

2007, l'année du TGV

Près de 7 millions de voyageurs ont emprunté la nouvelle ligne à grande vitesse en 2007.

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim en ressent

le contrecoup avec une baisse de trafic de 15 %.

L'EuroAirport affiche une nouvelle croissance du trafic passagers.

Le trafic portuaire a augmenté à Strasbourg mais

est en diminution à Mulhouse.

Sur l'axe Nord-Sud, le trafic poids lourds

est en légère progression.

À la gare de l'Est, le compte à rebours qui égrenait les jours jusqu'à la mise en service commercial du TGV-Est s'est arrêté le 10 juin 2007. Aujourd'hui Strasbourg n'est plus qu'à 2 h 19 de Paris par le train et Mulhouse à un peu plus de 3 h. La région ne s'est pas seulement rapprochée de la capitale, des liaisons directes existent vers Lille, Bordeaux, Nantes et Rennes.

Avec les quelque 300 km de ligne nouvelle, le gain de temps entre Strasbourg et Paris est actuellement de 1 h 40. Le chantier de la deuxième phase entre Baudrecourt en Moselle et Vendenheim (106 km) est prévu pour 2010 et doit s'étaler sur cinq ans. À l'achèvement des travaux, le temps de parcours diminuera encore d'une trentaine

de minutes. Entre-temps, l'Alsace aura aussi sensiblement amélioré ses liaisons vers le Sud avec l'arrivée des rames du TGV Rhin-Rhône.

En 2007, près de 7 millions de voyageurs ont déjà emprunté la nouvelle ligne à grande vitesse. C'est une réussite, pour un projet qui a bénéficié de la participation financière des régions traversées.

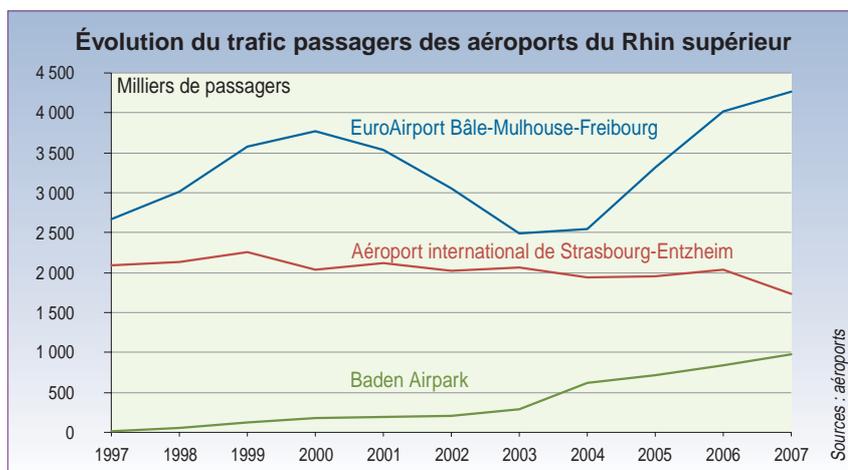
Deux fois plus de trains TER qu'il y a dix ans

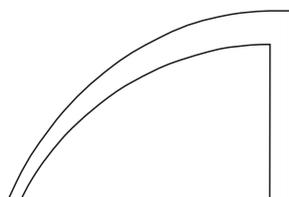
En 2007, le trafic ferroviaire des trains express régionaux (TER) s'est accru de 7 % en moyenne sur l'ensemble du réseau pour atteindre 690 000 voyageurs x kms. Afin de mieux répondre aux besoins des usagers et de s'adapter aux contraintes liées à la circulation des TGV, l'offre TER a été refondue et étoffée : depuis juin 2007, 630 trains circulent chaque jour en semaine contre 330 il y a dix ans.

La nouvelle offre a permis d'élargir la clientèle, aussi bien au niveau des abonnements de travail que parmi les scolaires. Mais l'année se caractérise surtout par une forte croissance des déplacements privés de loisirs, en lien avec l'arrivée du TGV.

L'EuroAirport au 5^e rang des aéroports français

L'arrivée du TGV a eu des répercussions notables sur le trafic à l'aéroport de Strasbourg-Entzheim. Le nombre de passagers a chuté de 14,8 % (1,733 million en 2007 contre 2,033 millions en 2006) alors que le TGV a été mis en circulation en juin. Ce sont surtout les vols sur Paris qui sont concernés : en tête, les liaisons avec Orly qui perdent la moitié de leurs passagers mais aussi celles avec Roissy, l'aéroport bénéficiant de trois dessertes TGV quotidiennes directes aller et retour sur Strasbourg. Par ailleurs, des chutes de trafic ont également été





enregistrées sur les lignes internationales à destination de Londres, Bruxelles et Milan.

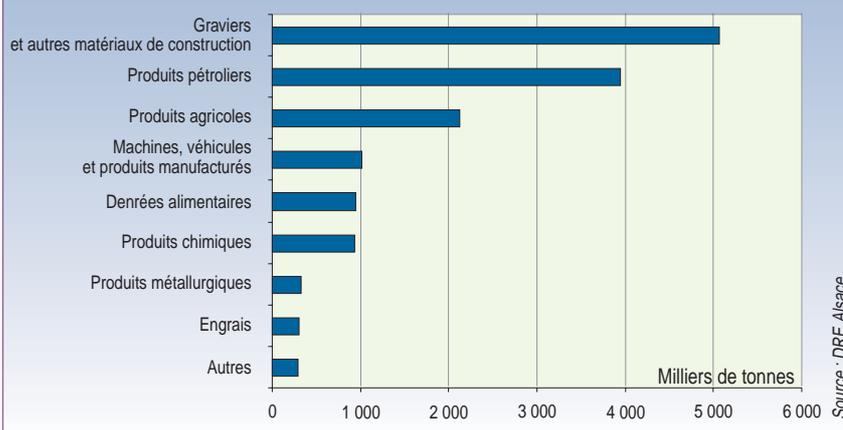
Cette situation contraste avec celle de l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse-Freibourg qui affiche un très bon bilan 2007 avec une nouvelle croissance du trafic passagers de 6,3 % et une hausse du trafic fret de 12 %. Fort de ses 4,27 millions de passagers, l'EuroAirport occupe le cinquième rang des aéroports français. L'accroissement de l'activité s'est fait sans augmentation du nombre de mouvements d'avion grâce à l'utilisation d'appareils de plus grande capacité et à un meilleur taux d'occupation. On compte 82 000 atterrissages ou décollages par an. La principale compagnie low cost a transporté à elle seule 1,8 million de passagers au départ ou à l'arrivée de l'EuroAirport. Elle devance largement les autres compagnies aériennes.

De l'autre côté de la frontière, à Söllingen, le BadenAirport connaît une très forte croissance depuis 2003, tractée par les compagnies low cost. En 2007, l'aéroport a accueilli 979 000 passagers et table sur une fréquentation de plus de 1 050 000 en 2008 avec des destinations phares comme Hambourg, Berlin, Londres et Dublin.

Ports Alsaciens : 15 millions de tonnes transbordées

Globalement le trafic fluvial des trois ports alsaciens est en augmentation de 2 % en 2007 : le Port autonome de Strasbourg progresse de 3,5 % avec 8,8 millions de tonnes

Graviers et produits pétroliers : 60 % du trafic fluvial des ports alsaciens



transbordées tandis que les Ports de Mulhouse-Rhin doivent faire face à une diminution de 2 % avec 5,6 millions de tonnes ; le Port Rhénan de Colmar-Centre-Alsace dont l'activité est beaucoup plus réduite (522 000 tonnes) enregistre une hausse de 23 %. L'année a été marquée par une progression des exportations de céréales, une bonne orientation des flux de denrées alimentaires et une légère hausse des expéditions de graviers qui représentent plus de 30 % des tonnages dans les trois ports alsaciens. Les transbordements de produits pétroliers, deuxième activité après les granulats, augmentent de 3 % à Strasbourg mais diminuent de 11 % à Mulhouse. Mêmes tendances dans l'activité conteneurs : le port de Strasbourg affiche une hausse de 15 %, profitant des navettes ferroviaires vers le Havre, vers Anvers et Zeebrugge ; le terminal de Mulhouse, en revanche, enregistre un nouveau recul de 12 % et le port envisage d'établir des liaisons par fer avec les ports de la Mer du Nord pour redresser la courbe.

S'agissant du transport de marchandises par la route, le trafic poids lourds est de nouveau orienté à la hausse. L'augmentation du trafic, qui reste légère (de l'ordre de 2 % sur l'axe Nord-Sud), ne provient pas d'un report en provenance de l'axe allemand (A5) mais de la reprise économique des deux côtés du Rhin.

Daniel WAHL

Direction régionale de l'Équipement