraient être minimisées. Pour les voyageurs moyens et longs courriers au départ des aéroports de Paris, la mise en place de systèmes et d'infrastructures de type wagons sous douane leur permettrait d'enregistrer leurs bagages dans les principales gares alsaciennes. En parallèle, le nouveau matériel roulant devrait prévoir plus de place pour les bagages.

¹⁵ Avis « *La dimension européenne et internationale de Strasbourg : Strasbourg, carrefour de la citoyenneté* » adopté le 31 mai 2012.

A l'occasion des grands congrès organisés dans la capitale alsacienne, il est recommandé d'adapter le transport en prévoyant des voitures ou des fréquences supplémentaires et, si possible, d'organiser un accueil spécialisé en gare de Strasbourg (voire dans les aéroports parisiens) : fléchage visuel, enregistrement des congressistes ou confirmation des hébergements dans le train... Pour ce faire, des partenariats doivent être mis en place entre les organisateurs et la SNCF.

Enfin, les connexions entre Strasbourg et les grands aéroports internationaux doivent être multipliées, notamment grâce à un système efficace de plateformes d'interconnexion permettant de relier à une cadence régulière (toutes les 2-3 heures) les aéroports de Strasbourg, Bâle-Mulhouse, Francfort ou Roissy, voire Amsterdam.

Une connexion LGV avec l'aéroport de Francfort, principal aéroport du Rhin supérieur, permettrait de drainer les voyageurs venant d'Allemagne du Nord, d'Europe ou de l'international.

3.1.3. Transformer les gares de Strasbourg et Mulhouse en véritables plateformes d'interconnexion

Les correspondances doivent être optimisées. Pour ce faire, l'annonce des horaires et des quais de correspondance dans les trains à l'arrivée doit être systématique.

Les interconnexions entre transports collectifs ainsi que la mise à disposition de transports de location doivent être améliorées dans les gares, afin de favoriser l'intermodalité.

3.2. Optimiser l'irrigation régionale par le réseau TER et l'articulation TGV-TER

Le CÉSER-Alsace rappelle sa demande régulière à la Région de se doter, en concertation avec les autres collectivités, d'un Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire. Il souligne l'utilité de l'élaboration dans ce cadre d'un Schéma Régional consacré aux mobilités et aux infrastructures de transports, pour assurer une politique coordonnée au niveau régional.

Le projet d'« Acte III de la décentralisation » prévoit un rôle de chef de file des Régions en matière de transports et la mise en place de Schémas Régionaux de l'Intermodalité.

3.2.1. Améliorer la qualité des dessertes, des correspondances et du cadencement

Le cadencement de l'ensemble du réseau TER doit être poursuivi grâce à des fréquences raccourcies, au-delà de celui, déjà en place, des TER 200 et des TER autour de Mulhouse.

Concernant plus spécifiquement la mise en service de la 2^{ème} phase de la LGV Est en 2016, le CÉSER-Alsace soutient les chantiers engagés par la Région, comme la mise en correspondances Haguenau-Sélestat (grâce à la 3^{ème} voie à Vendenheim) ou la réorganisation des liaisons entre l'Alsace et la Lorraine pour optimiser les dessertes en prenant en compte leur coût.

Le CÉSER-Alsace insiste pour que l'offre de TER en soirée soit renforcée pour assurer des correspondances vers les villes intermédiaires et tout le territoire, à partir de Strasbourg, Colmar et Mulhouse.

3.2.2. Augmenter le confort des voyageurs

La qualité de voyage sur la ligne Strasbourg↔Bâle, trop souvent bondée, doit être améliorée pour fidéliser les usagers régionaux du train. Le CÉSER-Alsace souligne l'intérêt d'investir dans du matériel roulant plus capacitaire.

Des services innovants facilitant l'intermodalité pourraient être mis en place, telle la vente dans les TGV de tickets de transports en commun.

Le CÉSER-Alsace incite à tenir à jour les catalogues de priorités à traiter gare par gare, afin d'éviter un report modal vers la route faute d'information ou de respect des délais des travaux.

Cette démarche s'inscrit parfaitement dans le travail des Comités de Ligne, d'où la nécessité d'améliorer l'information des voyageurs sur leur existence et leur fonctionnement. Malgré les moyens utilisés par la SNCF -comme les panneaux en gare, SMS aux abonnés, site Internet ou insertions dans la presse quotidienne régionale-, les usagers ne connaissent pas suffisamment ces instances. Le développement des Comités de Ligne passe par l'institutionnalisation de ces structures consultatives. La représentativité de droit des associations d'usagers, des organisations syndicales, des représentants du monde économique (chambres consulaires), en complément des usagers à titre individuel, serait une garantie de leur pérennité.

D'une manière générale, il est essentiel de communiquer en gare sur tous les projets ferroviaires en cours et d'apporter toutes les informations en langue étrangère, notamment en anglais et en allemand.

L'accessibilité des trains aux personnes à mobilité réduite et l'organisation des correspondances (délai suffisant, quai à quai, annonce des quais dans les trains en même temps que les horaires, chariots pour les bagages...) doivent être améliorées.

Par ailleurs, il est nécessaire de garantir un aménagement et un fonctionnement adapté des gares (mise en place de consignes pour les bagages, amplitude d'ouverture des guichets...) ainsi que de leurs abords (intermodalité, transports en commun, parkings voitures et vélos, voitures de location, taxis...).

En vue des développements prévus concernant les gares, une réflexion à moyen et long termes est indispensable pour éviter que les infrastructures soient trop petites sitôt construites. En parallèle, le maintien ou l'intégration d'espaces végétalisés, qui participent aux trames vertes, est un atout pour améliorer l'environnement des gares.

4. Améliorer l'attractivité de l'Alsace en développant son offre de services et d'infrastructures

L'Alsace dispose d'un potentiel important d'attractivité en raison d'une bonne connaissance par les habitants des autres régions et d'un fort sentiment d'attachement.

Mais il existe un véritable seuil psychologique de la barre des 2 heures de trajet. Le passage du temps de parcours Paris↔Strasbourg en moins de 2 heures aura donc un effet accélérateur sur la mobilité et sur l'économie régionale. Pour le CÉSER-Alsace, les tarifs ne doivent néanmoins pas dépasser la moyenne des autres LGV comparables.

En outre, la création ou l'existence d'une infrastructure TGV seule ne suffit pas : il faut également des services et/ou des produits à l'arrivée. Le transport n'est qu'un vecteur d'attractivité qui nécessite d'être complété.

4.1. Créer les infrastructures nécessaires

4.1.1. *Consolider les domaines d'excellence de la région pour asseoir sa légitimité à organiser des manifestations nationales et internationales*

Le premier critère de choix d'une ville pour des organisateurs d'événements, avant son accessibilité ou sa capacité d'hébergement, est sa légitimité à recevoir une manifestation. Cette légitimité est particulièrement liée à celle des intervenants basés sur le territoire.

C'est une raison supplémentaire de développer des pôles d'excellence régionaux, pour accroître le nombre de manifestations d'envergure nationale et internationale organisées sur le territoire et renforcer ainsi la légitimité et l'attractivité de l'Alsace et de sa capitale¹⁶.

4.1.2. Remédier à l'absence d'équipements sportifs d'envergure

Les pouvoirs publics devraient engager une réflexion sur la pertinence de financer des infrastructures sportives aptes à accueillir des événements internationaux ou des manifestations sportives grand public ou médiatiques, qui restent aujourd'hui difficiles à organiser en Alsace du fait de l'absence d'équipements adaptés.

4.1.3. Redynamiser les abords des gares

A l'image de ce qui a été amorcé à Mulhouse, il est souhaitable de dynamiser l'intérieur et les abords des gares TGV grâce à l'implantation de commerces et de services, adaptés à la typologie de la ville concernée.

4.2. Développer l'offre de services aux entreprises

4.2.1. Valoriser les atouts en termes logistique et foncier

Force est de constater que les centres de décision d'entreprises restent concentrés sur Paris. Il appartient donc aux acteurs alsaciens, et notamment aux villes desservies par les TGV de valoriser auprès des entreprises les atouts qu'offre la province en termes de logistique, d'organisation ou d'offre foncière, immobilière et tertiaire.

A ce titre, le CÉSER-Alsace relève l'intérêt du projet d'aménagement Wacken-Europe à Strasbourg ainsi que les opérations mulhousiennes précitées, dont les investissements sont nécessaires pour renforcer l'attractivité des pôles urbains et leur agglomération.

4.2.2. Développer une offre de services transfrontalière

Un axe d'étude pourrait porter sur le développement du trafic découlant du fort potentiel de la ligne Paris↔Zurich, l'une des régions économiquement les plus dynamiques de la Suisse.

Il faut tirer profit des atouts de la proximité de territoires frontaliers pour développer des offres d'hébergement ou d'immobilier d'entreprises attractives pour les partenaires étrangers. Par exemple, en créant autour des gares TGV des offres de location temporaire de bureaux pour permettre à des acteurs allemands ou suisses d'y retrouver des partenaires français.

4.3. Développer une véritable mise en valeur et une promotion des territoires

Le TGV favorise surtout les déplacements entre pôles urbains et donc les visites de citadins à citadins. Or, le CÉSER-Alsace affirme la nécessité de développer l'attractivité de toute l'Alsace, territoire varié et prêt à accueillir les visiteurs de loisirs et d'affaires.

L'attractivité des offres dans les villes moyennes doit être renforcée afin qu'elles atteignent une taille touristique critique. Plus généralement, des politiques offensives d'aménagement du territoire et de développement économique des villes desservies à partir des gares TGV doivent être pensées et mises en place.

¹⁶ cf. Avis « *La dimension européenne et internationale de Strasbourg : Strasbourg, carrefour de la citoyenneté* » adopté le 31 mai 2012.

Il semble prioritaire pour le CÉSER-Alsace que soient développées des mesures pour inciter les primo-visiteurs à revenir en Alsace et à promouvoir la région autour d'eux. Sur ce point précis, il renvoie aux propositions de son avis sur le tourisme qui seront votées à l'automne 2013.

Le CÉSER-Alsace insiste, comme dans son avis de 2005, sur la nécessité de promouvoir une offre touristique en adéquation avec l'accessibilité TGV, en particulier des produits touristiques packagés spécifiquement destinés aux voyageurs TGV (par exemple, des produits permettant des visites sans voiture et/ou assurant un retour à partir d'un lieu différent de l'arrivée après avoir effectué des visites ou activités, ou des offres groupées incluant transports, visites, et éventuellement restauration...).

La promotion de l'offre culturelle régionale, mais aussi du Rhin Supérieur, pourrait drainer de nouveaux publics grâce au TGV. Dans ce cadre, l'attractivité gastronomique et viticole alsacienne devrait également être mise en avant.

Il semble également indispensable de communiquer dans les régions voisines et au niveau national sur les offres de formation dans l'enseignement supérieur en Alsace.

Une meilleure communication et une promotion plus forte doivent aussi être assurées auprès des voyageurs (en gare, sur le site Vialsace, concernant les navettes...). Il faut profiter de nouveaux supports de promotion, à l'instar des insertions publicitaires dans les magazines de bord des TGV, ou cibler des opérations de promotion vers les voisins proches en Allemagne et en Suisse. Le retour sur les insertions effectuées par les Vitrites de Strasbourg dans des journaux allemands est significatif.

Concernant spécifiquement l'outil Internet « Vialsace », le CÉSER-Alsace déplore qu'aucun des trois grands réseaux de transports urbains de la région, pourtant parties prenantes au dispositif, ne se serve pour l'instant de son calculateur d'itinéraires. Il les incite à l'intégrer à leurs sites Internet, à l'instar de la CTS qui est en phase de test.

Conclusion

Si le TGV Est-Européen puis le TGV Rhin-Rhône ont indéniablement eu des impacts positifs, tant sur les villes directement desservies que sur les villes moyennes qu'elles irriguent, le levier de développement qu'ils représentent apparaît insuffisamment exploité.

Afin de déterminer les actions efficaces à mettre en œuvre pour profiter à plein de « l'effet TGV », il est indispensable de travailler à l'élaboration et à la mise à jour de véritables bilans.

Les actions à mener devront être partenariales et coordonnées, entre les villes, grandes et moyennes, afin de mettre en place des stratégies et de la cohérence entre territoires, mais aussi au niveau de la région dont l'accessibilité nécessite d'être substantiellement renforcée vis-à-vis du reste de la France, du Rhin supérieur ou de l'Europe. La complémentarité des TGV avec les autres moyens de transport doit également être développée, que ce soit sur la longue distance comme sur la proximité.

A ce titre, le CÉSER ne peut que déplorer que les tarifs des TGV au départ de l'Alsace soient plus élevés que la moyenne. Il estime qu'il est nécessaire d'y remédier pour atteindre le plein « effet TGV ».

D'une manière plus globale, le CÉSER-Alsace insiste sur la pertinence d'élaborer un Schéma Régional des infrastructures des transports et des mobilités afin d'assurer une politique des déplacements coordonnée au niveau régional.

En parallèle, il est essentiel de communiquer sur les atouts de la région afin d'augmenter son attractivité et de conforter son développement. Pour ce faire, une promotion globale doit être assurée au niveau régional, avant d'être affinée par un marketing territorial plus ciblé.

Pour le CÉSER-Alsace, la diversité des politiques publiques concernées justifie qu'une structure permanente de coordination, regroupant collectivités locales et représentants économiques, touristiques et de la société civile, assure une impulsion ainsi qu'un suivi global des actions menées dans le sillage des TGV. Il souhaite que le Conseil régional d'Alsace en assure le pilotage stratégique.

Annexes

ANNEXE n°1 : Le poids des LGV et des TGV dans le budget de la Région Alsace

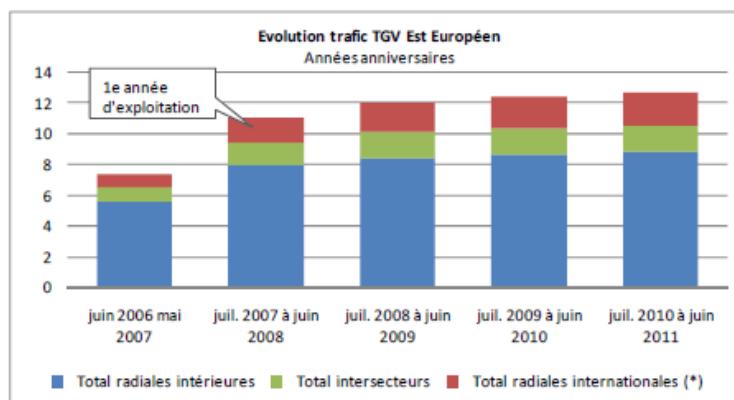
LGV Est 1 ^{ère} phase	171 M €
LGV Est 2 ^{ème} phase	96 M €
LGV Rhin-Rhône 1 ^{ère} phase	105 M €
LGV Rhin-Rhône 2 ^{ème} phase	90 M € (sous réserve, dans l'attente de l'achèvement de l'ensemble des études et d'une estimation définitive des investissements nécessaires)
Gares TGV	25 M €
Projets CPER et divers	140 M €
Total Région	627 M €

Pour un total des collectivités alsaciennes s'élevant à 1 235 M €.

ANNEXE n°2 : Résultats de trafics de la LGV Est-Européenne

Entre juin 2007 et juin 2011, soit en 4 années de fonctionnement, le TGV Est Européen a transporté plus de 48 millions de voyageurs :

années anniversaires	juin 2006 mai 2007	juil. 2007 à juin 2008	juil. 2008 à juin 2009	Juil. 2009 à juin. 2010	Juil. 2010 à juin 2011
Total radiales intérieures	5,5	7,9	8,4	8,6	8,8
Total radiales internationales (*)	0,9	1,7	1,9	2,1	2,2
Total intersecteurs	0,9	1,4	1,7	1,7	1,6
TOTAL	7,4	11,0	11,9	12,4	12,7



(*) Trafic international : n'est connu de manière complète et fiable qu'à partir de juin 2007. Avant 2007 le trafic a été reconstitué à partir des informations disponibles, avant il s'agit d'estimations.

Données SNCF, décembre 2012

ANNEXE n°3 : Les Lignes à Grande Vitesse en Europe



Remerciements

Le Conseil économique, social et environnemental régional d'Alsace tient à remercier pour leur disponibilité, leur contribution et leur partage d'expériences l'ensemble des personnes qui ont participé à ses travaux.

Par ordre alphabétique :

Pierre BARDET	Directeur des Vitrites de Strasbourg
Frédéric BIEBER	Responsable de mission développement au Service Développement touristique territorial de l'Agence de Développement Touristique du Bas-Rhin
Charles BUTTNER	Président du Conseil Général du Haut-Rhin
Philippe CHOUKROUN	Directeur du Comité Régional du Tourisme d'Alsace
Alain DEMARE	Directeur Général Adjoint des Services du Conseil Régional d'Alsace
Thomas DUBUS	Président du Directoire de l'aéroport international de Strasbourg-Entzheim
Mario ELAND	Responsable du marketing de l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
Claude FEURER	Directeur Général de Strasbourg Evénements
Luc-René GAILLET	Chef du projet Fer de l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
Benoît GANGNEUX	Responsable de l'Observatoire Régional du Tourisme d'Alsace
Philippe GRIFFET	Chef du service projets d'investissement de la Direction régionale Alsace Lorraine Champagne-Ardenne de Réseau Ferré de France
Jérémy GUILLAUME	Chargé de mission Grands Equipements et Etudes Générales à la Direction des Transports et Déplacements du Conseil Régional d'Alsace
Gérard JACOB	Directeur commercial de la Société d'Equipement de la Région Mulhousienne
Pierre JOCHEM	Directeur Adjoint de l'Agence de Développement Touristique de Haute-Alsace
Roland LEMMEL	Responsable de la Planification Aéroportuaire de l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
Jean-François PAIX	Directeur Adjoint de SNCF Voyages
Sébastien PAVOT	Responsable de l'Axe TGV Est de la SNCF
Didier TAVERNE	Directeur des Etudes socio-économiques de l'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne
Floriane TORCHIN	Directrice des Transports et des Déplacement du Conseil Régional d'Alsace

Contact

Conseil économique, social et environnemental régional d'Alsace – Tél. : 03 88 15 68 00 – ceser@region-alsace.eu

Téléchargez toutes nos productions sur notre site internet : <http://www.ceser-alsace.eu>



CÉSER  **Alsace**
Conseil Économique, Social et Environnemental Régional

Maison de la Région, 1 place Adrien Zeller
BP 91 006 - 67000 Strasbourg
Tél. 03 88 15 68 00 - Fax : 03 88 15 68 09
Mail : ceser@region-alsace.eu

www.ceser-alsace.eu