

Contribution* à la réflexion de l'APR, 1999	
Réflexions pour l'arrivée des TGV en Alsace	Groupe « Prospective optimisation TGV »

\* Accédez aux autres documents disponibles sur notre site <http://www.apr-strasbourg.org/>  
et inscrivez vous pour recevoir toute l'information APR.

---

## Plan de la note :

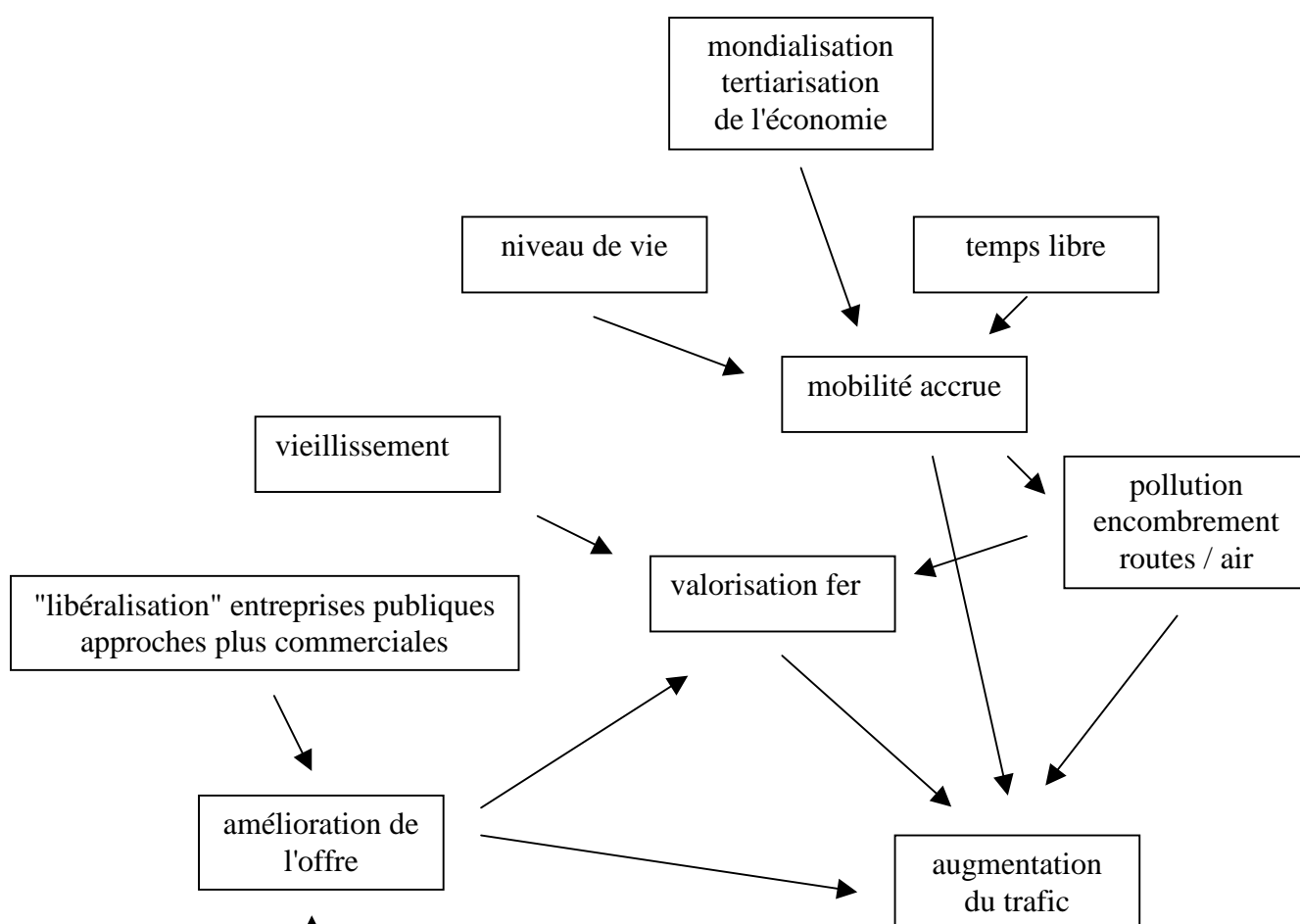
- Introduction
- I/ Cadrage général
- II/ Les spécificités du contexte alsacien
- III/ Des objectifs stratégiques à atteindre
- IV/ Des variables (risques, incertitudes)
- V/ Des esquisses de scénarios
- VI/ Démarche à proposer
- Annexes

## Introduction

L'arrivée des TGV en Alsace s'inscrit dans un contexte évolutif qui en accroît l'intérêt.

Divers facteurs se combinent pour revaloriser le transport ferroviaire :

- l'ouverture des frontières et la tertiarisation de l'économie renforcent les besoins en déplacements professionnels de personnes intéressées par la grande vitesse.
- l'évolution des modes de vie accroît et transforme la demande en mobilité : l'éclatement des familles, l'augmentation du temps libre (allongement de la durée de vie, 35 heures ...), le niveau de vie rendent les déplacements plus fréquents.
- la modernisation du réseau (interconnexions entre différents modes, développement progressif d'un système maillé sur le territoire européen, ...) rend le train dans son ensemble plus attractif pour des types de clients qui l'avaient délaissé auparavant.



Dans ce contexte, il importe d'optimiser l'arrivée des TGV dans la région pour en tirer un profit maximum. Ceci suppose

- une analyse de l'évolution générale de l'offre, en France comme en Europe, et notamment de l'effet réseau lié au développement de la grande vitesse,
- une prise en compte des données et des flux spécifiques à la région
- une évaluation des obstacles possibles notamment des risques de contournement
- une réflexion sur les actions à entreprendre.

Cette réflexion doit prendre en considération l'ensemble des projets de trains à grande vitesses, devant ou pouvant à terme desservir la région: TGV Est européen, TGV Rhin-Rhône, ICE...

## I/ Cadrage général

---

### 1. Le développement du réseau grande vitesse

Le projet de TGV Est-Européen a tardé à se concrétiser, mais s'inscrit de ce fait dans un contexte nouveau renforçant l'intérêt même du projet. Il est mis en œuvre alors que d'autres lignes sont déjà ouvertes (certaines depuis presque 20 ans) et que le réseau se structure largement en France comme dans les pays voisins. Il offrira donc d'emblée bien d'autres avantages que la seule liaison avec Paris (voir carte jointe). D'autant plus que viendra s'y adjoindre à terme la réalisation du TGV Rhin-Rhône dont la conception s'inscrit davantage encore dans une problématique d'articulation entre plusieurs branches du réseau existant.

Concernant la France, cet effet réseau s'est développé d'abord en étoile à partir de la capitale avec les trois branches successivement mises en service :

- ❖ le TGV Sud-Est (inauguré dans sa totalité à l'automne 1983) avec ses raccordements vers la Suisse et la vallée de la Saône via Dijon, et vers la Savoie et Genève via Mâcon ;
- ❖ le TGV Atlantique vers la Bretagne et le Sud-Ouest en 1989 ;
- ❖ le TGV Nord-Europe en 1995.

La ligne d'interconnexion contournant Paris permet de relier le système Nord-Europe (y compris la liaison vers Londres par l'Eurotunnel) au réseau Sud-Est depuis 1995 et rejoint la ligne vers l'Atlantique à Massy. **Les liaisons transversales commencent ainsi à se multiplier depuis quatre ans.**

La mise en service prochaine du TGV Méditerranée va conforter cette nouvelle logique de réseau en multipliant les possibilités de dessertes entre villes de province (à l'intérieur du grand sud-est, avec les autres villes déjà reliées par TGV et d'éventuelles perspectives complémentaires utilisant les lignes classiques comme Lyon-Toulouse, Luxembourg-Marseille ...). **Ces liaisons province-province sont celles qui se développent le plus vite à l'heure actuelle.**

Parallèlement à la mise en service du TGV Est-européen prévue en 2006 et à l'arrivée du TGV dans le sud Alsace prévue pour 2008/2009 (la DUP du TGV Rhin-Rhône est

annoncée pour 2001), de nombreuses améliorations sont prévues d'ici à 2006 complétant ainsi un réseau dont le maillage est en constant développement :

- Sur le TGV-Méditerranée, le tronçon Valence-Aix-Marseille va être inauguré en 2001
- Tronçon auquel viendra se raccorder les contournements de Nîmes et Montpellier et le raccordement au réseau grande vitesse espagnol
- Pour le TGV Bretagne, contournement du Mans et amélioration des lignes classiques vers Brest et Quimper
- Sur le TGV Aquitaine, première phase du tronçon Angoulême-Bordeaux
- Amorce de la partie française du TGV Lyon-Turin entre Satolas et Lépin-le-Lac
- ...

Les TGV alsaciens bénéficieront évidemment de l'amélioration des liaisons vers l'Europe du Nord-Ouest :

- Le TGV Thalys qui met déjà Bruxelles à 1h25 de Paris (soit 3h45 de Strasbourg en 2006) mettra Amsterdam à 3h15 de Paris en 2005 (5h35 de Strasbourg en 2006)
- Le TGV Eurostar mettra Londres à 2h40 de Paris en 2003 (5 h de Strasbourg en 2006)

De leur côté, l'Allemagne et la Suisse Les pays voisins adaptent également leurs infrastructures ferroviaires afin de les faire entrer dans l'ère de la grande vitesse, par des lignes nouvelles spécifiques, de nouvelles connexions ou des modernisations d'infrastructures.

La nouvelle génération de trains à grande vitesse allemands (ICE3) pouvant circuler à plus de 300 km/h pourra également emprunter les axes français. Déjà, depuis Strasbourg et en changeant de train à Offenbourg (1/2 h) ou Karlsruhe (1h), il est possible d'emprunter les lignes ICE allemandes vers Francfort-Hannovre-Hambourg (1<sup>ère</sup> ligne mise en service en 1991) et vers Francfort-Hannovre-Berlin (264 km de ligne nouvelle mise en service en 1998). De nouvelles lignes sont prévues en 2002 entre Francfort et Cologne (219 km de ligne nouvelle, parcours réduit à 58 mn contre 2h13 actuellement), et en 2003 entre Nuremberg et Munich. Une desserte par ICE pendulaire est également prévue entre Francfort et Dresde à partir de 2000.

En Suisse, le concept de Rail 2000, associé aux nouvelles lignes de franchissement des Alpes (NLFA) et au raccordement au réseau européen à grande vitesse, vise à offrir une

alternative performante en transports en commun pour desservir l'ensemble du pays et capter les flux internationaux. La modernisation du réseau mise en œuvre dans Rail 2000 assure une coordination optimale entre les trafics régionaux et les longues distances.

Un certain nombre de liaisons bénéficieront ainsi à terme de gains de temps non négligeables : Bâle-Milan en 2h30 (soit moins de 4 heures entre Strasbourg et Milan); Bâle-Zurich en 50 mn au lieu de 60 actuellement (soit 2h20 pour faire Strasbourg-Zurich) ; Bâle-Lausanne en 2h05 au lieu de 2h25 (mettant Lausanne à 3h35 de Strasbourg).

Pour les autorités suisses, Bâle demeure la porte d'entrée privilégiée dans le réseau à grande vitesse européen.<sup>1</sup>

Pour compléter ce rapide tableau de la situation particulièrement évolutive où s'inscriront les TGV alsaciens, il convient d'évoquer les efforts menés désormais en France pour améliorer les autres niveaux d'infrastructures et par là-même les interconnexions au réseau de la grande vitesse. La réorganisation des réseaux régionaux combinée au passage à la desserte cadencée sur les principales lignes TGV permet d'irriguer plus finement et rapidement le territoire. Le TGV Est-européen bénéficiera pour sa part des prolongements de desserte offerts en Gare de l'Est par la nouvelle ligne de RER « Eole », assurant une liaison rapide vers le quartier St-Lazare et la banlieue Ouest (gain de temps d'une quinzaine de minutes), voire même au-delà par la suite, vers Rouen et Caen. Le réaménagement de la Gare de l'Est prévoit également un meilleur accès à la ligne de RER nord-sud.

Les opérateurs ferroviaires cherchent par ailleurs à jouer la complémentarité avec le transport aérien. Parallèlement au renforcement des dessertes directes en TGV de la plateforme de Roissy-Charles de Gaulle, la SNCF commence à développer avec des compagnies aériennes une nouvelle offre de service couplant les deux modes aérien et ferroviaire (billets jumelés, pré-enregistrement des bagages...). Les aéroports de Francfort, Cologne, Amsterdam... seront prochainement directement branchés sur des lignes grande vitesse.

Cette logique de complémentarité fer-air devient un aspect important à prendre en considération dans la réflexion sur l'accueil de la grande vitesse en Alsace. Elle devrait conduire à s'intéresser aussi bien à la desserte ferroviaire des grandes plates-formes les plus proches (Francfort, Roissy, Bâle, Zurich ...) qu'à la desserte aérienne des hubs plus lointains (Amsterdam, Londres-Heathrow...) pouvant assurer une desserte ferroviaire rapide des régions environnantes. Ces perspectives méritent d'ailleurs d'être explorées de

---

<sup>1</sup> On trouvera en annexe un inventaire et calendrier indicatif des principaux projets de développement de la grande vitesse aussi bien en France que dans les pays voisins.

façon assez immédiate. Ainsi, par exemple, de bonnes liaisons vers Lyon-Satolas pourraient favoriser dès la mise en service du TGV-Méditerranée une desserte rapide et fine des villes du sud-est français ( Aix, Avignon, Nîmes...).

**Le maillage se constitue peu à peu non seulement à travers le réseau ferroviaire lui-même, mais aussi par des connections avec d'autres moyens de transports existants ou en cours de réalisation.**

## **2. Les effets constatés des réalisations françaises antérieures**

Un rapide examen des études et réflexions menées dans les villes desservies n'apporte que des enseignements limités. Les situations sont différentes et l'élargissement des réseaux à l'échelle nationale et internationale, de même que les évolutions techniques modifient radicalement les situations. Entre la mise en service du TGV vers Lyon et l'arrivée du TGV Est-Européen à Strasbourg, un quart de siècle se sera écoulé.

Des enseignements peuvent cependant être tirés des expériences passées à la lecture des études effectuées dans les différentes villes desservies.

### **Des effets sur l'économie**

Quels que soient les secteurs, ces effets sont difficiles à mesurer, en raison de l'absence d'études approfondies sur les situations antérieures, de l'absence le plus souvent de dispositifs de suivi et surtout de la difficulté à isoler « l'effet TGV » dans les processus de transformation de l'environnement local et régional.

Le TGV ne peut pas être à lui seul porteur d'une dynamique. Il accompagne un mouvement plus général, une dynamique d'ensemble portée par tous les acteurs et décideurs locaux en ouvrant de nouvelles opportunités. Il ne joue significativement que pour les métropoles ayant déjà une fonction importante de plate-forme d'échanges.

### **Le TGV a renforcé certains nœuds régionaux**

L'extension du réseau à grande vitesse se fait au détriment de certaines liaisons régionales et interrégionales de proximité (baisse des fréquences et rallongement des temps de parcours). Dans le cas des pôles méridionaux par exemple (Valence, Avignon, Marseille), la suppression des trains de grande ligne a désorganisé la desserte des villes moyennes où le TGV ne s'arrête pas. Même si le contexte alsacien est différent, il convient de rester vigilant par rapport à ces risques « d'effet-tunnel ».

## Le renouveau des gares

Les gares, quant à elles, sont devenues les lieux de cristallisation majeurs des projets et réalisations liés au TGV, qu'elles soient réaménagées ou non. En règle générale, les quartiers environnants ont bénéficié d'investissements et ont subi des transformations (installations de bureaux, investissements immobiliers ...). La gare redevient un lieu symbolique fort, lieu de passage et d'interconnexion des réseaux.

Evolution de la conception et du rôle des gares		
1830	porche donnant accès à champ traversé par une voie	
1850	le développement se rapproche de la gare, nouveau lieu fort de la ville : construction halle de verre et acier et façades monumentales	ex: gares de Paris Nord et Paris-Est
1880	la ville englobe la gare qui se civilise et devient Palais	ex: gares d'Orsay et St-Lazare
1900	les gares , toujours plus majestueuses, s'affirment dans la ville et sont dotées de campaniles à l'égal des églises et mairies	ex: gare de Lyon
1930	la gare s'estompe, architecture régionaliste	
>1950	la gare perd sa symbolique, devant les valeurs montantes automobile et avion	
< 1980	urbanisme fonctionnaliste, enfouissement des gares pour récupérer de l'espace l'arrivée des premiers TGV ne modifie guère cette conception	ex: nouvelle gare Montparnasse (1965) gares banlieue Nord et Austerlitz... ex: gare boyau de Paris Lyon, Part-Dieu...
1986	tournant pris lors de la construction du TGV Atlantique: le TGV= dispositif train+gare	réménagement en profondeur des gares de Montparnasse, Le Mans, Nantes
1990	interconnexion et TGV Nord: accent sur intermodalité, conception des gares comme pôles d'échanges, où s'organisent les divers modes d'accès au train et se recompose l'ensemble des transports urbains et régionaux de la métropole, ce pôle prenant place dans un ensemble urbanistique plus vaste	ex: Lille Europe, Roissy-TGV, Stuttgart, Munich, Barcelone...

d'après François Bellanger, Mégalopole n° 17

## II/ les spécificités du contexte alsacien

L'inscription de l'Alsace et de ses pôles urbains dans le futur réseau TGV doit tenir compte de plusieurs facteurs spécifiques. On se doit donc en particulier de prendre du recul par rapport à une vision hexagonale de la problématique TGV surdéterminée par le poids persistant des relations Paris-province.



## **1. Des liens économique moins étroits avec Paris**

Les entreprises localisées en Alsace, et notamment dans le Bas-Rhin, apparaissent beaucoup moins dépendantes des centres de décision parisiens, relativement à la situation prévalant dans la plupart des autres régions françaises. Les sièges sociaux, quand ils ne sont pas locaux, sont fréquemment étrangers. Les déplacements d'affaires, tout en restant principalement centralisés sur Paris, sont géographiquement assez diversifiés, mettant en valeur des liens plus étroits avec l'Allemagne ou la Suisse (voire les Etats-Unis et le Japon).

Cela étant, la tertiarisation implique des échanges croissants avec des sociétés de services, dont la plupart restent encore organisées selon des logiques de réseaux nationaux polarisés par Paris. Ainsi, depuis ces dernières années, les échanges avec la capitale se sont renforcés et devraient continuer à se développer sans réduire pour autant les relations avec les autres pôles.

## **2. Un tissu industriel réparti sur l'ensemble du territoire**

Le tissu industriel, relativement dense, est réparti sur un territoire qui dépasse largement les limites des principales agglomérations, ce phénomène de dispersion étant particulièrement marqué dans le Bas-Rhin. Ce tissu est donc également plus sensible à une organisation adaptée des transports régionaux (dessertes, rabattements ...). Le TGV doit permettre l'accessibilité de l'ensemble de l'Alsace en suscitant une intermodalité forte et innovante.

## **3. Les activités internationales de Strasbourg**

Elles drainent des flux de participants à des sessions, colloques, congrès, forums, réunions, échanges ... Ces flux sont diffus et viennent de toute l'Europe, voire de plus loin. L'amélioration de la desserte vers Paris ne les concerne qu'assez peu ou indirectement (correspondances...). L'élargissement de l'effet réseau et surtout une bonne connexion aux « hubs » tels que Roissy ou Francfort sont par contre essentiels.

La logique est la même en ce qui concerne le développement d'activités de formation supérieure attirant des participants de toute la France, voire de plus loin, (l'Université bien sûr mais aussi l'ENA, Centre d'études européennes, l'INET, l'IRCAD...) et nécessitant de bonnes connexions « province-province ».

#### **4. Des facteurs démographiques et sociologiques**

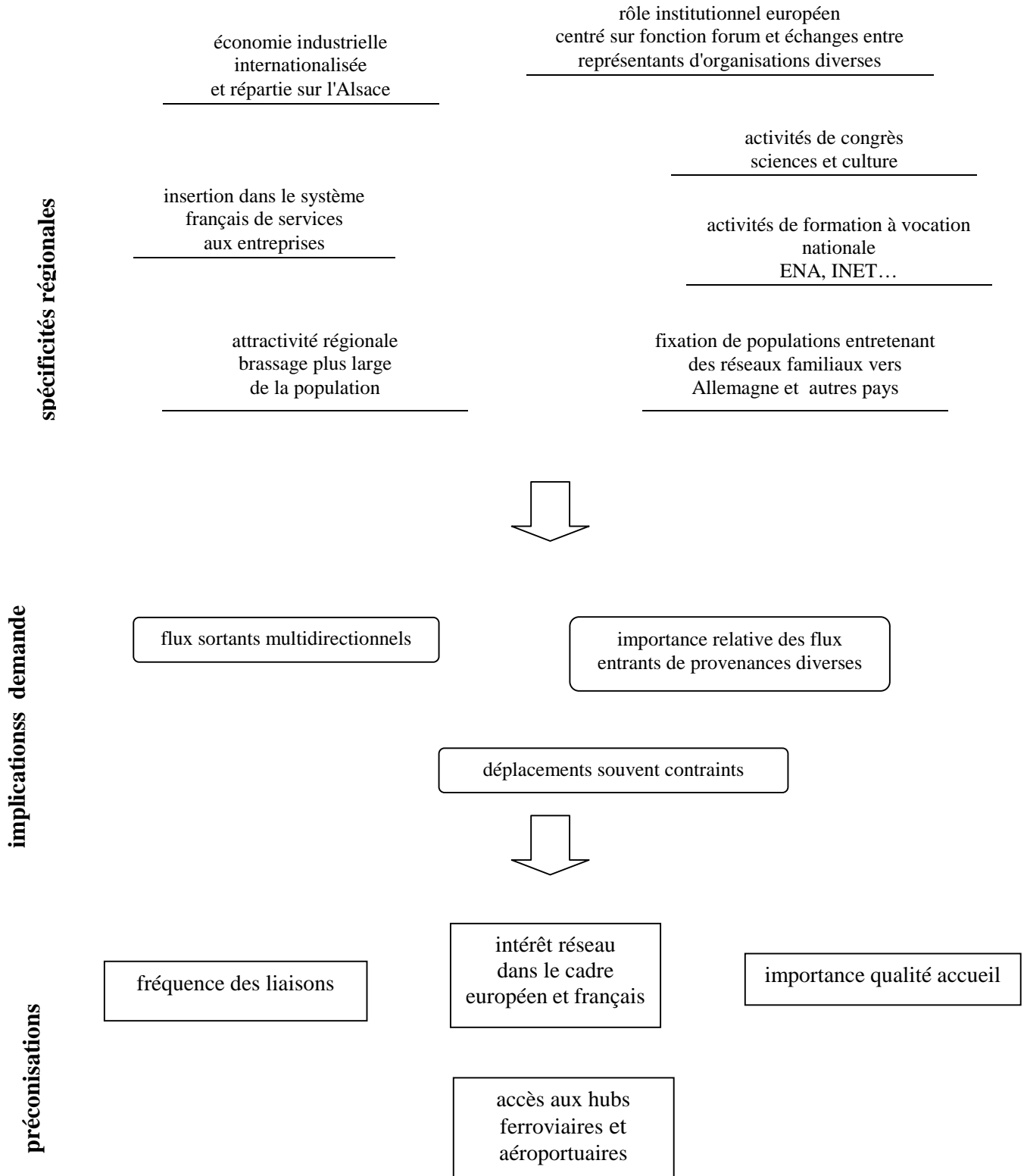
La croissance démographique, la hausse de la mobilité, la tertiarisation des activités, le renforcement de l'encadrement dans les entreprises intensifient les brassages interrégionaux et modifient la géographie des relations familiales, jusqu'ici restées très centrées sur la région elle-même, comparativement à la plupart des autres régions françaises dont les populations ont largement participé au mouvement migratoire sur Paris. L'Alsace présente probablement un potentiel important de développement de la mobilité familiale et personnelle, renforcé encore par un niveau de vie et un pouvoir d'achat élevés, dont devrait bénéficier le réseau TGV.

D'autant que le train redevient socialement valorisé (confort, sécurité, fiabilité ...) et devrait reconquérir des parts de marché dans les générations progressivement acquises "au tout automobile", mais aujourd'hui vieillissantes.

#### **5. Le potentiel de clientèle vers l'Allemagne et la Suisse**

Un potentiel de clientèle existe aussi vers l'Allemagne en raison de la fixation de personnels travaillant dans les organisations européennes (Conseil de l'Europe, Eurocorps, Arte...), la fréquence relative de couples binationaux, les réseaux propres à certaines communautés immigrées (turcs notamment), etc...

## Quelques spécificités de la situations alsacienne et ses implications pour une optimisation de la desserte TGV



### **III/ Des objectifs stratégiques à atteindre**

---

Compte tenu de ces réflexions, Strasbourg et le Bas-Rhin doivent se donner des objectifs permettant d'optimiser l'arrivée du TGV Est-européen, puis du TGV Rhin-Rhône.

- 1. Placer Strasbourg à une distance-temps intéressante par rapport aux autres « Eurocités » en optimisant les effets réseaux ( lignes directes et/ou correspondances efficaces ) et les complémentarités intermodales , notamment air-fer. Une articulation aux meilleurs nœuds est à rechercher..**
- 2. Articuler la grande vitesse avec l'ensemble du territoire régional ( entendu au sens large des régions du Rhin supérieur ) : irrigation de toute la région, interconnexion avec l'ensemble des autres modes de transports (réseau routier, transports en commun intra-urbains et inter-urbains, aéroports... )**
- 3. Combiner l'arrivée de la grande vitesse avec une politique et des restructurations urbaines adéquates (gare de Strasbourg et son quartier notamment): la réflexion sur l'arrivée des TGV doit prendre en compte les desseins urbains et régionaux. Elle peut avoir un effet d'accélérateur pour mieux ajuster ces politiques et projets.**
- 4 Accompagner l'émergence d'une nouvelle demande sociale et économique en faveur de l'utilisation de la grande vitesse : *la problématique TGV ne se résume pas à un simple transfert de flux, mais - vu de l'augmentation de la mobilité dans toutes les activités humaines (sociales, culturelles, économiques, scientifiques, touristiques ... )- ouvre de nouveaux marchés qu'il faut explorer.***

L'investissement est important mais il est en phase avec une demande sociale et d'autres investissements (voir premier paragraphe) dans toute l'Europe. Il s'agit donc de se donner les moyens d'une efficacité optimale pour une infrastructure au coût élevé.

## **IV/ Des variables (risques, incertitudes)**

---

L'objectif de cette note n'est pas d'épuiser les questionnements liés au TGV. Les points qui suivent sont donc évoqués sans approfondissements pour l'instant. Ils reprennent les principales variables présentant une incertitude ou un risque si elles ne sont pas gérées efficacement.

### **1. Des types d'utilisateurs fragmentés**

L'analyse des spécificités de la situation régionale et plus particulièrement bas-rhinoise laissent supposer que les flux liés au TGV et à la réorganisation des transports ne prendront pas un caractère massif vers une ou deux destinations principales. Leur variété et leur diversité nécessitent une analyse fine selon une typologie des usagers et une segmentation basée sur les activités.

### **2. L'effet réseau**

Les TGV Est Européen et Rhin-Rhône viennent compléter un réseau déjà existant dont l'échelle dépasse largement le niveau national. L'ICE, le TGV Sud-Est, le réseau Nord-Européen placent Strasbourg dans un maillage en constitution qu'il convient d'anticiper en intégrant une chronologie des infrastructures de tous types pouvant modifier ou améliorer les liaisons. La problématique n'est donc pas une simple question de positionnement de Strasbourg par rapport à Paris et la desserte vers Paris ne doit pas se limiter à celle du centre de la capitale.

Une bonne connexion à l'aéroport de Roissy est essentielle, mais elle doit être complétée par une liaison avec Massy pour garantir les correspondances vers des villes comme Tours, Poitiers, Angers, Le Mans, Nantes, Rennes. Actuellement, l'accès à Massy est pénalisant en temps.

Dans le même ordre d'idées, des possibilités de correspondance avec Marne-la-Vallée doivent être ménagées, même si cela représente peu d'intérêt pour reprendre les lignes vers le sud-est (quand la 1<sup>ère</sup> tranche du TGV Rhin-Rhône sera réalisée). Cette gare dessert un secteur de l'Île de France accueillant de nombreuses entreprises originaires ou opérant vers

l'est. Elle est assez bien desservie par les missions remontant vers le nord et l'Angleterre (elle est desservie par des rames Thalys alors que seules les rames de type « réseau » desservent pour l'instant Roissy). Elle permettra également d'atteindre des villes comme Orléans, Limoges...

Il convient, d'une façon générale, d'assurer une articulation aux « bons nœuds », en particulier pour les interconnexions TGV/avion ou avion/TGV est nécessaire : articulation à l'intercontinental avec Roissy et Francfort voire Zurich, articulation au niveau européen avec Lyon-Satolas, Amsterdam ou Bâle.

### **3. Il existe des risques importants de contournement :**

- sur l'axe est-ouest, par la ligne Saarbrücken-Mannheim ;
- sur l'axe nord-sud, par l'axe Offenbourg-Bâle.

Le risque de contournement par un axe Est-Ouest passant plus au nord apparaît d'autant plus important que la logique d'organisation des réseaux allemands de grande vitesse tend à privilégier au sud le nœud de Francfort pour distribuer les flux non seulement sur les axes classiques Nord-Sud, mais sur de nouvelles diagonales vers Cologne et l'Europe du Nord Ouest, Berlin, Munich (via Nuremberg)... La priorité accordée par la DBB à l'aménagement de la ligne Sarrebruck-Mannheim consacre cette logique, qui risque de rencontrer un certain écho aussi du côté français (non seulement dans une région comme la Lorraine, mais aussi de la part des régions plus à l'Ouest soucieuses d'un ancrage efficace vers la dorsale européenne).

Mêmes interrogations pour les flux Nord-Sud européens se dirigeant vers le couloir rhodanien et la façade méditerranéenne, qui peuvent être captés par des axes plus à l'Ouest (logique actuellement privilégiée par le réseau français) ou plus à l'Est, ou pour ceux empruntant l'axe rhénan pourraient passer par Bâle plutôt que Strasbourg. Obtenir dans un délai proche de premières dessertes de Strasbourg par l'ICE aurait à cet égard plus qu'une portée symbolique.

### **4. L'intérêt et les limites d'une logique promotionnelle**

Dans ce contexte, il faut compter avec les régions voisines de Lorraine et du Bassin rhénan pour trouver des solutions satisfaisant au mieux les intérêts des uns et des autres. On l'a vu, le développement des infrastructures allemandes et suisses contribueront au moins autant que le TGV Est-Européen à l'accessibilité de Strasbourg. Comment éviter les surenchères

et faire prévaloir l'intérêt d'un développement équilibré des liaisons ? Comment concilier la logique commerciale de l'exploitant visant à rentabiliser l'investissement par une massification des flux et des logiques de promoteur-développeur visant à maximiser l'accessibilité et la satisfaction des usagers. Compte tenu de son coût pour la collectivité, l'utilité sociale des TGV doit être perceptible. En matière de développement des transports publics, l'implication forte des collectivités alsaciennes a montré l'intérêt d'approches volontaristes sachant anticiper et satisfaire des besoins. L'évolution des sociétés ferroviaires, leur plus grande sensibilité à des considérations marketing laissent entrevoir la possibilité de peser avec de bons arguments sur leurs choix d'exploitation.

Il serait par ailleurs opportun de s'intéresser à la question de l'accueil des sièges et services des sociétés commerciales ou filiales devant exploiter les TGV (cf. l'installation de la société Thalys à Bruxelles).

## **5. Les gares**

L'implication d'un vaste territoire dans l'arrivée du TGV (et pas seulement du pôle strasbourgeois intra-muros) nécessite une réflexion lourde sur les nœuds et les plates formes d'échanges, qu'ils soient centraux (gare de Strasbourg) ou plus secondaires (quel rôle donner aux gares de Saverne - dont on pourrait envisager qu'elle puisse desservir une partie de l'Alsace du Nord, en assurant un gain de temps appréciable pour la desserte de Paris en évitant un détour par Strasbourg - ou Sélestat, voire à celle de Kehl ?).

L'arrivée du TGV est l'occasion d'une requalification de la gare centrale de Strasbourg (et éventuellement de gares secondaires) et cette question est devenue urgente puisque l'ICE pourrait y arriver avant le TGV (en 2002 pour le premier ; en 2006 pour le second). Comment donner à cette gare une vocation de grande plate-forme d'échanges pour l'accueil des voyageurs TGV, tout en améliorant son rôle de nœud régional (gare de banlieue) à travers des services adaptés, des commerces, etc...? Comment faciliter l'accessibilité du lieu pour les voyageurs locaux en partance tout en améliorant l'accueil des voyageurs « étrangers » arrivant et repartant aux heures de pointe ?

Le problème de la requalification de la gare de Strasbourg est devenu urgent puisque l'ICE doit y arriver avant le TGV (en 2002 pour le premier ; en 2006 pour le second). Une bonne accessibilité par l'autoroute doit être envisagée. Des parkings (pouvant servir aussi de parkings relais pour le centre ville s'ils sont bien greffés sur la ligne du tramway et du futur tram-train) sont à aménager. Il serait utopique de vouloir promouvoir un schéma de

rabattement de la clientèle privilégiant uniquement les transports publics et restreignant les possibilités d'accès par véhicule individuel, contrariant ainsi des comportements tout à fait pratiques de la clientèle ( personnes âgées et familles avec bagages, péri-urbains utilisant des liaisons matinales ou tardives...). Il faut composer avec ces différentes clientèles : l'accès coté autoroute étant surtout utilisé par les usagers périurbains alors que, coté ville, se superposent des flux banlieue et des flux voyageurs extérieurs à la région. Il faudra probablement rechercher un meilleur éclatement des flux de banlieue sur le centre-ville pour éviter un engorgement de la gare actuelle. Il faut pouvoir combiner les fonctions et niveaux de services, en veillant à leur qualité et bonne lisibilité.

## **6. Des problèmes techniques peuvent interférer sur des logiques de plaque-tournante ou tête de ligne**

Quelle est la capacité technique de la gare de Strasbourg (notamment dans l'hypothèse de faire de Strasbourg une gare de tête de lignes) ?

Quelles sont les capacités techniques des lignes ferroviaires alsaciennes ? Quels sont les risques de conflits d'utilisation (sur les lignes Strasbourg-Saverne-Sarrebourg ou Strasbourg-Mulhouse, notamment) pouvant favoriser les contournements ?

Quel pourrait être le rôle de l'organisation logistique (garage et entretien des rames...) pour conforter une position de tête de réseau ?

## **7. L'articulation des systèmes locaux de transport**

Elle est absolument nécessaire pour permettre une démultiplication de l'impact du TGV sur tout le territoire régional. Elle doit donc se faire avec d'autres projets comme les tram-train mais aussi avec le réseau banlieue, avec la gare routière dont la localisation est importante et avec les infrastructures routières.

Les effets sur des lignes régionales et interrégionales pourront être de plusieurs ordres :

- une remise en question de la logique TER 2000 avec ses arrêts systématiques à Sélestat, Colmar, etc. ;
- des risques de dégradation du service ("effet tunnel") sur des sections sensibles comme: Strasbourg-Nancy, Strasbourg-Belfort-Besançon (Dole, Lons, Bourg...), Offenbourg -Fribourg



- mais des possibilités de meilleures correspondances avec les réseaux régionaux lorrain et champenois en gares Lorraine, Meuse, Champagne....

## **V/ Des esquisses de scénarios**

---

Pour illustrer les enjeux de l'arrivée des TGV dans la région, on peut esquisser plusieurs scénarios. On peut notamment envisager et opposer un scénario ambitieux et un scénario plus minimaliste.

### **Scénario 1 : Un positionnement dynamique et multidirectionnel dans les réseaux TGV interrégionaux européens**

Dessertes diversifiées et/ou optimisées : connexions et intermodalités TGV-RER, TGV aéroport, adaptées aux besoins d'une clientèle elle-même diverse et dispersée

Rentabilité par captation de clientèle finement ciblée

→ relative centralisation des flux sur la gare centrale de Strasbourg traitée alors comme un nœud important et efficace

Un aménagement rapide de la section Kehl-Appenweier est un élément déterminant dans un tel scénario.

### **Scénario 2 : Une desserte extensive privilégiant la mise en relation directe avec quelques destinations principales (essentiellement Paris)**

Desserte égalitaire de l'Alsace : plusieurs points d'accès selon une logique de râteau permettant de ramasser un maximum de clients sur quelques directions principales (Paris, Lyon) sans trop se soucier des discontinuités et ruptures de charge en bout de ligne

→ desserte interne plus diffuse et desserte externe sélective

On reste dans une logique TGV Paris-Province en recherchant une rentabilité par la concentration des flux au détriment d'un effet réseau.

Desserte cadencée sur Paris-gare de l'Est, avec selon les cas une desserte de Mulhouse, Colmar, Sélestat, Saverne.

Strasbourg ne verrait passer que quelques liaisons internationales de type Paris-Munich.

Le scénario ambitieux pourrait combiner les ingrédients suivants :

- a/ un positionnement favorable de Strasbourg à la fois comme tête de plusieurs lignes et point de passage et correspondances entre plusieurs lignes Nord-Sud et Est-Ouest.. Strasbourg bénéficierait notamment d'une desserte cadencée vers Paris centre et de "dessertes ajustées" province-province et ( Nord, Ouest et Sud-Ouest, Sud-Est ) ainsi que vers l'Allemagne.
- b/ un investissement conséquent pour disposer en gare de Strasbourg d'une plate-forme d'échange efficace et accueillante ( réalisation du tram-train, parking et accès autoroute...)
- c/ une intermodalité adéquate au sein d'un système local et régional de transports publics ne convergeant pas seulement sur la gare de Strasbourg mais permettant une meilleure répartition-diffusion des flux de déplacements intrarégionaux ( pour éviter un engorgement de la gare centrale )

1. Strasbourg, plaque-tournante (hub/pivot) internationale et intercontinentale. Liaisons directes et rapides avec les mégapoles européennes (Paris, Londres, Amsterdam, Berlin, Milan, Francfort). Cela suppose la réalisation totale de la ligne nouvelle TGV-Est (jusqu'en Alsace), le raccordement au réseau TGV-Nord, le raccordement ICE (mais également la réalisation des tronçons de lignes nouvelles aux Pays-Bas (Cologne-Amsterdam) ainsi que Francfort-Karlsruhe, Francfort-Berlin et vers le Sud, une voie nouvelle entre Strasbourg et Bâle, un réseau suisse achevé et une bonne connexion entre réseau suisse et italien. Bref, il ne faut pas rêver. C'est pour 2050 au plus tôt (et certainement jamais car il faut se hisser au niveau de l'offre en transport de ces villes.

2. Une deuxième option radicale est celle d'un terminus de ligne avec Paris (avec ou sans connexion avec Roissy, mais il vaut mieux l'avoir que pas). Les TGV ne franchissent pas le Rhin (ou 2 fois par jour comme les trains internationaux actuels) à Strasbourg, mais à Mannheim (pour Francfort). L'interconnexion avec l'ICE n'est pas réalisée. La plaine d'Alsace est congestionnée par les TER et le TGV Rhin-Rhône fonctionne à minima. Bref, les relations internationales ne sont guère améliorées et les relations avec les métropoles françaises ne valent guère mieux. C'est Dunkerque ou Grenoble

3. Une option qui serait raisonnable est de disposer de bonnes relations (entre 2h et 4 h) et de bonnes fréquences (au moins 6 trains par jour avec de préférence pas de rupture de charge ou la moins pénible et la plus brève possible) avec quelques métropoles qui sont aussi des noeuds aériens et/ou ferroviaires (Paris, Francfort, Munich, Stuttgart et Zurich) ainsi que quelques autres métropoles (Bâle, Lyon, Lille, Nantes, Milan, etc.), mais avec des temps de parcours parfois un peu plus longs (mais liaisons directes). Cela suppose l'interconnexion avec l'ICE et des travaux dans la

plaine d'Alsace pour éviter les effets de congestion vers le Sud. Dans ce cas, les relations dans trois directions (Sud, Ouest et Est) doivent être améliorées.

Pour conclure, quelques opérations me semblent indispensables : la réalisation de l'interconnexion (Roissy et vers les TGV Nord et Ouest), l'interconnexion ICE (Kehl-Appenweier) et l'amélioration de la ligne Strasbourg-Bâle (d'autant plus si on veut accueillir le TGV Rhin-Rhône). Cela suppose de s'appuyer sur certaines institutions (le Bade-Wurtemberg, les cantons bâlois et du côté français, les régions éloignées (Nord-Pas de Calais, Bretagne, Pays de la Loire, Centre, Poitou-Charente, Aquitaine).

Il faudra songer à des améliorations techniques pour éviter les rebroussements de TGV ou d'ICE. Est-ce possible ou faut-il déplacer la gare ? Quelle implantation dans ce cadre ?

## VI/ Démarche et actions à entreprendre

---

### La mise en cohérence

La diversité des effets possibles et la multiplicité des enjeux impliquent une réelle mise en cohérence des actions et des acteurs. Après une phase de mobilisation politique pour faire acter la réalisation des TGV, la nouvelle phase plus technique qui s'amorce devrait mobiliser un nombre très importants d'acteurs, concernés les uns et les autres à des titres très spécifiques et n'ayant pas forcément l'habitude de travailler ensemble.

Les premiers axes de mise en cohérence concernent l'intermodalité et l'accessibilité. Pour ce faire, des moyens adéquats d'animation et d'études sont à dégager. Il est également nécessaire de travailler sur les questions de flux et clientèles, en intéressant à cette réflexion des acteurs pouvant être concernés à un titre ou un autre. Par exemple, dans certaines villes comme Nantes ou Avignon le nombre des nuitées a diminué. A Strasbourg où le nombre moyen de nuitées est faible, il sera nécessaire d'intégrer au meilleur moment le secteur de l'hôtellerie et du tourisme afin de préparer avec eux les réponses possibles.

#### Nourrir les flux :

- Prospection des « marchés »
- Connaissance des besoins (horaires, cadences, dessertes ...)
- Evaluation des possibilités de report modaux vers le TGV
- Evaluation des attentes des services rendus

#### Etoffer les réseaux

- Articuler les relais (aéroports ...)
- Articuler les maillons manquants (rabattements TER vers TGV)
- Articuler les accessibilités (ferroviaires, routières ...)

#### Organiser les cohérences d'acteurs

- Associer les groupes professionnels ou les usagers potentiels à la réflexion

#### Intégrer les éléments techniques et les échéanciers

- Capacités des lignes alsaciennes
- Possibilités de rebroussement

#### Explorer les impacts et les retombées

- Non seulement économiques, mais aussi en termes sociaux, environnementaux et urbanistiques

### Démarche à proposer

Le dossier fait ressortir :

- ❖ un besoin de mutualisation des connaissances
- ❖ un besoin de réflexion prospective et ouverte
- ❖ un besoin d'études complémentaire

Il s'agit de contribuer à mettre en place un lieu d'échanges facilitant une clarification des hypothèses et la création de référentiels communs entre les nombreux partenaires intéressés.

Une cellule d'animation impulsant le processus, des ateliers périodiques pour alimenter la réflexion et des séances de restitution publique.