

**ARAYE Radji
DUVAL Fabien
KAEPPELIN Louis
SANCHEZ Morgane
VERZAT Benoît**

Groupe 4

Séminaire TGV

**Thème 5 :
Le point de vue de la région Alsace**

Mai 2005

Nous allons présenter au sein de ce rapport les conclusions de notre étude technique sur la réalisation du TGV-Est. En effet, depuis des années déjà, le Conseil Régional souhaite la réalisation de ce projet pour le développement de sa région et il est prêt à apporter une aide financière importante. Mais la réalisation complète de cette ligne jusqu'à Strasbourg représente une dépense conséquente pour la Région Alsace, qui ne lui laisserait plus aucune marge de manœuvre pour développer le réseau TER local. Dans ce contexte, le Conseil Régional nous a commandé une étude technique afin de trancher sur son appui à l'aide des deux scénarios suivants:

- soit la région Alsace investit 1,5 milliard de francs pour la réalisation complète de la ligne jusqu'à Strasbourg et il ne lui reste plus de budget pour développer le réseau TER local : hypothèse 1C.
- soit elle participe à la réalisation partielle de la ligne, de Paris jusqu'à Vandières (au niveau de Metz et Nancy), les avantages interrégionaux sont moins grands mais les économies faites peuvent lui permettre de réduire les temps de parcours en TER ou d'augmenter les fréquences : hypothèse 3CP.

Notre rapport cherchera donc à apporter des données permettant d'éclairer le Conseil Régional.

Nous comparerons d'abord la manière dont les deux scénarios précédents permettent d'améliorer les conditions de déplacement entre les principales agglomérations de la région et de l'axe Paris-Strasbourg. Pour cela, nous présenterons des indicateurs d'accessibilité qui représentent une mesure de l'amélioration de l'offre de transport entre les deux scénarios et la situation actuelle.

Ensuite, nous confronterons ces résultats aux positions prises jusqu'alors par les responsables politiques en intégrant à notre réflexion les considérations touchant à la compétitivité régionale et à l'intégration de l'Alsace dans l'ensemble européen.

Enfin, nous développerons les recommandations que nous préconisons sur ce projet pour le Conseil Régional d'Alsace.

- I. Comparaison de l'amélioration des conditions de déplacements
- II. Analyse des positions prises par les responsables politiques et recommandations

I. Comparaison de l'amélioration des conditions de déplacements

La région Alsace devra participer à hauteur de 1,5 milliards de francs pour la réalisation intégrale du projet de TGV-Est ramenant Strasbourg à 1h50 de Paris. Si le TGV-Est n'est réalisé que partiellement, la région Alsace renégociera sa participation financière à l'investissement sur la base d'une proportionnalité entre les 1,5 milliards et le temps gagné par rapport à la situation actuelle. On obtient donc les résultats présentés dans le tableau suivant :

		en mn	gain
Temps de parcours actuel sur Paris-Strasbourg :	3h50	230	
Temps de parcours avec projet 1C :	1h50	110	120
Temps de parcours avec projet 3CP :	2h26	146	84
Participation de la Région (projet 1C) en KF	1500000		
Participation de la Région (projet 3CP) en KF	1050000		
Montant disponible pour amélioration TER (3CP)	450000		
dont investissements sur infrastructures TER	100000		
disponibles en 2005 pour renforcement de desserte	350000		
Annuités dispo. de 2005 à 2024 pour renforc. de desserte	33008		
Taux d'actualisation	8%		

Pour la réalisation partielle du TGV-Est, le Conseil Régional devra donc investir 1,05 milliard de francs, ce qui lui permet d'économiser 450 millions pour développer les dessertes TER locales.

Afin de terminer son opération « TER200 », le Conseil Régional souhaite investir 100 millions de francs pour améliorer la vitesse des TER sur les tronçons entre Mulhouse et Bâle d'une part, et Belfort d'autre part. Il lui reste donc 350 millions de francs disponibles pour renforcer la fréquence des dessertes. Cependant cette utilisation représente une dépense annuelle et non plus un investissement, il faut donc tenir compte d'un taux d'actualisation de 8% en considérant que ce budget est disponible sur 20 ans. En procédant à ces choix, on obtient un budget annuel disponible s'élevant à 33,008 millions de francs par an entre 2005 et 2024 que l'on peut allouer au renforcement des dessertes locales.

L'ambition de la région est de mettre en place une desserte cadencée à la 1/2 heure sur les trois branches du réseau TER, ce qui représente un impact psychologique fort au niveau de la population : savoir qu'un train passe toutes les demi-heures, c'est pratique, facile et rassurant.

D'après les données de la SNCF sur les coûts d'exploitation des TER, on établit ci-dessous, le coût de la mise en place de ce renforcement.

Coeff. de majoration du nombre d'heures.rames pour entretien	1,3	
Vitesse commerciale	120	(km/h)
Amplitude journalière	18	(h)

Trajet	distance (en km)	Nombre d'aller-retours/j		tr.km supp.		h.rames supp./jour	nbre rame supp.
		actuel	3CP	par jour	par an		
Strasb.-Colmar-Mulhouse	106	23	36	2756	826800		
Mulhouse-Bâle	34	31	36	340	102000		
Mulhouse-Belfort	49	23	36	1274	382200		
Total				4370	1311000	47,342	2,63

coûts (en F97 par tr.km)

entretien	3,46
énergie	1,6
redevance d'usage des infrastructures	5
personnel (conduite+accompagnement)	13,3
Total	23,36

surcoût annuel

4536	(en KF97)
2097	(en KF97)
6555	(en KF97)
17436	(en KF97)
30624	(en KF97)

coût annuel de location d'une rame	600000	(en F97)	1578	(en KF97)
		Total	32203	(en KF97)

On a calculé le nombre de trains.km supplémentaires par jour puis par an nécessaires en faisant la différence entre le nombre d'aller-retour souhaités et actuels. Nous avons obtenu 4370 train.km supplémentaires par jour.

Ensuite, en prenant en compte la vitesse commerciale des TER et le temps consacré à l'immobilisation des rames pour l'entretien (coefficient de majoration 1,3), nous calculons le nombre de rames supplémentaires nécessaires : on obtient 2,63 soit 3 rames, ce qui nous permet de calculer le surcoût global.

Cette mise en place revient donc à investir un budget annuel de **32,2 millions** de francs. Ceci est possible grâce aux économies réalisées dans l'hypothèse 3CP (**33 millions** de francs par an).

Il existe plusieurs critères permettant de rendre compte de la facilité de se déplacer. On peut les répartir en deux groupes.

Les critères quantitatifs :

- le temps de parcours,
- le prix du déplacement,
- la fréquence des trains (et donc la probabilité de temps d'attente entre deux trains)
- l'offre de trains en heure de pointe (l'offre cadencée toutes les demi-heures facilite le client dans son choix d'horaire mais ne permettra peut être pas de répondre à la demande en heure de pointe. Il faut en effet veiller à ce que la capacité d'accueil des TER soit suffisamment grande)
- le nombre de rupture de charges (nombre de changements nécessaires à l'accomplissement du trajet)

Les critères qualitatifs :

- le confort du voyage (confort des sièges, espace, possibilités de travail, de lire durant la période du trajet, niveau sonore...),
- accessibilité des autres modes de transport avant et après le trajet
- facilité de réservation et d'achat des titres de transport

Afin de comparer les différentes hypothèses, nous avons dressé un tableau multicritères sur les trajets Paris-Strasbourg et Strasbourg-Mulhouse servant de base de comparaison.

Paris – Strasbourg (en première classe)

	Temps	Prix	Fréquence des trains	Nombre de rupture de charge	Confort	Facilité de réservation achat
Scénario 1C	1h50	277Fr	18	0	*** (TGV)	**
Scénario 3C	2h45	277Fr	15	0	** (TER)	**
Référence	3h50	252Fr	9	0	** (TER)	**

Ne disposant pas de toutes les informations nécessaires, tous les critères n'ont pu être présents dans le tableau.

Sur la liaison Paris – Strasbourg, le scénario 1C présente l’avantage d’offrir un temps de parcours significativement plus court, une fréquence plus grande, avec un coût légèrement plus élevé. Nous avons considéré le confort offert par un TGV comme étant meilleur que celui offert par un TER. Il faut cependant préciser que c’est une moyenne et que cette différence est aléatoire suivant le type de TER, certain d’entre eux ayant des caractéristiques de confort très comparables aux TGV.

Strasbourg - Mulhouse (Première Classe)

	Temps	Prix	Fréquence des trains	Nombre de rupture de charge	Confort	Facilité de réservation achat
Scénario 1C	50min	53Fr	20	0	** (TER)	**
Scénario 3C	50min	53Fr	36	0	** (TER)	**
Référence	50min	53Fr	20	0	** (TER)	**

Sur la liaison Strasbourg-Mulhouse, le seul élément qui distingue les trois scénarii est le nombre de trains disponibles sur ce tronçon au cours d’une journée. Ici, c’est donc le scénario 3C qui apparaît comme étant le plus intéressant puisque la fréquence de trains est plus importante.

Ces deux tableaux permettent de se faire une première idée des éléments qui distinguent les deux scénarii. Le premier (1C) renforce la liaison Paris-Strasbourg par une desserte plus rapide de ces deux villes, le second (3C) améliore la liaison Strasbourg-Mulhouse en augmentant la fréquence des trains disponibles pour effectuer ce trajet.

Afin de comparer plus aisément l’ensemble des liaisons étudiées, il a fallu agréger différents critères à travers le calcul du coût généralisé. La formule utilisée pour calculer le coût généralisé est la suivante :

$$C_g = p + h \times \left(t + \frac{1}{2} \times \frac{18-t}{f-1} + \frac{1}{2} \times \left(\frac{r}{f} \right)^2 + C \right)$$

Elle permet de considérer les grandeurs suivantes :

- p le prix du trajet
- h la valeur moyenne du temps des voyageurs
- t le temps du trajet
- f la fréquence des trains sur la liaison
- 18 en heure, cette grandeur correspond à l'amplitude horaire d'une journée (6h-24h)
- r nombre de changements sur l'ensemble de la desserte
- C constante représentant les temps de trajet terminaux

Nous avons obtenu les résultats suivants :

Coût généralisé – hypothèse 1C

	Paris	Bâle	Belfort	Colmar	Metz	Mulhouse	Nancy	Strasbourg
Paris	0	643	609	593	420	593	419	518
Bâle	643	0	238	210	469	147	480	277
Belfort	609	238	0	251	472	168	484	317
Colmar	593	210	251	0	375	153	386	178
Metz	420	469	472	375	0	420	180	291
Mulhouse	593	147	168	153	420	0	431	221
Nancy	419	480	484	386	180	431	0	276
Strasbourg	518	277	317	178	291	221	276	0

Coût généralisé – hypothèse 3C :

	Paris	Bâle	Belfort	Colmar	Metz	Mulhouse	Nancy	Strasbourg
Paris	0	689	609	645	405	645	404	566
Bâle	689	0	196	191	504	136	482	258
Belfort	609	196	0	209	520	143	498	275
Colmar	645	191	209	0	420	138	398	163
Metz	405	504	520	420	0	463	180	325
Mulhouse	645	136	143	138	463	0	440	206
Nancy	404	482	498	398	180	440	0	290
Strasbourg	566	258	275	163	325	206	290	0

Pour effectuer ces calculs numériques, nous avons estimé à 71 francs de l'heure la valeur du temps h , soit 10,8 euros/h. Cette valeur est le fruit d'un calcul complexe et est liée à la valeur du salaire horaire moyen. En ce qui concerne le niveau de tarif p , il a été retenu 0,5 Fr97 du kilomètre pour un TER et 0,55 Fr97 pour un TGV. Ces valeurs sont calculées en prenant en compte les coûts d'entretien, de consommation énergétique, d'usage des infrastructures, de frais de personnel, etc.

Le calcul de ce coût généralisé permet donc de prendre en compte le prix, le temps de parcours, la fréquence de la desserte, le nombre de rupture de charges et les temps des trajets terminaux. Néanmoins, plusieurs des critères que nous avons listés précédemment n'interviennent pas dans la formule, notamment parmi les critères qualitatifs.

Pour les intégrer dans un indicateur d'accessibilité, il faut recalculer les coûts généralisés en prenant en compte ces nouveaux critères. Nous proposons de procéder de la façon suivante :

- Confort : ajout d'une constante C_0 suivant la qualité de confort offert par le train

$$C_g = p + h \times \left(t + \frac{1}{2} \times \frac{18-t}{f-1} + \frac{1}{2} \times \left(\frac{r}{f} \right)^2 + C + C_0 \right)$$

- Facilité de réservation : rajout du temps nécessaire à la réservation et l'achat d'un billet.

$$C_g = p + p_{réserv} + h \times \left(t + \frac{1}{2} \times \frac{18-t}{f-1} + \frac{1}{2} \times \left(\frac{r}{f} \right)^2 + C + C_0 \right)$$

- Accessibilité des autres modes de transport avant et après le trajet : rajout de la grandeur $p_{accès}$ représentant l'accessibilité des transports locaux pour une gare donnée.

$$C_g = p + p_{réserv} + p_{accès} + h \times \left(t + \frac{1}{2} \times \frac{18-t}{f-1} + \frac{1}{2} \times \left(\frac{r}{f} \right)^2 + C + C_0 \right)$$

Il convient de remarquer que les critères ici pris en compte ne considèrent que le client et l'offre de transport qui lui est proposée. En effet, l'approche n'est pas celle d'une analyse de l'impact global du projet, ce qui impliquerait que les impacts environnementaux ou le développement économique découlant de ces projets soient pris en considération.

Le coût généralisé présente également l'inconvénient de ne pas rendre compte de l'adéquation ou l'inadéquation de l'offre et de la demande. En effet, suivant leurs heures de départ les trains sont susceptibles d'être plus ou moins demandés. Afin de mettre en valeur

une bonne adéquation de l'offre et de la demande il convient de faire augmenter la valeur de f , donc de faire diminuer le coût généralisé, lorsque qu'il y a plus de trains en heure de pointe et moins en heure creuse. Il faut donc faire varier f en fonction de la proportionnalité entre l'évolution de la fréquence des trains au cours du temps et celle du trafic. Pour cela il convient de faire une moyenne pondérée des fréquences au cours d'une journée. Le poids associé à une fréquence donnée est alors plus important lorsque l'écart entre l'offre de fréquence et la demande est faible.

Il faut noter que la valeur du temps n'est pas uniforme suivant les individus et les enjeux de leurs déplacements. Ainsi, il pourrait être intéressant de distinguer plusieurs coûts généralisés suivant les enjeux du déplacement considéré. La valeur du temps pour un salarié qui est en voyage d'affaire par exemple est généralement plus grande que celle d'un vacancier. Ainsi en analysant la formule du coût généralisé, on observe que plus la valeur du temps est faible plus le prix du titre de transport va influencer sur la valeur du coût généralisé. Il est donc possible de faire des comparaisons entre les hypothèses 1C et 3CP en prenant plusieurs valeurs du temps. Cela nous permettrait de mettre en valeur pour quels individus – ou pour quels enjeux de déplacement - tel projet sera le plus bénéfique. Cette façon de procéder permet dans une certaine mesure, de prendre en compte le fait que les individus sont prêts à consacrer un temps plus ou moins long pour aller d'un lieu à un autre.

Nous avons calculé successivement le coût généralisé puis le coût généralisé par km pour chacun des 3 scénarii (actuel, 1C, 3CP). Ensuite pour prendre en compte le fait que toutes les liaisons ne sont pas d'importance égale, nous avons calculé un coefficient de pondération suivant la population de la ville d'origine et la distance de la liaison :

$$c_{ij} = \text{pop}_j / (d_{ij})^2$$

Ce coefficient nous a permis d'obtenir un indice pondéré par liaison :

$$I_{p_{ij}} = c_{ij} \cdot \text{coût généralisé}_{ij} (Cg_{ij})$$

Cet indice isolé n'est pas très représentatif. Par contre, l'agrégation de cet indice permet de qualifier le niveau de desserte dont bénéficie une ville au sein de l'échantillon retenu. On calcule donc une moyenne pondérée qui donne un coût généralisé au départ de i : C_{gmi} .

On peut également calculer directement un indice d'accessibilité à partir du nombre

d'habitants et du coût généralisé :
$$A_{ij} = \frac{\text{pop}_i * \text{pop}_j}{(Cg_{ij})^2}$$

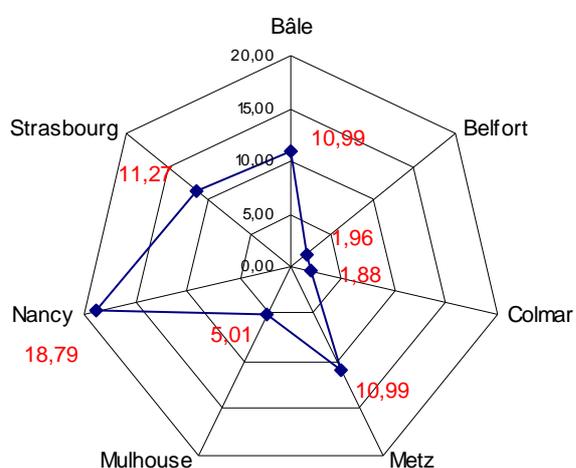
Voir les résultats pour les 3 scénarios sur les fichiers Excel joints.

Après avoir comparé les résultats et afin d'éclairer de la manière la plus significative l'étude que nous devons mener à bien, nous avons choisi de prendre en compte principalement cet indice. En effet, pour une étude au niveau régional, il nous semble que cet indice est le plus pertinent car il permet de prendre en compte de façon assez juste l'attrait de chaque ville en fonction de sa population et l'attrait des liaisons en fonction du coût généralisé. Le produit des populations des deux villes au numérateur permet de traduire le fait que plus les villes comportent d'habitants, plus elles ont tendance à avoir un trafic important les reliant. La présence du coût généralisé au dénominateur illustre le fait que plus celui-ci est élevé, plus l'accessibilité d'une ville à une autre est réduite.

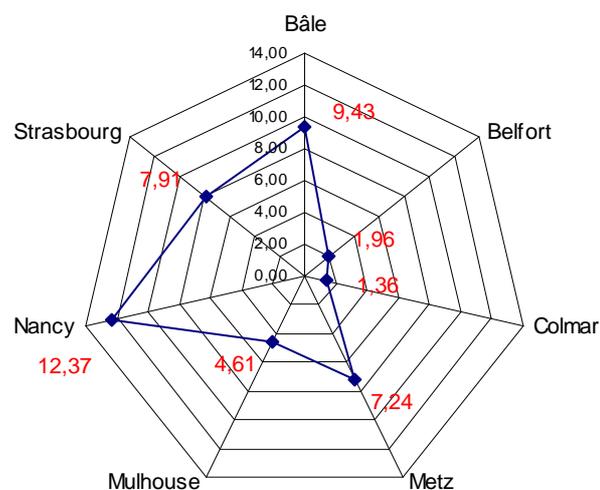
Ainsi il nous semble que cet indice permet de représenter le niveau de satisfaction supplémentaire que les différents scénarii apporteront à la population des différentes villes étudiées. Nous avons décidé de représenter cet indice sur un graphique en étoile au départ de chaque ville pour chaque scénario afin de traduire au mieux son accessibilité.

	Scénario 1C	Scénario 3CP
Temps de parcours (Paris Strasbourg)	+++ (1h50)	+(2h26)
Accessibilités de Paris	++++	+++
Accessibilités régional	-	++++
Coût d'investissement	=	=
Intérêt pour les régions	+	+++
Intérêt du point de vue européen	+++	+
Total	10	12

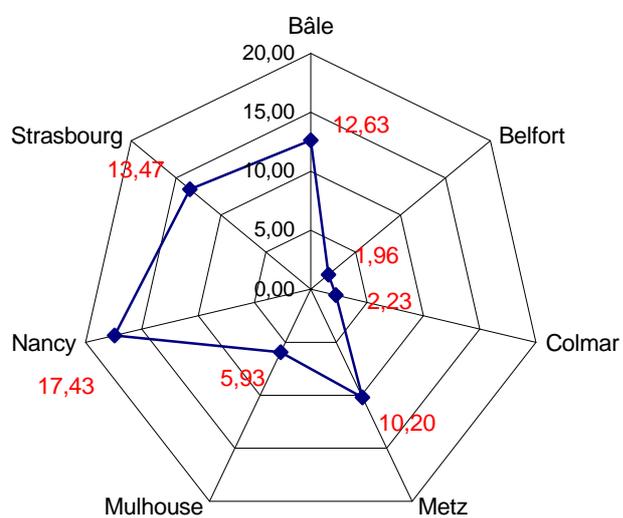
Paris 3CP



Paris référence



Paris 1C



L'analyse des indices d'accessibilité de Paris dans les différentes hypothèses montre que la capitale gagne de façon importante en accessibilité dans les deux projets d'aménagement. Ce gain est néanmoins plus important dans le projet 1C qui propose de réaliser une LGV de Paris jusqu'à Strasbourg.

La solution 1C présente donc l'avantage d'améliorer grandement la liaison entre Paris et les villes considérées, notamment avec Strasbourg. Le scénario 1C est le projet qui privilégie la liaison entre Paris et les autres villes par rapport au développement du réseau interrégional. Si cette amélioration de l'accessibilité de Paris est moins grande avec la solution 3CP, elle reste non négligeable. De plus c'est l'accessibilité de toutes les autres villes entre elles qui sont améliorées. La solution 3CP peut être donc être considérée comme un compromis.

II. Analyse des positions prises par les responsables politiques et recommandations

a) Les acteurs politico-économiques du projet TGV-EST :

Il convient dans un premier temps de lister les différents acteurs politico-économiques qui prennent part à ce projet de TGV.

L'Etat : Ministère de l'Équipement, Ministère des Finances

Les élus locaux :

Président du Conseil Régional d'Alsace, Adrien Zeller ;

Les Présidents des Conseils Régionaux de Lorraine, d'Ile-de-France et de Champagne-Ardenne ;

Conseil Général du Bas-Rhin, Conseil Général du Haut-Rhin ;

Communauté urbaine de Strasbourg présidée par Roland Ries ;

Maire de Mulhouse et président de l'association TGV Rhin-Rhône, Jean-Marie Bockel ;

Maire de Belfort, Jean-Pierre Chevènement ;

Maire de Nancy, André Rossinot ;

Le comité de pilotage du TGV Est ;

CCI Sud Alsace Mulhouse, CCI de Strasbourg ;

BEI, Banque Européenne d'Investissement ;

Le Duché du Luxembourg ;

L'Union Européenne ;

Les acteurs allemands (train ICE) :

Erwin Teufel, ministre-président du Land de Bade-Wurtemberg

Kurt Bodewig, ministre fédéral des Transports ;

RFF et la SNCF.

L'association pour le TGV Est, de même que celle du TGV Rhin-Rhône, a fourni un remarquable travail d'information et de communication auprès de l'Union Européenne, de l'Etat et des collectivités territoriales pour promouvoir le projet.

Il nous semble également opportun de remarquer l'importance grandissante des agglomérations au cours des concertations et négociations ayant conduit à l'engagement des travaux et au bouclage financier du projet.

Nous pourrions également citer d'autres acteurs qui sont intervenus dans les débats publics, tels les syndicats pour lesquels le projet est créateur d'emplois, ou les écologistes qui défendent l'environnement et s'opposent à toute nouvelle construction de lignes, privilégiant le renfort des voies existantes.

b) Analyse des positions des acteurs politiques :

Les articles des Dernières Nouvelles d'Alsace de 1998 à 2002, nous permettent de suivre les positions des différents acteurs politiques et économiques qui interviennent dans le projet de TGV Est. En outre, il ressort de cette revue de presse, qu'il n'est pas possible d'évoquer ce projet sans parler du TGV Rhin-Rhône.

D'une manière générale, il nous semble intéressant de souligner ici deux faits. D'une part, même si l'ensemble des acteurs, évoqués ci-dessus, sont unanimes sur la nécessité de réaliser une Ligne à Grande Vitesse, LGV, entre Paris et Strasbourg, de gros désaccords se cristallisent entre eux autour de la question du financement de ce projet.

D'autre part, malgré la pluralité des acteurs politiques alsaciens autour de deux projets distincts, il est intéressant de noter que les élus alsaciens dans leur ensemble, ont réussi, au delà de leurs divergences politiques, à soutenir simultanément les deux projets de TGV.

Le lobbying des élus locaux :

Il se traduit en particulier dans l'action de l'association TGV Est-européen.

Les élus locaux font pression sur le gouvernement pour obtenir un engagement financier concret de l'Etat sur les projets TGV Est et Rhin-Rhône.

En particulier, les élus alsaciens soulignent la discrimination dont leurs projets de TGV font l'objet, en comparaison avec les précédents projets TGV ailleurs en France (TGV Méditerranée...). Par exemple, Adrien Zeller, président du Conseil Régional d'Alsace,

souligne que la Région Alsace financera les projets de TGV, alors que les régions concernées par le TGV Méditerranée n'ont pas été sollicitées financièrement par l'Etat. De fait, ces projets TGV seront les premiers à être financés, fortement, par les collectivités locales concernées.

Par ailleurs, ce lobbying consiste à rappeler régulièrement, avec plus ou moins d'insistance, les délais de réalisation et les dates de mise en service.

En parallèle de la négociation pour le TGV Est, les élus souhaitent voir avancer le dossier concernant le TGV Rhin-Rhône.

Ce lobbying porte ses fruits. En effet, pour répondre aux inquiétudes des élus locaux, l'Etat promet que les travaux du TGV Rhin-Rhône débiteront avant la fin de la première phase du TGV Est, même si la question des conditions de financement des projets reste alors sans réponse précise.

Pour autant, le lobbying des élus alsaciens a aussi ses limites. Alors que la première phase du TGV Est est lancée, l'Etat reste ambigu concernant la réalisation de la seconde phase (liaison jusqu'à Strasbourg). Malgré l'insistance des élus alsaciens pour obtenir une réponse claire, l'Etat éludera toujours la question.

Finalement, cette seconde phase ne sera pas réalisée, l'Etat optant pour une solution du type 3CP. Le TGV s'arrêtera en Moselle, à Baudrecourt.

Malgré cela, les élus alsaciens s'estiment satisfaits. En effet, ils ont bon espoir de voir la deuxième phase Baudrecourt-Vendenheim se réaliser à moyen terme, ainsi que la connexion entre les réseaux allemands et français et la première phase des travaux du TGV Rhin-Rhône. En particulier, ils espèrent pouvoir tirer parti des échéances électorales pour dynamiser ces projets, en arguant de la nécessité de ne pas prendre de retard à l'échelle européenne en matière de LGV.

On notera que d'autres acteurs tels que les CCI appuient les projets TGV-Est et Rhin-Rhône et participent aussi au lobbying en faveur des projets TGV dans la région Alsace.

Le projet s'inscrit dans une logique européenne :

Une liaison LGV de Paris à Vienne et Budapest n'est pas d'actualité, mais par contre, on envisage bel et bien de poursuivre la ligne jusqu'en Allemagne, avec une liaison Strasbourg-Appenweier. De fait, la Banque Européenne d'Investissement, BEI, apporte son soutien financier à ce projet.

En particulier, il est envisagé de relier le TGV Rhin-Rhône à l'ICE, train allemand, qui sera amené à circuler sur les voies françaises. Il faudra également adapter certains ouvrages au passage du TGV, pour lui permettre de rouler à grande vitesse.

Cependant, côté allemand, le gouvernement fédéral traîne les pieds. Ainsi, ponctuellement, les élus d'Alsace et de Bade-Wurtemberg interpellent le gouvernement fédéral allemand.

Position de la Région Alsace :

Par rapport à l'engagement formulé en 1992, la Région Alsace se trouve confrontée à un projet moins ambitieux que le projet initial. En conséquence, la participation financière de la Région devrait être revue à la baisse. Finalement, la Région va bel et bien engager l'équivalent actualisé de la somme convenue préalablement (1,85 Milliards de Francs). Mais des contreparties ont été obtenues : en 2000, la subvention accordée au Conseil Régional pour le développement des transports (TER notamment) va doubler pour s'élever à un milliard de Francs :

Améliorer l'offre fer: En ce qui concerne les TER : augmenter la capacité du réseau, diminuer la durée des trajets, améliorer le confort pour les voyageurs. En ce qui concerne le fret : développer les interconnexions, notamment avec les pays transfrontaliers, afin de diminuer la part de la route dans les transports de marchandises.

Aménager les gares : Dans l'optique de l'arrivée du TGV Est, il est envisagé de réaliser des pôles multimodaux dans les gares de Colmar, Mulhouse, et Strasbourg (auto, tram, tram-train, parking). Par exemple, le responsable SNCF des projets d'aménagement des gares envisage, pour la gare de Strasbourg, de faciliter les échanges entre modes de transport, d'étendre la gare, de créer des parkings supplémentaires.

Il est également envisagé de réaliser un tram-train qui desservira l'agglomération de Strasbourg.

De plus, la Région a obtenu la garantie que le projet du TGV Rhin-Rhône serait relancé simultanément à la réalisation des travaux de la première phase du TGV Est.

Il est cependant primordial de souligner que les élus alsaciens ont peur que ce ne soit que des promesses visant à obtenir leur accord. Ils ne désespèrent pas que, dans le futur, la LGV de l'Est soit prolongée jusqu'à Strasbourg. Les élus alsaciens qui ont voté des engagements de dépenses pour un autre projet que celui qui voit le jour, veulent obtenir des garanties.

Un point fondamental concerne la grande solidarité politique alsacienne autour des projets TGV Est et Rhin-Rhône. En effet, le Conseil Général du Haut-Rhin, les villes de Mulhouse et Colmar participent au financement du TGV Est. Les collectivités du Bas-Rhin en feront de même pour le bouclage financier du TGV Rhin-Rhône. Ce principe de participation croisée a été obtenu après de multiples réunions entre les différentes collectivités alsaciennes. La stratégie de négociation commune ainsi élaborée a également permis de soutenir et promouvoir l'envie de l'Alsace d'accueillir ces deux LGV par rapport à l'Etat. Bien entendu, des conditions ont été établies : la participation sera effectivement croisée et l'Etat s'est engagé formellement sur les deux projets.

Lorsque nous nous penchons sur l'interconnexion des différents projets (TGV Est et Rhin-Rhône, raccordement avec l'ICE allemand), nous nous rendons à l'évidence qu'il s'agit d'un équipement majeur à portée internationale. Nous pouvons d'ailleurs à ce propos remarquer la participation financière du Luxembourg.

Lors de la décision du projet, la Région Alsace a subi des pressions de toute part afin qu'elle donne son accord à la variante Baudrecourt. Cette solution est le meilleur compromis en l'état actuel des capacités d'investissement. Le temps de parcours de 2h20 entre Paris et Strasbourg présente une avancée très significative dans la concurrence avec l'avion. De plus, cette variante (qui sera finalement retenue) « améliore grandement les liaisons avec les métropoles allemandes et présente un intérêt transnational très supérieur de nature à mieux justifier aux yeux des autorités européennes la subvention communautaire au taux maximum qui est sollicitée ». (Christian de Feynol).

Bouclage financier de la première phase :

A la suite de l'annonce de l'accord sur la réalisation de la première phase, il ne restait donc plus qu'à s'entendre sur le budget et signer l'engagement. Avec le financement de l'Etat et de RFF, 8 milliards de Francs doivent être investis par les collectivités territoriales, l'Union Européenne et le Luxembourg. L'arrivée d'une telle infrastructure dans la région permettra, outre la création de nouvelles liaisons, d'améliorer le transport transfrontalier. Le Duché du Luxembourg s'est alors dit prêt à financer le projet. La région Alsace est prête à financer les deux projets en même temps.

L'Europe a lancé un appel afin de boucler le budget, et ainsi respecter les délais prévus, réaffirmant son intérêt. La Banque Européenne d'Investissement (BEI), au vu des progrès du dossier, a pris contact auprès de RFF, de la SNCF et des différentes régions afin d'évaluer leurs besoins. L'Allemagne également, par l'intermédiaire du ministre président du Bade-Wurtemberg, s'engage en faveur du TGV Est. Elle voudrait établir une interconnexion avec le réseau ferré allemand (Bundesbahn). Enfin au mois de novembre 2000, le ministère français des transports annonce la signature de l'accord sur le financement du projet de TGV.

Détail du budget final :

	(milliard de F)
RFF-SNCF	4,8
Détail des Subventions publiques :	15,7
Etat	8
Union Européenne	2,1
Luxembourg	0,77
Ile de France	0,5
Champagne-Ardenne	0,815
Lorraine	1,665
Alsace	1,85
Détail du financement des CL en Alsace :	
Région Alsace	0,925
Bas-Rhin	0,463
Communauté Urbaine de Strasbourg	0,232
Haut-Rhin	0,16
Ville de Mulhouse	0,046
Ville de Colmar	0,024
SOMME :	20,5

c) Analyse des résultats d'attractivité et recommandations :

L'analyse des différents graphes obtenus lors des études d'attractivité nous amène à mieux comprendre les positions des collectivités locales. Prenons l'analyse du scénario de référence, celui du réseau actuel. On remarque que l'accessibilité de la ville de Strasbourg par rapport aux villes de la région comme Nancy, Bâle ou Mulhouse est relativement faible. L'accessibilité entre Paris et la capitale européenne est relativement élevée.

Les deux principales villes concernées par les projets sont Strasbourg et Mulhouse. Leur accessibilité augmente sensiblement avec la réalisation du scénario 1C qui privilégie une large partie de ligne à grande vitesse par rapport au développement du réseau régional. On note aussi une augmentation de l'accessibilité pour ces villes avec le scénario 3CP, privilégiant le réseau TER en Alsace, mais de façon moins significative. Cependant, on remarque que l'accessibilité des autres villes n'est pas améliorée dans le cas du scénario 1C, alors qu'elle l'est un peu plus pour la variante 3CP.

Ces conclusions nous permettent de mieux comprendre l'attitude des différentes instances. En effet, l'Union Européenne ainsi que le gouvernement français sont favorables au développement du scénario 1C, améliorant la liaison Paris Strasbourg puis d'éventuelles liaisons avec d'autres villes européennes. Cela permet de mieux comprendre aussi l'importance donnée à la liaison Rhin-Rhône par les collectivités territoriales du sud de la région Alsace. En effet, ce projet permet d'améliorer l'accessibilité des autres villes de la région.

Donc le projet, tel qu'il est proposé par le gouvernement, qui met en avant la création d'une ligne à grande vitesse entre Strasbourg et Paris en deux étapes et en phasant la création concomitante de la LGV Rhin-Rhône, est un bon compromis. Elle permet d'améliorer l'accessibilité de la capitale européenne, mais aussi des grandes villes de la région.

La région Alsace a tout intérêt à soutenir cette solution d'autant plus que les collectivités et RFF l'ont adoptée (solution de meilleure rentabilité). Nous sommes également obligés de tenir compte des augmentations de subventions accordées au transports alsaciens dans ce cas-là. Un projet aussi ambitieux et complexe que celui du TGV Est doit aboutir pour le bien de tous. Par ailleurs, l'étude indépendante commandée par le Conseil Régional à l'OFCE va dans le même sens que nos conclusions précédentes : l'Etat profitera lui aussi de la réalisation de la variante 3CP.