

**PROTOCOLE REME FERROVIAIRE**  
**REGION GRAND EST – EUROMETROPOLE DE STRASBOURG**

Entre les soussignées :

La Région Grand Est représentée par son Président, Monsieur Jean ROTTNER, agissant en application de la délibération 22SP-356 de la Séance Plénière en date du 27 janvier 2022,

ci-après désignée « la Région »

L'Eurométropole de Strasbourg représentée par sa Présidente, Madame Pia IMBS, agissant en application de la délibération du Conseil de l'Eurométropole en date du

ci-après désignée « l'EMS »

Ensemble dénommées ci-après " les Parties ".

Il est exposé ce qui suit :

L'urgence environnementale, la dégradation de la qualité de l'air et ses répercussions sur la santé des habitants ne sauraient souffrir d'atermoiements techniques ou politiques.

Forts de ce constat, la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg ont souhaité sceller les bases d'un accord sans précédent visant à mettre en place progressivement un Réseau Express Métropolitain et Européen (REME) à l'échelle de l'aire urbaine strasbourgeoise, pour permettre une desserte qualitative de l'ensemble des territoires fortement liés à l'Eurométropole de Strasbourg. Cet accord marque l'ambition commune de la Région Grand Est et de l'Eurométropole de Strasbourg de faire évoluer les offres ferroviaires et de cars express au niveau des meilleurs réseaux de transport européens.

Cet accord se traduit d'ores et déjà par la co-élaboration d'un schéma directeur de mobilités qui pose les bases de cette ambition et permettra de piloter la concrétisation opérationnelle de ce REME ferroviaire et routier.

Cet accord a été approuvé par la Région Grand Est lors de la séance 21SP-1216 du 22 avril 2021, et par l'Eurométropole de Strasbourg le 7 mai 2021, lors du conseil de l'Eurométropole.

**1. OBJET DU PROTOCOLE**

La Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg ont décidé de mettre en place une première étape commune dans le REME strasbourgeois avec le développement de l'offre ferroviaire au Service Annuel (SA) 2023 le 11 décembre 2022.

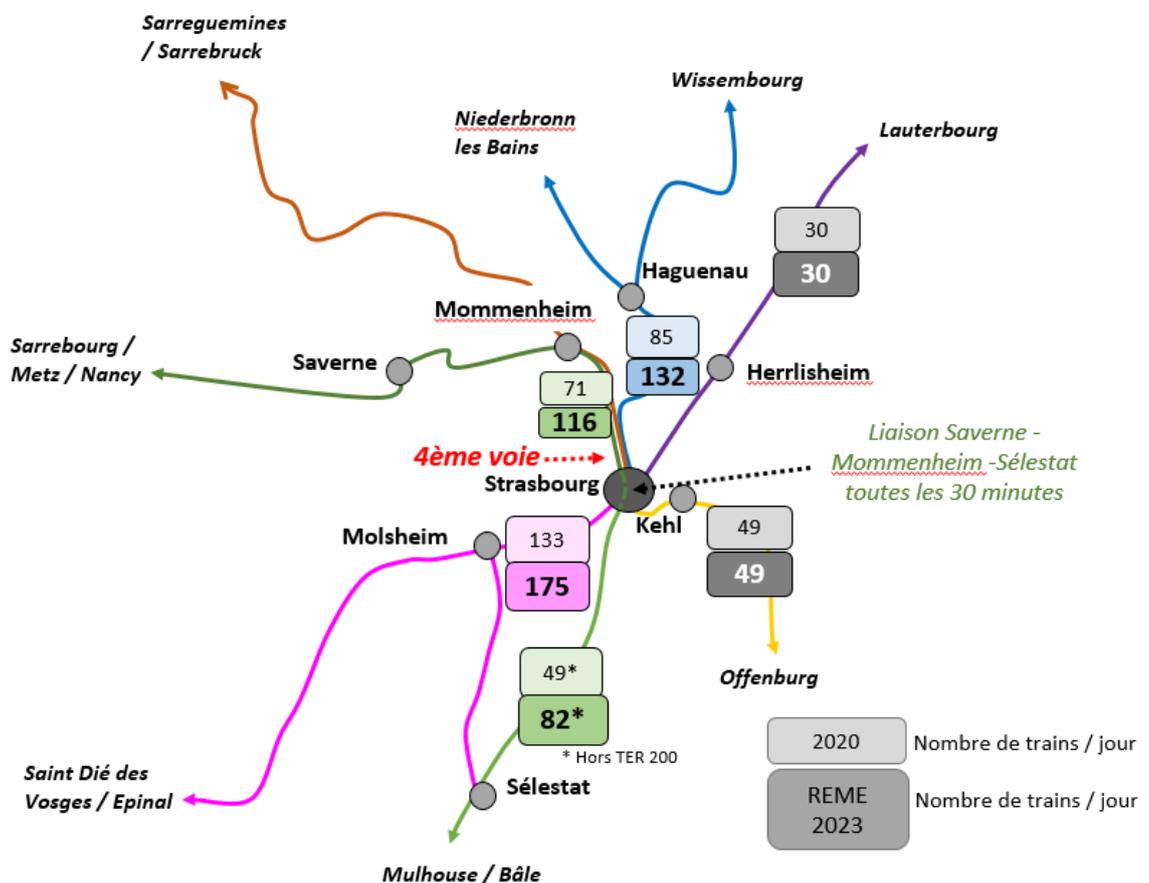
En effet, avec la mise en service de la 4ème voie d'accès à la gare de Strasbourg depuis Vendenheim, une première étape de renforcement de l'étoile ferroviaire de Strasbourg sera possible.

Le projet permet :

- Une fréquence élevée et continue tout au long de la journée avec une cadence à la demi-heure entre 5h à 22h sur la desserte périurbaine strasbourgeoise (Haguenau, Molsheim, Sélestat, Mommenheim) ;
- Une amplitude de service étendue le soir ;
- Des premières diamétralisations des lignes entre Saverne et Sélestat ;
- Une augmentation des fréquences le week-end et particulièrement le samedi afin d'obtenir une offre proche de celle d'un jour de semaine.

Le saut d'offre envisagé pour le Service Annuel 2023 est le suivant :

## Le REME – Offre ferroviaire Cible post 4<sup>ème</sup> voie- semaine



Toutefois cette offre cible extrêmement ambitieuse pourrait être impactée par le maintien de plages de surveillance d'une heure sur chaque voie milieu de journée, plages de surveillances aujourd'hui imposées par SNCF Réseau, et qui ne permettent pas de faire circuler des trains durant cette période de maintenance et d'offrir une continuité de l'offre en journée sur les axes du REME. La Région Grand Est et l'Eurométropole se mobiliseront conjointement pour que SNCF Réseau fasse évoluer rapidement ces modalités de maintenance de l'infrastructure, qui représentent un anachronisme dont tous les pays européens qui nous entourent se sont depuis de nombreuses années débarrassés et qui n'existe plus non plus en Ile-de-France.

Le présent protocole fixe les principales modalités techniques et financières de ce développement d'offre ferroviaire. Il sera remplacé par une convention qui entrera en vigueur à la mise en service du saut d'offre, au SA 2023. La Région Grand Est proposera un projet de convention à l'Eurométropole de Strasbourg au plus tard au 1<sup>er</sup> trimestre 2022, qui entrera en vigueur au 11 décembre 2022.

Le présent protocole précise notamment la clé de financement entre la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg concernant l'offre ferroviaire au SA 2023. Le financement de projets d'investissement contribuant au REME strasbourgeois feront l'objet de protocoles ou conventions ultérieures. En particulier, conformément aux engagements du schéma directeur, et par parallélisme de l'engagement de l'Eurométropole sur le volet offre ferroviaire du REME à ses côtés, la Région Grand Est participera aux investissements du volet cars express portés par l'Eurométropole. Elle apportera en particulier une participation forfaitaire de 40% pour les opérations contribuant directement au REME : dernière section du TSPO entre Wolfisheim et Strasbourg (23 M€), pôle multimodal des Forges (13 M€), réaménagement de l'accueil des bus dans Strasbourg dans le secteur des Halles et de la gare (5 M€), aménagement de couloirs bus sur l'arc ouest (2 à 5 M€), réaménagement des pôles d'échanges multimodaux (12 M€).

Après le lancement du saut d'offre ferroviaire prévu au SA 2023, l'étape suivante de développement des liaisons ferroviaires correspond à la mise en œuvre de l'appel d'offre transfrontalier France – Allemagne prévu à compter du SA 2025. En effet, l'appel d'offre transfrontalier, en cours de préparation, prévoit à terme le développement de l'offre sur l'ensemble des liaisons ferroviaires transfrontalières.

Dans le cadre du REME, la Région associera l'Eurométropole au projet d'appel d'offre transfrontalier, afin d'envisager une participation de cette dernière au financement de l'offre concourant directement au développement du REME. Les modalités de participation seront traitées ultérieurement, les répartitions de contributions présentées ci-après concernent uniquement l'offre mise en œuvre au SA 2023, et ne préfigurent pas les développements d'offre suivant.

Par ailleurs, la Région et l'Eurométropole sont convenus de travailler, d'ici la finalisation de la convention de financement relative au SA 2023, à l'étude de la faisabilité d'une augmentation temporaire de l'offre entre Strasbourg et Herrlisheim dès la fin des travaux d'urgence conduits sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

## **2. PRESENTATION DU RENFORCEMENT DE L'OFFRE FERROVIAIRE PREVU AU SA 2023**

Le projet représente un développement de plus de 8,3% de l'offre totale du TER Fluo Grand Est, avec le développement des missions suivantes (estimation à date).

Missions TER	nb de TER au SA 2023 par jour			nd de TER au SA 2021 par jour			2023 vs 2021 par jour		
	JOB	SA	DIM	JOB	SA	DIM	JOB	SA	DIM
Strasbourg - Haguenau	74	46	31	41	5	8	33	41	23
Strasbourg - Niederbronn	32	22	14	20	15	10	12	7	4
Strasbourg - Wissembourg	28	19	14	24	18	14	4	1	0
<b>SHNA</b>	<b>134</b>	<b>87</b>	<b>59</b>	<b>85</b>	<b>38</b>	<b>32</b>	<b>49</b>	<b>49</b>	<b>27</b>
Strasbourg - Sélestat	80	69	31	48	11	7	32	58	24
Strasbourg - Mommenheim - Saverne - Sarrebourg	72	69	30	40	18	12	32	51	18
<b>Sélestat - Strasbourg - Saverne</b>	<b>152</b>	<b>138</b>	<b>61</b>	<b>88</b>	<b>29</b>	<b>19</b>	<b>64</b>	<b>109</b>	<b>42</b>
Strasbourg - Molsheim	70	50	28	40	4	0	30	46	28
Piémont	64	53	29	59	28	13	5	25	16
Bruche-Vosges	45	28	20	35	22	15	10	6	5
<b>BPV</b>	<b>179</b>	<b>131</b>	<b>77</b>	<b>134</b>	<b>54</b>	<b>28</b>	<b>45</b>	<b>77</b>	<b>49</b>
Strasbourg - Réding (Metz / Nancy)	48	32	24	34	18	20	14	14	4
<b>TOTAL REME</b>	<b>513</b>	<b>388</b>	<b>221</b>	<b>341</b>	<b>139</b>	<b>99</b>	<b>172</b>	<b>249</b>	<b>122</b>

Le niveau d'offre présenté reste prévisionnel, et pourra encore évoluer en fonction des contraintes techniques d'infrastructure et de réalisation de l'offre, en lien avec SNCF Réseau et SNCF Voyageurs.

### **3. PRESENTATION DE LA CONTRIBUTION SUPPLEMENTAIRE RELATIVE A L'OFFRE FERROVIAIRE MISE EN ŒUVRE AU SA 2023**

Les chiffres présentés ci-dessous sont une estimation aux conditions économiques 2021. Ils représentent l'estimation du surcroît de charges, des gains de recettes et de la contribution en résultant de la vision cible. Le montant de la contribution pourra donc encore évoluer d'ici la mise en service de l'offre au Service Annuel (SA) 2023.

Coûts d'exploitation estimés en K€ (à CE 2021)	SHNA	Saverne Strasbourg Sélestat	BPV	Réding/ Strasbourg (des TER Metz / Nancy - Strasbourg)	TOTAL offre cible
Conduite et accompagnement	1 533	2 189	898		4 647
Coûts maintenance et énergie matériel roula	2 461	4 596	1 683		9 307
Autres coûts d'exploitation	360	618	318		1 342
Péages d'infrastructure	2243	3 712	1 560		8 414
<b>TOTAL des coûts d'exploitation estimés</b>	<b>6 597</b>	<b>11 115</b>	<b>4 460</b>	<b>1 538</b>	<b>23 710</b>
<i>allègements de RM DRR 2022-2023 estimés</i>					4600
<b>Estimation totale des coûts avec allègements de RM</b>					<b>19 110</b>
<i>Total tkm estimés</i>	<i>644 992</i>	<i>801 191</i>	<i>476 719</i>	<i>164 968</i>	<i>2 087 871</i>
<i>Recettes commerciales estimées en 2023 sans recettes internes périmètre EMS</i>					<i>4 598</i>
<b>Solde à financer</b>					<b>14 512</b>

Les recettes sont estimées suivre un rythme de montée en charge sur trois ans. Ainsi, les montants de contribution devraient se stabiliser après 2025 aux conditions économiques 2021, et à isopérimètre tarifaire.

REME JOB + WE base chiffrage TER	2023	2024	2025
<i>Charges d'exploitation</i>	19 110	19 110	19 110
<i>Recettes avec montée en charge</i>	4 598	5 911	6 568
<b>Solde à financer</b>	<b>14 512</b>	<b>13 199</b>	<b>12 542</b>

### **4. PARTICIPATION FINANCIERE DE L'EUROMETROPOLE AU FINANCEMENT DU REME 2023**

Compte tenu de l'enjeu pour l'Eurométropole d'un saut d'offre rapide dans le cadre de la stratégie de développement des mobilités alternatives, permettant d'accompagner le déploiement de la ZFE-m, et en l'attente d'une stabilisation du modèle économique tenant compte des retours de la SNCF sur les péages et l'exploitation, mais aussi de l'ouverture des co-financeurs dans le cadre d'un syndicat mixte à créer, les grands principes de financement entre la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg sont les suivants :

L'Eurométropole de Strasbourg participe au financement du REME ferroviaire 2023 à hauteur de 50% de la contribution prévisionnelle globale sur le périmètre précisé dans l'article 2 du présent protocole.

Sauf événement majeur externe, la Région Grand Est, en sa qualité d'autorité organisatrice des transports ferroviaires de voyageurs prend à sa charge l'intégralité des risques sur les charges « forfaitaires » relatives à la production de l'offre ferroviaire. Il s'agit des charges relatives à la conduite et l'accompagnement, aux coûts du matériel roulant, et aux autres coûts d'exploitation.

L'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand Est se partagent à part égale :

- L'intégralité des recettes commerciales. Il s'agit de partager à part égale les risques sur les recettes commerciales, mais aussi les excédents dans le cas où celles-ci seraient supérieures aux prévisions. En cas d'évolutions tarifaires qui pourraient avoir un impact négatif sur la contribution du REME 2023, les Parties s'engagent à les présenter et à discuter des impacts financiers en amont de la prise de décision, ces derniers pouvant être potentiellement pris en charge par la partie à l'initiative des évolutions en question.
- L'indexation des postes de charges : conformément à la convention TER Grand Est 2017 – 2024. L'indexation des charges dans le contrat de gré à gré que la Région pourra passer avec SNCF Voyageurs dans les délais prévus par la loi pour un Nouveau Pacte Ferroviaire, sera prise en compte en temps voulu, de même que celle des contrats attribués à des entreprises ferroviaires après mise en concurrence.
- L'évolution des coûts des péages d'infrastructure SNCF Réseau et de Gares & Connexions.

La Région Grand Est prend l'engagement de piloter, en partenariat étroit avec l'Eurométropole, les démarches auprès des intercommunalités bénéficiaires du projet REME d'ici 2023 permettant d'aboutir, en 2023, à la création d'un syndicat mixte. Ce syndicat mixte aura notamment pour vocation de travailler à la meilleure coordination possible entre l'offre du REME avec l'ensemble des autres réseaux de transport existants de l'aire urbaine, à l'amélioration de la tarification et de l'information multimodales, le tout dans l'objectif d'un report modal maximal. En outre, il devra aussi permettre d'élargir les sources de financement du REME afin de garantir la soutenabilité sur le long terme des améliorations d'offres, financées au lancement du projet par les seules Région et Eurométropole, et dont les bénéficiaires vont largement au-delà du territoire de cette dernière.

Les modalités de partage du financement seront renégociées entre les parties en cas d'évolution de plus de 1 M€ sur la contribution globale précisée dans l'article 3.

## **5. PILOTAGE DU REME**

Devant l'ampleur du saut d'offre prévu pour le SA 2023 et les modalités de partage de son financement, la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg s'accordent sur la mise en place d'une gouvernance politique et technique resserrée permettant un réel co-pilotage du projet de REME ainsi qu'une gouvernance plus élargie permettant d'associer l'ensemble des partenaires.

Cette gouvernance se décomposera comme suit :

- Un pilotage resserré de l'ensemble du projet associant la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg :
  - Un comité de pilotage (COFIL) politique se tiendra au moins 2 fois par an et associera les présidents et vice-présidents compétents des deux collectivités.
  - Une gouvernance technique composée :
    - D'un comité de projet (COPRO) technique stratégique, associant les directeurs et DGA des deux collectivités se tiendra au moins une fois tous les 3 mois. Le

COPRO sera chargé d'assurer le pilotage du REME dans l'ensemble de ses dimensions, de prendre les arbitrages techniques et de préparer les arbitrages du COPIL.

- D'un comité technique (COTECH), associant les services et chefs de projets des deux collectivités, se réunissant au moins une fois par mois. Le COTECH sera chargé d'assurer le suivi quotidien du projet et de préparer les travaux du COPRO.
- Un pilotage élargi associant l'ensemble des partenaires (autres collectivités, État, SNCF-Réseau, SNCF-Voyageurs, autres exploitants) :
  - Un COPIL politique se tiendra au moins une fois par an et sera co-présidé par la Présidente de l'Eurométropole et le Président de la Région Grand Est.
  - Une gouvernance technique composée :
    - D'un COPRO technique stratégique, associant les directeurs généraux/directeurs des différents partenaires se tiendra au moins 1 fois par trimestre.
    - De comités techniques thématiques (fer, cars interurbains, marketing) se réuniront au moins une fois tous les 2 mois.

La première réunion du COPIL resserré doit intervenir au plus tard d'ici la fin du premier trimestre 2022. Elle aura notamment pour objet de décliner les principes actés par le présent protocole ainsi que de sceller les engagements des deux parties pour un co-pilotage du projet en posant le programme d'études partagé.

Fait à Strasbourg, le