

n° - 007202-02

septembre 2014

Rapport de la mission de préparation et d'élaboration des dessertes de la LGV Est Européenne - 2ème phase en anticipation de son ouverture au printemps 2016

CONSEIL GÉNÉRAL
DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Rapport n° : 007202-02

**Rapport de la mission de préparation et
d'élaboration des dessertes de la LGV Est
Européenne - 2ème phase en anticipation de son
ouverture au printemps 2016**

établi par

Benoît Weymuller

Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts

septembre 2014

Fiche qualité

La mission du CGEDD qui a donné lieu à la rédaction du présent rapport a été conduite conformément au dispositif qualité du Conseil⁽¹⁾.

Rapport CGEDD n° 007202-02

Date du rapport : septembre 2014

Titre : Rapport de la mission de préparation et d'élaboration des dessertes de la LGV Est Européenne - 2ème phase en anticipation de son ouverture au printemps 2016

Sous-titre du rapport :

Commanditaire(s) :

Date de la commande :

Auteur(e)s du rapport (CGEDD) : Benoît Weymuller

Superviseur(euse) : Jean-Paul Ourliac

Relecteur(trice) : Jean-Paul Ourliac

Nombre de pages du rapport (sans les annexes) :

(1) Guide méthodologique s'appliquant aux missions confiées au CGEDD

http://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/007204-02_guide_methodologique_cgedd_2012_05_04_cle2e6cae.pdf

Les rapporteurs attestent que l'impartialité d'aucun d'entre eux n'a été mise en cause par des intérêts particuliers ou par des éléments de ses activités passées ou présentes.

Sommaire

Résumé	2
1. Contexte de la LGV Est Européenne	3
2. Contexte de la mission.....	4
3. Contexte actuel de l'exploitation du TGV Est	5
4. Méthode de travail retenue pour la mission.....	8
<i>Déroulement de la mission</i>	<i>9</i>
<i>Chronologie de la mission.....</i>	<i>10</i>
5. Propositions détaillées sur les évolutions de desserte 2016.....	16
6. Propositions complémentaires sur des sujets émanant des débats de la concertation.....	18
7. Points en dehors du champ de compétence de la mission.....	19
8. Conclusion	20
Annexes.....	28
1. Lettre de mission.....	29
2. Liste des attentes exprimées par les collectivités territoriales.....	33
3. Comptes rendus des réunions.....	39
4. Communiqué de presse du 8 juillet 2014.....	85
5. Glossaire des sigles et acronymes.....	88

Résumé

En mars 2013, le ministre délégué chargé des transports a demandé au Préfet d'Alsace de mettre en place un comité de pilotage associant l'Etat, les collectivités territoriales participant au financement de la LGV Est, RFF et la SNCF afin d'élaborer le schéma de dessertes en prévision de l'ouverture commerciale de la 2ème phase au printemps 2016..

Le CGEDD en la personne de Benoît Weymuller a été chargé de conduire les discussions avec les partenaires

Le présent rapport présente le détail des discussions menées et le schéma de desserte qui a recueilli un accord unanime lors du comité de pilotage conduit le 8 juillet 2014.

Le rapport propose également au ministre de demander au Préfet Lorraine de réactiver, en prévision de l'ouverture de la 2ème phase, l'observatoire du TGV Est, en élargissant sa composition.

1. Contexte de la LGV Est Européenne

La première phase de la LGV Est Européenne, d'une longueur de 300 km, a été mise en service en juin 2007 entre Vaires-sur-Marne en Ile-de-France et Baudrecourt en Lorraine. Elle a été réalisée dans le calendrier annoncé, mais avec d'importants surcoûts dus à des aléas géotechniques, ainsi qu'à des travaux supplémentaires demandés par des collectivités territoriales.

La préparation de sa mise en service avait conduit à confier au Préfet Lorraine et au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) – M. Claude Liebermann – une mission spécifique de concertation auprès des collectivités territoriales ayant contribué au financement de l'infrastructure, avec le concours du gestionnaire d'infrastructure – RFF – et de l'exploitant ferroviaire voyageur – SNCF. Cette mission avait permis d'aboutir à un projet de desserte faisant l'objet d'un large accord. Elle s'était en particulier appuyée sur l'introduction de dessertes expérimentales dont le maintien était conditionné à l'observation d'un minimum de fréquentation commerciale.

A la suite de la mise en service de la première phase de la LGV Est Européenne, les financeurs se sont accordés en septembre 2009 sur le lancement des travaux consistant à prolonger la ligne de Baudrecourt en Lorraine à Vendenheim en Alsace sur une longueur de 106 km. La convention de financement prévoit une mise en service en mars 2016, et le calendrier de l'opération est globalement respecté pour une mise en service commerciale au printemps 2016.

Le bon déroulement de la mission de la première phase a conduit le Ministre à envisager et recommander le renouvellement de cette méthode de concertation pour préparer dans les meilleures conditions la future desserte de la LGV Est en confiant au Préfet Alsace et au CGEDD une mission analogue de concertation.

Le 28 mars 2013, le ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche a demandé à Monsieur le Préfet de la Région Alsace de mettre en place et présider un comité de pilotage, associant l'Etat, les collectivités participant au financement de l'opération, RFF et la SNCF, afin d'élaborer le schéma de dessertes de la deuxième phase de la LGV Est Européenne pour l'ouverture commerciale de la 2ème phase.

Le ministre a également demandé au CGEDD de désigner un de ses membres pour le placer auprès du Préfet de région, afin de conduire les discussions avec les partenaires. Le vice-président du CGEDD a désigné Monsieur Benoît Weymuller, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, à cet effet.

2. Contexte de la mission

Plusieurs éléments de contexte ont fortement marqué les objectifs assignés à la mission mais également son déroulement.

Parmi les éléments favorables, il convient tout d'abord de relever la forte volonté collective de l'ensemble des élus et des collectivités territoriales, au premier rang desquelles celles qui ont contribué au financement de l'infrastructure nouvelle, pour aboutir à un projet de desserte valorisant au mieux ce nouvel outil de communication et de développement. Les inévitables divergences d'appréciation qui ont pu apparaître ont été ainsi toujours relativisées au regard de cet objectif primordial. Celui-ci a été affirmé très clairement par les conseils régionaux et en particulier par le Président Richert.

Le déroulement satisfaisant jusqu'à aujourd'hui des travaux de construction menés par RFF, conformément au budget et au calendrier prévus lors de l'engagement des travaux et de leur financement a également permis de lever toute hypothèque sur le déroulement de la mission.

En revanche, l'exploitant ferroviaire n'a pas caché, qu'après un démarrage commercial vigoureux du TGV Est, et supérieur même aux anticipations faites initialement, la fréquentation des lignes concernées par la liaison connaissait un tassement et même une légère baisse sur les années 2012 et 2013, confirmés sur les premiers mois de 2014. Ceci devait très légitimement le rendre attentif à la rentabilité de chaque liaison envisagée, qu'elle soit nouvelle ou actuellement assurée. Cette préoccupation a été exposée et expliquée dès le premier comité de pilotage par le Président de la SNCF, M. Guillaume Pépy.

Au premier semestre 2014, cette évolution propre à la fréquentation du TGV Est, s'est jumelée avec les interrogations exprimées publiquement sur l'évolution du « modèle TGV » en particulier dans l'offre de produits ferroviaires de la SNCF et face à une concurrence plus agressive d'autres moyens de transport (low-cost et covoiturage notamment).

Enfin l'ensemble des intervenants savait dès le début des discussions que l'un des enjeux importants et contraignants serait l'issue des discussions engagées avec les partenaires allemands et luxembourgeois pour apprécier les meilleures solutions commerciales à proposer en particulier sur Francfort et Stuttgart, ainsi que sur Luxembourg. Les accords passés avec le Grand Duché de Luxembourg imposaient également une concertation particulière sur ce point.

3. Contexte actuel de l'exploitation du TGV Est

Depuis la mise en exploitation de la première phase de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Est Européenne en juin 2007, TGV Est présente un vrai succès commercial avec plus de 70 millions de voyageurs transportés.

90% des clients de TGV Est sont satisfaits du niveau de service offert. Avec une très bonne régularité ($\pm 90\%$ de régularité à 5 minutes), les clients sont même 40% à se dire très satisfaits de la prestation offerte sur les trains empruntant la LGV Est Européenne.

Cependant, la deuxième phase de TGV Est, prolongement de l'actuelle LGV entre Baudrecourt et Vendenheim, ouvrira au printemps 2016 dans un contexte de crise économique pour SNCF Voyages.

En effet, après une première baisse constatée en 2012, la fréquentation des TGV présente une régression de l'ordre de 2% pour 2013. Le modèle TGV est ainsi mis à mal avec une augmentation régulière des charges (péages, coût d'énergie...) supérieure à l'augmentation du prix des billets et une diminution du nombre de clients. Ce phénomène est encore amplifié par la forte concurrence du low-cost aérien et du covoiturage qui rognent les parts de marché de TGV sur les voyages de longue et moyenne distance.

La nécessité de financer les coûts de la nouvelle portion de LGV (part RFF) conduira à une nouvelle augmentation du coût des péages en 2016. Dans un contexte toujours morose, où les seules inductions de trafic sont attendues sur Paris-Alsace, Paris-Allemagne ou, dans une moindre mesure, sur les liaisons TGV intersecteurs de et vers Strasbourg, le bilan économique prévisionnel de TGV Est 2^{ème} phase pourrait être négatif.

Pour faire face à la situation, SNCF Voyages a indiqué revoir déjà son système de production et de dessertes dans un souci de productivité important. De plus, des actions pour relancer le marché, avec un renforcement de l'offre petits prix (TGV 100% Prem's le week-end, offre Allers/Retours du samedi...), ainsi qu'un travail sur l'optimisation des roulements de rames TGV, afin de réduire significativement le parc, font partie des axes prioritaires pour TGV Est.

L'offre TGV proposée en 2016 par SNCF Voyages sur la LGV Est devra s'inscrire dans cet environnement en tenant également compte du bilan de la phase 1 du TGV Est.

Il faut, en effet, rappeler que sous l'impulsion de Claude Liebermann, l'offre mise en place à l'été 2007, sans attendre la 2^{nde} phase, correspondait à la quasi-intégralité des dessertes figurant à la Déclaration d'Utilité Publique en fréquence et en temps de parcours. Sur certaines relations, l'offre proposée a même été supérieure au dossier de la DUP (Paris-Metz ou Paris-Nancy : 10 A/R contre 8 prévus, Paris<>Luxembourg : 6 A/R contre 4 prévus...) et, des dessertes expérimentales, non prévues initialement à la DUP, ont été confirmées (Rethel, Sarrebourg, Saverne...).

De plus, depuis 2007, SNCF et les collectivités locales ont continué à échanger sur la desserte TGV Est au sein du « Comité de suivi du TGV Est ». Ce comité, composé des co-financeurs de la LGV Est (Etat, RFF, régions concernées, Grand-Duché du Luxembourg et maires des grandes villes desservies) et présidé par le Préfet de Région Lorraine, s'est régulièrement réuni jusqu'en 2013. Il avait notamment pour mission de faire le bilan des résultats du TGV Est, et d'assurer le suivi des dessertes expérimentales et des évolutions souhaitées par SNCF ou demandées par les collectivités locales. D'autres évolutions positives de desserte ont été réalisées dans ce cadre : Meuse TGV, Colmar...

Issu du comité de suivi du TGV Est, un « Observatoire du suivi des dessertes » a permis de suivre annuellement l'évolution des services proposés sur TGV Est. Les travaux de l'Observatoire et du Comité de suivi montrent que le cahier des charges initial a été largement respecté.

Dessertes radiales Paris <> Province du TGV Est - phase 1 au SA2014

Parcours		Région	Allers-retours quotidiens		
			DUP / DAM	2014	Ecart
Paris	Reims	Champagne-Ardenne	7	7	=
Paris	Champagne-Ardenne TGV	Champagne-Ardenne	-	5	+5
Paris	Charleville-Mézières	Champagne-Ardenne	2	2	=
Paris	Châlons-en-Champagne	Champagne-Ardenne	2	2	=
Paris	Vitry-le-François	Champagne-Ardenne	2	2	=
Paris	Bar-le-Duc	Lorraine	2	2	=
Paris	Meuse TGV	Lorraine	1	3,5	2,5
Paris	Metz	Lorraine	8	10	+2
Paris	Nancy	Lorraine	8	10	+2
Paris	Thionville	Lorraine	2	6	+4
Paris	Epinal	Lorraine	2	2	=
Paris	Remiremont	Lorraine	2	2	=
Paris	Lunéville	Lorraine	1	1	=
Paris	Saint-Dié	Lorraine	1	1	=
Paris	Forbach	Lorraine	2	2	=
Paris	Lorraine TGV	Lorraine	-	-	=
Paris	Strasbourg	Alsace	15	16	+1
Paris	Sélestat	Alsace	-	1	+1
Paris	Colmar	Alsace	3	4	+1

Dessertes internationales du TGV Est - phase 1 au SA2014

Parcours		Pays	Allers-retours quotidiens		
			Prévu	2014	Ecart
Paris	Luxembourg	Luxembourg	4	6	+2
Paris	Munich	Allemagne	4	1	-3
Paris	Francfort	Allemagne	6	5	-1
Paris	Sarrebruck	Allemagne	3	5	+2
Paris	Mannheim	Allemagne	6	5	-1
Paris	Karlsruhe	Allemagne	4	4	=
Paris	Stuttgart	Allemagne	4	4	=

Dessertes intersecteurs Province <> Province du TGV Est - phase 1 au SA2014

Parcours		Allers-retours quotidiens	
		DUP / DAM	2014
Strasbourg	Lille	Prévue	1
Strasbourg	Roissy CDG	-	4
Strasbourg	Bordeaux	Prévue	3
Strasbourg	Meuse TGV	-	1
Strasbourg	Nantes	Prévue	2
Nantes	Lorraine TGV	Prévue	2
Marne-la-Vallée - Chessy TGV	Champagne-Ardenne TGV	Prévue	5

Avant la mise en service de TGV Est en 2007, il n'existait pas de relations directes régulières en train de jour entre l'Est et l'Ouest / le Nord de la France.

Dessertes expérimentales du TGV Est - phase 1 au SA2014

Parcours		Région	Allers-retours quotidiens		
			Prévu	Réalisé	Confirmé
Paris	Rethel	Champagne-Ardenne	-	2	Oui
Paris	Sedan	Champagne-Ardenne	-	2	Oui
Paris	Sarrebourg	Lorraine	-	1	Oui
Paris	Saverne	Alsace	-	2	Oui
Champagne-Ardenne TGV	Luxembourg	Champagne-Ardenne	-	1	Oui
Lorraine TGV	Francfort	Lorraine	-	1	Non
Paris	Commercy	Lorraine	-	1	Non

4. Méthode de travail retenue pour la mission

Dès la réception de la lettre de mission du Ministre et la nomination du membre sollicité du CGEDD, le Préfet Alsace et M. Weymuller ont pu définir, d'un commun accord, la méthode de travail de la mission.

Il est apparu souhaitable de mobiliser le plus rapidement possible les élus et en particulier les signataires de la convention de financement de la deuxième phase de la construction de la LGV Est. Pour des raisons de calendrier, ceci n'a été possible qu'en septembre 2013, ce qui a laissé un délai utile pour préparer cette réunion sur la base d'éléments de bilan précis.

C'est ainsi que plusieurs réunions techniques ont pu se tenir avec la DGITM, SNCF (qui avait nommé en son sein un chef de projet sur cette même mission), et RFF, avec l'appui constant des DREAL Lorraine et Alsace, cette dernière acceptant d'assurer en particulier le secrétariat fonctionnel et logistique de la mission.

Des contacts ont été également pris avec les conseils régionaux d'Alsace et de Lorraine tant en leur qualité d'autorités organisatrices de transports impactées par la 2^{ème} phase que de co-financeurs de la LGV Est.

L'objectif fixé à cette première étape de préparation a d'abord été de fournir un bilan précis des liaisons assurées, de le comparer aux engagements pris vis à vis des collectivités territoriales, tant dans le dossier des engagements de l'Etat pris à l'issue de l'enquête d'utilité publique, qu'à l'issue de la première mission menée par M. Liebermann, et naturellement d'apprécier les marges de manœuvre possibles.

Il convenait également, avec le gestionnaire d'infrastructures, de faire un point sur l'avancement de la préparation du service annuel ferroviaire. Ce dernier impliquait en effet tant les liaisons internationales et les grandes lignes, qui rentraient dans les attributions de la mission, que les liaisons TER, qui relèvent de la seule autorité des conseils régionaux. Le calendrier de la mission permettait d'harmoniser dans la mesure du possible l'établissement des différentes liaisons et leur intégration dans le calendrier impératif de commande du service annuel sous réserve d'une conclusion des travaux dans l'été 2014 au plus tard (objectif qui a été tenu).

La méthode suivie a été, lors de ce premier comité de pilotage, de partager avec les élus ce bilan et de leur faire part des contraintes propres à l'exploitant ferroviaire (contraintes commerciales et financières) et au gestionnaire d'infrastructure (contraintes de délai de préparation du service annuel), puis de leur demander une contribution écrite que l'Etat s'engageait à faire étudier, à documenter les enjeux financiers, commerciaux et techniques et, à proposer une solution possible pour l'exploitant ferroviaire ou à justifier une impossibilité. Deux réunions de comité technique étaient programmées pour ce travail. Un dernier comité de pilotage serait réuni à l'été 2014 pour recueillir les propositions élaborées par le comité technique et traiter si nécessaire les sujets encore litigieux.

Conformément à la méthode retenue, la démarche s'est articulée autour de deux comités de pilotage (un premier de lancement le 8 novembre 2013 et un dernier conclusif le 8 juillet 2014) et de deux comités techniques intermédiaires qui se sont tenus les 11 avril et 6 juin 2014, permettant l'expression des partenaires sur les trames proposées.

Des réunions complémentaires sont apparues nécessaires sur la question de la desserte spécifique de Lunéville, Sarrebourg et Saverne. Elles se sont déroulées tant en Mairie de Sarrebourg et Saverne en février 2014, que par des réunions d'un groupe technique particulier avec les partenaires régionaux, les élus et parlementaires de ces trois circonscriptions en mai 2014.

Les partenaires ont pu exprimer leurs attentes par courrier. Les courriers ont été répertoriés, classés par famille (relations internationales, relations inter-secteurs, relations radiales et dessertes spécifiques) (cf. tableau joint).

Par ailleurs, le Préfet, lors du premier comité de pilotage, a proposé de se déplacer dans les communes le souhaitant afin d'évoquer sur place les attentes locales. Saverne et Sarrebourg ont répondu favorablement à cette proposition et ont associé des représentants du monde économique à ces rencontres.

Les comités et groupes de travail ont fait l'objet de comptes-rendus (cf. documents joints). Les réunions du comité de pilotage se sont tenues à l'Hôtel de la Préfecture et celles du comité technique et du groupe technique à la DREAL.

Les participants aux comités ont convenu d'attendre la fin de ce processus de définition des dessertes avant de communiquer. Le Préfet de région et le Président du Conseil régional d'Alsace, notamment, ont communiqué dans la presse à l'issue du comité de pilotage du 8 juillet (cf. document joint).

Ce long et difficile travail de concertation, mené avec une volonté de transparence mutuelle de la part de la SNCF et des collectivités territoriales a permis d'élaborer une proposition du comité technique, reprise avec quelques commentaires mais sans contradictions par le comité de pilotage.

Ainsi, la démarche a permis de dégager un consensus autour des trames proposées et de régler dans un esprit de concertation les problèmes de dessertes spécifiques. Par ailleurs, la SNCF s'est montrée ouverte à toute amélioration se justifiant techniquement et commercialement.

Le travail mené permet donc de proposer au ministre une proposition de desserte qui recueille donc l'accord tant de l'exploitant ferroviaire (SNCF) et du gestionnaire d'infrastructure (RFF) que des élus et des collectivités territoriales participant au financement de la LGV.

La démarche a également permis de conclure à la nécessité de réactiver l'Observatoire de la LGV Est Européenne, sous ses différentes composantes, en associant les associations d'usagers et le monde économique à travers les CESER et les CCI.

Comité de pilotage du 8 novembre 2013

Le comité s'est déroulé en présence de Monsieur Pépy, président de la SNCF.

Monsieur le Préfet de la région Alsace a rappelé la teneur de sa mission et Monsieur Weymuller a précisé la démarche proposée :

- faire le point de la démarche actuelle : un document élaboré par la SNCF a été diffusé avec le compte-rendu du comité de pilotage,
- proposer une première trame de desserte, en partant des attentes exprimées, des contraintes techniques des gestionnaires de réseau, des considérations économiques des transporteurs,
- recueillir les observations des partenaires sur la trame proposée dans l'objectif d'aboutir fin juin 2014 à un schéma de desserte largement partagé.

Monsieur Pépy a informé des constats suivants, dressés par le bilan LOTI :

- dès la première étape, l'ensemble des dessertes prévues au projet, et même au-delà de celles inscrites à la DUP, a été mis en place, permettant ainsi une montée en puissance rapide du trafic pour atteindre 12 millions de voyageurs en 2009 avec 120 trains/jour et un taux d'occupation journalier moyen de 65%,
- l'objectif de fournir le «meilleur du service TGV» est atteint : une régularité de 94 % en 2013, la mise en œuvre de nouvelles rames duplex, une bonne articulation TGV-TER,
- néanmoins l'équilibre économique fait défaut: s'il a été atteint en 2011, ce ne sera pas le cas en 2013 (déficit prévisionnel de 10 millions d'€ pour un CA SNCF prévisionnel de 500 M€), ni en 2014 (déficit prévisionnel aggravé),
- plus globalement, la rentabilité socio-économique pour la collectivité est de 4,2% contre 8,5% prévu; pour RFF de 5,7% contre 8,3%; pour la SNCF de 3,4% contre 5,7%. Pour cette dernière, le milliard six cents millions d'€ investi générerait sur 20 ans un déficit de 350 M€.

Les collectivités ont évoqué les points de vigilance pour lesquels des réponses appropriées seraient nécessaires :

- les relations Paris-Francfort : demande de desserte par Sarrebruck et maintien des arrêts à Forbach pour la Lorraine, de demande de desserte par Strasbourg pour l'Alsace,
- la relation Luxembourg-Strasbourg : demande conjointe de l'Alsace et du Grand Duché du Luxembourg, avec la demande d'un prolongement vers Bruxelles pour l'Alsace et d'un prolongement vers la Suisse pour le Grand Duché,

- le maintien de la desserte de Saverne, Sarrebourg et Lunéville : demande conjointe des élus et parlementaires lorrains et alsaciens concernés,
- les relations interrégionales : demande conjointe des régions Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace.

Le calendrier de travail proposé était de présenter un projet de trame en avril 2014, lors d'un comité technique, de tenir un second comité technique en juin 2014 pour pouvoir organiser un comité de pilotage conclusif en juillet 2014.

Réunion spécifique en mairie de Sarrebourg le 10 février 2014

La réunion s'est tenue en présence de Monsieur le Préfet de la Région Alsace et de Monsieur Marty, député-maire de Sarrebourg.

Vingt-trois chefs d'entreprises étaient conviés, huit ont répondu à l'invitation. Ils ont pu exprimer leurs attentes liées au TGV sous l'angle de la dynamisation économique du territoire.

En conclusion, la ville de Sarrebourg a demandé le maintien de la desserte actuelle d'un arrêt/jour/sens à Sarrebourg.

Au final, il est ressorti de ces échanges que des pistes existent pour maintenir des dessertes satisfaisantes tout en répondant à la demande principale et en conservant donc la situation actuelle d'un A/R par jour à Sarrebourg : cadencement TER pour améliorer les correspondances à Nancy, rabattements sur Saverne qui est à proximité en voiture.

Réunion spécifique en mairie de Saverne le 21 février 2014

La réunion s'est tenue en présence de Monsieur le Préfet de la Région Alsace, de M. Weymuller, de Monsieur Hetzel, député de Saverne et de Monsieur Leyenberger, maire de Saverne.

Huit représentants des entreprises et des associations du monde économique de la région de Saverne avaient répondu à l'invitation qui leur avait été envoyé. Comme à Sarrebourg, ils ont pu exprimer leurs attentes liées au TGV sous l'angle de la dynamisation économique du territoire.

En conclusion pour Saverne, les points d'attention ont été les suivants :

- le maintien des dessertes directes (nombre de fréquences et positionnement horaire),
- des délais de correspondance optimisés à Nancy et Metz.

Comité technique du 11 avril 2014

Le comité avait pour objet de rappeler les enjeux du projet, de faire un point d'étape sur les réflexions de la SNCF et de RFF par rapport aux attentes exprimées par écrit depuis le premier COPIL et de recueillir les expressions suite à cette présentation.

Suite à la présentation de l'état de la réflexion par la SNCF, les collectivités ont rappelé leurs attentes fortes par rapport à un équipement permettant le développement de leur territoire.

Prenant en compte ces expressions, Monsieur Weymuller a conclu en plusieurs points :

- demande aux AOT de se concerter, d'intensifier leurs échanges, afin qu'il y ait une concordance entre les différentes trames pour assurer les meilleures correspondances possibles entre TGV et TER ; sur certaines relations, les correspondances de mi-journée seront étudiées,
- demande d'avoir une vision sur l'ensemble des liaisons directes ou indirectes qui peuvent être faites,
- demande à la SNCF d'apporter tous les éléments techniques, financiers et commerciaux ainsi que sur la trame des dessertes sur l'ensemble des demandes exprimées. Les informations sur les seuils de rentabilité et la représentativité des résultats d'enquêtes devront être disponibles très rapidement pour éclairer les partenaires,
- la desserte de Saverne, Sarrebourg, Lunéville constituant un des points les plus compliqués ; proposition d'organiser une réunion d'étude spécifique, pour débattre et tenter d'aboutir à des propositions consensuelles.

Il a également rappelé que les propositions de dessertes qui seront retenues, qu'elles soient ou non partagées, seront argumentées et les désaccords éventuels clairement expliqués.

Groupe technique « desserte de Saverne, Sarrebourg et Lunéville » du 5 mai 2014

Suite aux différents échanges avec les participants de cette réunion, notamment les maires et les députés concernés, il a été demandé à la SNCF, dans la perspective d'une autre réunion :

- d'étudier la possibilité de réinsertion dans la grille de dessertes d'un premier TGVA/R Strasbourg/Saverne/Sarrebourg/Lunéville/Nancy/Paris en précisant les conditions techniques et financières,
- d'étudier les différentes possibilités d'un éventuel 2ème A/R Saverne en précisant les conditions techniques et financières de ce 2ème A/R,
- d'étudier le bon positionnement horaire du 1er A/R du matin et du soir compte-tenu des demandes des élus de Saverne, Sarrebourg et Lunéville,
- d'étudier et de détailler les différents choix de correspondances en gares de Metz, Nancy et Strasbourg et de préciser les possibilités tarifaires dans le cas du rebroussement à Strasbourg,

- de maximiser les possibilités de correspondances à Metz, Nancy et Strasbourg et d'optimiser en lien avec les autorités organisatrices des TER les temps de correspondances pour la diffusion de l'offre TGV sur les territoires par les TER Lorraine et Alsace,
- d'expertiser l'ensemble des alternatives de tracé d'un point de vue technique et financier.

Groupe technique « desserte de Saverne, Sarrebourg et Lunéville » du 23 mai 2014

Le groupe technique a permis de préciser les points suivants :

- le maintien d'un TGV direct desservant les trois gares de Saverne-Sarrebourg-Lunéville, a été confirmé pour 2016 par la SNCF,
- le souhait d'un second TGV direct n'a pas reçu de suite favorable étant donné les conditions économiques trop déséquilibrées (8 M€ de déficit estimé),
- concernant les correspondances, si certaines projections sont assez définitives et permettent, notamment à Strasbourg, de disposer de faibles temps de correspondance, d'autres restent à confirmer voire à améliorer.

Comité technique du 6 juin 2014

Le comité technique avait pour but de faire émerger des solutions recueillant un consensus, suite aux études complémentaires réalisées par SNCF et RFF et aux réunions de travail avec les différents partenaires sur les sujets spécifiques.

Divers points ont été soulignés :

- Sur les liaisons internationales vers l'Allemagne :

- optimisation des correspondances à Strasbourg,
- expérimentation Lorraine TGV – Francfort, envisagée par la SNCF, en améliorant la lisibilité et la communication sur cette desserte pour ne pas renouveler l'échec de 2007,
- proposition, par la SNCF, d'observer la réalité des besoins et d'éventuellement développer et adapter la liaison Champagne-Ardenne – Stuttgart.

- Sur les liaisons Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg :

- proposition de 2 A/R TGV Strasbourg – Luxembourg (prolongés vers le Sud) avec arrêt à Metz et Thionville. La correspondance est assurée à Luxembourg pour Bruxelles, l'offre étant cadencée entre les 2 villes (20 A/R quotidiens). Parallèlement, la SNCF a proposé à l'étude 1 à 2 A/R Strasbourg – Bruxelles directs avec arrêt à Lorraine TGV, Champagne-Ardenne TGV et Roissy CDG.

- Sur les liaisons intersecteurs :

- SNCF a rappelé que ces TGV intersecteurs permettent de relier la moitié de la France mais qu'ils sont fortement déficitaires. Elle présente les réponses aux attentes exprimées, dans la continuité des éléments présentés au dernier comité technique et des discussions locales. Le sujet restant à l'étude est la liaison Mulhouse – Ouest le samedi.

- Sur les liaisons radiales :

- les élus du grand Nancy ont exprimé leur insatisfaction quant à la desserte de leur territoire qu'ils estiment dégradée.

Comité de pilotage du 8 juillet 2014

Le comité de pilotage a été l'occasion de partager les propositions de réponse au ministre, de relever les points qui demeureraient non satisfaisants pour certains acteurs et de préciser la conclusion de la mission.

Les différentes orientations proposées lors des comités techniques, groupe techniques et réunions spécifiques ainsi que les adaptations qui en ont été issues ont été présentées.

Globalement les propositions ont fait l'objet d'un large consensus, notamment l'ouverture sur le maintien d'un A/R entre Saverne, Sarrebourg, Lunéville et Paris complétée par une desserte le dimanche qui a permis de susciter l'accord de l'ensemble des collectivités concernées même si Saverne maintient sa demande d'un 2^{ème} A/R en semaine.

La proposition faite par la SNCF d'un arrêt expérimental en gare de Lorraine TGV vers Francfort a obtenu l'accord du Conseil Régional de Lorraine.

Les propositions de répartition de desserte entre Paris et Francfort ont permis de confirmer 4 liaisons par la Lorraine dont 2 arrêts à Forbach et 2 nouvelles liaisons par Strasbourg à laquelle s'ajoute une liaison Marseille-Strasbourg-Francfort. Cette proposition a recueilli l'accord des autorités régionales alsacienne et lorraine et de la communauté urbaine de Strasbourg.

La mise en service de 2 A/R Luxembourg-Strasbourg a recueilli l'accord du Grand Duché du Luxembourg, de Strasbourg et des exploitants ferroviaires intéressés.

Il a été convenu d'un commun accord entre les collectivités territoriales intéressées et la SNCF de traiter la question spécifique de l'offre des services TGV de la Lorraine vers le Sud-est de la France dans le cadre de relations bi-latérales entre la SNCF et les partenaires, collectivités et élus concernés.

Par ailleurs, le comité de pilotage a entériné la proposition de réactiver l'Observatoire du TGV Est issu de la gouvernance du Comité de suivi de la LGV Est Européenne sous présidence du Préfet de Région Lorraine. Cette instance s'était réunie lors de la phase 1 de la LGV Est Européenne sous différents volets (transports, socio-économie, politiques publiques...). Il est proposé de réactiver les différents volets de cet observatoire et d'élargir sa composition en incluant notamment les associations d'usagers pour le volet « transport », les acteurs économiques, les CESER, les CCI et les agences d'urbanisme pour les volets « socio-économie » et « politiques publiques ».

A l'issue du comité de pilotage, un communiqué de presse a été diffusé par le Préfet de Région (cf. document joint).

5. Propositions détaillées sur les évolutions de desserte 2016

Liaisons internationales :

Liaisons France - Allemagne

L'ouverture de la deuxième phase de la LGV Est va permettre une amélioration significative des liaisons internationales de Paris vers Francfort en permettant une alternative de parcours (via Strasbourg) et un gain de temps corrélatif avec un avantage de temps de 10 min par ce trajet. Les discussions menées avec les interlocuteurs allemands (Deutsche Bahn) et l'avis des autorités politiques allemandes (Land de Sarre) ont fait prendre en considération d'autres avis. La proposition retenue a été le maintien de quatre liaisons via Sarrebruck (dont deux arrêts à Forbach) et de deux liaisons via Strasbourg. En y ajoutant une liaison venant de Marseille, ceci mène à trois liaisons Strasbourg-Francfort. Par ailleurs un arrêt expérimental sera introduit pour une liaison via la Lorraine en gare de Lorraine TGV sous conditions de fréquentation minimum.

Cette proposition équilibrée a donc recueilli l'accord des élus tant alsaciens que lorrains.

Liaisons France-Luxembourg

Les liaisons Paris Luxembourg connaissent une bonne fréquentation commerciale ; la desserte assurée est d'ores et déjà supérieure à celle initialement envisagée et la proposition d'une augmentation de capacité d'emport des trains par la généralisation des rames EuroDuplex à 2 niveaux a été a fortiori accueillie favorablement.

Pour les liaisons entre Strasbourg et Luxembourg, le potentiel commercial a été analysé d'un commun accord entre les chemins de fer luxembourgeois (CFL) et la SNCF, en transparence avec leurs administrations respectives. Celui-ci ne permet, dans l'immédiat, que de proposer deux allers-retours quotidiens, proposition qui a été acceptée tant par le représentant du Grand Duché que par le Ministère des transports, et validée par les élus des collectivités territoriales. Il conviendra naturellement de suivre attentivement l'évolution commerciale de cette liaison pour pouvoir adapter l'offre en gardant en mémoire l'objectif inscrit dans l'accord intergouvernemental franco-luxembourgeois de quatre allers-retours. Enfin, il sera nécessaire de veiller à des correspondances de qualité tant à Luxembourg, vers Bruxelles, qu'à Mulhouse en prolongation vers la Suisse. Ceci pourra être confié à l'Observatoire du TGV Est (voir ci-dessous).

Cette proposition a été encore améliorée par l'introduction d'une nouvelle liaison directe entre les deux métropoles européennes Strasbourg et Bruxelles en prolongeant 2 TGV intersecteurs via Roissy vers Lille et Bruxelles.

Liaisons nationales :

La plupart des liaisons LGV sont d'ores et déjà, en nombre de liaisons assurées, au-delà des engagements pris par l'Etat lors de l'enquête d'utilité publique. Le contexte actuel ne permettant pas d'anticipation trop volontariste, le débat s'est concentré sur un examen attentif de chaque liaison pour vérifier leur pertinence, rassurer les inquiétudes que pouvaient exprimer certains élus et surtout procéder à un travail attentif d'examen et d'amélioration si possible des créneaux horaires proposés et des correspondances avec les liaisons régionales.

La situation actuelle est donc maintenue en améliorant le positionnement de certains créneaux (en particulier du matin et du soir) et en répartissant régulièrement les liaisons de milieu de journée.

Dessertes spécifiques :

Un cas particulier délicat et anticipé était celui du devenir des liaisons expérimentales introduites à la suite du rapport de M. Liebermann pour les gares de Lunéville, Sarrebourg et Saverne. L'achèvement de la ligne nouvelle jusqu'à Strasbourg rendait leur maintien par la ligne classique problématique.

Une discussion approfondie, et parfois vive, a permis de bien mesurer les enjeux économiques, techniques, politiques et commerciaux de ces dessertes. Des propositions progressivement affinées ont permis d'aboutir à une proposition qui a pu être acceptée comme un compromis avec le maintien d'une liaison TGV du lundi au vendredi, l'introduction d'un TGV supplémentaire le dimanche soir et un travail approfondi sur les liaisons avec correspondance à Strasbourg, Nancy ou Metz ainsi que sur leur répartition régulière dans la journée. Saverne maintient très naturellement sa demande d'une deuxième liaison, mais a pu accepter ce compromis au regard des améliorations apportées.

6. Propositions complémentaires sur des sujets émanant des débats de la concertation

A l'issue de ces travaux, le Comité technique a cependant été conduit à formuler plusieurs propositions au-delà de la simple approche quantitative des dessertes. Celles-ci ont été présentées en comité de pilotage et ont recueilli son accord.

Réactivation de l'Observatoire du TGV Est :

Une grande part de la difficulté du travail de la mission tenait à la période actuelle marquée tant par une mauvaise conjoncture économique que par les incertitudes en résultant sur l'évolution anticipée pour l'équilibre commercial de la ligne LGV Est.

Tous les participants et en particulier les élus ont prêté attention aux préoccupations de l'exploitant ferroviaire et ont fait preuve d'un grand professionnalisme et de retenue dans l'expression de leurs souhaits. Il serait maintenant souhaitable qu'un suivi attentif des besoins de transport et de l'évolution socio-économique soit activé sur le périmètre des liaisons assurées par cette infrastructure.

L'outil existe avec l'Observatoire de la LGV Est placé sous l'autorité du Préfet Lorraine et dont l'activité s'est déployée à l'occasion de l'ouverture de la première phase. La mission propose donc de réactiver cet observatoire en prévision de l'ouverture de la deuxième phase. Il pourrait très utilement s'adjoindre les représentants d'associations d'usagers, et inclure dans ses travaux l'examen des liaisons se projetant à l'international, en particulier vers l'Allemagne. Les travaux réalisés par l'Association LGV Est sous la présidence de M. Ries, Sénateur-Maire de Strasbourg y apporteront une contribution significative.

Articulation des services TER et TGV et optimisation des correspondances :

Un des enjeux importants des services annuels qui se succéderont à partir de l'ouverture complète de la LGV Est sera de bien articuler les liaisons nationales assurées par les TGV et les liaisons régionales en particulier lorraines et alsaciennes assurées par les TER. Les temps de correspondance aujourd'hui observés à Strasbourg, Metz ou Nancy ont fait l'objet d'un examen attentif.

Sans que la mission puisse ou veuille interférer avec les pouvoirs propres aux autorités organisatrices régionales, il importe cependant comme cela a été dit tant en comité technique qu'en comité de pilotage que d'une part l'élaboration du service annuel se poursuive jusqu'à son terme (commande des sillons par les autorités organisatrices) sur les bases indiquées, d'autre part que chaque service annuel soit l'occasion d'améliorer la desserte et en particulier les temps de correspondance qui restent encore perfectibles, ceci naturellement dans les limites imposées par les contraintes propres aux stratégies transport de chaque autorité organisatrice.

7. Points en dehors du champ de compétence de la mission

Plusieurs points étaient très clairement en dehors du champ de la mission, comme l'ensemble des interlocuteurs en ont convenu, mais leur traitement correct dans leurs enceintes de gouvernance respective a pu et pourrait avoir un impact sur le bon déroulement de la mise en place de la desserte au printemps 2016.

La tarification retenue pour ces liaisons sera déterminée à partir du début 2015; SNCF et RFF ont plusieurs fois rappelé devant les élus qu'elle serait significativement influencée par le niveau des péages retenus pour l'utilisation de la liaison. Cette discussion nécessite un pilotage étroit mené par l'administration chargée des transports ferroviaires.

Un autre sujet de tarification concerne l'articulation entre les parcours origine/destination réalisés par « rebroussement » sur TGV et TER mais ceci relève alors plutôt de discussions directes entre la SNCF et les régions. Ce sujet est complexe; il convient d'apprécier si des propositions sont possibles, notamment sur la liaison Saverne-Paris via Strasbourg.

Concernant le partage entre les liaisons assurées par l'infrastructure Rhin-Rhône et celles assurées par la liaison Est Européenne, il a été confirmé, au bénéfice de la clarté pour le client qu'une destination correspond à une gare, ainsi Mulhouse est desservi par la LGV Rhin-Rhône et Strasbourg par la LGV Est.

Par ailleurs, le Préfet Lorraine a été chargé d'une mission pour apprécier les problèmes posés par l'introduction de signalisation de type ERTMS à l'horizon 2017 en particulier sur la liaison frontalière avec le Luxembourg.

L'ensemble des participants ont été d'accord pour ne pas mélanger les discussions menées avec l'ensemble des autres aspects de leur stratégie ferroviaire, notamment les liaisons régionales opérées par les TER et les liaisons entre la Lorraine et le sud-est de la France. Il importe cependant que les dossiers qui ont pu être évoqués incidemment soient traités avec diligence.

Enfin, tant le bon déroulement des travaux que le maintien du climat de confiance entre les partenaires du projet supposent que les engagements pris en matière de financement et de paiement effectif de la convention de financement de la 2^{ème} phase de la LGV Est Européenne ne soient pas utilisés comme un levier ou une tentative de pression pour d'autres discussions.

8. Conclusion

Les études de construction de l'offre TGV Est 2016 ont été partagées dans un climat de confiance entre l'Etat, les collectivités locales, RFF et SNCF.

La desserte 2016 s'inscrit pour SNCF Voyages dans un contexte économique difficile où l'équation est de pouvoir « faire plus avec moins » ; l'optimisation du parc de rames est un enjeu majeur.

L'objectif de l'Axe TGV Est demeure de proposer le meilleur du service au plus grand nombre de clients longue distance, en utilisant plus efficacement le parc de rames et en optimisant les correspondances TGV-TER afin d'assurer un service de « porte à porte » de qualité.

La LGV Est Européenne permet l'ouverture de la France sur l'international. 2016 constituera une nouvelle étape d'enrichissement de l'offre internationale avec le renforcement de la valeur du hub de Strasbourg, la création de liaisons TGV Strasbourg<>Luxembourg, Alsace<>Lorraine<>Champagne-Ardenne<>Bruxelles ou encore l'augmentation des dessertes de Paris vers l'Allemagne.

L'enjeu de l'offre proposée pour 2016 sera de continuer à porter des objectifs ambitieux en termes de qualité de service et de robustesse du plan de transport.

Les évolutions de l'ensemble de la desserte prévisionnelle pour 2016 sont rappelées dans le tableau ci-dessous en reprenant les attentes exprimées par les partenaires et les réponses apportées par la SNCF. Elles constituent donc la proposition que nous portons à la connaissance du ministre et recueillant l'accord tant de SNCF et RFF que des collectivités territoriales participant au financement de la LGV Est Européenne – 2^{ème} phase ou intéressées par les dessertes ainsi que les partenaires européens (Grand Duché du Luxembourg et Allemagne).

Dessertes internationales du TGV Est - phase 2

Attente	Type de relations	Attente exprimée sur origine / destination	nbre de liaisons DUP / DAM / accords internationaux	nbre de liaisons au SA 2007	nbre de liaisons au SA 2014	nbre de liaisons en projet au SA 2016	Commentaires sur l'évolution de l'offre au SA 2016
RIN1a	relations internationales	Paris / Strasbourg / Francfort (par Karlsruhe)	3	0	0	2	Proposition de 6 A/R entre Paris et Francfort (+1) : - 4 A/R par Sarrebruck - 2 A/R par Strasbourg + 1 A/R existant entre Marseille et Francfort via Strasbourg
	relations internationales	(Marseille / Lyon) / Strasbourg / Francfort	0	0	1	1	
	relations internationales	Paris / Francfort (par Sarrebruck)	3	5	5	4	
	relations internationales	Paris / Sarrebruck	3	5	5	4	
RIN1b	relations internationales	Paris / Forbach / Francfort	2	2	2	2	Maintien de 2 arrêts à Forbach sur les 4 Paris-Sarrebruck-Francfort
	relations internationales	Paris / Stuttgart	4	4	4	5	+ 1 prolongement d'un Paris-Strasbourg à Stuttgart
	relations internationales	Paris / (Stuttgart) / Munich	4	1	1	1	Offre inchangée
RIN2a	relations internationales	Lorraine TGV / Francfort	0	1	0	1	Mise en œuvre d'un arrêt expérimental sous condition de 20 montées/descentes par train (bilan au plus tôt en avril 2017 et application de la suppression, le cas échéant, au service suivant)
RIN2b	relations internationales	Lorraine TGV / Stuttgart	0	0	0	0	Difficulté technique à introduire un arrêt en fonction des insertions à Paris-Est et à la frontière avec l'Allemagne
RIN3	relations internationales	Champagne-Ardenne TGV / Allemagne	0	0	0	0	Potentiel commercial insuffisant et difficulté technique d'insertion : possibilités de 2 correspondances à Strasbourg (1 vers Francfort de 30mn, 1 vers Stuttgart de 15 mn)
RIN4	relations internationales	Nancy / Allemagne	0	0	0	0	Potentiel commercial insuffisant et difficulté technique d'insertion : possibilités de correspondances à Strasbourg (2 Nancy vers Francfort et 1 Lorraine TGV vers Stuttgart)
RIN5a	relations internationales	Luxembourg / Strasbourg	4	0	0	2	Mise en service de 2 A/R TGV Luxembourg-Strasbourg prolongés vers Lyon et le sud de la France
RIN5b	relations internationales	Luxembourg / Thionville / Metz / Strasbourg	0	0	0	2	Arrêt systématique à Metz et Thionville des 2 TGV mis en service
RIN5c	relations internationales	Bruxelles / Luxembourg / Strasbourg	0	0	0	0	Absence de matériel compatible aux 3 réseaux : correspondances possibles sur les 2 TGV Luxembourg-Strasbourg vers la Belgique et la Suisse (abandon du projet Léonidas par CFF)
RIN6	relations internationales	Bruxelles / Lille / Roissy-CDG TGV / Strasbourg	0	0	0	2	Prolongation de 2 A/R Strasbourg-Roissy vers Lille et Bruxelles
	relations internationales	Paris / Metz / Thionville / Luxembourg	4	4	6	6	Offre inchangée avec augmentation progressive de la capacité d'emport par mise en service de TGV Duplex

Pas d'évolution de l'offre / offres en correspondances du SA2014 au SA2016
Maintien de l'offre actuelle du SA2014 au SA2016
Amélioration de l'offre existante du SA2014 au SA2016 : nombre de dessertes, temps de parcours, capacité d'emport, offres en correspondances...
Mise en œuvre de desserte expérimentale sous condition au SA2016
Baisse de l'offre actuelle du SA2014 au SA2016

Dessertes intersecteurs Province <> Province du TGV Est - phase 2

Atten te	Type de relations	Attente exprimée sur origine / destination	nbre de liaison DUP / DAM / accord s interna t.	nbre de liaison s au SA 2007	nbre de liaison s au SA 2014	nbre de liaisons en projet au SA 2016	Commentaires sur l'évolution de l'offre au SA 2016
RIS1	relations intersecteu rs	Strasbourg / Lorraine TGV / Meuse TGV / Champagne- Ardenne TGV / Sud-Ouest	menti on	3	3	2	Afin de pouvoir créer le TGV IS vers Lille et Bruxelles, évolution de l'offre vers Bordeaux : maintien de 3 A/R Strasbourg-Bordeaux en période d'été et passage de 3 à 2 A/R Strasbourg-Bordeaux en dehors de cette période
	relations intersecteu rs	Strasbourg / Lorraine TGV / Meuse TGV / Champagne- Ardenne TGV / Ouest	menti on	2	2	2	Maintien de l'offre actuelle (avec gain de 30 mn depuis et vers Strasbourg)
RIS2	relations intersecteu rs	Meuse TGV / Strasbourg	menti on	2	1	2	A partir du SA 2015 : mise en service d'un arrêt supplémentaire sur un TGV Strasbourg-Province (9h aller Strasbourg - 20h30 retour Strasbourg)
RIS3	relations intersecteu rs	Strasbourg / Roissy-CDG TGV	0	2	4	4	Maintien de l'offre actuelle avec gain de 30 mn
	relations intersecteu rs	Strasbourg / Roissy-CDG TGV / Lille	menti on	3	1	3	Prolongation de 2 A/R Strasbourg-Roissy vers Lille et Bruxelles
RIS4	relations intersecteu rs	Nancy vers Roissy-Lille- Bordeaux-Nantes-Rennes	0	0	0	0	Offre de 9 A/R en gare de Lorraine TGV
RIS5	relations intersecteu rs	Mulhouse par LGVEE	0	0	0	0	Offre radiale et intersecteur par LGV Rhin-Rhône Accès à la LGV Est via 2 TGV Luxembourg-Strasbourg-Lyon vers le sud Desserte expérimentale vers l'Atlantique l'été à l'étude
RIS6	relations intersecteu rs	Champagne-Ardenne TGV / Roissy-CDG TGV	3	3	4	4	Maintien de l'offre actuelle
RIS7	relations intersecteu rs	Lorraine TGV / Marne-la-Vallée-Chessy TGV / Sud-Est	0	0	0	0	Offre Lorraine vers le sud de la France proposée par 2 routes : par Strasbourg et par Nancy

Pas d'évolution de l'offre / offres en correspondances du SA2014 au SA2016
Maintien de l'offre actuelle du SA2014 au SA2016
Amélioration de l'offre existante du SA2014 au SA2016 : nbre de dessertes, temps de parcours, capacité d'emport, offres en correspondances...
Mise en œuvre de desserte expérimentale sous condition au SA2016
Baisse de l'offre actuelle du SA2014 au SA2016

Dessertes radiales Paris <> Province du TGV Est - phase 2

Atte te	Type de relati ons	Attente exprimée sur origine / destination	nbre de liaison DUP / DAM / accor ds intern at.	nbre de liaison s au SA 2007	nbre de liaison s au SA 2014	nbre de liaisons en projet au SA 2016	Commentaires sur l'évolution de l'offre au SA 2016
RAD1	relations radiales	Meuse TGV / Paris-Est	1	3	3,5	3,5	Maintien de l'offre actuelle
RAD2	relations radiales	Strasbourg-Metz-Lorraine / Champagne-Ardenne TGV / Paris-Est	0	0	0	0	Pas d'évolution de l'offre
RAD3	relations radiales	Charleville-Mézières / (Reithel / Reims) / Paris-Est	2	3	2	2	Maintien de l'offre actuelle : trafic stable depuis le passage de 3 à 2 A/R
	relations radiales	Sedan / Paris-Est	0	1	2	2	Maintien de l'offre actuelle
	relations radiales	Rethel / Paris-Est	0	1	2	2	Maintien de l'offre actuelle
	relations radiales	Reims / Paris-Est	7	8	7	7	Maintien de l'offre actuelle
	relations radiales	Champagne-Ardenne TGV / Paris-Est	0	3	5	5	Maintien de l'offre actuelle
	relations radiales	Bar-le-Duc / Vitry-le-François / Châlons-en-Champagne / Paris-Est	2	2	2	2	Maintien de l'offre actuelle
RAD4	relations radiales	Strasbourg / Paris-Est	15	15	16	16	Maintien de l'offre actuelle avec gain de 30 mn
RAD5 RAD6	relations radiales	Colmar / Paris-Est	3	3	4	4	Maintien de l'offre actuelle avec gain de 30 mn
	relations radiales	Sélestat / Colmar / Strasbourg / Paris-Est	0	0	1	1	Maintien de l'offre actuelle avec gain de 30 mn
RAD7 a	relations radiales	Nancy / Champagne-Ardenne TGV / Paris-Est	0	0	2	2	Maintien de l'offre actuelle
RAD7 a	relations radiales	Metz / Champagne-Ardenne TGV / Paris-Est	0	0	1	1	Maintien de l'offre actuelle
RAD7 b	relations radiales	Nancy / Paris-Est	8	10	10	10	Maintien de l'offre actuelle
RAD8	relations radiales	Metz / Paris-Est	8	10	10	10	Maintien de l'offre actuelle
	relations radiales	Thionville / Metz / Paris-Est	2	5	6	6	Maintien de l'offre actuelle
	relations radiales	Forbach / Metz / Paris-Est	2	2	2	2	Maintien de l'offre actuelle
	relations radiales	Remiremont / Epinal / Nancy / Paris-Est	2	2	2	2	Maintien de l'offre actuelle
	relations radiales	St-Dié-des-Vosges / (Nancy) / Paris-Est	1	1	1	1	Maintien de l'offre actuelle

Pas d'évolution de l'offre / offres en correspondances du SA2014 au SA2016

Maintien de l'offre actuelle du SA2014 au SA2016

Amélioration de l'offre existante du SA2014 au SA2016 : nombre de dessertes, temps de parcours, capacité d'emport, offres en correspondances...
--

Mise en œuvre de desserte expérimentale sous condition au SA2016

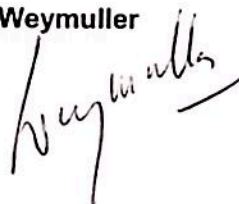
Baisse de l'offre actuelle du SA2014 au SA2016

Dessertes spécifiques du TGV Est - phase 2

Attente	Type de relations	Attente exprimée sur origine / destination	nbre de liaisons DUP / DAM / accords internat.	nbre de liaisons au SA 2007	nbre de liaisons au SA 2014	nbre de liaisons en projet au SA 2016	Commentaires sur l'évolution de l'offre au SA 2016
DS1a	desserte spécifique	Saverne / Paris-Est	0	2	2	1	Maintien de l'A/R du matin et du soir en jour de semaine (du lundi au vendredi) et une + grande variété d'offres en correspondance à Metz-Nancy-Strasbourg + maintien d'un A/R expérimental le dimanche après-midi sous condition de 70 montées cumulées vers Paris à Saverne et Sarrebourg (bilan au plus tôt en avril 2017 et application de la suppression, le cas échéant, au service suivant)
DS1b	desserte spécifique	Sarrebourg / Paris-Est	0	1	1	1	Maintien de l'A/R du matin et du soir en jour de semaine (du lundi au vendredi) et une + grande variété d'offres en correspondance à Metz-Nancy-Strasbourg + maintien d'un A/R expérimental le dimanche après-midi sous condition de 70 montées cumulées vers Paris à Saverne et Sarrebourg (bilan au plus tôt en avril 2017 et application de la suppression, le cas échéant, au service suivant)
DS1c	desserte spécifique	Lunéville / Paris-Est	1	1	1	1	Maintien de l'offre actuelle Plus grande variété d'offres en correspondance à Nancy
DS1d	desserte spécifique	Rédling / Paris-Est	0	0	0	0	Pas d'évolution de l'offre
DS2	desserte spécifique	Remiremont / Paris-Est	2	2	2	2	Maintien de l'offre actuelle

Pas d'évolution de l'offre / offres en correspondances du SA2014 au SA2016
Maintien de l'offre actuelle du SA2014 au SA2016
Amélioration de l'offre existante du SA2014 au SA2016 : nombre de dessertes, temps de parcours, capacité d'emport, offres en correspondances...
Mise en œuvre de desserte expérimentale sous condition au SA2016
Baisse de l'offre actuelle du SA2014 au SA2016

Benoît Weymuller



Ingénieur général
des ponts, des eaux et des
forêts

Annexes

1. Lettre de mission

CGEDD n° 007202-02



Paris, le 28 MARS 2013

**Le ministre délégué chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche**

à

Monsieur Christian LEYRIT,
Vice président du CGEDD

Réf. : D13007870 bis

Objet : Lettre de mission – Dessertes LGV EE2

A la suite de la mise en service, en juin 2007, de la première phase de la LGV Est-européenne, les financeurs se sont accordés en septembre 2009 sur le lancement des travaux consistant à prolonger la ligne de Baudrecourt (Lorraine) à Strasbourg.

La convention de financement prévoit une mise en service en mars 2016, et le calendrier de l'opération est aujourd'hui globalement respecté.

Dans le prolongement des réflexions qui ont été menées en 2004-2005 par C. Liebermann, à la demande du comité de suivi, il apparaît utile de définir dès à présent le schéma des dessertes qui seront mises en place à la mise en service de cette seconde phase.

Ce schéma devra notamment prendre en considération les principes généraux des dessertes développés dans le chapitre 6-7 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de l'ensemble de la ligne, ainsi que les engagements pris dans les conventions de financement et dans le protocole d'accord signé le 28 janvier 2002 avec le Grand Duché de Luxembourg.

Un bilan des dessertes mises en place en 2007 sera établi, en analysant leur évolution après cinq années d'exploitation, notamment en ce qui concerne les dessertes expérimentales.

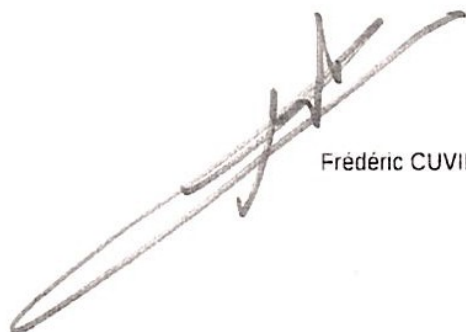
Hôtel de Roquelaure – 246, boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – Tél. 33 (0)1 40 81 21 22
www.developpement-durable.gouv.fr

Le schéma de dessertes devra être le résultat d'une large concertation avec l'ensemble des collectivités intéressées au projet, et notamment celles des Régions Lorraine et Alsace directement concernées par cette 2^{ème} phase du projet, sans oublier le Grand Duché de Luxembourg avec lequel des engagements ont été pris dans le cadre du protocole désigné ci-dessus. Il devra par ailleurs tenir compte des dessertes permises par la mise en service de la 1^{ère} phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône qui bénéficient notamment au sud de l'Alsace.

Les impacts financiers pour les collectivités publiques seront également analysés, en tenant compte notamment de l'application, le cas échéant, des dispositions de l'article L.2121-8 du Code des transports. Pour mémoire, cet article pose le principe de la révision de la compensation versée aux Régions au titre du transfert de compétences des services régionaux de voyageurs, sous certaines conditions, dès lors que les modifications des services d'intérêt national liées à la mise en service d'une infrastructure nouvelle rendent nécessaire la recomposition de l'offre des services régionaux de voyageurs.

L'élaboration de ce schéma de dessertes sera menée sous la conduite d'un comité qui associera l'Etat, les collectivités participant au financement de l'opération, RFF et la SNCF, et sera présidé par le préfet de région Alsace. Afin de conduire les discussions avec les partenaires, je vous demande de désigner un membre du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), qui sera placé auprès du préfet de région.

Le membre du CGEDD que vous désignerez travaillera en relation étroite avec la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, notamment la sous-direction du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et des voies navigables et la sous-direction des transports ferroviaires et collectifs et des déplacements. La direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, RFF et la SNCF fourniront toute l'assistance nécessaire au bon déroulement de cette mission qui remettra ses conclusions d'ici la fin de l'année 2013.



Frédéric CUVILLIER



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

**Conseil général de l'environnement
et du développement durable**

La Défense, le

16 AVR. 2013

Le vice-président

à

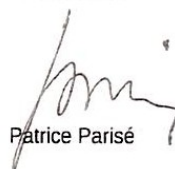
Monsieur le ministre délégué
chargé des transports,
de la mer et de la pêche

Référence CGEDD n° 007202-02

Par lettre du 28 mars 2013, vous avez demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de désigner l'un de ses membres pour présider le comité technique placé auprès du préfet d'Alsace pour la 2ème tranche de la LGV Est-européenne.

Je vous informe que j'ai désigné M. Benoit WEYMULLER, ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts, pour effectuer cette mission.

Par intérim,


Patrice Parisé

Copies : M. le directeur du cabinet (MEDDE)
M. le directeur du cabinet (MTMP)
M. le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer
M. le président de RFF
M. le président de la SNCF
M. le préfet de la région Alsace



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

*Conseil général de l'environnement
et du développement durable*

Le vice-président

La Défense, le

16 AVR. 2013

Note

à l'attention de

Monsieur Benoit WEYMULLER,
ingénieur en chef des ponts,
des eaux et des forêts

Référence CGEDD n° 007202-02

Par lettre du 28 mars 2013, le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche a demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de désigner l'un de ses membres pour présider le comité technique placé auprès du préfet d'Alsace pour la 2ème tranche de la LGV Est-européenne.

Je vous confie cette mission, dont le président de la 2ème section est le superviseur. Elle est enregistrée sous le n° 007202-02 dans le système de gestion des affaires du CGEDD.

J'attire votre attention sur le souhait du ministre de disposer du rapport final pour la fin de l'année 2013.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande de m'adresser votre rapport de fin de mission aux fins de transmission au ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

Le vice-président par intérim,

Patrice Parisé

Copies : M. le président et M. le secrétaire de la 2ème section

2. Liste des attentes exprimées par les collectivités territoriales

Attentes exprimées par les collectivités territoriales 8 juillet 2014 : ensemble des Liste des attentes exprimées par les collectivités territoriales

Courrier des collectivités territoriales reçus au 8 juillet 2014

Courriers d'expression d'attente :

(#1) Courrier du 26/11/2013 de MM. Bigot et Ries, respectivement Président de la CUS et maire de

Strasbourg

(#2) courrier de M. Richert, Président du CR Alsace (13/12/2013)

(#3) Courrier de M. Cayzelle, Président du CESEL (23/12/2013), complété par un courrier du 25/02/2014

sur la forme

(#4) Courrier de M. Masseret, Président du CR de Lorraine (14/01/2014), dont courrier du 02/12/2011

des élus de Lorrain à M. Pepy.

(#5) Courrier de M. Weiten, Président du CG de la Moselle (15/01/2014)

(#6) Courrier du 6/01/2014 du Président du Grand Nancy

(#7) Courrier en date du 30/12/2013 du Ministre du Développement durable et des Infrastructures du Grand -Duché du Luxembourg

(#8) Courrier du 30/12/2013 de M. Namy, Président du CG de la Meuse

(#9) Courrier du 18/12/2013 de M. Huré, Président du CG des Ardennes.

(#10) Courrier du 24/12/2013 de M. Meyer, Président de la Communauté d'agglomération de Colmar

(#11) Courrier du 6/01/2014 de M. Buttner, Président CG Haut-Rhin

(#12) Courrier du 9/12/2013 de MM. Hetzel, Marty, Lamblin, Leyenberger

(#13) Courrier du 25/03/2014 de M. Bachy, Président du CR de Champagne Ardennes

(#14) Courrier du 24/03/14 de M. Ries, Président de l'association TGV Est Européen

(#15) courrier du 06/03/2014 de MM. Hetzel et Leyenberger avec relevé de discussions lors de la réunion du 21/02/2014 à Saverne avec MM. Préfet et IG.

(#16) Motion du conseil municipal de Dettwiller (16/01/2014)

(#17) Courrier du 8/04/2014 de M. Bockel, Président de Mulhouse Alsace Agglomération.

(#18) Courrier du 08/04/2014 de M. Jean-Pierre Belfie, Vice-Président Délégué de Reims Métropole

(#19) Courrier du 22/04/2014 de M. Lamblin, député-maire de Lunéville

(#20) Courrier du 29/04/2014 de M. Cayzelle, président du CESE Lorraine

(#21) Courrier du 02/05/2014 de M. Marty, député-maire de Sarrebourg

(#22) Courrier du 09/05/2014 de M. Marty, député-maire de Sarrebourg

(#23) Courrier du 15/05/2014 de M. Richert, président de la Région Alsace

(#24) Courrier du 16/05/2014 de M. Gros, maire de Metz

(#25) Courrier du 21/05/2014 de M. Masseret, président de la Région Lorraine

- (#26) Courrier du 16/06/2014 de M. Namy, président du CG de la Meuse
- (#27) Motion du Grand Nancy « non à la réduction des dessertes ferroviaire de la Lorraine »
- (#28) Courrier du 01/07/2014 de M. Cayzelle, président du CESE Lorraine
- (#29) Courrier de M. Pierre Dit Barrois, président de la FNAUT Lorraine

autres courriers :

- (#101) Courrier du 24/09/2013 de M. Richert, Président du CR d'Alsace, à M. le Premier Ministre
- (#102) Courrier de réponse DIR reg Lorraine SNCF en date du 28/01/2014.

Copie exhaustive des courriers adressés : voir annexe complémentaire au rapport de mission.

Tableau récapitulatif des attentes

Relations internationales :

N°	Thème	Attente	Référence
RIN 1 a	Liaison Paris - Strasbourg - Francfort	Mise en circulation de TGV reliant Paris à Francfort via Strasbourg, conformément aux accords de La Rochelle.	Courrier (#1) du 26/11/2013 de MM. Bigot et Ries, respectivement Président de la CUS et maire de Strasbourg ; courrier (#2) de M. Richert, Président du CR Alsace (13/12/2013).
RIN 1 b	Liaison Forbach-Francfort	Maintien intégral des liaisons permettant d'assurer la connexion entre l'agglomération transfrontalière Forbach-Sarrebruck à Paris et Francfort (5 AR dont 2 arrêts à Forbach).	Courrier (#3) de M. Cayzelle, Président du CESEL (23/12/2013) ; courrier (#4) de M. Masseret, Président du CR de Lorraine (14/01/2014) ; courrier (#5) de M. Weiten, Président du CG de la Moselle (15/01/2014) ; courrier (#24) du 16/05/2014 du maire de Metz ; courrier (#27) de M. Rossinot, président de la communauté urbaine du grand Nancy et M. Bouly, président du groupe « Grand Nancy Ensemble 2020 » ; Courrier (#28) de M. Cayzelle, président du CESE Lorraine ; Courrier (#29) de M. Dit Barrois, président de la FNAUT Lorraine.
RIN 1 c	Liaison France-Allemagne. Optimisation Est France et Sud Ouest Allemagne	Renforcement des liaisons internationales par amélioration des logiques de correspondance. Evolution de la planification conjointe des deux pays (services, réseau, organisations).	Courrier (#14) du 24/03/14 de M. Ries, Président de l'association TGV Est Européen ; courrier (#27) de M. Rossinot, président de la communauté urbaine du grand Nancy et M. Bouly, président du groupe « Grand Nancy Ensemble 2020 » ; Courrier (#28) de M. Cayzelle, président du CESE Lorraine ; Courrier (#29) de M. Dit Barrois, président de la FNAUT Lorraine.
RIN 2 a	Desserte Lorraine TGV	Gare Rétablissement des arrêts en gare Lorraine TGV, sur les ICE et TGV France-Allemagne (PJ courrier du 2/12/2011 à M. Pepy).	Courrier (#3) du 23/12/2013 du Président du CESE Lorraine ; courrier (#4) de M. Masseret, Président du CR de Lorraine (14/01/2014) ; courrier (#20) du 29/04/2014 du président du CESE Lorraine.
RIN 2 b	Desserte Lorraine TGV	Gare Expérimentation de la desserte par un Paris- Strasbourg- Stuttgart-Munich.	Courrier (#3) du 23/12/2013 du Président du CESE Lorraine ; courrier (#4) de M. Masseret, Président du CR de Lorraine (14/01/2014) ; courrier (#20) du 29/04/2014 du président du CESE Lorraine.
RIN 3	Desserte gare Champagne Ardenne TGV	Augmenter les arrêts de trains internationaux	Courrier (#13) du 25/03/2014 de M. Bachy, Président du CR de Champagne Ardenne
RIN 4	Desserte Grand Nancy : vers Plaine du Rhin supérieur	Renforcement des dessertes avec les villes de la Plaine du Rhin supérieur – notamment Karlsruhe. Amélioration des correspondances, notamment en gare de Strasbourg.	Courrier (#6) du 6/01/2014 du Président du Grand Nancy ; courrier (#27) de M. Rossinot, président de la communauté urbaine du grand Nancy et M. Bouly, président du groupe « Grand Nancy Ensemble 2020 » ; Courrier (#28) de M. Cayzelle, président du CESE Lorraine ; Courrier (#29) de M. Dit Barrois, président de la FNAUT Lorraine.
RIN 5 a	Liaison Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg	Mise en circulation d'au moins 4 AR TGV quotidiens entre Strasbourg et Luxembourg.	Courrier (#1) du 26/11/2013 de MM. Bigot et Ries, respectivement Président de la CUS et maire de Strasbourg ; courrier (#2) de M. Richert, Président du CR Alsace (13/12/2013) ; courrier (#7) en date du 30/12/2013 du Ministre du Développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg.
RIN 5 b	Desserte systématique et Thionville Strasbourg-Luxembourg	Metz Intégration systématique des arrêts en gare de Metz et de Thionville sur les liaisons TGV entre Strasbourg et Luxembourg.	Courrier (#3) de M. Cayzelle, Président du CESEL (23/12/2013) ; courrier (#4) de M. Masseret, Président du CR de Lorraine (14/01/2014) ; courrier (#5) de M. Weiten, Président du CG de la Moselle (15/01/2014) ; courrier (#20) du 29/04/2014 du président du CESE Lorraine ; courrier (#24) du 16/05/2014 du maire de Metz.

N°	Thème	Attente	Référence
RIN 5 c	Modernisation des relations Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg	Modernisation des relations ferroviaires entre Bruxelles et Strasbourg via Luxembourg. Soutien au projet « Eurocaprail » à condition qu'il desserve Metz et Thionville.	Courrier (#1) du 26/11/2013 de MM. Bigot et Ries, respectivement Président de la CUS et maire de Strasbourg ; courrier (#2) de M. Richert, Président du CR Alsace (13/12/2013) ; courrier (#3) de M. Cayzelle, Président du CESEL (23/12/2013) ; courrier (#4) de M. Masseret, Président du CR de Lorraine (14/01/2014) ; courrier (#5) de M. Weiten, Président du CG de la Moselle (15/01/2014) ; courrier (#24) du 16/05/2014 du maire de Metz.
RIN 6	Liaison Bruxelles-Strasbourg par Roissy-CDG	Étude de l'option de liaisons Bruxelles-Strasbourg en correspondance à Roissy-CDG.	Courrier (#1) du 26/11/2013 de MM. Bigot et Ries, respectivement Président de la CUS et maire de Strasbourg.

Relations intersecteurs

N°	Thème	Attente	Référence
RIS 1	Liaisons TGV intersecteurs	Consolidation et développement des dessertes existantes et notamment dessertes intersecteurs et des relations avec l'Allemagne. Veille à l'amplitude horaire de la desserte TGV.	Courrier (#2) du 13/12/2013 du Président du Conseil régional d'Alsace.
RIS 2	Desserte Meuse Gare TGV- Alsace	Amélioration des liaisons entre la Meuse et l'Alsace : à minima, permettre un AR dans la journée avec, par exemple, une arrivée à Strasbourg entre 8h30 et 9h et un départ entre 17h30 et 18h.	Courrier (#8) du 30/12/2013 de M. Namy, Président du CG de la Meuse ; courrier de réponse DIR reg Lorraine SNCF en date du 28/01/2014 ; Courrier (#26) du 16/06/2014 de M. Namy, Président du CG de la Meuse.
RIS 3 a	Liaison Strasbourg - Roissy-CDG	Maintenir 4 fréquences journalières.	Courrier (#1) du 26/11/2013 de MM. Bigot et Ries, respectivement Président de la CUS et maire de Strasbourg.
RIS 3 b	Liaison Strasbourg - Roissy-CDG	Passer de 4 à 6 fréquences journalières.	Courrier (#1) du 26/11/2013 de MM. Bigot et Ries, respectivement Président de la CUS et maire de Strasbourg.
RIS 4	Desserte du Grand Nancy	Renforcement des dessertes et amélioration des correspondances avec Roissy, Lille, Bordeaux, Nantes, Rennes.	Courrier (#6) du 6/01/2014 du Président du Grand Nancy ; courrier (#27) de M. Rossinot, président de la communauté urbaine du grand Nancy et M. Bouly, président du groupe « Grand Nancy Ensemble 2020 » ; Courrier (#28) de M. Cayzelle, président du CESE Lorraine ; Courrier (#29) de M. Dit Barrois, président de la FNAUT Lorraine.
RIS 5	Desserte de Mulhouse	Rétablissement des dessertes et amélioration des correspondances avec Roissy, Lille, Bordeaux, Nantes, Rennes.	Courrier (#17) du 8/04/2014 du Président de Mulhouse Alsace Agglomération.
RIS 6	Desserte gare Champagne Ardenne TGV – Paris - Roissy-CDG	Maintien au minima des engagements de la DUP. Ajouts de nouveaux arrêts sur les liaisons au départ et à l'arrivée de Paris et de Roissy-CDG	Courrier (#18) du 8/04/2014 du Vice-Président délégué de Reims Métropole.
RIS 7	Relation Est - Sud	Interconnexion sans changement à Marne La Vallée du TGV Est vers le sud (en attendant la réalisation de la branche Sud du TGV Rhin-Rhône).	Courrier (#24) du 16/05/2014 du maire de Metz ; courrier (#27) de M. Rossinot, président de la communauté urbaine du grand Nancy et M. Bouly, président du groupe « Grand Nancy Ensemble 2020 » ; Courrier (#28) de M. Cayzelle, président du CESE Lorraine ; Courrier (#29) de M. Dit Barrois, président de la FNAUT Lorraine.

Relations radiales

N°	Thème	Attente	Référence
Rad 1 b	Desserte Meuse TGV – Paris	Création d'une arrivée à Paris vers 9h30.	Courrier (#8) du 30/12/2013 de M. Namy, Président du CG de la Meuse ; Courrier (#26) du 16/06/2014 de M. Namy, Président du CG de la Meuse.
Rad 2	Desserte gare Champagne Ardenne TGV	Amélioration des dessertes par TGV radiaux entre la Champagne et Metz, Nancy, Strasbourg.	Courrier (#13) du 25/03/2014 de M. Bachy, Président du CR de Champagne Ardenne Courrier (#18) du 8/04/2014 du Vice-Président délégué de Reims Métropole.
Rad 3	Desserte Charleville- Mézières - Paris	Rétablir l'AR quotidien Charleville-Mézières – Paris en 95' supprimé au plan de transport TGV 2013.	Courrier (#9) du 18/12/2013 de M. Huré, Président du CG des Ardennes.
Rad 4	Liaison Paris Strasbourg	Un départ plus tardif (22h) de et vers Paris.	Courrier (#1) du 26/11/2013 de MM. Bigot et Ries, respectivement Président de la CUS et maire de Strasbourg.
Rad 5 a	Desserte de Colmar Paris	Maintenir 4 AR journaliers.	Courrier (#10) du 24/12/2013 de M. Meyer, Président de la Communauté d'agglomération de Colmar ; courrier (#11) du 6/01/2014 de M. Buttner, Président CG Haut-Rhin.
Rad 6 b	Desserte de Colmar Paris	Créer deux départs supplémentaires de Colmar vers Paris entre 7h30-8h et 18h-19h.	Courrier (#10) du 24/12/2013 de M. Meyer, Président de la Communauté d'agglomération de Colmar ; courrier (#11) du 6/01/2014 de M. Buttner, Président CG Haut-Rhin.
Rad 6 c	Desserte de Colmar Paris	Créer des liaisons directes depuis Paris vers Colmar entre 12h55 et 18h55.	Courrier (#10) du 24/12/2013 de M. Meyer, Président de la Communauté d'agglomération de Colmar ; courrier (#11) du 6/01/2014 de M. Buttner, Président CG Haut-Rhin.
Rad 7 a	Desserte du Grand Nancy	Renforcement des dessertes Nancy-Reims-Paris et amélioration des correspondances.	Courrier (#6) du 6/01/2014 du Président du Grand Nancy ; courrier (#27) de M. Rossinot, président de la communauté urbaine du grand Nancy et M. Bouly, président du groupe « Grand Nancy Ensemble 2020 » ; Courrier (#28) de M. Cayzelle, président du CESE Lorraine ; Courrier (#29) de M. Dit Barrois, président de la FNAUT Lorraine.
Rad 7 b	Desserte du Grand Nancy	Rétablissement de dessertes Nancy-paris (AR) en milieu de matinée et d'après-midi.	Courrier (#6) du 6/01/2014 du Président du Grand Nancy ; courrier (#27) de M. Rossinot, président de la communauté urbaine du grand Nancy et M. Bouly, président du groupe « Grand Nancy Ensemble 2020 » ; Courrier (#28) de M. Cayzelle, président du CESE Lorraine ; Courrier (#29) de M. Dit Barrois, président de la FNAUT Lorraine.
Rad 8	Desserte de Metz	Maintien des liaisons actuelles avec Paris	Courrier (#24) du 16/05/2014 du maire de Metz.

Dessertes spécifiques

N°	Thème	Attente	Référence
DS 1 b	Desserte de Sarrebourg	Renforcement à 2 liaisons. À minima maintien de l'offre actuelle.	Courrier (#12) du 9/12/2013 de MM. Hetzel, Marty, Lamblin, Leyenberger ; courrier (#2) du Président du Conseil régional d'Alsace (13/12/2013) ; courrier (#3) du Président du CESEL (23/12/2013) , courrier (#4) du Président du CR de Lorraine (14/01/2014) ; courrier (#5) du Président du CG Moselle (15/01/2014), courrier (#6) du 6/01/2014 du Président du Grand Nancy ; courrier (#20) du 29/04/2014 du président du CESE Lorraine ; courrier (#21) du 02/05/2014 du député-maire de Sarrebourg ; courrier (#22) du 09/05/2014 du député-maire de Sarrebourg.

N°	Thème	Attente	Référence
DS 1 c	Desserte de Lunéville	Maintien de l'offre actuelle. Examiner desserte Paris-Lunéville le samedi.	Courrier (#12) du 9/12/2013 de MM. Hetzel, Marty, Lamblin, Leyenberger ; courrier (#2) du Président du Conseil régional d'Alsace (13/12/2013) ; courrier (#3) du Président du CESEL (23/12/2013) , courrier (#4) du Président du CR de Lorraine (14/01/2014) ; courrier (#5) du Président du CG Moselle (15/01/2014), courrier (#6) du 6/01/2014 du Président du Grand Nancy ; courrier (#19) du 22/04/2014 du député-maire de Lunéville ; courrier (#20) du 29/04/2014 du président du CESE Lorraine.
DS 1 d	Desserte de Réding	Examiner la piste de la desserte de la gare de Réding afin que le nombre de liaisons quotidiennes à grande vitesse vers Paris soit maintenu.	Courrier (#12) du 9/12/2013 de MM. Hetzel, Marty, Lamblin, Leyenberger ; courrier (#2) du Président du Conseil régional d'Alsace (13/12/2013) ; courrier (#3) du Président du CESEL (23/12/2013) , courrier (#4) du Président du CR de Lorraine (14/01/2014) ; courrier (#5) du Président du CG Moselle (15/01/2014).
DS 2	Desserte de Remiremont	Maintenir la desserte de Remiremont.	Courrier (#2) du 23/12/2013 du Président du CESE Lorraine.

3. Comptes rendus des réunions



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION ALSACE

Direction régionale de l'environnement,

Strasbourg, le 25 novembre 2013

de l'aménagement et du logement

Alsace

PRÉFET DE LA REGION ALSACE

Compte-rendu du Comité de pilotage

du Comité des dessertes TGV Est

Le 8 novembre 2013, à 11h, Petit Broglie, Strasbourg

Accueil des participants (cf. annexe)

Monsieur le Préfet de la région Alsace salue les participants et installe le comité des dessertes de la seconde phase du TGV Est rappelant la teneur de la mission qui lui a été confiée par le ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche. Il remercie les participants, et tout particulièrement le Président de la SNCF, de leur présence. Cette première réunion est destinée à recueillir les attentes des collectivités et institutions concernées; l'achèvement de la LGV Est constituant un atout économique important pour l'Alsace et l'ensemble du grand Est.

Expression des attentes et démarche de concertation proposée,

À la demande du ministre, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable a désigné l'un de ses membres – Monsieur Benoît Weymuller – placé auprès du Préfet de région, pour conduire les discussions avec les partenaires.

Monsieur Weymuller précise la démarche proposée :

- faire le point de la démarche actuelle : un document élaboré par la SNCF sera diffusé avec le compte-rendu du comité de pilotage,
- proposer une première trame de desserte, en partant des attentes exprimées, des contraintes techniques des gestionnaires de réseau, des considérations économiques des transporteurs,

- recueillir les observations des partenaires sur la trame proposée dans l'objectif d'aboutir fin juin 2014 à un schéma de desserte largement partagé.

Monsieur Pepy rappelle le processus itératif ayant conduit au schéma de dessertes de la première phase et tout spécialement la mise en œuvre de dessertes expérimentales dont les 2/3 ont été intégrées, in fine, à la desserte actuelle.

Il informe des constats suivants, dressés par le bilan LOTI en cours d'approbation par les conseils d'administration de RFF et de la SNCF:

- dès la première étape, l'ensemble des dessertes prévues au projet, et même au-delà de celles inscrites à la DUP, a été mis en place, permettant ainsi une montée en puissance rapide du trafic pour atteindre 12 millions de voyageurs en 2009 avec 120 trains/jour et un taux d'occupation journalier moyen de 65%,
- l'objectif de fournir le «meilleur du service TGV» est atteint : une régularité de 94 % en 2013, la mise en œuvre de nouvelles rames duplex, une bonne articulation TGV-TER,
- néanmoins l'équilibre économique fait défaut: s'il a été atteint en 2011, ce ne sera pas le cas en 2013 (déficit prévisionnel de 10 millions d'€ pour un CA SNCF prévisionnel de 500 M€), ni en 2014 (déficit prévisionnel aggravé),
- plus globalement, la rentabilité socio-économique pour la collectivité est de 4,2% contre 8,5% prévu; pour RFF de 5,7% contre 8,3%; pour la SNCF de 3,4% contre 5,7%. Pour cette dernière, le milliard six cents millions d'€ investi générerait sur 20 ans un déficit de 350 M€.

Monsieur Pepy souligne l'importance de l'effort financier des collectivités territoriales pour parachever le projet initial. Il s'agit donc d'en tirer plein parti. Ainsi, la mise en service de la seconde phase permettra de relancer la dynamique du trafic (notamment entre la France et l'Allemagne), grâce au gain de temps et à l'utilisation de rames Euroduplex interopérables. Dans cette perspective, il est important que l'accroche au réseau européen soit améliorée. De même, il faut considérer l'optimisation du système global que constitue le TGV Est, les TER Champagne-Ardenne, Lorraine, Alsace et le TGV Rhin Rhône.

Monsieur le Préfet indique qu'une note précisant le bilan de la première phase sera jointe au compte-rendu de réunion et passe la parole aux participants pour l'expression de leurs attentes quant au schéma de desserte futur.

Monsieur Richert relève l'apport extrêmement bénéfique pour les économies régionales que constitue l'arrivée du TGV. En témoigne la croissance plus soutenue qu'a connue la région lyonnaise, laquelle a bénéficié du TGV ¼ de siècle avant l'Alsace.

Il met en exergue quatre exigences:

- après le gain de temps de parcours d'une demi-heure et la mise en service du nouveau pont sur le Rhin, donner à Strasbourg, capitale européenne, la place qui lui revient dans la relation Francfort-Paris, telle que convenue dès le départ,
- saisir l'opportunité de la seconde phase pour organiser au mieux les relations interrégionales (possiblement à grande vitesse entre Strasbourg et Metz), en cohérence avec la liaison vers Luxembourg et Bruxelles ; l'ensemble des dessertes TGV et TER devant être organisées de manière complémentaire,
- ne pas perdre le bénéfice des dessertes créées en première phase pour les localités actuellement desservies et non situées sur l'infrastructure de la seconde phase,
- Pour Mulhouse, articuler la liaison vers Paris par le TGV Rhin-Rhône et le TGV Est, les temps de parcours étant voisins en seconde phase du TGV Est.

Monsieur Ries informe, en tant que Président de l'Association TGV Est européen, de la publication récente d'une étude commandée à SMA pour envisager les voies et moyens de rapprocher davantage l'Est de la France du Bade-Wurtemberg et de la Suisse. Cette étude pourra être mise à disposition du comité des dessertes.

En tant que maire de Strasbourg, et dès lors que les temps de parcours par les routes Nord et Sud seront voisins, **Monsieur Ries** souligne toute l'attention qu'il porte au passage par Strasbourg de liaisons Francfort-Paris, conformément à l'accord de La Rochelle. Monsieur Ries considère que relier Strasbourg à l'aéroport de Francfort par TGV est essentiel. De même, la relation Bruxelles – Luxembourg - Strasbourg (Projet Eurocaprail) et au-delà vers la Suisse constitue un enjeu majeur pour Strasbourg.

Messieurs Marty, Lamblin et Hetzel prennent la parole pour affirmer leur volonté de préserver les dessertes TGV de Saverne, Sarrebourg et Lunéville.

Ils soulignent :

- qu'il s'agit de trois villes – relais pour l'aménagement du territoire. Elles connaissent aujourd'hui une augmentation de la population et une expansion des activités commerciales et industrielles dont il ne faut pas couper l'élan. Le service direct par des rames TGV constitue un atout pour des entreprises ayant fait le choix de s'installer dans des territoires ruraux. Les besoins des entreprises de ces territoires doivent être pris en compte,
- que les infrastructures de transport constituent des éléments importants de la dynamique et de l'attractivité territoriale. Les ruptures de charge sont très pénalisantes, car elles rallongent sensiblement le temps de trajet,
- que la fréquentation des arrêts TGV est très satisfaisante. Un comptage réalisé courant octobre à Saverne fait état de 30 à 60 usagers quotidiens selon la direction,
- que la population a développé une forte perception de la contribution des collectivités locales à la réalisation de l'infrastructure. L'irrigation du territoire par la desserte directe des pôles ruraux en constitue une contrepartie attendue.

Monsieur Weber salue la démarche de concertation engagée dans le cadre du comité des dessertes. Il relève l'importance de la croissance du tourisme sur le territoire depuis la mise en service du TGV Est et souligne à son tour l'effort des collectivités territoriales pour contribuer à financer l'intégralité de la LGV Est.

S'agissant de la liaison Paris -Francfort, il considère que l'agglomération métropolitaine de Forbach-Sarrebruck, pesant 800 000 habitants, doit également bénéficier de la liaison entre les deux villes. Quant à la liaison Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg, il souligne sa dimension également interrégionale, car concernant aussi Metz.

L'impact tarifaire des solutions de desserte doit aussi être pris en considération. Enfin, il souhaite que les arrêts dans les gares d'interconnexion des TGV à destination ou en provenance de l'Allemagne soient rétablis.

Monsieur Pepy constate que les sujets complexes ont tous été évoqués et apporte les commentaires suivants :

- les relations Paris-Francfort par les routes Nord et Sud font actuellement l'objet de discussions avec la DB, dans le contexte de l'avenir des relations entre les deux transporteurs. Il estime que la solution consistant simplement à renforcer les dessertes sur les deux routes ne serait pas viable, car générant des déficits onéreux,
- la relation Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Suisse suscite peu d'intérêt de la part des sociétés ferroviaires belges et suisses. Quant à une relation Luxembourg-Strasbourg portée à 4 AR/jour par TGV, le déficit annuel en serait de l'ordre de 10 à 20 M€,
- concernant la desserte TGV en 2ème phase de Sarrebourg, Saverne et Lunéville, il s'agit de trouver le point d'équilibre. La SNCF fera des propositions,
- s'agissant plus généralement des relations interrégionales, la commission DURON souligne le système que constitue la grande vitesse et les TER. La coordination de bonnes dessertes TGV et TER est un atout,
- Pour ce qui est de la prolongation de TGV Est jusqu'à Mulhouse, la desserte de Mulhouse par deux gares parisiennes aussi éloignées n'apparaît pas chose facile.

À propos de l'équilibre économique futur, **Monsieur Pepy** fournit deux indications :

- le niveau des péages en constitue une variable essentielle. RFF fixe les péages sous le contrôle de l'ARAF. En seconde phase, ils pourraient augmenter très sensiblement, ce qui entraînerait mécaniquement une hausse des tarifs,
- le modèle économique du TGV est de plus en plus fragile. Les commissaires aux comptes de la SNCF pourraient ainsi imposer une dévalorisation du parc TGV de 1 à 1,5 milliards d'euros. La SNCF pourrait connaître dans l'avenir de lourds déficits. L'actif national des TGV perdrait alors près de la moitié de sa valeur. Le réseau de contraintes s'avère donc très complexe.

MM. Marty et Lamblin soulignent que les clients des gares de Lunéville, Sarrebourg, Saverne amènent un complément de clientèle appréciable pour l'équilibre économique du TGV.

Monsieur Leyenberger souscrit aux propos de ses collègues et témoigne de l'intérêt primordial des arrêts TGV pour le territoire de Saverne.

Monsieur Pepy affirme sa volonté de trouver, par des discussions de bonne foi, le point d'équilibre pour la desserte des villes à l'écart de l'infrastructure nouvelle. Il considère qu'il s'agit aussi de préserver le maillage régional et interrégional de qualité assuré par les TER Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace.

Monsieur Lahure informe que le Conseil général de la Meuse finance une troisième tranche d'extension du parking de la gare Meuse TGV, laquelle reçoit 130 000 voyageurs. Il considère que 2 arrêts quotidiens pour Strasbourg serait largement légitime compte tenu des implantations industrielles, de même que des aménagements d'horaire pour le tronçon Paris-Meuse TGV.

Monsieur Hetzel insiste sur l'enjeu qu'il y a à ne pas déconstruire l'économie des territoires de Saverne, Sarrebourg, Lunéville et de ne pas gâcher leur potentiel de développement. Il importe de trouver un bon point d'équilibre qui serait, à minima, le maintien des dessertes actuelles.

Monsieur Pepy rappelle que le processus actuel de concertation se situe très en amont. La question des tarifs est très sensible. L'équilibre financier du TGV dans son ensemble conditionne l'achat de rames nouvelles. Les dessertes de la seconde étape du TGV Est pourrait intégrer quelques liaisons déficitaires d'aménagement du territoire, dont il faudra convenir du financement. Par exemple, en imputant à chaque voyageur du Grand Est un surcoût tarifaire de solidarité, de l'ordre de 0,30 à 1 € par voyage.

Monsieur Rongeot affirme la vigilance de la communauté urbaine de Nancy sur la qualité de la desserte de Lunéville, Sarrebourg, Saverne. Il rappelle que le bassin d'emploi de Nancy, avec 400 000 emplois, est le 2ème bassin du Grand Est. Il sera attentif à l'optimisation des relations avec Strasbourg et à la qualité des correspondances vers Karlsruhe, Stuttgart, Francfort et Mulhouse. Il soutient la demande de Reims et de la Région Champagne-Ardenne d'arrêts supplémentaires à Reims.

Monsieur Guerard souligne l'importance de l'industrie autour de pont-à-Mousson. Un second arrêt en gare Lorraine serait pertinent.

Monsieur Weber évoque les points suivants :

- la nécessité de satisfaire deux importants bassins de vie quant aux dessertes vers l'Allemagne,
- l'importance de conclure les discussions dans des délais permettant d'organiser les liaisons TGV -TER au service annuel 2016,
- la sensibilité des usagers à la tarification, dans la mesure où ceux – ci considèrent que leurs contributions d'usager et de citoyen se superposent.

Monsieur Pepy précise que si l'engagement financier et politique des élus du Grand Est a permis la réalisation de l'infrastructure du TGV Est, son exploitation est financée par la tarification. Seuls les 22% de coût d'investissement non couvert par des contributions publiques sont répercutés sur les tarifs.

Pour ce qui est des dessertes entre la France et l'Allemagne, les discussions avec la DB sont en cours. Elles ne sont pas exemptes de tension, dans un contexte où la DB doit également arbitrer l'utilisation de ses rames ICE pour son trafic domestique.

Monsieur Marty tient à signaler la très belle réussite que constitue la mise en œuvre de clauses sociales d'insertion pour la réalisation de la seconde phase de la LGV Est.

Monsieur le Préfet passe la parole à Monsieur Weymuller pour préciser le calendrier de travail.

Monsieur Weymuller indique que les travaux préparatoires à un projet de trame de desserte sont en cours entre RFF, la SNCF et les AOT. Ce dernier pourra être présenté en avril 2014 lors d'un comité technique des dessertes à Strasbourg, associant en premier lieu les collectivités locales ayant contribué au financement de l'infrastructure.

Une seconde réunion pourrait se tenir courant juin, avant la réunion d'un Comité de pilotage conclusif en juillet 2014.

Monsieur le Préfet conclue la réunion en remerciant Monsieur Pepy pour sa participation et l'intérêt de ses propos et rappelle la mission d'écoute et de relais auprès du ministre qui lui a été confiée, avec l'appui de Monsieur Weymuller.

Il demande qu'on lui fasse remonter les observations et questions afin d'assurer la qualité de la concertation et se déclare prêt à un dialogue constant, dans un esprit de franchise.

Le Préfet,

PARTICIPANTS	
Présents	Qualités
Monsieur S. Bouillon	Préfet de la région Alsace
Monsieur G. Pepy	Président SNCF
Monsieur B. Weymuller	CGEDD
Monsieur J. Garau	Secrétaire Général aux Affaires Européennes Alsace
Monsieur Th. Allary	Directeur ALCA RFF
Monsieur M. Hoeltzel	Directeur DREAL Alsace
Monsieur Ph. Richert	Président Conseil régional Alsace
Monsieur R. Ries	Sénateur Maire Strasbourg
Monsieur J. Lamblin	Député-maire Lunéville
Monsieur A. Marty	Député-maire Sarrebourg
Monsieur P. Hetzel	Député du Bas-Rhin
Monsieur M. Weber	Conseil régional Lorraine
Monsieur A. Poirot	VP Conseil général Moselle
Monsieur G. Lahure	VP Conseil général Meuse
Monsieur N. Guerard	VP Conseil général Meurthe et Moselle
Monsieur A. Becker	VP Conseil général Bas-Rhin
Monsieur A. Thomas	DGS Conseil Général du Haut-Rhin
Monsieur V. Malbranque	Chef de service CG Vosges
Monsieur G. Rongeot	CU Grand Nancy
Monsieur P. Chauvy	m2A
Monsieur JP Belfie	VP Reims Métropole
Monsieur S. Leyenberger	Maire Saverne
Madame C. Harter Housel	Forbach
Monsieur M. Czada	CESER alsace
Monsieur JL Hoerle	Président CRCI Alsace
Monsieur Paul	FNAUT Alsace
Monsieur P. Dit Barrois	FNAUT Lorraine
Monsieur Benali	FNAUT Champagne-Ardenne
Monsieur J. Mazars	Directeur SNCF Alsace
Monsieur A. Cuccaroni	RFF LGV est européen

Madame J. Bravais	SNCF
Madame AM. Duval	SNCF-Voyages
Monsieur JF. Paix	SNCF – Voyages
Monsieur Bombezin	RFF
Monsieur Ph. Roesch	SGARE Alsace
Monsieur F. Bouchard	DGS Région Alsace
Monsieur Abeya	CR Lorraine
Madame Herbourg	DGA CG Meurthe et Moselle
Madame Aubry	CG Meuse
Monsieur Carbiener	CG Bas-Rhin
Monsieur Walter	CG Haut-Rhin
Monsieur Bory	DGITM/DIT
Madame Pietruni	DRIEA IF
Madame Walter	SGARE Lorraine
Madame Garreau	DREAL Lorraine
Monsieur Treffot	DREAL Alsace
Monsieur Bost	SGARE Alsace
Monsieur Genevaux	DREAL Alsace
Monsieur Jonas	DREAL Alsace

Excusés	
Monsieur Cl. Wiseler	Ministre Développement durable et infrastructures Luxembourg
Monsieur G. Meyer	Colmar
Monsieur D. Gros	Metz
Monsieur JP Bachy	Président CR Champagne-Ardenne
Monsieur RP.Savary	Président CG Marne
Monsieur B. Huré	Président CG Ardenne
Monsieur Ph. Trimaille	m2A
Monsieur D. Herbillon	Sedan
Monsieur G. Deramaix	Rethel
Monsieur JP. Huchon	Président CR Ile de France
Monsieur P. Partout	Préfet région Champagne-Ardenne
Monsieur J. Daubigny	Préfet région Ile de France
Monsieur JC. Villemaud	DREAL Champagne-Ardenne
Monsieur R. Cayzelle	Président CESE Lorraine
Monsieur P. Tassin	Président CESE Champagne-Ardenne
Monsieur P. Arker	Président CRCI Lorraine
Monsieur F. Cravoisier	Président CRCI Champagne-Ardenne



PRÉFET DE LA REGION ALSACE

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Alsace	Strasbourg, le 30 avril 2014
--	------------------------------

Comité Technique Desserte TGV Est Européen

Vendredi 11 avril 2014 à 10h à la DREAL Alsace

Relevé de discussion

Participants : se reporter à la liste en annexe du présent relevé

Accueil et ouverture de séance

Le président de séance, **Monsieur Benoît WEYMULLER**, du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable auprès du Ministre chargé des transports, remercie les participants de leur présence et rappelle les principes de la consultation pour l'élaboration d'une proposition de dessertes dans la perspective de la mise en service de la seconde phase de la LGV Est.

La consultation, qui fait suite au comité de pilotage (COPIL) du 8 novembre 2013, s'articulera autour de deux comités techniques (COTECH) et d'un COPIL final.

Le présent COTECH a pour objet de rappeler les enjeux du projet, de faire un point d'étape sur les réflexions de SNCF et de RFF par rapport aux attentes exprimées par écrit depuis le premier COPIL et de recueillir les expressions des participants suite à cette présentation.

Le second COTECH, programmé le **6 juin 2014 à 10h à la DREAL Alsace**, aura pour but de faire émerger des solutions recueillant un consensus, suite aux études complémentaires réalisées par SNCF et RFF et aux réunions de travail avec les différents partenaires sur les sujets spécifiques.

Le COPIL final aura pour objet d'acter les propositions qui seront remontées aux ministres de tutelle.

Entre les deux COTECH, les différentes phases de travail auront pour objectif de dégager un large consensus quant aux propositions de dessertes finales. Celles-ci devront être argumentées sur le plan commercial, financier, technique et d'insertion dans la trame des dessertes.

1 - Point sur l'avancement des travaux de la LGV Est – seconde phase

Monsieur Alain CUCCARONNI, Directeur d'opération de la LGV Est européenne à RFF, présente l'avancement du chantier. La plate-forme du génie civil est achevée et la pose des équipements ferroviaires en cours (pose de voie terminée à l'ouest de Réding). Le planning général est respecté et la mise en service au printemps 2016 est confirmée.

Une indication est apportée par RFF sur le calendrier national de réservation des sillons pour le service 2016 : une première étape de prévision est nécessaire autour de mi juin – fin juin 2014, c'est l'objet des réunions techniques en cours. Au-delà, le travail de définition des besoins précis se conclura en mars 2015 avec la commande formelle des sillons et les engagements contractuels.

2 - Rappels sur le contexte de la réflexion en cours sur les dessertes

La présentation est assurée par **Madame Anne-Marie DUVAL**, Chef de Projet dessertes TGV Est et responsable du marché « Allemagne » à SNCF Voyages, et **Monsieur Christian DURR**, Directeur Commercial et Services TGV Est.

La présentation générale porte sur le contexte du TGV Est : l'environnement économique, les actions SNCF déjà engagées, le détail du projet en deux phases, ses opportunités et le rappel du calendrier.

Se reporter au diaporama joint au présent relevé de discussions.

3 – Eléments de réponse apportés par SNCF Voyages sur chacune des dessertes

SNCF Voyages passe en revue des sujets de fond se rapportant à chaque desserte, regroupées par grands thèmes (liaisons internationales, liaisons intersecteurs, liaisons radiales). Pour chaque thème, les attentes sont rappelées et des premiers éléments de réponse apportés.

Se reporter au diaporama joint au présent relevé de discussions.

4 - Echanges sur les dessertes

Dans la suite du présent relevé, les réponses au titre de SNCF sont celles formulées par Madame DUVAL ou par Monsieur DURR.

Questions générales :

Madame Floriane TORCHIN, Directrice transports et déplacements au Conseil Régional Alsace, demande quelle est la fiabilité de l'estimation à +65 % d'évolution du prix du péage en indiquant que jusqu'à présent aucun chiffre n'était évoqué officiellement.

RFF répond que la fixation des coûts relèvera d'une décision finale en février 2015 (laquelle sera soumise à un avis conforme de l'ARAF). Les discussions sont déjà en cours entre RFF et SNCF pour rechercher le meilleur scénario – compromis, la phase de consultation officielle sur ces tarifs aura lieu fin octobre 2014 (avant conseil d'administration RFF de novembre).

Monsieur Benoît WEYMULLER indique à RFF et à la SNCF que ce sujet doit faire l'objet d'une certaine vigilance.

Monsieur Philippe TRIMAILLE, Vice-Président de Mulhouse Alsace Agglomération, demande à la SNCF de préciser sa stratégie générale de réduction des coûts d'exploitation TGV Est au niveau des rames.

SNCF confirme que la desserte de TGV Est sera réalisée, en 2016, avec un parc contraint et, en grande partie, avec des rames de plus grande capacité (EuRoDuplex 2 niveaux), pour une desserte équivalente en nombre de train.

Monsieur TRIMAILLE regrette l'absence de visibilité à moyen - long terme des dessertes des villes. Il conviendrait de fixer dans un schéma de desserte, un service valable pour 5 à 10 ans. Cette absence de cadre pérenne est d'autant plus dommageable dans le cas des collectivités comme M2A qui ont financé la LGV EE (15 M€).

Monsieur WEYMULLER souligne que la cassure de la fréquentation de la ligne TGV Est a constitué une relative surprise pour la plupart des observateurs.

Monsieur Fabrice DENIAU, Directeur du secteur Moyens de Production au Conseil Régional Lorraine, émet un doute sur l'effectivité des avis exprimés en COPIL au regard de la planification des sillons par RFF qui sera déjà très avancée dès la fin juin.

Monsieur WEYMULLER rappelle que le COPIL proposera une décision au Ministère et aux autorités compétentes. Si un large consensus se dégage, cette proposition fera date. Dans le cas contraire, la conclusion du COPIL sera moins impactante. C'est pour cela qu'il faut viser un intense travail de précision des scénarios et de rapprochement de vues pour le prochain COTECH du 6 juin.

Liaisons internationales :

Liaison Paris<>Francfort

SNCF indique qu'un travail est en cours, entre DB et SNCF, pour définir la répartition des 6 relations prévues entre le Nord (par Sarrebruck) et le Sud (par Strasbourg) dont le temps de parcours sera à horizon 2016 assez proche (3h50). DB souhaite le maintien des 5 dessertes par la route Nord, SNCF milite pour un équilibrage des routes. Le scénario actuellement à l'étude est de 4 A/R Paris- Francfort par la route Nord et de 2 A/R Paris-Francfort par la route Sud. Il est à noter qu'il existe également 1 A/R Francfort-Marseille permettant un 3^{ème} A/R entre Strasbourg et Francfort. Le contexte des discussions, qui doivent aboutir dans les prochaines semaines, est de caler entre les transporteurs ferroviaires une stratégie de poursuite de la coopération ou au contraire d'approche concurrentielle, ce qu'autorise la réglementation. La coopération semble être le scénario privilégié par les deux parties, compte-tenu de l'étroitesse du marché. Le calendrier des sillons allemands est en cours de définition pour les 5 prochaines années (contrat cadre à signer en septembre 2014), ce qui milite pour une convergence rapide des points de vue.

Monsieur WEYMULLER relève que ces arbitrages internationaux sont très structurants pour le reste des dessertes dans l'Est de la France.

Madame TORCHIN considère difficilement acceptable que le Land de la Sarre ait gain de cause sur toutes ses attentes alors qu'il ne finance pas la LGV EE.

SNCF souligne la difficulté de supprimer une relation existante et le fait que les acteurs allemands sont fermes sur leurs positions.

Monsieur BELIARD, de la Communauté Urbaine de Strasbourg, rejoint l'analyse exprimée par le Conseil Régional d'Alsace et rappelle l'accord de La Rochelle qui prévoit 6 relations Paris Francfort et un équilibre entre Nord et Sud. L'enjeu est d'affirmer la position européenne de Strasbourg, siège d'institutions pour laquelle la question de son accessibilité internationale est vitale. Paris et Francfort sont les deux principaux hubs. L'Etat français doit saisir l'opportunité de mettre tout son poids dans ce ré équilibrage. Il y a un consensus des élus et collectivités alsaciennes sur ce point.

Lorraine <> Allemagne

Monsieur DENIAU rappelle que la porte d'entrée de la Lorraine vers l'Allemagne est Sarrebruck et demande en conséquence que soit maintenus 4 AR vers Francfort via Sarrebruck. Un certain équilibre pourrait être recherché en comptant le train Marseille / Francfort par Strasbourg dans les liaisons Strasbourg / Francfort.

SNCF indique que les deux relations Paris - Forbach - Francfort ne sont pas remises en cause.

Monsieur Jean-Claude THOMAS, Vice-président du CESER de Lorraine, regrette de ne pas voir Nancy et Metz reliées à l'Allemagne. Il considère que les résultats de l'expérimentation menée en gare de Lorraine TGV pour une relation directe avec l'Allemagne en 2007 ne sont pas représentatifs de la situation actuelle. Le CESER avait estimé cette expérimentation insuffisamment représentative (communication très insuffisante) et considère que les paramètres ont changé depuis (notamment la dynamique territoriale). Il demande donc une nouvelle expérimentation et la poursuite de la discussion. Le Conseil Régional de Lorraine rejoint ce point de vue.

Monsieur WEYMULLER se dit peu favorable, dans les délais actuels, à lancer une nouvelle expérimentation qui coûterait cher. L'hypothèse d'un arrêt supplémentaire dans le cadre des sillons existants peut être étudiée et documentée par la SNCF.

Champagne <> Ardennes Allemagne

Pas de commentaire exprimé.

Bruxelles - Luxembourg – Strasbourg

SNCF rappelle que pour relier les 4 pays (Belgique, Luxembourg, France, Suisse), le matériel doit être compatible aux quatre courants différents. Elle précise que le projet Léonidas a amené à conduire un appel d'offre commun aux entreprises ferroviaires ; le projet a été abandonné en raison du coût prohibitif d'acquisition de rames dédiées.

SNCF indique que les trains THALYS « tri courant » circulant lors des sessions du parlement européen à Strasbourg sont affrétés, à la manière des vols charters », par l'institution européenne. Ce type de matériel est très demandé et n'est pas disponible actuellement pour des relations quotidiennes sur le réseau TGV Est.

La SNCF expose que la liaison actuelle Bruxelles Bâle pose de gros soucis de régularité ; de plus, en terme de rentabilité commerciale, une première évaluation donne 16 à 20 M€ de perte annuelle si la relation de 4 A/R en TGV était mise en oeuvre entre Luxembourg et Strasbourg. L'axe Paris-Luxembourg a une bien meilleure rentabilité, il est prévu que la fréquence de 6 A/R (au lieu des 4A/R de la DUP) soit assurée par des rames TGV Euroduplex en 2016 nettement plus capacitaires.

Monsieur BELIARD assure que la problématique du matériel est compréhensible et constate que les matériels existants sur les dessertes TGV EE ne sont pas compatibles. La rupture de charge induite pour le changement de train lors de la correspondance à Roissy CDG n'est pas un mauvais choix ; elle est préférable à une correspondance entre les gares de l'Est et du Nord à Paris. Cependant, Monsieur BELIARD regrette le niveau de performance de la correspondance à Roissy CDG : jusqu'à 1 heure d'attente, ce qui porte le trajet Strasbourg Bruxelles à 4h45. Le Conseil Régional d'Alsace partage cette remarque.

Madame Laurence ZENNER, Secrétaire général des Chemins de fer luxembourgeois et représentante du Grand Duché de Luxembourg, rappelle les termes du protocole d'accord repris par la Loi du 22/08/2003. Le Grand Duché de Luxembourg a financé et versé par avance à l'Etat français 145 M€ pour voir se réaliser 4 A/R Luxembourg Paris.

Le Grand Duché de Luxembourg voit l'intérêt de l'amélioration de l'offre en la prolongeant vers le Sud-Est. Dans les conditions actuelles, il accepte, pour une période provisoire, de retenir seulement 2 A/R Luxembourg - Strasbourg.

Cependant, le Grand Duché de Luxembourg demande que le développement de 4 A/R soit un sujet remis en discussion périodiquement. Il souhaite par ailleurs des correspondances de qualité vers la Suisse.

Monsieur WEYMULLER témoigne que le Ministère luxembourgeois lui a exprimé, lors d'un récent entretien, toute l'attention qu'il porte à la relation avec la Suisse.

Madame TORCHIN signale, qu'à sa connaissance, la plupart des correspondances entre Luxembourg et Bruxelles ne sont pas d'une qualité élevée : des liaisons comportant de fréquents arrêts et ne correspondant pas aux besoins de voyages « longue distance ».

SNCF indique que ces éléments relèvent des autorités belges.

Madame TORCHIN souhaite savoir ce qu'il adviendra de la relation actuelle entre Strasbourg et Bruxelles notamment des relations TER.

SNCF confirme que cette forme d'exploitation cessera jusqu'à Bruxelles et que les 2 trains internationaux seront remplacés par 2 liaisons TGV internationales jusqu'à Luxembourg en phase 2.

Madame TORCHIN signale que les 2 A/R TGV Lorraine - Alsace sont plutôt orientés, vu les horaires, pour un déplacement sur Strasbourg et note qu'une des relations est tardive, ce qui implique un complément d'offre TER.

SNCF Voyages rappelle que, stratégiquement, elle souhaite rester axée sur les services longues distances et l'international, et laisser les relations moyennes distances aux offres TER combinées entre AOT régionales.

Monsieur DENIAU demande si la participation du Grand Duché de Luxembourg de 40 M€ au titre de la 2ème phase est confirmée.

Monsieur WEYMULLER indique que les discussions à ce sujet se poursuivent mais qu'elles se révèlent délicates.

Monsieur Claude Pierre DIT BARROIS, Président de la FNAUT Lorraine, demande si la solution d'un TET Luxembourg Strasbourg ou Luxembourg Bâle a été envisagée par l'Etat. Cette proposition offrirait un bon niveau de réponse pour une liaison inter régionale et internationale, à la condition de déployer du matériel adapté. Il y aurait aussi un intérêt de prolonger cette relation vers le midi de la France. Monsieur DIT BARROIS invite l'Etat à assumer les missions relevant de sa compétence.

Monsieur DIT BARROIS aborde la question de la pérennité des offres actuelle du sillon Lorrain vers le Sud de la France, alors que la liaison TGV Rhin Rhône performante entre en concurrence sur un axe parallèle.

SNCF indique que les liaisons vers le Sud sont hors périmètre d'étude et ne garantit pas de pouvoir tout intégrer.

Monsieur Patrice PAUL, Président de la FNAUT Alsace, souligne l'importance d'une relation Luxembourg Strasbourg en solution directe (ou avec correspondance rapide à Metz) trois fois par jour : matin, midi et soir.

Liaisons intersecteurs :

TGV Intersecteurs

SNCF rappelle que le principe des gares nouvelles TGV qui avait été retenu pour la desserte des TGV province-province est maintenu dans le schéma à venir. La gare Lorraine TGV connaît un certain succès, avec ses 650 000 clients, et draine bien les secteurs nord et sud de Lorraine. Elle est desservie par bus et dispose d'un grand parking.

Monsieur DIT BARROIS souhaite voir des correspondances entre TGV en gare de Champagne TGV et Meuse TGV pour des liaisons intersecteurs vers l'Ouest ou le Sud de la France, en profitant d'un effet réseau TGV.

SNCF indique la longueur des sillons intersecteurs est telle (5-6 h) qu'il est difficile d'en placer plus de 2 à l'heure et donc de faire coïncider des correspondances intéressantes. C'est donc techniquement quasi impossible. Commercialement, il existe toujours des solutions de correspondances très pertinentes entre les gares parisiennes. Et il convient de rappeler que la gare Lorraine TGV donne accès en direct avec la moitié des régions françaises.

Monsieur TRIMAILLE rappelle le financement important de M2A dans les phases 1 et 2 : 15 M€. L'objectif de la collectivité est donc le maintien d'une desserte de Mulhouse via Strasbourg et TGV E. Elle a été supprimée depuis quelques années, son rétablissement est demandé. Monsieur TRIMAILLE demande aussi à modifier le tableau remis en séance en ce sens. Cette desserte doit être complémentaire du TGV Rhin Rhône et sans correspondance si possible. La prolongation de la desserte de Roissy CDG - Strasbourg 4 A/R par jour jusqu'à Mulhouse est également une solution à privilégier, voire même en prolongement sur Bâle, vu les nouvelles conditions techniques réunies en phase 2.

Monsieur WEYMULLER souhaite que cette liaison Mulhouse - Roissy CDG soit finement étudiée. Il relève aussi que la desserte de Mulhouse vers deux gares parisiennes (gare de Lyon et gare de l'Est) serait source de confusion pour l'usager.

Liaisons radiales :

Desserte Charleville Mézières

Pas de commentaire exprimé.

Desserte Campagne Ardennes TGV

Pas de commentaire exprimé.

Desserte Meuse TGV

Monsieur Gérard LAHURE, Vice-Président du Conseil Général de la Meuse, se déclare assez inquiet du sort réservé à ses demandes qu'il estime légitimes. L'enjeu est le développement des territoires ruraux. Une importante activité voit le jour, avec l'usine Safran qui s'installe et développe plus de 1000 emplois. Il déplore le fait qu'il n'y a aucune relation depuis Paris arrivant avant 9h. Il demande aussi une extension des capacités d'accueil de la gare Meuse TGV, sa fréquentation de 195 000 clients an dépasse sa capacité (40 000) ; 140 usagers ont été comptés dans le hall alors que la jauge est de 100 personnes.

SNCF confirme que la gare a obtenu des dessertes supplémentaires depuis 2007 et connaît donc une fréquentation supérieure aux prévisions initiales, sans pour autant justifier l'extension de son hall.

Monsieur WEYMULLER demande à approfondir les questions soulevées ; il serait intéressant de préciser quelle serait l'induction de trafic supplémentaire si un second arrêt était prévu sur les liaisons « Meuse TGV > Paris ».

Desserte Nancy

Pas de commentaire exprimé.

Desserte Remiremont

Pas de commentaire exprimé.

Dessertes de Saverne, Sarrebourg et Lunéville

Madame TORCHIN demande que les horaires TGV soient précisés pour pouvoir ajuster les offres TER.

Monsieur Patrick HETZEL, Député de Saverne, explique la présence d'élus à ce comité technique par la crainte de voir supprimée la desserte de Saverne. La position commune développée avec ses voisins de Sarrebourg et Lunéville est que le maintien d'une bonne desserte demeure possible. C'est aussi un respect des engagements financiers déjà pris par les collectivités et un respect des territoires, qui doivent conserver leur chance de développement, comme d'autres avant et aussi vu leur potentiel économique avéré. Monsieur le préfet de Région et Monsieur l'Ingénieur Général ont pu constater en réunion de la présence d'acteurs économiques dynamiques et attentifs à l'attractivité et accessibilité du territoire. Saverne dispose aujourd'hui de 2 A/R dont une relation rapide et directe en 2 heures (12h06 > 14h05 à Paris et 13h55 > 15h53 à Saverne).

Monsieur HETZEL considère que la seule solution de correspondance à Strasbourg n'est pas bonne pour les usagers concernés. Les professionnels qui ne souhaitent pas avoir de rupture de charge et veulent se rendre en voiture à Strasbourg rencontrent aussi des soucis d'accessibilité de cette gare. Ce n'est pas le cas de la gare de Saverne, dotée d'un parking accessible.

Il se dit prêt à plaider ce sujet au plus haut niveau politique.

Monsieur Stéphane LEYENBERGER, Maire de Saverne, **et Monsieur Stéphane LAMBLIN**, Député - Maire de Lunéville, soulignent que la démarche concertée entre les trois collectivités territoriales voisines vise un paquet cohérent : une même ligne qui permet une mutualisation des coûts. En terme de péage, cet axe « grande ligne », à tarif moindre, permettra des économies.

Les élus des trois communes demandent l'extension de la ligne Paris-Nancy par une ou deux liaisons par jour jusqu'à Saverne.

Monsieur Fernand MARY, Président de l'ADRESS, dispose d'observations supérieures à 30 clients TGV en moyenne en gare de Saverne. Les correspondances actuelles à Nancy (50 minutes) ne sont pas attractives pour la clientèle professionnelle.

SNCF explique que les prolongations vers Strasbourg perdent leur intérêt pour les clients de Strasbourg, vu l'écart de temps de parcours comparé à la liaison directe par la nouvelle branche phase 2. Cela pénaliserait les gros potentiels commerciaux qui sont situés à Strasbourg. Il est important de viser une bonne correspondance TER en gare de rabattement pour le TGV : la souplesse horaire, par un choix de correspondances plus fréquentes et mieux placées, est un critère de décision fort pour les clients professionnels.

Monsieur WEYMULLER demande la documentation des différentes solutions (en temps et tarif) qui sera clairement un objectif des prochains travaux à rendre d'ici le GT de juin.

Monsieur Roland KLEIN, adjoint au Maire de Sarrebourg, souscrit aux propos tenus sur le développement du territoire. Le « Center Parcs » draine 300 000 visiteurs par an, dont beaucoup d'allemands et de franciliens. Il estime que sa desserte est mal prise en compte aujourd'hui, vu la rupture de charge à Nancy ou Metz. Il considère que le territoire mérite l'ancrage obtenu en 2007.

Desserte Réding

Monsieur HETZEL signale que la correspondance à Réding plutôt qu'à Strasbourg a l'avantage d'être moins onéreuse pour les usagers de Saverne, vu les km parcourus et si l'effet du péage différencié est maintenu.

Monsieur DENIAU demande si le raccordement court de Réding actuel sera toujours utilisable.

RFF répond que cette portion restera dans le réseau exploité, servira pour l'accès au futur pôle de maintenance infrastructure positionné à Réding et également en cas de secours.

Desserte Strasbourg

SNCF signale qu'une enquête « clients » montre que ces derniers préfèrent utiliser le gain de 30 minutes en temps disponible au retour en Alsace (même heure de départ de Paris).

Desserte Colmar

Monsieur Philippe ROGALA, vice-président de la Communauté d'Agglomération de Colmar, rappelle que la collectivité a investi 7 M€ pour le TGV Est et également dans la gare et ses parkings. La gare de Colmar draine le secteur d'Alsace centrale avec près de 200 000 habitants. L'attente politique est un maintien des relations directes avec Paris.

Madame TORCHIN relève que la solution de décaler le train depuis Colmar de 16h à 18h posait jusqu'à présent un problème technique. Elle demande si une évolution est intervenue depuis.

SNCF indique que la difficulté technique demeure mais est à l'étude.

Monsieur TRIMAILLE demande à ce que la présentation intègre ses questions et que des réponses argumentées soient apportées. Il insiste sur le maintien de la desserte de Mulhouse, comme cela est écrit dans la convention de financement signée.

Questions diverses et remarques générales

Monsieur THOMAS demande à ce que soit relancé l'observatoire TGV Est.

Monsieur TRIMAILLE appelle à réfléchir sur la politique de développement du TGV. Il constate l'absence de visibilité de desserte des collectivités, malgré la DUP et alors même qu'elles ont financé les travaux ; le cas du TGV Rhin Rhône est aussi un bon exemple. Monsieur TRIMAILLE espère que ce mode d'organisation évoluera, il n'est pas satisfaisant actuellement.

Monsieur WEYMULLER relève que les demandes des collectivités ont été examinées et les réponses argumentées lors de ce comité technique. Les évolutions de desserte vont au-delà de la DUP dont les engagements sont pour l'heure respectés.

Conclusion

Monsieur WEYMULLER conclut en plusieurs points.

Tout d'abord, la présentation faite aujourd'hui par la SNCF, complétée des éléments oraux, sera adressée aux participants, accompagnée du compte rendu des débats dressé par la DREAL ; ceci constituera l'état actuel de nos réflexions mais ne constitue pas la réponse finale.

Monsieur WEYMULLER demande aux AOT nationales et territoriales de se concerter, d'intensifier leurs échanges, afin qu'il y ait une concordance entre les différentes trames pour assurer les meilleures correspondances possibles entre TGV et TER ; sur certaines relations, les correspondances de mi-journée seront étudiées. Il demande d'avoir une vision sur l'ensemble des liaisons directes ou indirectes en correspondance.

Il demande à la SNCF d'apporter tous les éléments techniques, financiers et commerciaux ainsi que la trame des dessertes sur l'ensemble des demandes exprimées. Les informations sur les seuils de rentabilité et la représentativité des résultats d'enquêtes devront être disponibles très rapidement pour éclairer les partenaires.

La desserte de Saverne, Sarrebourg, Lunéville constitue un des points les plus compliqués ; il demande qu'une réunion technique d'étude soit menée d'ici là, pour débattre et tenter d'aboutir à des propositions consensuelles.

Par ailleurs, Monsieur WEYMULLER rappelle que les propositions de dessertes qui seront retenues, qu'elles soient ou non partagées, seront argumentées et les désaccords éventuels clairement expliqués.

En vue de la préparation de la prochaine réunion du COTECH, le groupe technique transmettra au préalable un dossier aux différents partenaires. Il reprendra l'état de la réflexion et les avancées suite à ce premier COTECH et aux études et enquêtes complémentaires, afin qu'ils puissent réagir.

Monsieur WEYMULLER remercie les participants pour leur présence et la qualité des échanges.

La prochaine réunion du COTECH est programmée le **6 juin 2014 à 10h00 à la DREAL Alsace.**

Annexe : Participants

Organisme	Représentant(s)
CESER Alsace	représenté par M. Frédéric DECK, Président de la commission de l'environnement, avec Marie-Laure BOTRUNG-VIDAL et Patrice DIOCHET
CESER Lorraine	représenté par M. Jean-Claude THOMAS, Vice-président du CESER de Lorraine et Président de la Commission Mobilités, avec Mme Christine Peppoloni, Chargée de Mission
CQ 55	représenté par M. Gérard LAHURE, Vice-Président, avec M. Rémy DARNEY, chargé de la coordination des réseaux de transport
CQ 57	Représenté par Monsieur Jean-Claude SCHMID, Chef du Service des Equipements Départementaux à la Direction des Routes, des Transports et des Constructions, avec Corinne CHAUDIER
CQ 67	représenté par M. Franck Siegrist, chef du service Grands équipements ou autre collaborateur
CQ 68	représenté par M. Philippe WALTER, chargé de mission grands équipements
CGEDD	Monsieur Benoît WEYMULLER, Ingénieur Général
CR Alsace	représenté par Floriane TORCHIN, Directrice transports et déplacements, avec Jérémy GUILLAUME
CR Champagne Ardennes	représenté par M. Bernard LEFORT
CR Lorraine	représenté par Fabrice DENIAU, Directeur du secteur Moyens de Production, Pôle Mobilité, avec Pierre HOULO, Chargé de mission Planification et Développement des réseaux multimodaux de transports
CUS	représenté par M. BELIARD
Député du Bas-Rhin	Monsieur Patrick HETZEL, accompagné de Catherine RIEFFEL, attachée parlementaire
DGTM	représenté par Martine BARTHET, avec M. Bertrand BORY et Cécile BINTEUX
DREAL Alsace	représenté par M. Guy TREFFOT, assisté de MM. JONAS Michel et LOMBARD David
DREAL C-A	représenté par M. Pierre BERNAT-Y-VICENS, service du climat, de l'énergie, de la construction et des transports, avec Laurent GRANDJEAN, adjoint
DREAL Lorraine	représenté par M. Christian LAFARIE division infrastructures et déplacements, avec Mme Annick HONORE-MOLARD
FNAUT Alsace	Monsieur Patrice PAUL, Président FNAUT Alsace
FNAUT Lorraine	Monsieur Claude Pierre DIT BARROIS, Président FNAUT Lorraine
Luxembourg	Représenté par Madame Laurence ZENNER, Secrétaire général des Chemins de fer luxembourgeois
M2A	représenté par M. Philippe TRIMAILLE (Vice Président) et M. Pascal CHAUVY, Chef de service
Mairie Colmar	représenté par Monsieur Philippe ROGALA, vice-président de la CAC, avec Monsieur Emmanuel PIERNOT, Directeur du développement économique de la CAC
Mairie Lunéville	Monsieur Jacques LAMBLIN, Député-Maire de Lunéville
Mairie Sarrebourg	représenté par M. Roland KLEIN, adjoint
Mairie Saverne	Monsieur Stéphane LEYENBERGER, Maire de Saverne, accompagné de M. Fernand MARY, président de l'ADRESS
Mairie Strasbourg	représenté par le représentant de la CUS
Préfecture Alsace	représenté par Monsieur Stéphane BOST
Préfecture C-A	représenté par la DREAL Champagne-Ardenne
Préfecture Lorraine	Représenté par Madame Valérie WALTNER, chargée de mission Infrastructures/Logement au SGAR Lorraine
RFF DR Aica	Représenté par Monsieur Pascal Ferveur avec Madame Laurianne Wolfersperger et Monsieur Swan Moriceau
RFF Sillons	représenté par Thierry BOMBEZIN et Florent BAGUR
RFF Dir Opé LGV EE	Monsieur Alain CUCCARONI, accompagné de Cyril RIDOUARD, adjoint
SNCF	Représenté par Anne-Marie Duval : Chef de Projet TGV Est 2 et responsable marché Allemagne, Christian Durr : Directeur Commercial et Service TGV Est, avec Sébastien Pavot : Responsable Marketing – Desserte TGV Est, Philippe Perrinelle : Direction des Grands Projets, Nathalie Viverge : Adjointe chef de projet TGV Est.

Excusés :

CESER Champagne Ardennes	CRCI Lorraine	Mairie Rethel
CG 08	DREAL IDF	Mairie Sedan
CG 51	FNAUT Champagne Ardennes	Préfecture IDF
CG 54	Mairie Forbach	SNCF Direction Alsace
CG 88	Mairie Metz	Conseil Régional Ile de France
CRCI Alsace	Mairie Nancy	
CRCI Champagne Ardennes	Mairie Reims	



PRÉFET DE LA REGION ALSACE

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Alsace	Strasbourg, le 12 mai 2014
--	----------------------------

Groupe technique desserte TGV Est Européen Saverne Lundi 5 mai 2014 à 14h30 à la DREAL Alsace

Relevé d'orientation

Participants : se reporter à la liste en annexe du présent relevé

Compte-tenu des échanges avec les élus et les partenaires du groupe technique, il est demandé à la SNCF en lien avec les AOT TER Lorraine et Alsace pour la prochaine réunion du 23/05/14 :

D'étudier la possibilité de réinsertion dans la grille de dessertes d'un premier TGV A/R Strasbourg/Saverne/Sarrebourg/Lunéville/Nancy/Paris en précisant les conditions techniques et financières,

D'étudier les différentes possibilités d'un éventuel 2ème A/R Saverne en précisant les conditions techniques et financières de ce 2ème A/R,

D'étudier le bon positionnement horaire du 1er A/R du matin et du soir compte-tenu des demandes des élus de Saverne, Sarrebourg et Lunéville,

D'étudier et de détailler les différents choix de correspondances en gares de Metz, Nancy et Strasbourg et de préciser les possibilités tarifaires dans le cas du rebroussement à Strasbourg,

De maximiser les possibilités de correspondances à Metz, Nancy et Strasbourg et d'optimiser en lien avec les autorités organisatrices des TER les temps de correspondances pour la diffusion de l'offre TGV sur les territoires par les TER Lorraine et Alsace,

D'expertiser l'ensemble des alternatives de tracé d'un point de vue technique et financier,

Les documents présentés lors de la réunion seront re-travaillés par la SNCF pour la prochaine réunion.

Participants

Nom	Fonction	Organisme
Monsieur Benoît WEYMULLER	Ingénieur général	CGEDD
Madame Floriane TORCHIN	Directrice transports et déplacements	CR Alsace
Monsieur JérémY GUILLAUME	Service Transports	CR Alsace
Monsieur Marc GIRAUD	Directeur de secteur, pôle mobilité	CR Lorraine
Monsieur Pierre HOJLO	Chargé de mission	CR Lorraine
Monsieur Bertrand BORY		DGTM
Madame Cécile BINCTEUX		DGTM
Monsieur Marc HOELTZEL	Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement Et du logement d'Alsace	DREAL Alsace
Monsieur Michel JONAS		DREAL Alsace
Monsieur David LOMBARD		DREAL Alsace
Monsieur Christian LAFARIE	chef de la Division Infrastructures et Déplacement	DREAL Lorraine
Monsieur Patrick HETZEL	Député de Saverne	
Monsieur Jacques LAMBLIN	Député-Maire de Lunéville	Mairie Lunéville
Monsieur Alain MARTY	Député-Maire de Sarrebourg	Mairie Sarrebourg
Monsieur Stéphane LEYENBERGER	Maire de Saverne	Mairie Saverne
Monsieur Fernand MARY	Président association ADRESS	Association ADRESS
Monsieur Roland KLEIN	Président Communauté de communes Sarrebourg Moselle Sud	
Monsieur Joseph ESCHLIMANN		Association ADRESS
Madame Laurianne WOLFERSPERGER	Chef de l'unité capacité Service Commercial et gestion du Réseau RFF DR Alca	RFF DR Alca
Monsieur MORICEAU Swan		RFF DR Alca
Madame Anne-Marie DUVAL	Chef de Projet TGV Est 2 et responsable marché Allemagne	SNCF
Monsieur Sébastien PAVOT	Responsable Marketing – Desserte TGV Est	SNCF
Madame Nathalie VIVERGE	Adjointe chef de projet TGV Est	SNCF
Monsieur Albert REISS	TER Alsace	SNCF Alsace
Monsieur André REBOUL	directeur aux affaires territoriales	SNCF Lorraine



PRÉFET DE LA REGION ALSACE

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Alsace	Strasbourg, le 28 mai 2014
--	----------------------------

Groupe technique desserte TGV Est Européen Saverne – Sarrebourg – Lunéville Vendredi 23 mai 2014 à 14h à la DREAL Alsace

Relevé de conclusion

Participants : se reporter à la liste en fin de relevé

Le maintien d'un TGV direct desservant les trois gares de Saverne – Sarrebourg – Lunéville, est confirmé pour 2016 par la SNCF. Les horaires sont proches de l'actuelle, permettant un A/R avec une journée complète à Paris. Les projections de la SNCF évaluent le déficit commercial à près de 2 M€ .

Le souhait d'un second TGV direct ne reçoit pas de suite favorable étant donné les conditions économiques trop déséquilibrées (8 M€ de déficit estimé) et la limite du mandat de la mission confiée aux représentants de l'Etat et de la SNCF.

Les grilles de desserte avec correspondance à Strasbourg, Nancy ou Metz sont présentées alors que la définition des services TER pour 2016 en Alsace et Lorraine n'est pas finalisée. Si certaines projections sont assez définitives et permettent, notamment à Strasbourg, de disposer de faibles temps de correspondance, d'autres restent à confirmer voire à améliorer.

Il est cependant signalé la difficulté à modifier les sillons en gare de Nancy et Strasbourg, ces gares étant des nœuds particulièrement saturés.

Les comités de lignes, où les équipes TER et les autorités organisatrices débattent sur les évolutions de service avec les usagers, auront lieu dans les prochaines semaines.

La solution de « sécuriser » une correspondance est une disposition complémentaire qui est d'autant plus utile lorsqu'il s'agit du dernier train.

Les services de dimanche et jours fériés ne sont pas encore étudiés, leur programmation intervenant classiquement toujours plus tard que celle des jours ouvrés de base (semaine type). Il est signalé l'intérêt de conserver une desserte sur Paris le dimanche soir.

La question de la tarification n'est pas abordée, les éléments n'étant pas connus. La question d'une remise commerciale pour un trajet Saverne - Paris dans le cas d'un rebroussement à Strasbourg reste posée.

Le comité technique ayant lieu le 6 juin, il sera trop tôt pour présenter de nouvelles optimisations sur les correspondances TER.

Le Préfet de la Région Alsace envisage de réunir le comité de pilotage prochainement.

Il est proposé aux élus de bien vouloir attendre le comité de pilotage pour disposer des dernières grilles de desserte optimisées.

Participants :

Nom	Fonction	Organisme
Monsieur Benoît WEYMULLER	Ingénieur général	CGEDD
Monsieur Jacques LAMBLIN	Député-Maire de Lunéville	Mairie Lunéville
Monsieur Alain MARTY	Député-Maire de Sarrebourg	Mairie Sarrebourg
Monsieur Patrick HETZEL	Député de Saverne	Député
Madame Catherine RIEFFEL	Assistante Parlementaire de M. HETZEL	
Monsieur Stéphane LEYENBERGER	Maire de Saverne	Mairie Saverne
Monsieur Fernand MARY	Président	ADRESS
Monsieur Roland KLEIN	Président CC Sarrebourg Moselle Sud	CC Moselle
Madame Cécile BINCTEUX		DGITM
Monsieur Bertrand BORY		DGITM
Monsieur Christian LAFARIE		DREAL Lorraine
Monsieur Marc HOELTZEL	Directeur	DREAL Alsace
Monsieur Guy TREFFOT	Chef du service transports	DREAL Alsace
Monsieur David LOMBARD		DREAL Alsace
Monsieur Michel JONAS		DREAL Alsace
Monsieur Swan MORICEAU		RFF DR Alca
Monsieur Stéphane BOST	Chargé de mission	SGARE Alsace
Madame Anne-Marie DUVAL	Chef de Projet TGV Est 2 et responsable marché Allemagne	SNCF
Madame Nathalie VIVERGE	Adjointe chef de projet TGV Est	SNCF
Monsieur Sébastien PAVOT	Responsable Marketing – Desserte TGV Est	SNCF
Monsieur Albert REISS	Chef de projet TER Alsace	SNCF Alsace
Monsieur André REBOUL		SNCF Lorraine

Excusés : Conseil Régional d'Alsace, Conseil Régional de Lorraine



PRÉFET DE LA REGION ALSACE

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Alsace	Strasbourg, le 10 juin 2014
--	-----------------------------

Comité Technique Desserte TGV Est Européen Vendredi 6 juin 2014 à 10h à la DREAL Alsace

Relevé de discussion

Participants : se reporter à la liste en annexe du présent relevé

1 - Accueil et ouverture de séance

Le président de séance, **Monsieur Benoît WEYMULLER**, du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable auprès du Ministre chargé des transports, remercie les participants de leur présence et rappelle sa demande de bien vouloir ne pas rendre public les informations émanant du groupe avant la tenue du comité de pilotage prévu le 8 juillet.

Le présent COTECH a pour but de faire émerger des solutions recueillant un consensus, suite aux études complémentaires réalisées par SNCF et RFF et aux réunions de travail avec les différents partenaires sur les sujets spécifiques.

Le COPIL final aura pour objet d'acter les propositions qui seront remontées aux ministres de tutelle.

2 - Présentation des réponses de la SNCF par rapport aux attentes exprimées

La présentation est assurée par **Madame Anne-Marie DUVAL**, Chef de Projet dessertes TGV Est et responsable du marché « Allemagne » à SNCF Voyages, et **Monsieur Christian DURR**, Directeur Commercial et Services TGV Est.

Il est nécessaire de se reporter au diaporama joint au présent relevé de discussions

4 - Echanges sur les dessertes

Dans la suite du présent relevé, les réponses au titre de SNCF sont celles formulées par Madame DUVAL ou par Monsieur DURR.

Liaisons internationales :

Liaison Paris<>Francfort

SNCF présente un schéma avec 4 AR par l'axe Nord (Forbach) et 2 par l'axe Sud (Strasbourg) et indique que la mise en oeuvre d'une liaison de plus qu'aujourd'hui est un pari qu'il y aura plus de clients. Le développement de la liaison se fait en partenariat avec la DB et l'engagement pris restera valable durant le contrat liant la DB à la SNCF (2016 – 2020).

Monsieur WEYMULLER souligne l'optimisation des correspondances sur l'offre internationale à Strasbourg.

Monsieur WEBER (Conseil Régional de Lorraine) se déclare satisfait mais souhaite que la concertation avec la Sarre et la DB soit approfondie. Sarrebruck forme avec Forbach une eurométropole de 800 000 habitants.

(Conseil Général de la Moselle), tout en regrettant la suppression d'1 A/R par Metz et Forbach, se félicite du maintien de 4 A/R avec 2 arrêts à Forbach.

Monsieur WEYMULLER souligne que cette proposition ne répond pas aux éléments de l'étude SMA portée l'association TGV Est Européen. De même, l'idée d'élargir le cercle de discussion avec le territoire de Sarrebruck est intéressante à mener par la suite. Il proposera que ces sujets soient portés au sein de l'observatoire de la LGV Est.

Lorraine <> Allemagne

SNCF indique envisager une nouvelle expérimentation Lorraine TGV – Francfort, tenant compte de l'expérience 2007. L'objectif serait de permettre une relation AR à la journée. Un point plus précis devrait pouvoir être donné pour le copile du 8 juillet, l'étude étant en cours avec la DB. En revanche, les contraintes techniques empêchent d'envisager un arrêt sur le Paris-Munich.

Monsieur WEBER (Conseil Régional de Lorraine) indique que la communication et le positionnement seront importants pour la réussite de l'expérimentation.

Champagne <> Ardennes Allemagne

SNCF indique que cette liaison est difficile commercialement et techniquement. Toutefois elle peut-être assurée par 1 A/R Paris – Francfort et 1 A/R Paris – Stuttgart avec correspondance à Strasbourg. Elle propose d'observer la réalité des besoins ainsi et d'éventuellement développer et adapter la liaison en fonction.

Monsieur WEYMULLER propose de soumettre le sujet à l'observatoire de la LGV Est.

Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg

SNCF indique qu'il n'y a pas de potentiel pour 4 A/R directs Strasbourg – Luxembourg. Elle propose 2 A/R TGV Strasbourg – Luxembourg (prolongés vers le Sud) avec arrêt à Metz et Thionville. La correspondance est assurée à Luxembourg pour Bruxelles, l'offre étant cadencée entre les 2 villes (20 A/R quotidiens). Parallèlement, sont à l'étude 1 à 2 Strasbourg – Bruxelles directs avec arrêt à Lorraine TGV, Champagne-Ardenne TGV et Roissy CDG.

Monsieur WEYMULLER demande à ce qu'à minima la SNCF soit en mesure de donner un calendrier de la conduite de cette étude TGV direct Strasbourg Bruxelles via Roissy CDG pour le COPIL du 8 juillet.

Monsieur WISELER (ou ROEKER?) (Grand Duché du Luxembourg) exprime sa satisfaction. Il demande à ce que soit garanti de bonnes correspondances vers la Suisse à Mulhouse.

SNCF assure que les correspondances Mulhouse – Bâle seront de bonne qualité. Au-delà, cela dépend du cadencement du réseau ferroviaire suisse.

Monsieur DENIAU (Conseil Régional de Lorraine) demande ce qu'il en est de la desserte de Nancy par TGV (3 A/R actuellement) vers le Sud.

SNCF répond que ce sujet est à l'étude par la SNCF en raison du déficit de la ligne (déficit annuel de 4 M€ par train) et des autres scénarios possibles, sachant que d'une part Metz bénéficiera d'une liaison TGV vers le sud et qu'il y a aussi la correspondance possible à Strasbourg.

Monsieur ROY (Grand Nancy) rappelle que la ville de Nancy a fait des propositions pour ce maintien et que c'est un sujet sensible pour la ville.

Monsieur BELIARD (Communauté Urbaine de Strasbourg) fait part de la satisfaction de la CUS quant aux dessertes proposées.

Liaisons intersecteurs :

TGV Intersecteurs

SNCF rappelle que ces TGV intersecteurs permettent de relier la moitié de la France mais qu'ils sont fortement déficitaires. Elle présente les réponses aux attentes exprimées, dans la continuité des éléments présentés au dernier comité technique et des discussions locales. Le sujet restant à l'étude est la liaison Mulhouse – Ouest le samedi.

Monsieur Roy (Grand Nancy) rappelle la demande de la ville. Il souhaite que les possibilités de dessertes vers l'ouest, le sud-ouest et le sud avec correspondance à Reims ou Marne-la-Vallée soient étudiées.

SNCF admet que ces pistes sont un sujet de réflexion et va s'y atteler.

Monsieur MATHIEU (Conseil Régional de Champagne-Ardenne) constate que les relations Champagne-Ardenne – Lorraine se sont dégradées.

SNCF rappelle que, dans les deux cas, le nombre de voyageurs concernés est faible ce qui rend délicat un arrêt de TGV qui pénalise une grande majorité de clientèle en terme de temps de trajet.

Monsieur WEYMULLER propose que le sujet soit soumis à l'observatoire de la LGV Est.

Liaisons radiales :

Desserte Charleville Mézières

Pas de remarque exprimée

Desserte Campagne Ardennes TGV

Pas de remarque exprimée

Desserte Meuse TGV

Monsieur LAHURE (Conseil Général de la Meuse) demande quels sont les chiffres en terme de fréquentation et de seuil de capacité qui ont été pris en compte pour déterminer les dessertes. Concernant la saturation de la gare, il indique que selon son décompte du 23/03/14 il y avait 202 personnes en gare, ce qui est bien supérieur au chiffre SNCF annoncé de 160.

Monsieur WEYMULLER demande à la SNCF de bien vouloir fournir les chiffres et seuil d'action pour le COPIL du 8 juillet. Il remarque toutefois que la fréquentation n'est à priori pas très élevée.

Desserte Nancy

Monsieur BECHAUX (?) (Ville de Nancy) constate qu'il y a une correspondance de moins à Champagne-Ardenne TGV. Les explications données en séance ne sont pas claires.

Monsieur WEYMULLER demande à la SNCF d'apporter un éclairage technique pour le COPIL du 8 juillet.

Desserte Metz

Pas de remarque exprimée

Desserte Remiremont

Pas de remarque exprimé

Dessertes de Saverne, Sarrebourg et Lunéville

Monsieur HETZEL (Député de Saverne) rappelle que sa demande était le maintien des 2 A/R directs. Un seul A/R direct maintenu est pour lui une dégradation du service pour Saverne. Il rappelle également que l'A/R du milieu de journée est en moins de deux heures. Il demande à ce qu'on lui fournisse une véritable justification de l'abandon de ce deuxième A/R. Il souhaite que ne soit pas oublié la question tarifaire ainsi que celle de la desserte du dimanche. Elles sont, à ses yeux, essentielles. Il rappelle également que le travail sur la question des correspondances sont parmi ses attentes.

SNCF précise que ce deuxième A/R direct présenterait un déficit de 8 M€ par an.

Monsieur WEYMULLER explique que de toute façon il n'est pas possible de maintenir le temps de trajet en moins de deux heures, car au vu de la fréquentation il serait nécessaire de faire plusieurs arrêts pour des questions de rentabilité. Il demande à la SNCF de préciser dans quel calendrier, pour le 8 juillet, il sera possible de présenter une réponse sur les questions tarifaires et de desserte du dimanche. L'argumentaire sur l'abandon d'un second TGV doit être consolidé et audible.

Monsieur MARTY (Député-Maire de Sarrebourg) exprime sa satisfaction du maintien d'1 A/R direct à des horaires correspondant au besoin des usagers. Il demande à bénéficier d'un arrêt pour le TGV desservant Saverne le dimanche soir. Il demande également que la question de correspondances entre TER et TGV et celle concernant les tarifs d'un trajet à rebours sur Strasbourg soient examinées.

Monsieur FLAVENOT (Lunéville) rejoint l'expression de la satisfaction et des attentes de Sarrebourg et Saverne.

Desserte Réding

Pas de remarque exprimé

Desserte Strasbourg

Pas de remarque exprimé

Desserte Colmar

Monsieur ROGALA (Communauté d'agglomération de Colmar) demande pourquoi avoir décalé le TGV du matin 6h55 qui était bien placé.

SNCF signale qu'une correspondance de 10minutes envisagée par Strasbourg pour un TGV arrivant avant 9h30 à Paris ; cependant la durée exacte de cette correspondance courte est encore à confirmer dans les prochains mois.

Questions diverses et remarques générales

(FNAUT) s'interroge sur la pérennité du comité de pilotage.

Monsieur WEYMULLER précise que le comité de pilotage n’a pas vocation à être pérennisé. Il devrait être dissous à l’issue de ses travaux, le Préfet de Région rendant ses conclusions au Ministre. Des pistes de travail du Comité de suivi et son observatoire seront proposées

Conclusion

Monsieur WEYMULLER remercie les participants pour la qualité des échanges dans un esprit constructif. Il rappelle sa demande de bien vouloir ne pas rendre public les informations émanant du groupe avant la tenue du comité de pilotage prévu le 8 juillet.

Annexe : Participants

Nom	Adm/organisme
Madame Marie-Laure BOTZUNG-VIDAL	CESER Alsace
Madame Christine PEPPOLONI	CESER Lorraine
Monsieur Marc HOFFMANN	CFL Luxembourg
Monsieur Remy DARNEY	CG 55
Monsieur Gérard LAHURE	CG 55
Madame Corinne CHAUDIER	CG 57
Monsieur Jean-Claude SCHMID	CG 57
Monsieur Franck SIEGRIST	CG 67
Monsieur Vincent MALBRANQUE	CG 88
Monsieur Benoît WEYMULLER	CGEDD
Monsieur Jérémie GUILLAUME	Conseil Régional Alsace
Madame Floriane TORCHIN	Conseil Régional Alsace
Monsieur Bernard LEFORT	Conseil Régional C-A
Monsieur Pierre MATHIEU	Conseil Régional C-A
Monsieur Fabrice DENIAU	Conseil régional Lorraine
Monsieur Michael WEBER	Conseil Régional Lorraine
Madame Martine BARTHET	DGITM -DIT
Monsieur Bertrand BORY	DGITM – DIT
Madame Cécile BINCTEUX	DGITM – DST
Monsieur Marc HOELTZEL	DREAL Alsace
Monsieur Michel JONAS	DREAL Alsace
Monsieur David LOMBARD	DREAL Alsace
Monsieur Guy TREFFOT	DREAL Alsace
Madame Carole CARBONNIER	DREAL C-A
Monsieur Christian LAFARIE	DREAL Lorraine
Monsieur Patrice PAUL	FNAUT Alsace
Monsieur Claude Pierre DIT BARROIS	FNAUT Lorraine
Monsieur Jeannot POEKER	Luxembourg
Monsieur Claude WISELER	Luxembourg
Monsieur Pascal CHAUVY	M2A
Monsieur Christian FLAVENOT	Mairie Lunéville
Monsieur Rémi BECHAUX	Mairie Nancy
Monsieur William ROY	Grand Nancy
Monsieur Alain MARTY	Député et Mairie Sarrebourg
Monsieur Roland KLEIN	Ville Sarrebourg
Monsieur Patrick HETZEL	Député de Saverne
Monsieur Stéphane LEYENBERGER	Mairie Saverne
Madame Catherine RIEFFEL	Assistante M. HETZEL
Monsieur Joseph ESCHLIMANN	Association ADRESS
Monsieur Fernand MARY	Association ADRESS
Monsieur Gérard BELIARD	Mairie Strasbourg
Monsieur Benjamin PUCCIO	CUS
Monsieur Eric CARABIN	CAC
Monsieur Philippe ROGALA	CAC
Monsieur Florent BAGOR	RFF
Monsieur Alain CUCCARONI	RFF
Monsieur Swan MORICEAU	RFF
Monsieur Cyril RIDOUARD	RFF
Madame Laurianne WOLFERSPERGER	RFF
Madame Valérie WALTNER	SGAR Lorraine
Monsieur Stéphane BOST	SGARE Alsace
Monsieur Christian DURR	SNCF
Madame Anne-Marie DUVAL	SNCF
Monsieur Sébastien PAVOT	SNCF
Madame Nathalie VIVERGE	SNCF
Monsieur Noël LESCASSE	SNCF TER Lorraine
Monsieur Albert REISS	SNCF TER Alsace

Excusés :

CESER Champagne Ardennes

CG 08

CG 51

CG 54

CRCI Alsace

CRCI Champagne Ardennes

CRCI Lorraine

DREAL IDF

FNAUT Champagne Ardennes

Mairie Forbach

Mairie Metz

Mairie Reims

Mairie Rethel

Mairie Sedan

Préfecture IDF

Conseil Régional Ile de France



PRÉFET DE LA REGION ALSACE

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
Alsace

Strasbourg, le 16 juillet 2014

Compte-rendu du Comité de pilotage du Comité des dessertes TGV Est

Le 8 juillet 2014, à 10h, Hôtel du Petit Broglie, Strasbourg

Accueil des participants (cf. liste en annexe)

Monsieur le Préfet de la région Alsace salue les participants et rappelle les principes de la concertation telle qu'elle a été conduite.

Suite à la première réunion du comité de pilotage en novembre dernier, un travail technique a été mené sous la conduite de Benoît Weymuller, du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable auprès du Ministre chargé des transports et réunissant toutes les parties prenantes pour faire converger autant que possible les propositions de desserte avec les attentes et souhaits exprimés. Monsieur le Préfet signale qu'il s'est rendu à l'invitation de réunions complémentaires organisées par les maires pour tenir compte au mieux de l'expression des collectivités, des milieux économiques et des usagers.

La présente réunion est l'occasion de partager ces propositions de réponse au ministre, de relever les points qui demeureraient non satisfaisants pour certains acteurs et de préparer les phases ultérieures de travail.

Propos liminaires

Monsieur Rossinot, ancien ministre, président de la communauté urbaine du Grand Nancy, rappelle que, depuis le début de la réalisation de la LGV Est, il existe, entre l'Etat et les collectivités territoriales, un pacte fiable et durable. Les collectivités ont œuvré au financement du programme de travaux, à la mise en place du comité de suivi puis celle de l'observatoire, pour toujours partager les informations et anticiper les évolutions. Aujourd'hui, la situation économique de la ligne s'est dégradée et il est d'autant plus important de suivre attentivement la situation. Toutefois, lors des travaux

de réflexion sur la desserte 2016, des informations ont circulé sur une réduction de la desserte Nord Sud de la Lorraine vers le sud de la France. Ces liaisons vers le sud de la France sont, pour la Lorraine, d'une grande importance et il conviendra d'apporter des solutions satisfaisantes. Monsieur Rossinot considère que ce sujet est hors du champ du comité de pilotage des dessertes LGV Est mais qu'il mérite un examen dans une instance dédiée similaire, incluant notamment les opérateurs ferroviaires et toutes les régions concernées, en particulier la Bourgogne. Il demande à la SNCF d'apporter des précisions sur les modalités envisagées pour associer les parties prenantes à ces réflexions

Monsieur Ries, sénateur, maire de Strasbourg, rejoint le souci de respecter la légitimité du COPIL à la réserve près que les effets collatéraux doivent être recensés pour être traités le moment venu. Il est en effet attaché à l'optimisation des infrastructures et de la desserte des territoires irrigués. Le sujet de la connexion avec l'Allemagne est majeur. Cette seconde phase achève le tronçon côté français ; il devra y avoir d'autres concrétisations pour réaliser la magistrale centre-europe vers Munich et au-delà, vu les nombreux tronçons manquants. C'est le sens de l'action de l'association TGV Est Européenne.

Monsieur Hatzig, vice-président du conseil régional de Lorraine chargé des transports, rappelle que le Conseil Régional a fait valoir ses demandes par écrit et demande de la transparence dans les éléments d'arbitrage concernant les correspondances vers le Sud Est de la France à partir de la Lorraine. Il a regretté le peu d'éléments communiqués par SNCF sur la fréquentation de lignes ou de gares. Les discussions ont laissé à penser que l'avenir de la desserte Nord-Sud du sillon lorrain avec le sud de la France était directement lié à la mise en service du TGV Luxembourg Strasbourg vers le sud. Il demande également des explications sur cette évolution.

Monsieur le Préfet de la région Alsace rappelle que, de part son mandat, ce comité est exclusivement consacré à la LGV Est seconde phase et non compétent pour traiter l'axe Sud Est. SNCF mènera les formes d'information qu'elle juge pertinente et d'autres concertations pourront être organisées. Il assure que la démarche de transparence, qui a prévalu dans les travaux conduits par Monsieur Weymuller, restera appliquée jusqu'au bout. Le relevé de discussion d'aujourd'hui sera soumis à l'accord de tous et fondera la remontée d'information au ministre.

Présentation des dessertes proposées et réactions

Madame Dalibard, directrice générale de SNCF Voyages, ouvre ses propos en remerciant les participants pour la qualité des échanges menés jusqu'à présent, constructifs, et en les priant de bien vouloir excuser le président Monsieur Guillaume Pépy, retenu par une actualité forte à Paris. Elle présente en introduction le bilan de la 1ère phase du TGV Est Européen et les éléments de contexte de la seconde phase. Elle témoigne de l'attachement de SNCF à cette ligne. Depuis le départ, la SNCF a voulu y développer « le meilleur du TGV », en termes de qualité, de service et de

satisfaction client. Mais le changement de tendance économique, avec une augmentation des charges et une diminution des clients (avec la concurrence forte de l'aérien « low cost » et aussi du covoiturage), a conduit SNCF à réfléchir les prochaines dessertes dans un contexte de crise économique. Parmi les leviers d'économie à la main de la SNCF, figure l'optimisation du parc de matériel roulant. Les principaux objectifs suivants ont guidé la réflexion : servir le plus grand nombre de clients à longue distance, développer, voire renforcer la desserte internationale et conserver une qualité et une robustesse du service. Cela n'a pas été simple, en témoigne la discussion parfois difficile avec le partenaire DB pour faire évoluer la desserte de l'axe Nord sur Francfort et pour développer celle sur Strasbourg. La qualité de service demeure une priorité, en témoigne les nouveaux outils de pilotage des circulations appuyés par les nouvelles technologies, mis en œuvre par SNCF Voyages.

Concernant le sillon Lorrain et ses connexions avec le Sud de la France, Madame Dalibard assure que SNCF reviendra vers les parties prenantes, en dehors de ce comité, et exposera en toute transparence l'état de ses réflexions.

Madame Duval, chef de projet TGV Est Européen, présente ensuite les dessertes, regroupées par type (international, intersecteurs, radiales et spécifiques) et par région. Elle indique au préalable le calendrier de validation des sillons que gère RFF, indiquant ainsi que les propositions de grilles sont issues de la pré étude menée par SNCF, en lien avec les Autorités Organisatrices des Transports des TER et RFF, mais qu'elles devront encore être confirmées dans les prochains mois par RFF, dans le cadre normal du service annuel 2016.

Dans sa présentation des relations internationales, Madame Duval indique les choix volontaristes de SNCF de mener l'expérimentation de l'arrêt en gare Lorraine TGV pour Francfort (en partenariat avec DB, malgré des réticences au regard de l'expérimentation précédente) ou de réussir la nouvelle desserte de Strasbourg-Bruxelles via Roissy CDG. Si SNCF mettra tous les atouts de son côté (notamment une bonne commercialisation de l'expérimentation), elle compte aussi sur les collectivités territoriales pour promouvoir ces nouvelles relations.

Ces présentations appellent plusieurs remarques.

Monsieur Hatzig se déclare satisfait des deux arrêts A/R à Forbach mais demande à ce que le service très apprécié avec départ à 8h10 vers Paris soit maintenu.

Monsieur Fellingner, président de la communauté d'agglomération de Forbach), souscrit aussi à cette attente du maintien de l'horaire de 8h10. Monsieur Hatzig demande à SNCF de préciser quel impact la relation Luxembourg-Strasbourg aura sur la desserte Nord-Sud.

Monsieur Hénart, maire de Nancy, rejoint cette demande, avec le risque de voir un déséquilibre en Lorraine en cas de baisse des relations desservant Nancy et une baisse globale du service aux usagers. Il demande sous quelle forme concrète la

discussion sur ce sujet sera possible dans les prochaines semaines, vu le calendrier serré d'étude des sillons par RFF.

Monsieur Guérard, vice-président délégué aux mobilités du conseil général de Meurthe-et-Moselle, indique que le Conseil Général a également exprimé des craintes à ce sujet et qu'il attend des réponses.

Madame Bravais, directrice de l'axe TGV Est, indique qu'il n'y a pas de relation automatique entre cette liaison du sillon Lorrain vers le Sud et la ligne à logique internationale Luxembourg vers le Sud passant par Strasbourg. SNCF n'a pas arrêté de décision sur la desserte actuelle du sillon lorrain vers le Sud, elle a commencé l'analyse et les scénarios restent ouverts.

Madame Dalibard promet des réponses plus favorables que celles exposées aujourd'hui et annonce que SNCF, axe Sud Est, se rapprochera des parties concernées en Lorraine et en Bourgogne.

Monsieur Bachy, président du conseil régional de Champagne-Ardenne, demande à ce qu'il n'y ait pas d'effet de détérioration de service entre la phase 1 et la phase 2 et souhaite que son territoire ne soit pas délaissé des développements futurs du TGV ; plus particulièrement, il souhaite que la desserte de la gare de connexion Champagne-Ardenne TGV soit au moins autant, sinon mieux, desservie par les relations avec l'Allemagne.

Madame Duval précise que les relations avec le Luxembourg seront maintenues, que la desserte avec Bruxelles sera intégrée mais que l'expérimentation d'un arrêt à Champagne-Ardenne TGV sur le parcours Paris-Francfort n'est pas programmée à ce jour. Un résultat probant de l'expérimentation de l'arrêt en Lorraine TGV est d'abord nécessaire.

Monsieur Ries est heureux du choix de 2 A/R sur la desserte Strasbourg-Francfort, même si cela reste en-deça de ce que les accords de La Rochelle de 1992 permettent d'envisager. Il garde l'objectif qu'une liaison soit un jour établie entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg, considérant que les difficultés de disposer de matériel adapté devront être franchies et une solution technique trouvée. Bien entendu, la solution d'attente par un détour sur Roissy CDG - Lille est une solution satisfaisante, permettant une relation directe en 3h40. Le nombre de desserte de Roissy CDG lui semble cependant un peu faible, 6 A/R auraient été souhaitables. Enfin, il signale le souhait d'un départ plus tardif pour Paris à 22h les week-end.

SNCF indique que les relations sur Roissy CDG sont calées avec les hubs de Air France, au nombre de 4. Elle précise aussi que les grilles horaires de week-end sont en cours de pré-étude mais qu'il est envisagé un départ tardif dans les deux sens le vendredi et dimanche soir.

Monsieur Fellingner souhaite connaître l'état d'avancement de l'étude LGV Baudrecourt-Mannheim.

Monsieur Allary, directeur régional RFF ALCA, indique que cette étude a été suspendue dans l'attente de la desserte TGV EE 2016.

Monsieur Hoffmann, en tant que représentant du Grand Duché du Luxembourg, rappelle que le Grand Duché du Luxembourg est d'accord avec un lancement de desserte Luxembourg Strasbourg par 2 A/R, prolongés vers le Sud de la France, mais il rappelle que l'objectif du protocole d'accord reste valable à terme. Il tient à signaler que les correspondances à Mulhouse pour la Suisse, à fort enjeux, se révèlent après étude assez bonnes vers Zurich mais restent à améliorer dans le sens inverse.

Monsieur Bachy note que la desserte Lorraine- Méditerranée s'articule avec la ligne TET qui dessert la Champagne Ardenne et la Franche-Comté, à savoir la ligne TET Paris-Troyes-Belfort. En interface avec cette ligne, un arrêt expérimental du TGV Metz-Marseille a été mis en place en gare de Culmont – Chalindrey et la région souhaite non seulement sa pérennisation mais aussi son extension à 2 arrêts, de sorte que le territoire du Sud de la Champagne- Ardenne ne pâtisse pas de l'amélioration des dessertes par ailleurs. Monsieur Bachy rappelle le contexte de la ligne TET Paris-Belfort où les collectivités territoriales attendent que l'Etat et les établissements publics RFF-SNCF honorent leurs engagements à électrifier le tronçon Paris-Troyes. L'Etat a la main pour avancer l'opération après l'enquête publique.

Monsieur Richert, président du conseil régional d'Alsace, constate le fort intérêt de tous sur les dessertes TGV, qui s'explique par les importants investissements consentis par les collectivités et l'effet sur le développement futur de nos territoires. C'est un sujet sensible et il peut être regretté la forme prise par la concertation pour Saverne. Bien entendu, un peu de frustration est inévitable dès lors que tous les souhaits ne peuvent être satisfaits mais il faut aussi se féliciter des avancées, telle que la solution directe pour Bruxelles. Le Conseil Régional d'Alsace estime satisfaisant le résultat de son travail mené avec la SNCF pour monter une bonne correspondance TER pour les TGV vers Strasbourg et vers Nancy. Face à la suppression d'une relation directe, il peut être mis en avant pour les citoyens de la région de Saverne une augmentation significative de la desserte par une dizaine de relations en correspondance courte, de moins de 2h40.

Madame Dalibard remercie le Conseil régional pour la bonne qualité du travail mené entre les services.

Madame Duval présente les relations inter-secteurs en signalant la forte concurrence de l'aérien « low cost » sur ces relations. La seule relation que SNCF envisage de diminuer est la ligne Strasbourg-Bordeaux, cette solution pourrait toutefois être révisée à l'ouverture de la ligne à grande vitesse Paris-Bordeaux en 2017.

Madame Duval présente ensuite les dessertes radiales, où la principale évolution concerne la réduction de 30 min du temps de parcours sur les liaisons entre Paris et l'Alsace. Concernant la relation avec Lunéville, Sarrebourg et Saverne, un A/R est maintenu pour permettre une journée complète à Paris et un A/R est envisagé à titre expérimental le dimanche soir.

Monsieur Hetzel, député circonscription de Saverne, témoigne des péripéties du travail de concertation mais convient que l'important est bien d'avoir conclu sur des avancées positives. Il tient à souligner que même si 1 A/R est acquis, la ville de Saverne et le territoire souhaitent toujours qu'à terme une seconde relation soit installée à un horizon raisonnable, après évolution favorable constatée au sein de l'observatoire. Monsieur Hetzel constate que c'est grâce à l'évolution de l'offre TER que la situation est améliorée, par de bonnes correspondances mise au point avec l'effort du Conseil Régional d'Alsace. Il souhaite parmi les points de vigilance, outre le second A/R à terme, que la question tarifaire en cas de rebours à Strasbourg soit optimisée et que la connexion le soir en cas de retard du dernier TGV soit sécurisée.

Monsieur Marty, député-maire de Sarrebourg, rappelle la déclaration d'utilité publique du TGV. Le dossier mis à l'enquête publique ne saurait être retenu comme la juste référence des engagements de l'Etat mais au contraire que l'Etat et SNCF ont optimisé et révisé leurs engagements après la remise du rapport du commissaire enquêteur. Revenant sur les résultats de cette concertation sur les dessertes, Monsieur Marty se dit satisfait du maintien d'un A/R par jour et souhaite que les réflexions sur la tarification particulière en cas de rebours à Strasbourg soient également étudiées pour Sarrebourg. Il souhaite également que le premier train à l'arrivée à Sarrebourg depuis Paris soit avancé de 11h à 10h avec au moins, comme aujourd'hui, une offre par correspondance entre le TGV et le TER Lorraine. Il souhaite également bénéficier de l'expérimentation du train du dimanche soir.

Monsieur Lamblin, député-maire de Lunéville, souscrit aux remerciements pour cette solution d'un A/R et l'expérimentation d'un A/R le dimanche soir, profitable aux personnes en formation notamment.

Madame Dalibard indique qu'il est trop tôt pour annoncer des réponses sur les questions tarifaires, qui seront calées juste avant la mise en service.

Monsieur Bachy note que SNCF a revu sa proposition sur les relations de la Champagne-Ardenne vers Nancy et Metz pour un statu quo. Monsieur Bachy fait écho aux revendications du département des Ardennes où les élus sont insatisfaits de la baisse de 3 à 2 liaisons avec Charleville-Mézières. Les explications de gain global pour la région apportées par SNCF n'ont pas éteint cette forte attente.

Monsieur Gosselin, vice-président du CESER Lorraine, rappelle les attentes exprimées par le CESER pour le maintien des relations Nord Sud du sillon lorrain et l'attente de la remise en place de l'observatoire du TGV Est Européen.

Monsieur Rossinot demande comment sera reconduit ou réactivé l'observatoire. Un conseil d'orientation pourrait le superviser, une nouvelle gouvernance, plus transparente, pourrait garantir la permanence d'un fonctionnement riche et pertinent. Les collectivités qui ont financé les travaux de la ligne voient dans cet observatoire une garantie d'accès à une information de qualité et partagée. Pour un regard économique et technique, orienté vers les problématiques d'aménagement, il suggère que les agences d'urbanisme puissent aussi être associées aux travaux.

Monsieur Weymuller indique qu'une des conclusions du comité technique était bien de proposer à Monsieur le Préfet de mettre en avant la remise en route de cet observatoire, dont le périmètre serait toute la LGV Est Européenne. Le contour précis de cet observatoire doit encore être affiné. Par exemple la suggestion d'associer les associations d'usagers pourrait être retenue ; l'importance des relations avec l'international pourrait aussi être traduite par une participation des pays voisins. Dans un contexte économique fragile et évolutif, un observatoire pourrait faciliter une prise de décision éclairée, partagée et rapide.

Monsieur le Préfet se déclare favorable à cette orientation ainsi qu'à l'association des agences d'urbanisme et des CESER à cet observatoire.

A la question de **Monsieur Hatzig** de pouvoir approfondir le travail sur les horaires TER Lorraine et disposer des derniers développements de l'étude des grilles, **RFF** indique que, même si le travail est en cours, il est envisageable que les services échangent autant que de besoin dès à présent.

Monsieur le Préfet remercie les participants et invite chacun à faire une rapide relecture du relevé de discussions qui leur sera prochainement soumis de sorte que la remontée au ministre contienne l'intégralité des propos échangés.

Le Préfet,

Participants :

Nom	Organisme
Monsieur Joseph ESCHLIMANN	Association ADRESS
Monsieur Fernand MARY	Association ADRESS
Madame Marie-Laure BOTZUNG-VIDAL	CESER Alsace
Monsieur Patrice DIOCHET	CESER Alsace
Monsieur Bertrand GOSSELIN	CESER Lorraine
Madame Christine PEPPOLONI	CESER Lorraine
Monsieur Noël GUERARD	CG 54
Madame Anne-Marie HERBOURG	CG 54
Monsieur Mathieu KLEIN	CG 54
Monsieur Rémi DARNEY	CG 55
Monsieur Gérard LAHURE	CG 55
Monsieur Patrick WEITEN	CG 57
Monsieur Philippe WALTER	CG 68
Monsieur Benoît WEYMULLER	CGEDD
Monsieur Philippe LAMBERT	Communauté d'agglo Colmar
Monsieur Robert HERRMANN	Communauté urbaine de Strasbourg
Monsieur Bruno JANSEM	Communauté urbaine de Strasbourg
Monsieur André ROSSINOT	Communauté Urbaine du Grand Nancy
Monsieur François BOUCHARD	Conseil Régional Alsace
Monsieur Philippe RICHERT	Conseil Régional Alsace
Monsieur Jean-Paul BACHY	Conseil Régional Champagne-Ardenne
Monsieur Patrick HATZIG	Conseil Régional de Lorraine
Monsieur Patrick HETZEL	Député Saverne
Madame Catherine RIEFFEL	Député Saverne – Assistante
Madame Martine BARTHET	DGTM -DIT
Monsieur Bertrand BORY	DGTM -DIT
Madame Cécile BINTEUX	DGTM – DST
Monsieur Marc HOELTZEL	DREAL Alsace
Monsieur Michel JONAS	DREAL Alsace
Monsieur David LOMBARD	DREAL Alsace
Monsieur Guy TREFFOT	DREAL Alsace

Monsieur Laurent GRANDJEAN	DREAL Champagne Ardennes
Monsieur Christian LAFARIE	DREAL Lorraine
Monsieur Patrice PAUL	FNAUT Alsace
Monsieur Jeannot POEKER	Grand Duché Luxembourg
Monsieur Marc HOFFMANN	Grand Duché Luxembourg (CFL)
Monsieur Paul FELLINGER	Mairie de Forbach
Monsieur Jean MICHELS	Mairie de Forbach
Monsieur Jacques LAMBLIN	Mairie de Lunéville
Monsieur Jacques TRON	Mairie de Metz
Monsieur Laurent HENART	Mairie de Nancy
Monsieur Roland KLEIN	Mairie de Sarrebourg
Monsieur Alain MARTY	Mairie de Sarrebourg
Monsieur Stéphane LEYENBERGER	Mairie de Saverne
Monsieur Roland RIES	Mairie de Strasbourg
Monsieur Marc BUCHERT	Mulhouse Alsace Agglomération
Monsieur Pascal CHAUVY	Mulhouse Alsace Agglomération
Monsieur Stéphane BOST	Préfecture Alsace – SGARE
Monsieur Stéphane BOUILLON	Préfecture d'Alsace
Madame Valérie WALTNER	Préfecture Lorraine – SGARE
Monsieur Thomas ALLARY	RFF
Monsieur Alain CUCCARONI	RFF
Madame Barbara DALIBARD	SNCF
Madame Anne-Marie DUVAL	SNCF
Monsieur Jacques MAZARS	SNCF
Monsieur Sébastien PAVOT	SNCF
Madame Nathalie VIVERGE	SNCF
Monsieur André REBOUL	SNCF Lorraine
Madame Joëlle BRAVAIS	SNCF Voyages

Excusés
Monsieur le Président du CG 67
Monsieur le Président du CESER Champagne-Ardenne
Monsieur le Président du Conseil général de la Marne
Monsieur le Président du Conseil général des Vosges
Monsieur le Président CRCI Alsace
Monsieur le Président CRCI Lorraine
Présidente de la Communauté d'agglomération de Reims Métropole
Monsieur le Maire de Reims
Monsieur le Maire de Rethel
Monsieur le Maire de Sedan
DREAL Ile de France
Monsieur le Président de la FNAUT Alsace

4. Communiqué de presse du 8 juillet 2014



PRÉFET DE LA RÉGION ALSACE

CABINET DU PRÉFET
pôle de la communication
interministérielle

Strasbourg, le 8 juillet 2014

COMMUNIQUE DE PRESSE

Dessertes LGV Est Européenne seconde phase

Comité de pilotage du 8 juillet 2014

Le comité de pilotage pour l'élaboration du schéma de dessertes de la LGV Est Européenne seconde phase s'est réuni le 8 juillet 2014, à la préfecture de la région Alsace, sous la présidence de Stéphane Bouillon, préfet de la région Alsace, en présence de Barbara Dalibard, directrice générale de SNCF Voyages.

La seconde phase de la LGV Est, entre Baudrecourt (Moselle) et Vendenheim (Bas-Rhin), est en cours de réalisation. Sa mise en service commerciale est prévue au printemps 2016.

Le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche a confié, fin 2013, au préfet de la région Alsace la mission de définir le nouveau schéma de dessertes des TGV qui sera mis en place en 2016.

Suite au premier comité de pilotage du 8 novembre 2013, ayant permis aux collectivités concernées d'exprimer leurs attentes, plusieurs comités techniques et réunions spécifiques, présidés par Benoît Weymuller, ingénieur général membre du Conseil général de l'environnement et du développement durable auprès du Ministre chargé des Transports, ont permis de dégager un large consensus concernant ces dessertes.

Le Ministre se verra remettre les propositions suivantes de re-définition des dessertes de la LGV Est Européenne.

Les liaisons TGV entre Paris et Francfort seront renforcées, au nombre de 6 A/R au lieu de 5 actuellement (4 par Forbach et Sarrebruck et 2 par Strasbourg).

La liaison Strasbourg-Luxembourg-Bruxelles sera effectuée par 2 A/R TGV Strasbourg – Luxembourg (prolongés vers le Sud) avec arrêt à Metz et Thionville. La correspondance sera assurée dans de bonnes conditions à Luxembourg pour Bruxelles, l’offre étant cadencée entre les deux villes.

Saverne, Sarrebourg et Lunéville conserveront 1 A/R direct pour Paris et bénéficieront de plus de trajets en correspondance à Strasbourg, Nancy ou Metz. Ces liaisons feront l’objet de réflexions afin de les optimiser.

La création de nouvelles dessertes en TGV est déterminée après étude par SNCF de la demande actuelle, du potentiel commercial et des capacités du réseau. D’autre part, la programmation de l’ensemble des trains circulant en 2016 sera affinée dans les prochains mois par RFF, gestionnaire de l’infrastructure. Certaines options envisagées sont encore à l’étude, ainsi par exemple les liaisons TGV directes entre Strasbourg et Bruxelles avec arrêt à Lorraine TGV, Champagne-Ardenne TGV, Roissy CDG et Lille.

Enfin, les liaisons « inter-secteurs » permettant notamment de relier l’Alsace avec l’Ouest, le Sud-Ouest et le Sud-Est pourront faire l’objet d’adaptations en fonction de la réalité des besoins constatés.

Il est également recommandé de reconduire l’organisation de suivi partenarial et régulier de la ligne, au travers de l’observatoire économique et technique de la LGV Est Européenne et du Comité de Suivi présidé par le Préfet de la Lorraine.

Contact presse : Préfecture de la région Alsace, préfecture du Bas-Rhin - Viviane Chevallier
responsable du pôle de la communication interministérielle - chargée de la communication et des relations presse
Tel 03 88 21 68 77 / 06 73 85 16 45 – site internet de la préfecture : www.bas-rhin.gouv.fr

5. Glossaire des sigles et acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
A/R	aller-retour
AOT	Autorité organisatrice de transports
CCI	Chambre de commerce et d'industrie
CESER	Conseil économique, sociale et environnementale régional
COFIL	Comité de pilotage
COTEC	Comité technique
DGITM	Direction générale des infrastructures des transports et de la mer
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DUP	Déclaration d'utilité publique
DUP	Déclaration d'utilité publique
ERTMS	European rail trafic management système - Système de contrôle ferroviaire
LGV	Ligne à grande vitesse
RFF	Réseau ferré de France
SA-2012	Service annuel de 2012
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
TER	Transport express régional
TGV	Trains à grande vitesse

**Ministère de l'écologie,
du développement durable
et de l'énergie**
**Conseil général de
l'environnement
et du développement durable**
7e section – secrétariat général

bureau des rapports
et de la documentation

Tour Pascal B - 92055 La
Défense cedex
Tél. (33) 01 40 81 68 73

