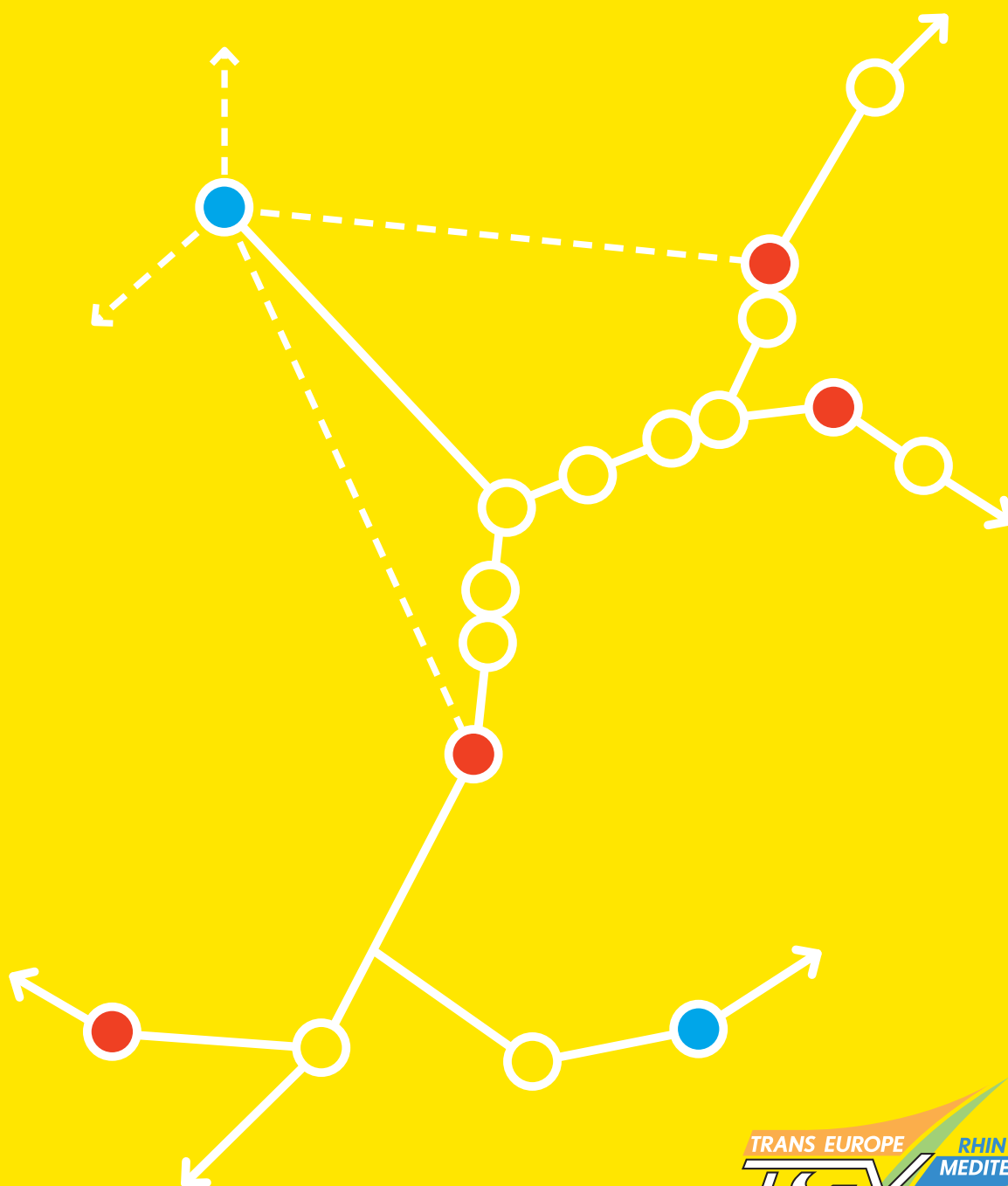


LES ACTES DU COLLOQUE

25 AVRIL 2013

LE TGV RHIN-RHÔNE

MAILLON CLÉ DU DÉVELOPPEMENT EUROPÉEN



SOMMAIRE

Le TGV Rhin-Rhône, quelles perspectives pour le développement du trafic européen ?

6

Le TGV Rhin-Rhône (SNCF), un très bon démarrage pour la nouvelle ligne

6

La ligne TGV Francfort-Marseille (Alleo) : pour l'Allemagne, une fenêtre sur la Méditerranée

8

Un axe majeur entre la France et la Suisse avec Lyria

9

La création des grands corridors ferroviaires, quels enjeux pour les territoires européens ?

12

Des objectifs stratégiques pour l'Europe

13

Dans quel cadre est mis en œuvre le Réseau Transeuropéen de Transport ?

15

Suisse, Espagne, France : quelles stratégies pour la Grande Vitesse ?

16

Comment le TGV Rhin-Rhône va-t-il transformer les échanges entre les métropoles et les villes sur l'axe Strasbourg-Lyon-Marseille et au-delà ?

20

Vers des synergies renforcées le long de la ligne TGV Rhin-Rhône

21

Une nécessité : inscrire le TGV dans un maillage de réseaux territoriaux

22

Où en est la Catalogne par rapport au nouveau contexte créé par le TGV Rhin-Rhône ?

23

Comment utiliser pleinement le TGV Rhin-Rhône comme un atout d'aménagement des territoires et de rayonnement international ?

24

Le TGV Rhin-Rhône va-t-il renforcer les synergies entre les entreprises et les territoires sur l'axe Lyon-Francfort ?

26

Le TGV Rhin-Rhône, un lien entre des pôles industriels majeurs

27

Comment Freiburg se prépare à l'arrivée du TGV Rhin-Rhône en août 2013

29

Un projet économique peut-il émerger à l'échelle du territoire traversé par le TGV Rhin-Rhône ?

30

Conclusions

32

Jean-Marie Bockel,

Président d'honneur de l'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, Président de Mulhouse Alsace Agglomération, Sénateur du Haut-Rhin

34

Marie-Guite Dufay,

Présidente de l'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, Présidente du Conseil régional de Franche-Comté

35



Le colloque « Le TGV Rhin-Rhône, maillon clé du développement européen » s'est déroulé à l'Hôtel de Ville de Lyon, avec le concours des services de la Ville de Lyon et du Grand Lyon.

LES INTERVENANTS

ANIMATEUR

Michel Blèze-Pascau,
journaliste

Peter Balázs, Coordinateur du projet prioritaire 17 Paris-Bratislava,
ancien Ministre des Affaires étrangères de la Hongrie

Alain Barbey, Directeur général, Lyria SAS

Pascal Bérion, Laboratoire Théma, Université de Franche-Comté

Jean-Marie Bockel, Président d'honneur de l'Association Trans Europe TGV
Rhin-Rhône-Méditerranée, Président de Mulhouse Alsace Agglomération,
Sénateur du Haut-Rhin

Yves Crozet, Laboratoire de l'Économie des Transports, Université Lyon II

Bernd Dallmann, Directeur de Freiburg Wirtschaft Touristik und Messe GmbH

Marie-Guite Dufay, Présidente de l'Association Trans Europe TGV
Rhin-Rhône-Méditerranée, Présidente du Conseil régional de Franche-Comté

Jordi Follià Alsina, Responsable d'actions sur le corridor méditerranéen,
Generalitat de Catalunya

Antoine Fontanel, Directeur des marchés Suisse et Autriche, SNCF

André Goffinet, Maire de Boncourt (Suisse)

Frank Hoffmann, Directeur général exécutif, Alleeo GmbH

Siim Kallas, Vice-Président de la Commission européenne, chargé des transports

David Kimelfeld, Vice-Président du Grand Lyon, chargé du développement
économique

Ellen Kray, Chargée de mission, Direction Mobilité et Transports
de la Commission européenne

Christophe Mayor, Chef de projet à l'Office Fédéral des Transports suisse

Laurent Mazzucchelli, Directeur du projet LGV Rhin-Rhône
2^e Phase Branche Est, Réseau Ferré de France

Yves Menat, Directeur de site, GE Energy France (Belfort)

Robert Natali, Président de la Commission Aménagement du Territoire
de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon

Alain Perrot, Vice-Président du Club d'affaires franco-allemand Rhône-Alpes,
CIC Lyonnaise de Banque

Anne-Pernelle Richardot, Adjointe au Maire de Strasbourg

DAVID KIMELFELD

Vice-Président du Grand Lyon,
chargé du développement économique



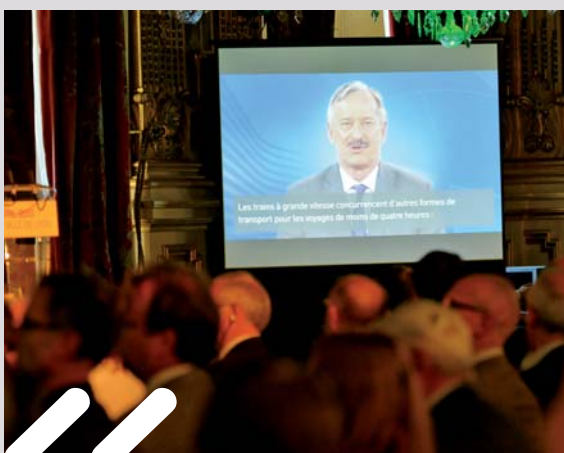
« Dans ces temps de crise économique majeure, il est important de conforter l'Europe dont les lignes à grande vitesse, une de ses grandes réalisations concrètes, sont le fil rouge. »

La métropole lyonnaise est particulièrement intéressée par le TGV Rhin-Rhône et suit attentivement ses étapes successives, car l'attractivité économique constitue un des piliers forts de son action.

Les entreprises lyonnaises ont besoin de connexions européennes pour leurs marchandises, mais également pour leur personnel. Un TGV qui desservira l'Europe du Nord représentera donc un atout majeur.

Ce nouveau train à grande vitesse rapproche Lyon de l'Allemagne, et en particulier de Francfort, mais également de la Franche-Comté, de l'Alsace et de la Suisse et encourage de nouvelles coopérations. Les premières réalisations ont déjà permis un gain de temps supérieur à une heure entre Lyon et Strasbourg.

Le TGV Rhin-Rhône confortera la position européenne de la métropole lyonnaise et notamment celle de la gare de la Part-Dieu, véritable hub TGV français et européen, qui sera repensée dans le cadre d'un vaste projet urbain, « Part-Dieu 2020 », en relation avec le futur nœud ferroviaire lyonnais qui se dessine. Ce projet a mis en lumière la nécessité de construire une nouvelle gare enterrée qui appellera des collaborations multiples entre la Ville de Lyon, le territoire du Grand Lyon, la région Rhône-Alpes, l'État, RFF et la SNCF. »



Siim KALLAS,

Vice-Président de la Commission européenne, chargé des transports

Les trains à grande vitesse ont révolutionné la notion de mobilité durable et transportent maintenant environ 40% du trafic voyageurs sur les moyennes distances. Une conséquence directe de cette évolution est la réduction, voire la suppression, des vols de courte durée.

En effet, les trains à grande vitesse sont très concurrentiels pour les voyages de moins de quatre heures : le temps d'accès est beaucoup plus court par rapport à l'avion et le temps de parcours plus rapide qu'en voiture.

La Commission veut tripler le réseau à grande vitesse existant d'ici 2030. Elle a proposé de nouvelles orientations pour le Réseau Transeuropéen de Transport et un nouveau dispositif de financement, le « Mécanisme pour l'interconnexion en Europe ».

MARIE-GUITE DUFAY

Présidente de l'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, Présidente du Conseil régional de Franche-Comté



L'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée a beaucoup d'expérience dans le domaine des liaisons à grande vitesse à une échelle dépassant les frontières nationales. Le défi pour les associations et les autres acteurs est d'apporter leur expertise au développement de stratégies pour les nouveaux corridors ferroviaires, qui bénéficieront d'une structure de gouvernance avec des coordinateurs européens.

La croissance de demain requiert des investissements dans l'infrastructure aujourd'hui. Les citoyens et les entreprises sont souvent freinés par l'insuffisance, l'inefficacité ou tout simplement l'inexistence de réseaux d'infrastructures de transport en Europe. Pour assurer une croissance économique durable dans l'Union européenne, nous devons coopérer et nous coordonner pour nous connecter.

L'idée de ce colloque est née lors de l'inauguration du premier TGV Francfort-Marseille à partir d'une réflexion partagée sur l'intérêt de faire la démonstration du potentiel du TGV Rhin-Rhône pour animer les échanges le long de ce corridor économique.

L'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée œuvre depuis plus de 25 ans pour la réalisation d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre l'Allemagne et la Méditerranée.

Elle regroupe plus de cent collectivités et organismes français, suisses, allemands et espagnols, unis dans la poursuite de cet objectif. Les adhérents représentent des régions, des départements, des cantons, des Länder, des communautés d'agglomérations et des villes, mais également des chambres de commerce et d'industrie, des clubs d'affaires, des députés et des sénateurs.

Cette diversité géographique et institutionnelle permet d'appréhender largement les enjeux et les opportunités du TGV Rhin-Rhône à l'échelle de l'Europe, mais également de rassembler les vues des acteurs politiques, économiques et universitaires au-delà des frontières nationales. Cette action est soutenue par la réflexion menée sur le potentiel du TGV Rhin-Rhône pour approfondir et transformer les échanges entre les territoires qu'il dessert.

L'objectif de ce colloque est de montrer comment le TGV Rhin-Rhône favorise les échanges entre le Nord et le Sud de l'Europe et soutient le développement du potentiel économique et humain de ces espaces. Il examinera comment le TGV Rhin-Rhône contribue aux grandes dynamiques socio-économiques européennes, sachant que les flux entre les bassins démographiques et économiques de la Méditerranée, de l'Est de la France, de la Suisse occidentale et du Rhin supérieur constituent une composante essentielle de l'économie européenne. Ce colloque est ainsi résolument européen. »

« La diversité et l'ouverture de notre association donnent de la force aux arguments qu'elle soutient auprès des instances nationales et européennes, des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure. »

LE TGV RHIN-RHÔNE, QUELLES PERSPECTIVES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC EUROPÉEN ?

Les trois opérateurs, SNCF, Aléo et Lyria, font le point sur le réseau TGV Rhin-Rhône, le lancement de la ligne Francfort-Marseille et l'évolution de la liaison entre la France et la Suisse. Quel bilan peut-on faire 18 mois après la mise en service du TGV Rhin-Rhône ? Quelles perspectives de développement des lignes et des services à la leur clientèle ?

LE TGV RHIN-RHÔNE (SNCF), UN TRÈS BON DÉMARRAGE POUR LA NOUVELLE LIGNE



**ANTOINE
FONTANEL**

Directeur des marchés Suisse
et Autriche, SNCF

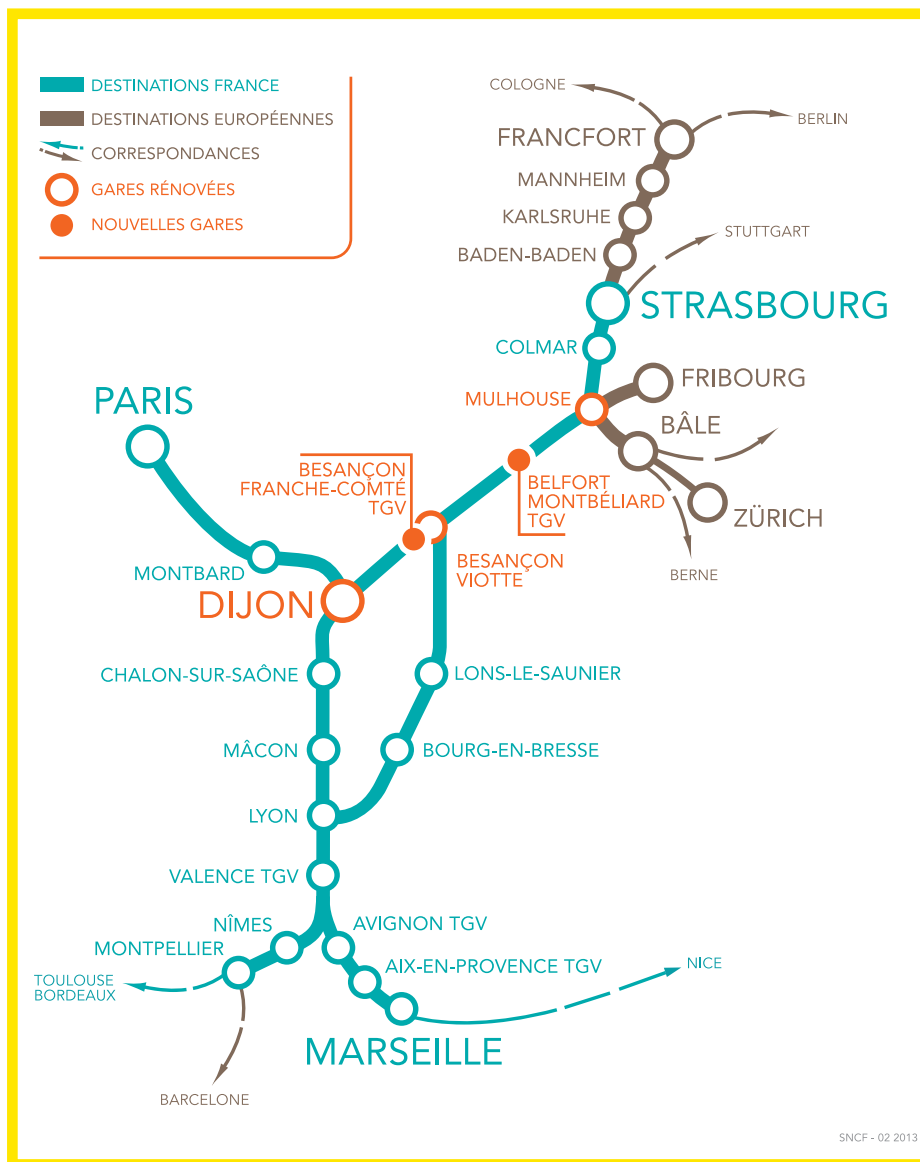
« La ligne TGV Rhin-Rhône est la première ligne TGV à ne pas relier Paris à la province, mais à connecter des territoires entre eux. »

Le TGV Rhin-Rhône circule de Dijon à Belfort-Montbéliard TGV en passant par Besançon Franche-Comté TGV. Il a une vocation de desserte européenne autour de deux axes principaux : un axe est-ouest, de Paris vers la Suisse, opéré par une coopération entre la SNCF et les CFF (Lyria) et une route nord-sud, opérée par Aléo, une coopération entre la Deutsche Bahn et la SNCF.

Sur son axe est-ouest, la ligne relie la Bourgogne et la Suisse avec trois allers et retours quotidiens entre Dijon et Bâle-Zurich.

Grâce à son axe nord-sud, elle crée de nouvelles relations vers l'Allemagne à partir du Territoire de Belfort et de Besançon.

Au cours de l'été 2013, la ligne qui mettra en relation Besançon et Freiburg en Allemagne sera ouverte. Grâce au TGV Rhin-Rhône, Mulhouse est maintenant connectée à l'Allemagne et à la Suisse et Strasbourg à Francfort. Les dessertes nationales se déploient de Strasbourg à Lyon et à la Méditerranée, ainsi qu'entre la Franche-Comté et la Bourgogne.



Source : SNCF.

UNE FRÉQUENTATION BIEN LANCÉE

Le TGV Rhin-Rhône assure un service de haute qualité. Ses résultats en termes de régularité sont excellents. Le taux de satisfaction global atteint 90 % et montre une progression et un niveau similaires sur chacun des deux axes, nord-sud et est-ouest.

En 2012, sa première année de fonctionnement, il a suscité un accroissement de 600 000 voyageurs sur les destinations concernées.

UNE CLIENTÈLE DIFFÉRENTE SUR LES DEUX AXES

La ligne nord-sud entre l'Allemagne et la Méditerranée est principalement empruntée par une clientèle de loisirs, alors que les passagers de la ligne est-ouest, entre Paris et la Suisse, se déplacent essentiellement pour affaires.

UNE LIGNE EUROPÉENNE QUI OFFRE AUSSI DES LIAISONS NATIONALES TRÈS FRÉQUENTÉES

Le TGV Rhin-Rhône est une ligne internationale, qui relie des territoires européens. En effet, sur un total de 9,4 millions de voyageurs, on compte 1,7 millions de passagers internationaux.

Pour autant, ses parcours les plus fréquentés relient Paris à Besançon et Dijon. Viennent ensuite les relations interrégionales car le TGV Rhin-Rhône effectue des arrêts fréquents dans différentes villes moyennes françaises.

RÉPARTITION DES FLUX SUR LE TGV RHIN-RHÔNE EN 2012 :

- **Axe est-ouest** : 5,6 millions de voyageurs
- **Axe nord-sud** : 3,8 millions de voyageurs

LA LIGNE TGV FRANCFORT-MARSEILLE (ALLEO) : POUR L'ALLEMAGNE, UNE FENÊTRE SUR LA MÉDITERRANÉE



FRANK HOFFMANN
Directeur général exécutif,
Alleo GmbH

UN SUCCÈS QUI BÉNÉFICIE À LA PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE

Les déplacements en avion sont encore nombreux entre l'Allemagne et le sud de la France. Cependant, plus de 150 000 passagers ont emprunté la liaison entre Francfort et Marseille dans sa première année de service. L'analyse montre que le TGV Rhin-Rhône est non seulement plus écologique mais aussi beaucoup plus avantageux au niveau du prix et du temps de parcours que la voiture et l'avion.

Alleo est une filiale commune entre la SNCF et la Deutsche Bahn, les deux plus grands opérateurs ferroviaires en Europe. Elle est née en 2007, avec la LGV Est qui a créé des liaisons depuis Paris vers Sarrebruck, Francfort, Stuttgart et Munich.

Depuis mars 2012, la Deutsche Bahn exploite conjointement avec la SNCF une ligne entre Francfort et Marseille. Pour lier les deux cultures, française et allemande, les trains circulent avec des équipes mixtes SNCF-DB. En cette année de commémoration du cinquantième anniversaire du Traité de l'Elysée, la SNCF et DB sont fières de leur collaboration, que les passagers jugent comme une réussite.

La ligne traverse les plus belles régions d'Europe : la vallée du Rhin, l'Alsace, la Franche-Comté, la Bourgogne, Lyon, la vallée du Rhône, la Provence et Marseille, capitale de la culture européenne pour 2013. Elle est essentiellement destinée à une clientèle de loisirs. Les trains qui lui sont affectés appartiennent à la troisième génération de TGV Duplex et permettent aux passagers d'admirer les beaux paysages. Sur la ligne Francfort-Marseille, les vacances débudent dès qu'on monte à bord du train...

UNE CLIENTÈLE SATISFAITE DU SERVICE RENDU

Les enquêtes de satisfaction menées à bord des trains sont très encourageantes puisque neuf voyageurs sur dix sont satisfaits ou très satisfaits des services offerts par cette nouvelle ligne ferroviaire. 94 % des passagers apprécient la présence de l'équipe franco-allemande à bord et 98 % des voyageurs recommanderaient la ligne.

La fréquentation est de 40 % supérieure aux prévisions du business plan, sachant qu'auparavant le trafic entre Francfort et Lyon était quasiment inexistant. Les longs parcours marchent très bien : la première origine-destination est Francfort-Lyon, suivie par Francfort-Marseille et 50% des voyageurs qui montent à Francfort restent dans le train au moins jusqu'à Lyon.

« Chaque minute gagnée améliore la concurrence avec l'avion. »

COMPARAISON DE L'IMPACT ÉCOLOGIQUE POUR UN TRAJET ALLER-RETOUR DE FRANCFORT SUR LE MAIN À AIX EN PROVENCE RÉALISÉ PAR 2 ADULTES ET 2 ENFANTS ÂGÉS DE 9 ET 12 ANS

	Train	Voiture	Avion
Émissions de CO ₂	91,2 kg	325,6 kg	948,8 kg
Durée du trajet (aller simple)	7 h 30	9 h 36*	5 h 10**
Prise en charge des enfants	Enfants pris en charge gratuitement		Enfant de 9 ans : prix réduit Enfant de 12 ans : plein tarif
Coûts : aller et retour	266,80 €***	314,40 €****	1 202,00 €

* Arrêts et embouteillages non pris en compte.

** Prise en compte d'un temps de transfert à l'aéroport de 30 min ; 1 h 30 pour le check-in, le contrôle de sécurité et l'embarquement.

Durée moyenne du vol Francfort - Marseille 1 h 40 + trajet dans l'aéroport + temps d'attente des bagages 30 min + temps de transfert 1 h pour Marseille - Aix.

*** Avec une BahnCard 25.

**** Voiture de classe moyenne sans les amortissements et l'usure, prix de l'essence 1,52 €/l, frais de péage de 104 €.

Source : Alleo.

UN AXE MAJEUR ENTRE LA FRANCE ET LA SUISSE AVEC LYRIA



ALAIN BARBEY
Directeur général,
Lyria SAS

RÉGULARITÉ ET CONFORT : DEUX ATOUTS POUR ATTIRER LA CLIENTÈLE SUISSE

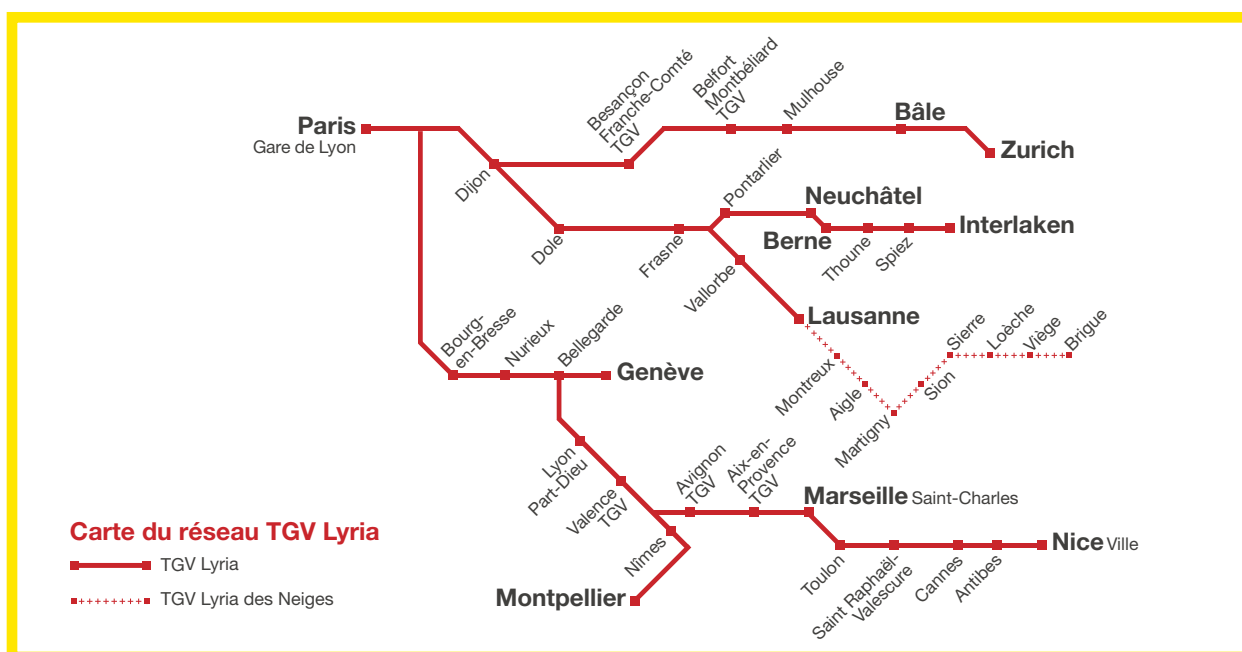
Lyria dispose désormais de sa propre flotte, soit 19 rames POS d'une capacité de 356 places, dont la livrée a été dévoilée fin 2012. Les Euro-Duplex, en service exclusivement sur la ligne Rhin-Rhône en direction de Bâle-Zurich, offrent 509 places. Lyria est parvenu à maintenir un taux de régularité de 94 %, ce qui est capital, notamment en Suisse, car les correspondances sont très nombreuses à Bâle et à Zurich dans des délais très courts.

Le trafic international a augmenté de 27 %, un résultat très positif car Bâle et Zurich ne sont pas des destinations naturelles pour les Français. 47 % des voyageurs sont suisses, mais le nombre de clients français est en croissance. Et 94 % des voyageurs se déclarent satisfaits de la ligne Rhin-Rhône jugée très confortable et agréable.

Lyria, joint-venture entre les Chemins de fer suisses (26 %) et la SNCF (74 %), est né en 2002. Lyria exploite la ligne du Haut-Bugey en direction de Genève depuis son ouverture en 2010-11, et les liaisons avec la Suisse alémanique depuis la mise en service du TGV Rhin-Rhône. Ces ouvertures ont dynamisé le trafic puisque les lignes relient maintenant leurs destinations principales en trois heures et deviennent ainsi concurrentielles avec l'avion.

En outre, la ligne Rhin-Rhône a inauguré le train Euro-Duplex qui offre un confort exceptionnel aux voyageurs. La nouveauté et la qualité de la ligne répondent aux exigences de la clientèle suisse alémanique. Lyria exploite aussi ses lignes historiques, vers Genève et vers Lausanne et Neuchâtel/Berne via le Jura et la Franche-Comté, lignes qui se prolongent vers les stations valaisannes et vers Interlaken. En 2012, Lyria a aussi assuré des relations vers Lyon et la Méditerranée.

« La vocation de Lyria est de faire le lien entre la France et la Suisse sur le plan économique et culturel. »



Source : Lyria SAS.

LA NÉCESSAIRE COOPÉRATION INTER-RÉSEAUX



Le passage des trains d'un pays à l'autre est une donnée essentielle pour le bon fonctionnement des lignes transfrontalières : il impose une coordination très performante pour garantir la régularité du trafic. Lyria souligne que le trafic international impose un important travail de coordination de chaque côté des frontières, ce qui constitue un véritable défi. Le respect de la régularité et des horaires est capital : si un train manque son arrivée aux frontières, il sera pénalisé sur tout le reste du parcours et risque de ne pas pouvoir respecter les correspondances pour sa clientèle.

Pour Alleeo, les enjeux sont tout aussi cruciaux. En effet, le potentiel de voyageurs à destination du sud de la France est important car ils peuvent désormais atteindre Marseille sans passer par Paris. Il faut désormais travailler pour améliorer les liaisons avec la région PACA et avancer ensemble pour développer l'offre.



Vieux Port, le Fort Saint-Jean, Marseille.

LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION



DE NOUVELLES LIAISONS EN PRÉPARATION

Dès l'été 2013 seront expérimentées les liaisons entre Paris et Freiburg et entre Bâle et Marseille. En 2014, le septième aller-retour entre Lyon et Strasbourg sera mis en service. Sur cette même ligne, un TGV circulera en « bolide » (vitesse accélérée) et un de ces trains sera prolongé jusqu'à Marseille.

La desserte de 2016 entre Lyon et Strasbourg, encore à l'étude, devrait voir le jour comme convenu.

AMÉLIORER LES HORAIRES, CONSERVER L'ATOUT GRANDE VITESSE

Lyria doit rentabiliser la ligne Rhin-Rhône, très onéreuse en termes de péages, en remplissant les trains. Il faut donc améliorer les horaires pour gagner des parts de marché sur la clientèle d'affaires. De même, pour Alleeo, il faudra rendre la ligne entre Francfort et Marseille plus compétitive en termes d'horaires, notamment par rapport à l'avion. Pour les trois opérateurs, la vitesse est un atout essentiel pour continuer à améliorer la part modale du TGV par rapport à l'avion. De surcroît, dans le système cadencé, il faut s'insérer dans des sillons déjà très pris, surtout au sud de Lyon.



DAVID ASSÉO

Délégué aux transports
de la République
et Canton du Jura

David Asséo, délégué aux transports de la République et Canton du Jura, remarque que la question de la fréquence des trains est capitale. En Suisse la fréquence par heure ou par demi-heure est centrale, mais en France on constate plutôt des fréquences moins denses entre des villes qui sont pourtant de grande taille.

Le « cabotage », souhaité par **Jean-Marie Tisseuil**, Fédération Nationale des Associations d'Usagers de Transports (FNAUT), est difficile à appliquer au réseau Grande Vitesse. Sur Francfort-Marseille, un arrêt est possible à Belfort et Besançon, ou à Dijon, mais pas les deux. La SNCF indique que chaque arrêt supplémentaire fait l'objet d'une étude de marketing, mais qu'il faut également tenir compte des problématiques industrielles sur ces lignes très fréquentées. La gestion de la circulation des trains est extrêmement complexe, notamment sur la ligne en direction de Marseille.

TARIFS, BILLETTERIE : COMMENT VA ÉVOLUER L'OFFRE ?

En réponse à une question de **Philippe Trimaille**, Adjoint au Maire de Mulhouse et Vice-Président de Mulhouse Alsace Agglomération, la SNCF souligne que la mise en service d'une ligne à grande vitesse génère une très forte augmentation des frais d'infrastructures. Le train à grande vitesse est également plus onéreux qu'un train classique. Dès lors, l'ensemble des coûts conduit à une équation économique plus lourde, malgré le financement des régions. Ce contexte nécessite un ajustement de la politique tarifaire de la SNCF. Pour autant, les clients acceptent la hausse de prix si ils bénéficient de la rapidité. L'application du tarif «Prem's» démontre le souhait de la SNCF de maintenir un transport grand public et d'offrir le meilleur service TGV à tous les habitants de la région.

Alleo précise qu'une réflexion est engagée sur les tarifications pour pouvoir proposer les offres avantageuses de la Deutsche Bahn au-delà de la frontière, jusqu'à Paris ou Marseille (gratuité pour les enfants, etc). Il pourrait en être de même pour les offres de la SNCF en Allemagne. Alleo insiste aussi sur le fait que la coopération présente de nombreux avantages pour les clients, notamment en termes de tarifs, car les trains tri-courants internationaux sont très chers et les péages élevés sur de longs parcours.

Bernd Finger, Directeur du Goethe Institut à Lyon, fait remarquer qu'il est complexe d'organiser un trajet international à partir d'un site Web unique, notamment parce que les cartes d'abonnement à un réseau national ne sont pas valides au-delà des frontières, et les liaisons entre les régions transfrontalières ne sont pas toujours pratiques. Alleo et la SNCF expliquent que la vente de trajets internationaux sur Internet est un sujet très complexe dû à la multitude de permutations qui fait qu'il est très difficile de proposer le meilleur tarif à un client.

Pour améliorer l'intermodalité en France, la SNCF a lancé fin 2012 un nouveau service en ligne, «Mytripset.com», qui a pour vocation de faciliter la distribution du transport ferroviaire, mais également des liaisons intermodales (bus, vélo, avion, voiture). Le site permet aussi d'estimer le temps de trajet d'un itinéraire en envisageant les différents modes de transports.

LYRIA : UNE LIGNE STRATÉGIQUE, QUI DOIT ÊTRE PRÉSERVÉE

Lyria reconnaît que la clientèle bernoise s'est orientée vers la ligne TGV Rhin-Rhône via Bâle dont le temps de parcours est moindre et la qualité du trajet plus agréable. En revanche, la «colonne vertébrale» de cette desserte du Jura demeure la ligne historique en direction de Lausanne, dont la fréquentation est en croissance en 2013. Lyria indique qu'une réflexion est engagée à propos de la préservation de la ligne Neuchâtel-Pontarlier et que l'opérateur prend l'engagement de maintenir ces villes dans le cadre du réseau TGV par le biais d'une solution de substitution compétitive, si la décision de la suppression ou le détournement de cette ligne était prise par les maisons mères.

Après s'être félicitée des bilans positifs présentés par les opérateurs, **Marie-Guite Dufay**, Présidente de l'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, Présidente du Conseil régional de Franche-Comté, souligne qu'il est très important que la carte du réseau proposée en 2013 par Lyria soit la même en 2014 et 2015. En effet, le succès du TGV Rhin-Rhône ne doit pas nourrir l'idée d'une opposition entre les territoires suisses et franc-comtois parce qu'une partie de la clientèle suisse délaisse la liaison Berne-Paris par la voie montagnaise.

Néanmoins, il convient d'être vigilant afin que le succès du TGV Rhin-Rhône ne conduise pas à la disparition de la desserte transfrontalière via Neuchâtel. En effet, le territoire de Neuchâtel est le siège d'un extraordinaire système micro-économique, centré sur la dynamique autour de l'industrie horlogère, qui ne peut pas se passer de la desserte ferroviaire. Neuchâtel-Pontarlier est un axe économique qu'il convient de maintenir.

« Le TGV Rhin-Rhône participe au rapprochement entre les peuples, mais les relations entre la France et l'Allemagne ne se réduisent pas à la liaison directe entre Francfort et Marseille. »

Bernd Finger, Directeur du Goethe Institut à Lyon

Les évolutions des différents modes de transport tiennent à des raisons culturelles, notamment l'influence de la demande de vitesse, qui ne cesse de progresser. En France, le trafic automobile est stable depuis dix ans, mais la mobilité à grande vitesse (avion et TGV) connaît un fort développement.

La France compte 1 000 milliards de voyageur-kilomètres par an. 50 milliards prennent le TGV (5%) alors qu'ils n'étaient que 35 milliards en 2000. 130 milliards de voyageur-kilomètres se font en avion et le reste par la route. La demande de vitesse ne cesse de progresser. En outre, lorsque l'activité économique n'est pas favorable, les trafics «surréagissent» et les

trains ont tendance à se vider. À l'inverse, le trafic peut augmenter fortement en période de croissance économique. Enfin, tout gain de temps ou amélioration des dessertes régionales est un apport positif.



Yves Crozet,
Laboratoire
de l'Économie
des Transports,
Université Lyon II

LA CRÉATION DES GRANDS CORRIDORS FERROVIAIRES, QUELS ENJEUX POUR LES TERRITOIRES EUROPÉENS ?



Les corridors du futur Réseau Transeuropéen de Transport proposé par la Commission européenne.
Source : Commission européenne.

Le transport est incontestablement un domaine dans lequel l'Union européenne a un avantage compétitif sur tous les États membres.

Les corridors européens, qui constitueront le cœur du futur Réseau Transeuropéen de Transport, sont une priorité pour les années à venir. De nombreux projets vont accroître la part du transport ferroviaire et renforcer les relations entre pays européens, comme le montrent les exemples suisse et espagnol. C'est dans ce contexte que le projet pour la 2^e phase de la branche Est du TGV Rhin-Rhône prend toute son importance.

DES OBJECTIFS STRATÉGIQUES POUR L'EUROPE



PETER BALÁZS

Coordinateur du projet prioritaire 17 Paris-Bratislava, ancien Ministre des Affaires étrangères de la Hongrie.

CINQ LIGNES PRIORITAIRES POUR IRRIGUER L'EUROPE

Peter Balázs dessine le contexte de l'actuel Réseau Transeuropéen de Transport, dans lequel s'insère le TGV Rhin-Rhône. Avec l'appui du Parlement européen, la Commission a fait le choix courageux de soutenir la réalisation de 5 lignes majeures qui irriguent le territoire européen, afin d'éviter de disperser les moyens sur l'ensemble des projets prioritaires.

Aujourd'hui, seules la Pologne, l'Allemagne, la France et l'Espagne peuvent construire un réseau ferroviaire plus ou moins indépendant, en général les pays ont besoin de connexions internationales. Cette réflexion est à la base de la construction du Réseau Transeuropéen de Transport. La liste des trente projets prioritaires, qui avait été établie en 1992, avant l'extension de l'Union européenne, a été revue en 2004.

Les trente projets ont été entérinés, et la Commission a opéré des choix prioritaires appuyés sur le développement des flux transeuropéens.

Les enjeux économiques sont énormes. La réalisation de ces grands projets crée de l'emploi pour des milliers de personnes. Ensuite, les régions bénéficient de perspectives élargies avec de meilleures connexions aux grands centres économiques.

LA LIGNE PARIS-BRATISLAVA : UN AXE MAJEUR POUR UN VASTE TERRITOIRE

La ligne (1832 km) constitue l'axe est-ouest principal de l'Union européenne. Elle ouvre la France, via le TGV Est, vers les pays des plaines de l'Est, irrigue le Bade-Wurtemberg et la Bavière au sud de l'Allemagne, emprunte en Autriche la vallée du Danube et, enfin, constitue pour la Slovaquie une importante connexion vers l'Ouest en la reliant à Vienne.

Les lignes se poursuivent après Bratislava, jusqu'à Budapest et au delà, en incluant les réseaux des pays voisins – l'Ukraine, les Balkans, la Turquie... L'accès des marchandises est déjà possible de l'Atlantique jusqu'à la mer Noire.

COMMENT EST-ELLE MISE EN ŒUVRE ?

Les ministres des quatre pays concernés ont signé une déclaration qui définissait 2015 comme une date d'objectif pour la réalisation de la ligne : c'était un objectif stimulant, même s'il n'est pas avéré réalisable.

Globalement, l'Union européenne a contribué au projet à hauteur de 680 millions d'euros : ces engagements ont concerné en France des sections du TGV Est et le Pont de Kehl, important pour la connexion du Sud de l'Allemagne avec le TGV Rhin-Rhône. La contribution de l'Union européenne s'établit également en assurant une continuité de l'action en coopération avec les gouvernements successifs des pays concernés et en confortant chaque fois les soutiens politiques.

UNE NOUVELLE ÉTAPE POUR RÉUSSIR LE RÉSEAU TRANSEUROPEEN

Pour l'avenir, de nouvelles orientations sont envisagées et une nouvelle ligne de financement a été proposée, le « mécanisme pour l'interconnexion en Europe ».

Une nouvelle carte des corridors a été dessinée pour transformer « le parcellaire en réseau » en s'appuyant sur une planification multimodale. Elle inclut les lignes prioritaires actuelles.

Une nouvelle structure de gouvernance garantira la mise en œuvre des projets dans le temps. Elle comprendra non seulement les États membres, les Régions et les collectivités locales, mais également les gestionnaires des infrastructures et les utilisateurs.

Ces nouvelles modalités sont importantes afin d'assurer l'harmonie de tous les modes de transport et de garantir un « transport intelligent » des passagers et des marchandises.

LE TGV RHIN-RHÔNE, UN ATOUT MAJEUR POUR LES CORRIDORS EUROPÉENS

Le TGV Rhin-Rhône intégrera le futur corridor entre Amsterdam et Marseille. Des études de travaux pour certaines connexions ferroviaires ont été pré-identifiées en vue d'un futur cofinancement européen qui est toujours en discussion. Le corridor Rhin-Rhône s'impose de lui-même parce qu'il est situé au cœur de l'Europe et qu'il permet des connexions de la Pologne jusqu'au Portugal et dans de nombreuses autres directions.

Comme le souligne **Marie-Guite Dufay**, Présidente de l'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, Présidente du Conseil régional de Franche-Comté, l'Europe a contribué à hauteur de 200 millions d'euros à la première tranche de la branche Est du TGV Rhin-Rhône. Elle pourrait attribuer la même somme à la deuxième tranche. Le deuxième financement n'était pas prévu initialement, mais l'intérêt du TGV Rhin-Rhône, situé sur un corridor prioritaire, conduit l'Europe à souhaiter à nouveau contribuer.

« Il importe que les gouvernements nationaux ne monopolisent pas les projets, mais les partagent avec les régions, les associations et les populations impactées. L'information des populations est capitale dans la réussite du projet. »

Marie-Guite Dufay, Présidente de l'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, Présidente du Conseil régional de Franche-Comté

Des associations pour soutenir la ligne Paris-Bratislava

Deux associations travaillent aux côtés de la Commission européenne sur le projet. « Magistrale für Europa », association allemande basée à Karlsruhe et l'association « TGV Est-Européen » basée à Strasbourg.

L'association « Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée » pourra également jouer un rôle important dans la réalisation du futur corridor Amsterdam-Marseille.

DANS QUEL CADRE EST MIS EN ŒUVRE LE RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT ?



ELLEN KRAY

Chargée de mission, Direction
Mobilité et Transports de
la Commission européenne.

UN IMPORTANT PROCESSUS DE DÉCISION EST ENGAGÉ

Comme les États membres en ont pris l'engagement, le réseau central, au cœur de l'Europe, doit être réalisé à l'horizon 2030. **Ellen Kray** indique que, dans cette perspective, la Direction Mobilité et Transports de la Commission européenne a préparé un projet de loi relatif à une nouvelle directive pour le Réseau Transeuropéen de Transport, qui devrait être entériné fin 2013 au Parlement européen. Les décisions de financement seront prises ensuite.

Elle précise que la Commission européenne intervient pour le développement de l'infrastructure ferroviaire mais que, selon le principe de la subsidiarité, elle n'émet pas d'avis sur les services des entreprises ferroviaires qui l'utilisent.

DES FINANCEMENTS EN COURS DE FINALISATION

La construction du réseau central s'élèvera à 250 milliards d'euros pour la prochaine période de programmation. L'Europe en assumera environ 10 %. Les fonds doivent donc être concentrés afin de construire ce réseau de façon cohérente, d'où le choix de corridors liés à des ports.

L'Union européenne est en train de définir les financements qu'elle apportera, avec une proposition de 23 milliards d'euros pour les sept années à venir. En toute hypothèse, 10 milliards devraient être attribués au Portugal et aux pays dits « de cohésion » en Europe centrale. 13 milliards d'euros devraient être octroyés sur appels d'offres aux autres pays, à la demande des États membres.

Le montant sera supérieur au budget attribué pour la période 2007-2013, qui était de 8 milliards d'euros.

Le taux de financement par l'Europe peut atteindre 50 % pour les études et les travaux de réalisation sont financés jusqu'à 40 % pour les sections transfrontalières et jusqu'à 30 % pour les travaux à l'intérieur des pays. Les États membres sont tenus de prévoir le budget nécessaire pour assurer la part de financement qui leur incombe.

VERS UN RAPPROCHEMENT DES STANDARDS FERROVIAIRES EN EUROPE

Sept gabarits ferroviaires différents du standard européen existent en Europe – en Espagne, en Russie, en Pologne, en Slovaquie, en Finlande, en Irlande et en Autriche. Dans le futur réseau, des standards minimum devront être respectés. L'électrification est aussi un sujet très important dans des pays tels que la Pologne, la Hongrie et la Slovaquie.

L'ERTMS¹, le système de sécurisation des trains, fait partie des standards obligatoires. Aussi, des règles concernant les lignes de fret permettront des vitesses de 100 kilomètres à l'heure pour les trains de 750 mètres de longueur et 22,5 tonnes.

« L'Union européenne est en train de définir les financements qu'elle apportera, avec une proposition de 23 milliards d'euros pour les sept années à venir. »

¹ Système européen de surveillance du trafic ferroviaire (en anglais, European Rail Traffic Management System, ERTMS).

SUISSE, ESPAGNE, FRANCE : QUELLES STRATÉGIES POUR LA GRANDE VITESSE ?



**JORDI
FOLLIA ALSINA**

Responsable d'actions sur
le corridor méditerranéen,
Generalitat de Catalunya.

ESPAGNE : UN ENJEU ESSENTIEL, DÉVELOPPER L'INTEROPÉRABILITÉ ET L'INTERMODALITÉ AVEC LE RÉSEAU EUROPÉEN

L'Espagne présente la particularité d'un écartement des rails différent par rapport au reste de l'Europe, ce qui interdit le passage des trains d'un réseau à l'autre.

Ainsi, la circulation de trains directs est actuellement impossible entre la ligne à grande vitesse qui est en service entre Figueras et Barcelone et vers le centre de l'Espagne et le tronçon international en construction entre Figueras et Perpignan.

Jordi Follia Alsina indique que la priorité est de passer à l'écartement européen pour établir une liaison correcte entre Tarragone et Valence. Le prolongement de la ligne TGV vers Valence est également prioritaire. En effet, au sud de Tarragone, la ligne traverse des régions qui comprennent 40 % de la population, génèrent 40 % du PIB et induisent 50 % du trafic de marchandises.

Cette barrière de l'écartement des rails devrait être abolie en 2015. L'Espagne pourra alors être reliée à la France et au réseau européen. Dans ce cadre, la connexion vers Perpignan, Montpellier et Nîmes sera prioritaire. Le tronçon entre Nîmes et Montpellier devrait être réalisé prochainement, mais la ligne entre Montpellier et Perpignan est seulement en cours de planification.

Concernant le fret, l'Espagne devra également revoir son réseau afin de pouvoir accueillir des trains de 1500 mètres transportant 6 000 tonnes de marchandises. Pour faciliter l'intermodalité, plusieurs terminaux pour le trafic marchandises sont en construction ou planifiés.

Il conviendra également d'améliorer la connexion entre Barcelone et son aéroport et de construire une nouvelle gare à l'aéroport de Gérone.



Carte de l'association FERRMED montrant, en mauve, les grands couloirs où des normes sont préconisées pour le fret. La connexion de l'Espagne à l'Europe du Nord passe par le corridor Rhin-Rhône.

Source : FERRMED.

« Le TGV Rhin-Rhône
jouera un rôle fondamental
dans la communication
entre la Catalogne et le reste
de l'Europe. Il est essentiel
qu'il soit poursuivi. »



**CHRISTOPHE
MAYOR**

Chef de projet à l'Office Fédéral
des Transports suisse.

EN SUISSE : UNE STRATÉGIE AMBITIEUSE POUR RENFORCER LE RÉSEAU ET LE RELIER AUX LIGNES EUROPÉENNES

Le Conseil fédéral suisse a développé une stratégie des transports motivée par les critères de développement durable, à savoir la protection de l'environnement naturel, l'efficacité économique et la solidarité sociale.

Quatre grands projets ferroviaires sont engagés depuis les années 2000 après avoir été soumis au suffrage populaire qui leur a accordé un soutien massif. Ils comprennent :

- la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes;
- « Rail 2000 », mis en service en 2005, qui a introduit un système de « nœuds » de correspondances, primordial en Suisse;
- les raccordements aux lignes à grande vitesse en direction de la France et de l'Allemagne (Munich et Stuttgart);
- la réalisation d'un assainissement phonique le long des lignes ferroviaires afin de faire face à l'augmentation de trafic.

La Suisse a également participé au financement de projets extraterritoriaux. Elle est intégrée au corridor reliant Rotterdam à Gênes pour lequel elle réalise les nouvelles lignes qui traverseront les Alpes. Le fonds des transports publics, limité aux quatre projets sera caduc à l'horizon 2025.

Le fret ferroviaire de transit : des résultats importants

En Suisse, le trafic fret de transit atteint déjà un taux de part modale de 63 % en faveur du ferroviaire, le plus élevé en Europe. La loi suisse impose l'objectif à terme de 650 000 trajets de poids lourds à travers les Alpes, alors qu'actuellement plus d'un million de trajets sont effectués par les camions. Afin d'améliorer la situation, le Conseil Fédéral réalise les deux transversales alpines.

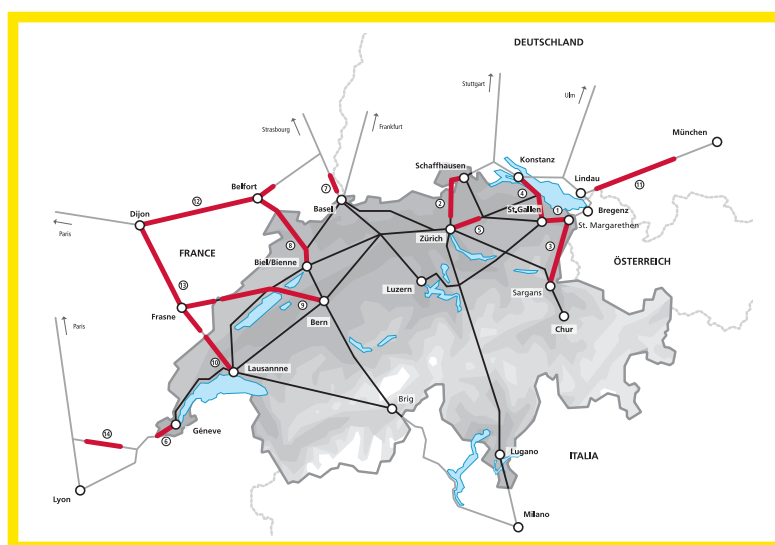
Le Conseil fédéral a donc proposé la création d'un nouveau fonds, qui devrait également assurer la maintenance et l'exploitation de l'infrastructure. Une planification de l'infrastructure ferroviaire à l'horizon 2050 a été définie en fonction des perspectives démographiques et d'aménagement du territoire.

Aucun réseau à grande vitesse supplémentaire ne sera déployé, mais de nouvelles voies autoriseront des vitesses supérieures à 200 kilomètres/heure sur certains tronçons. Dans plusieurs régions, notamment les secteurs métropolitains (Zurich, Bâle, Genève, Lausanne, etc.) les cadences atteindront la fréquence du quart d'heure, tout comme sur les grandes lignes.

« La coopération franco-suisse est bien visible dans le domaine du ferroviaire avec l'ouverture des lignes du Haut Bugey et du Jura, ainsi qu'avec le TGV Rhin-Rhône et dans l'avenir la ligne Delle-Belfort. »

Un mode de financement qui mobilise le transport routier

Le budget global du fonds des transports publics s'élève à 31 milliards de francs suisses. Il est alimenté par différentes sources : par la TVA pour 1 %, par une partie de la redevance acquittée par les poids lourds, introduite en Suisse au début des années 2000, et par une partie des impôts sur les huiles minérales (essence). Ce sont donc les utilisateurs de la route qui financent l'infrastructure ferroviaire.



Investissements suisses pour améliorer le raccordement au réseau européen à grande vitesse, par projet (8 : Bienne-Belfort - 40 M CHF, 12 : LGV Rhin-Rhône Branche Est - 100 M CHF, 13 : Vallorbe & Pontarlier-Dijon-Aisy - 40 M CHF).

Source: Office Fédéral des Transports suisse.



LAURENT MAZZUCHELLI
 Directeur du projet
 LGV Rhin-Rhône
 2^e Phase Branche Est,
 Réseau Ferré de France.

FRANCE : LE POINT SUR LA BRANCHE EST DE LA LGV RHIN-RHÔNE

La deuxième phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône se compose de deux sections : la première est située en Côte d'Or ; la deuxième est localisée à l'Est, entre Belfort et Mulhouse, sur les départements du Territoire de Belfort et du Haut-Rhin.

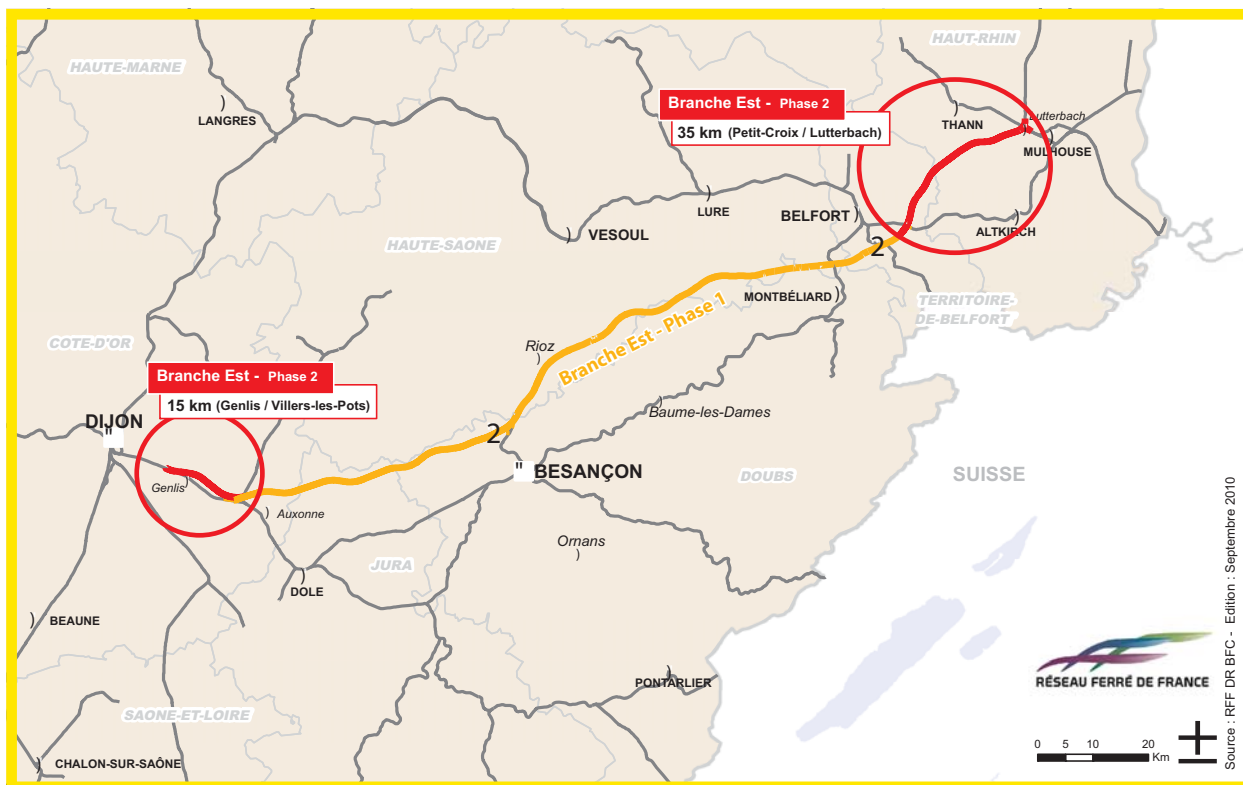
La partie Ouest assurera le raccordement principal à la ligne existante entre Dijon et Villers-les-Pots grâce à une ligne de quinze kilomètres qui franchira simultanément l'autoroute A39 et une rivière. Les travaux imposeront d'extraire un million de mètres cubes de terrassement.

La partie Est, de 35 km, sera connectée à la ligne en service à Petit-Croix dans le Territoire de Belfort. Cette section impose la construction de quatre grands viaducs de 600 à 900 mètres, qui franchiront des plaines inondables, des cours d'eau et une vallée. Le franchissement de l'A36 s'effectuera en tranchée couverte.

Il faudra extraire sept millions de mètres cubes de terrassement, dont un million de mètres cubes de matériaux utilisés pour les travaux de la ligne. La construction de huit ouvrages d'art de type « pont-rail » ou « saut de mouton » à la hauteur du triangle de Lutterbach sera nécessaire, pour franchir à ce niveau de nombreuses infrastructures existantes, routières ou ferroviaires, mais également pour inverser le sens de circulation puisque les trains circulent à droite en plaine d'Alsace.

Deux raccordements relieront cette section à la ligne actuelle entre Mulhouse et Strasbourg, un dans chaque direction. La base de travaux située sur la commune de Richwiller, au nord de Mulhouse, pourra être transformée ensuite en base de maintenance secondaire.

« RFF dispose désormais de l'entière maîtrise des 700 hectares nécessaires à la construction de ce projet. »



La LGV Rhin-Rhône Branche Est.
 Source : Réseau Ferré de France

Les recherches archéologiques ont été réalisées à 75 % : sur les dix prescrites initialement, il reste à effectuer quatre fouilles qui seront terminées avant la fin 2013.

La concertation locale et technique a été menée au cours des trois années d'études et les communes impactées disposent désormais d'une synthèse du dossier technique qui comprend la totalité des éléments de construction proposés en concertation avec les élus locaux.

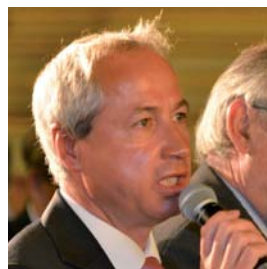
Les modalités de rétablissement des voies routières ont été établies avec les gestionnaires de voiries, notamment les Conseils généraux et l'État. 80 % des conventions de dévoiement des réseaux, préparées avec les concessionnaires de réseaux, ont abouti. Les procédures environnementales sont en cours. Les dossiers techniques pour le génie civil sont terminés.

La conception des équipements ferroviaires et celle des raccordements sont respectivement à l'état d'avant-projet détaillé et d'avant-projet. Les prochaines étapes, une fois le feu vert obtenu pour commencer le projet, se dérouleront sur trois axes : l'aspect administratif (procédures de consultation pour les travaux de génie civil), les études sur les équipements ferroviaires et les raccordements et, enfin, la réalisation des travaux de préparation comme le dévoiement, le déboisement et la mise en place du canevas topographique.

La ligne à grande vitesse circulera à 320 kilomètres/heure sur les nouveaux tronçons, permettant ainsi un gain de temps théorique d'une vingtaine de minutes sur l'axe Nord-Sud.

« La ligne à grande vitesse circulera à 320 kilomètres/heure sur les nouveaux tronçons, permettant ainsi un gain de temps théorique d'une vingtaine de minutes sur l'axe Nord-Sud. »

Laurent Mazzucchelli, Directeur du projet LGV Rhin-Rhône
2^e Phase Branche Est, Réseau Ferré de France



PHILIPPE TRIMAILLE
Vice-Président de Mulhouse
Alsace Agglomération.

Philippe Trimaille souligne que, au delà du bénéfice acquis par la vitesse de l'infrastructure, l'horaire d'arrivée en gare d'un TGV peut générer un gain de temps sur les correspondances et, donc, sur un parcours global.

En outre, l'économie de temps doit être multipliée par le nombre de passagers à bord des trains. Ce facteur est très important en termes d'activité économique et de croissance.

Il demande à **Laurent Mazzucchelli** quel est le budget investi dans les travaux de préparation de la construction de la deuxième phase de la branche Est et quelle est la durée de validité des études. Celui-ci précise que le montant des conventions s'élève à 82 millions d'euros qui comprennent les acquisitions de terrains qui représentent la moitié de la somme.

Les études sur la conception de l'infrastructure ne sont pas limitées dans le temps et les terrains sont acquis. Les anciens propriétaires ne pourront donc pas les reprendre car ils ont renoncé ce droit dans les actes notariaux. En revanche, les autorisations administratives sont limitées dans le temps, généralement à 5 ans.



Le TGV Rhin-Rhône a considérablement réduit les temps de transport sur son axe entre les métropoles de Strasbourg, Lyon, Marseille et bientôt Barcelone. Elle facilite également les relations entre des villes comme Dijon, Besançon, Belfort-Montbéliard ou Mulhouse. Quelles sont les conséquences de cette nouvelle situation sur les échanges entre les agglomérations et sur leur rayonnement international? Comment l'aménagement des territoires doit-il prendre en compte les nouveaux équilibres créés par cette nouvelle infrastructure? Quelles coopérations se dessinent-elles pour l'avenir dans le champ de l'économie, de la recherche ou de l'enseignement supérieur?

COMMENT LE TGV RHIN-RHÔNE VA-T-IL TRANSFORMER LES ÉCHANGES ENTRE LES MÉTROPOLIS ET LES VILLES SUR L'AXE STRASBOURG- LYON-MARSEILLE ET AU-DELÀ?

VERS DES SYNERGIES RENFORCÉES LE LONG DE LA LIGNE TGV RHIN-RHÔNE



David Kimelfeld, Vice-Président du Grand Lyon, chargé du développement économique, souligne que les échanges entre Lyon et Francfort sont historiques puisque ces deux villes sont jumelées depuis 1960.

Les échanges culturels se sont peu à peu complétés de partenariats entre les universités et les grandes écoles. L'amélioration des connexions a dynamisé les échanges économiques. Les pôles de compétitivité des deux cités collaborent étroitement. Les collaborations entre Mulhouse et la métropole lyonnaise sont étroites en matière de transport, notamment entre les pôles de compétitivité «Lyon Urban Truck and Bus» et «Véhicule du Futur».



**ANNE-PERNELLE
RICHARDOT**
Adjointe au Maire
de Strasbourg.

Le corridor qui dessert Francfort, Strasbourg, Lyon et Marseille représente 14 % de la population européenne. Cette ligne permet de construire de nouvelles relations avec l'Europe de l'Est et d'ouvrir de nouvelles perspectives dans la circulation des hommes et des marchandises. Parce qu'il constitue un axe qui ne passe pas par Paris, le réseau Rhin-Rhône contribue à initier une nouvelle organisation des territoires à une échelle européenne et internationale. Il appartient aux politiques de porter ce message capital à Paris, à Strasbourg et à Bruxelles.

Le défi que se sont lancé des métropoles telles que Strasbourg, Lyon, Francfort, mais également Besançon ou Marseille, dans un contexte de mondialisation et de crise économique majeure, n'est plus d'entrer en concurrence, mais de trouver des synergies nouvelles et des modes de coopération.

Anne-Pernelle Richardot est convaincue que la grande vitesse – et le TGV Rhin-Rhône notamment – est un maillon essentiel dans le dynamisme des régions et pour la construction de l'Europe de la connaissance. Ainsi, il y a deux millions d'étudiants sur le corridor Strasbourg-Marseille, avec un potentiel de développement de l'économie de la connaissance dans des domaines comme la pharmacologie, et des échanges économiques autour des pôles comme Alsace Bio-Valley et Véhicule du Futur.

Lyon et Strasbourg coopèrent dans le domaine des sciences du vivant, notamment à travers les relations nouées par Lyon Biopôle qui initie des échanges de chercheurs entre les deux métropoles. Les échanges sont également riches en matière de tourisme et disposent encore d'un vaste potentiel de développement. Force est de constater que, très souvent, les infrastructures amènent une clientèle que certains ne voyaient pas au départ. Les collectivités sont bien placées pour apprécier le potentiel de ces infrastructures par leurs contacts quotidiens avec les habitants et les acteurs économiques.



Strasbourg, le Parlement européen.

À l'échelon régional, l'organisation du pôle métropolitain alsacien en 2011 a pour enjeu de faire de Strasbourg et Mulhouse des acteurs majeurs de l'économie de la connaissance, dans le domaine de la santé, avec les laboratoires, en développant des partenariats avec Bâle.

DÉVELOPPER LE TOURISME GRÂCE À L'EFFET GRANDE VITESSE

Pour **Anne-Pernelle Richardot**, le recul n'est pas encore suffisant pour avancer des chiffres sur l'évolution du tourisme apporté par le TGV Rhin-Rhône. Cependant, le TGV Est a eu un impact certain sur le tourisme alsacien, soit plus de 9 % sur la région et entre 12 et 14 % sur Strasbourg en deux ans. Le TGV Est a fortement dynamisé le tourisme régional et national.

L'attractivité du territoire est pensée non seulement au niveau national, mais également à l'échelle internationale. **David Kimelfeld** affirme que l'attraction touristique entre Lyon et Strasbourg reste encore à développer autour du TGV Rhin-Rhône malgré une notoriété constatée, notamment en élaborant une politique tarifaire adaptée.

UNE NÉCESSITÉ : INSCRIRE LE TGV DANS UN MAILLAGE DE RÉSEAUX TERRITORIAUX



Pour **Anne-Pernelle Richardot**, le transport ferroviaire est attractif si le temps de transport effectif est réduit. Précédemment, le trajet entre Strasbourg et Lyon durait cinq heures. Aujourd'hui, le TGV relie Lyon à Strasbourg en 3h40. Toutefois, le bolide qui part de Strasbourg à 5h40 du matin n'est pas très attractif puisqu'il oblige l'homme ou la femme d'affaires ou le touriste à se lever aux alentours de 4 heures du matin s'il habite en ville et plus tôt, s'il demeure aux alentours.

Au regard des objectifs et des enjeux économiques et des investissements réalisés par les collectivités locales pour le corridor nord-sud, le temps total de trajet ne correspond pas à l'efficacité de la grande vitesse et n'est pas satisfaisant.

Les liaisons nord-sud sont extrêmement importantes, mais elles n'ont aucun intérêt si l'on n'est pas capable de penser le maillage de proximité en connexion avec les lignes TGV et d'organiser les relations transversales est-ouest, notamment par le TER. Il conviendrait également de réfléchir au TER GV. La rupture de charges et les pertes de temps correspondent à des pertes d'efficacité et d'attractivité des territoires. Il est important de persévérer et d'aller plus loin encore. 3h40 c'est bien, mais ce n'est pas assez.

David Kimelfeld souligne que la métropole lyonnaise a beaucoup investi dans les transports afin de résoudre cette problématique du développement des réseaux en amont et en aval de la gare de la Part-Dieu.

Le pôle métropolitain regroupant Lyon, Saint-Étienne, les portes de l'Isère et Vienne a pour principal objectif de mettre en œuvre un réseau de transport métropolitain à travers le Syndicat mixte du Transport Métropolitain, nouvellement créé : il a pour objectif d'unifier les tarifs et les horaires et mieux mailler le réseau. La gare de la Part-Dieu, actuellement saturée, sera également réaménagée.

« Compléter la branche Est du TGV Rhin-Rhône est fondamental. Il faut la penser en fonction de son apport international, par des connexions avec les grands aéroports de Lyon et de Francfort, pour penser le territoire à une échelle qui n'est plus franco-française mais européenne et internationale. »

Anne-Pernelle Richardot, Adjointe au Maire de Strasbourg

Le TGV apporte de l'accessibilité à un territoire et satisfait les besoins de déplacement des usagers de ce territoire. Autour du TGV Rhin-Rhône, les territoires se sont modifiés. Les temps de parcours du secteur Nord-Franche-Comté et du canton suisse du Jura se sont améliorés, notamment en direction de Paris et le flux de voyageurs est important. La fréquence de desserte s'est accrue au niveau de Besançon qui a, en outre, totalement modifié son environnement de transport collectif autour de l'agglomération pour intégrer la grande vitesse. On retrouve une problématique similaire dans les transports en commun dans le nord Franche-Comté.

Si le changement est important pour la région Franche-Comté en direction de Paris, destination structurante, il est également notable dans les directions

majeures de Strasbourg et de Lyon pour lesquelles les conditions d'accès sont désormais beaucoup plus confortables et autorisent des allers et retours en une journée avec un temps de présence efficace dans ces villes. Toutefois, le temps de parcours, notamment en direction de Lyon, est encore perfectible.



Pascal Bérion,
Laboratoire Théma,
Université de
Franche-Comté

OÙ EN EST LA CATALOGNE PAR RAPPORT AU NOUVEAU CONTEXTE CRÉÉ PAR LE TGV RHIN-RHÔNE ?



JORDI FOLLIA ALSINA
Responsable d'actions sur
le corridor méditerranéen,
Generalitat de Catalunya.

La Catalogne est une région de 32 000 km² de superficie et de 7,5 millions d'habitants, dont 4,5 millions dans la grande région métropolitaine de Barcelone.

À long terme, une ligne à grande vitesse devrait desservir l'intégralité du pourtour méditerranéen, avec une dérivation à l'intérieur de la péninsule ibérique. Un réseau classique permettant l'acheminement de marchandises et un transport régional devrait être construit simultanément à la réalisation de la ligne à grande vitesse. Enfin, un réseau interurbain est indispensable aux abords de Barcelone.

Pour **Jordi Follia Alsina**, le corridor méditerranéen constitue le prolongement naturel du corridor Rhin-Rhône. Il faut desservir la population européenne située au-delà de Marseille et la péninsule ibérique et l'Italie. Le TGV est une vraie opportunité de croissance économique. Depuis que les connexions à grande vitesse ont mis Barcelone à 2h30 de Madrid, le trafic aérien entre les deux villes a baissé de 50 % au bénéfice du train. Maintenant, il appartient à la Catalogne de construire son propre réseau et de le connecter au réseau européen.

Anne-Pernelle Richardot rappelle que Strasbourg, Lyon et Barcelone appartiennent déjà à des réseaux européens comme celui des « cités interculturelles ». Le maillage et les interconnexions existent, car ces villes partagent une philosophie et une conception du « vivre ensemble » avec leur dynamique culturelle et leur positionnement international. Les échanges économiques entre Strasbourg et Barcelone seront amenés à se développer.

David Kimelfeld considère que les liens entre Lyon et Barcelone sont historiques, réguliers et fréquents. Le volet touristique et culturel est très important dans l'équilibre des territoires et les collaborations avec Barcelone sont actives, notamment à travers des réseaux tels qu'« Eurocités », réseau des villes en Europe. Lyon s'est souvent inspiré de Barcelone dans ses réalisations, notamment en matière d'industries créatives, d'entrepreneuriat, d'architecture, etc.

Ces relations seront confortées grâce à des liaisons plus rapides et plus régulières entre les deux villes. Aujourd'hui les métropoles sont dans une dynamique complexe de solidarité territoriale mais aussi de concurrence économique due à leurs poids relatif dans le PIB régional, qui les rend attractives. Il faut que la concurrence puisse fonctionner dans un esprit de coopération intelligente.



Vue de Barcelone.

« Le TGV Rhin-Rhône représente une "étoile magique" qui reliera le sud et le nord-est de l'Europe. Sa position est éminemment stratégique. »

Jordi Follia Alsina, Responsable d'actions sur
le corridor méditerranéen, Generalitat de Catalunya

LE TGV RHIN-RHÔNE, UN ATOUT D'AMÉNAGEMENT DES TERRITOIRES ET DE RAYONNEMENT INTERNATIONAL



**ÉTIENNE
BUTZBACH**

Maire de Belfort, Président
de la Communauté de
l'Agglomération Belfortaine.

Étienne Butzbach rappelle que le TGV a diminué de quatre heures le temps de trajet aller-retour entre Paris et Belfort, ce qui a grandement favorisé l'installation d'entreprises dans la région.

Le TGV est un levier complémentaire d'une pensée du développement, qui, en Europe, s'appuie sur les grandes métropoles mais également sur une réflexion approfondie sur l'aménagement du territoire. Il ne s'agit pas de construire d'énormes mégaloïles ingouvernables, mais de conserver le maillage européen de villes de taille intermédiaire qui constitue la richesse du territoire.

Le débat sur l'aménagement en France ne peut pas se limiter à 7 métropoles. C'est une chance et un enjeu majeur où il faut savoir jouer l'identité territoriale, pour éviter la régression identitaire, la balkanisation des territoires et la fracture entre la jet-set utilisant les TGV et les autres.

Pour prendre le cas de Belfort-Montbéliard et ses 300 000 habitants, c'est un pôle de compétitivité avec le Pôle Véhicule du Futur, 3 grands groupes industriels et une université de technologie. Les dessertes, telles que la réouverture de la ligne Belfort-Delle et l'ouverture vers le Sillon lorrain, qui amèneront des clients sur le réseau TGV sont très importantes. L'aire urbaine Belfort-Montbéliard développe des échanges avec Strasbourg ou Lyon et est tout aussi intéressée par l'ouverture vers l'international.

« Le TGV peut être un facteur de déménagement du territoire s'il n'y a pas une réflexion d'aménagement du territoire centrée sur des métropoles comme Belfort-Montbéliard. »

L'Europe se construit sur un modèle régional et, en ce sens, les collectivités régionales se sont mobilisées autour de l'axe Rhin-Rhône, de part et d'autre des frontières.

Le schéma d'aménagement du territoire européen et plus particulièrement français a été dessiné autour de la métropolisation de l'espace, c'est-à-dire, autour des très grandes villes. Or sur l'axe Rhin-Rhône aucune ville ne pourra prétendre à ce statut.

Il conviendra, sur cet axe, d'inventer un nouveau modèle d'aménagement du territoire selon, peut-être, un schéma de métropoles en réseau qui imposerait

des stratégies de coopération entre les différents niveaux de collectivités permettant de construire des projets mutualistes.

Toutefois, les effets de frontières sont puissants, non seulement au niveau national, mais encore à l'intérieur du pays, entre départements et entre régions.

Pascal Bérion,

Laboratoire Théma,
Université de Franche-Comté

TGV Rhin-Rhône et aéroports : où en est-on ?

André Thomas, Directeur Général des Services du Département du Haut-Rhin, rappelle que l'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Freiburg est le cinquième aéroport français hors Paris et le premier au nord de la Loire. Son bassin de population est cosmopolite : suisse, français, allemand. Le projet de liaison de cet aéroport avec le TGV Rhin-Rhône sera achevé en 2018. Il s'agit d'un bel exemple de cohérence et d'anticipation afin que ces grandes infrastructures soient valorisées et contribuent à l'attractivité du TGV Rhin-Rhône.

Pour **David Kimelfeld**, l'aéroport de Saint-Exupéry constitue également une connexion au monde puisqu'il accueille désormais Emirates avec une ligne en direction

de Dubaï, un des hubs mondiaux les plus importants. Le projet de recomposition du territoire à l'échéance de 2020 prévoit de donner à la gare de la Part-Dieu le rôle d'un véritable hub TGV.

Parallèlement, il est nécessaire de poursuivre la dynamisation de l'aéroport Saint-Exupéry comme aéroport européen et international. Toutefois, la plaine de Saint-Exupéry ne doit pas devenir le nouveau quartier tertiaire de l'agglomération lyonnaise. En effet, l'aéroport Saint-Exupéry présente la particularité de n'être situé ni sur le territoire du Grand Lyon, ni dans le pôle métropolitain, mais dans la Communauté de Communes de l'Est lyonnais. La gouvernance qui en résulte est complexe alors que l'aéroport et la plaine de Saint-Exupéry représentent le réservoir foncier le plus important de la métropole lyonnaise.



**MICHEL
HEINRICH**

Député-Maire d'Épinal,
Vice-Président du pôle
métropolitain du Sillon lorrain.



**PIERRE
PRIBETICH**

Premier Vice-Président
de l'agglomération
du Grand Dijon.

Michel Heinrich rappelle que le Sillon lorrain regroupe les agglomérations d'Épinal, Thionville et Metz ainsi que la communauté urbaine du Grand Nancy. Cette aire urbaine représente 1,2 millions d'habitants. Le TGV Est a beaucoup apporté à la Lorraine, tant sur le plan économique puisqu'il a favorisé les implantations d'entreprises, que du point de vue touristique. En revanche, l'axe nord-sud du Sillon lorrain est mal desservi. Le déplacement ferroviaire vers Lyon est actuellement chaotique et dissuasif. Il faut environ 5 heures pour aller à Lyon depuis Metz ou le sud de la Lorraine. Les Lorrains militent pour une connexion du Sillon lorrain au TGV Rhin-Rhône, afin de diminuer le temps de parcours pour le ramener à près des deux heures depuis le sud de la Lorraine. Cette liaison renforcerait le poids socio-économique de la branche sud de la LGV Rhin-Rhône grâce à un incontestable afflux supplémentaire de population et positionnerait Lyon au pied d'un « Y », la reliant sur une branche au Luxembourg et sur l'autre à l'Allemagne. Le prolongement de cette LGV vers le Sillon lorrain est absolument vital pour l'ensemble du territoire.

Anne-Pernelle Richardot rappelle que Strasbourg est la seule ville de France à accueillir une institution européenne et le siège du Parlement européen participe de sa renommée internationale. Les connexions ferroviaires à grande vitesse sont essentielles pour conforter le siège européen de Strasbourg. De même, pour **David Kimelfeld**, les connexions ferroviaires renforcent l'attractivité de la métropole lyonnaise. Lyon est offensive sur ces problématiques qui soulèvent de nombreuses oppositions des populations dès lors qu'on pénètre au cœur du sujet, notamment le tracé des lignes.

Pour **Pierre Pribetich**, une stratégie efficace du développement économique impose d'utiliser pleinement l'ensemble des capillarités du TGV Rhin-Rhône et de s'appuyer sur la mobilité pour initier, relancer et réactiver le développement économique. Derrière la géographie et la centralité, se pose la problématique de la confrontation entre la stratégie économique des différents territoires et l'ensemble des capacités de compression du temps qui se développent à l'échelle européenne. Cette nouvelle mobilité, de fait, rapproche les centres, mais les confronte également à la nécessité d'identifier clairement et d'utiliser, dans des clusters aussi significatifs que possible, leurs ressources individuelles. Il faut maintenant inventer une nouvelle stratégie économique européenne afin de préserver la richesse de la diversité des territoires.

Le TGV a aussi un effet catalyseur car il oblige les territoires à coopérer dans divers domaines et à établir des stratégies économiques communes. L'arrivée du TGV incite à mutualiser des réflexions pour élaborer des stratégies et des argumentations. Cette accélération de la stratégie n'est pas sans conséquence pour les échanges dans de nombreux domaines – économique, mobilité, transport et urbanisme – et autour des pôles de compétitivité, des universités, de la santé et du tourisme.

Pour **Peter Endemann**, planificateur de transports à la Regionalverband FrankfurtRheinMain, des axes tels que Rhin-Rhône vivent grâce à la qualité des accès régionaux et à des cadencements d'horaires adaptés ce qui leur permet de toucher une population plus vaste. Les corridors sont importants, mais il faut les penser en termes de leur intégration régionale. Une bonne partie de la clientèle d'une ligne à grande vitesse vient des villes moyennes des territoires traversés.



Quels sont les retombées du TGV Rhin-Rhône sur l'activité économique et le développement des entreprises desservies par la nouvelle ligne ? Des exemples concrets apportent de premiers éléments de réponse, notamment dans les domaines industriel et touristique.

Pour capitaliser pleinement sur le potentiel du TGV Rhin-Rhône, des pistes se dessinent, en Suisse, en Allemagne et en France : elles devraient faire émerger un projet économique à l'échelle du territoire irrigué par la nouvelle infrastructure.

LE TGV RHIN-RHÔNE VA-T-IL RENFORCER LES SYNERGIES ENTRE LES ENTREPRISES ET LES TERRITOIRES SUR L'AXE LYON-FRANCFORT ?

LE TGV RHIN-RHÔNE, UN LIEN ENTRE DES PÔLES INDUSTRIELS MAJEURS



YVES MENAT

Directeur de site,
GE Energy France (Belfort).



ROBERT NATALI

Président de la Commission
Aménagement du territoire
de la Chambre de Commerce
et d'Industrie de Lyon.

Le TGV Rhin-Rhône relie principalement des zones industrielles. En effet, historiquement, Paris n'entre pas dans le croissant industriel dessiné par Londres, la Flandre, la Ruhr, l'Alsace, le Lyonnais, Turin. La plupart des fournisseurs de GE sont situés sur cet arc, que la nouvelle ligne reconstitue en offrant une réelle opportunité à l'économie. Pour la première fois, une ligne TGV relie des zones économiques et non pas administratives.

La Franche-Comté est la région la plus industrielle de France. Son industrie est basée sur un écosystème pérenne depuis plusieurs siècles. **Yves Menat** souligne que General Electric travaille dans le domaine de l'énergie et fonctionne d'autant mieux qu'elle saura s'insérer dans un écosystème, auquel participe utilement le TGV Rhin-Rhône.

« La Vallée de l'Énergie », créée en collaboration avec Alstom, a pour objectif de capitaliser sur la connaissance. Elle regroupe GE, Alstom, EDF et de nombreuses PME. Pour autant, son écosystème est encore faible, car pour l'essentiel, les fournisseurs de haut niveau ne sont pas localisés dans la région. Pour deux tiers d'entre eux, les employés de GE sont des ingénieurs : les industries sont de plus en plus des industries du savoir.

Le TGV peut constituer un lien vital entre les industries et les universités françaises et allemandes. La croissance de l'industrie est liée au développement du savoir et le TGV est un vecteur de transmission.

« Le TGV Rhin-Rhône
peut permettre de relier
les sources de connaissance
et de transporter les savoirs. »

Yves Menat, Directeur de site, GE Energy France
(Belfort)

Pour **Robert Natali**, devenir leader européen, voire mondial, est l'enjeu capital de l'économie régionale et nationale. Les régions françaises traversées par le TGV Rhin-Rhône sont capables de mener des réflexions afin d'identifier des cohérences et de l'intelligence sur de nombreux sujets : véhicules du futur, systèmes de transport, énergie renouvelable, chimie de l'environnement, santé, agroalimentaire, plasturgie, micromécanique, recherche et développement, puisqu'il sera désormais possible de déplacer de l'intelligence et des connaissances.

Dans tous ces domaines, il est possible de mettre en œuvre des complémentarités industrielles afin d'être compétitifs sur la scène internationale



Bioparc Lyon Gerland.



ANDRÉ GOFFINET

Maire de Boncourt (Suisse).



ALAIN PERROT

Vice-Président du Club d'affaires franco-allemand Rhône-Alpes, CIC Lyonnaise de Banque.

La commune de Boncourt (1300 habitants) et la communauté de communes ont acquis quinze hectares de terrains agricoles afin de créer une zone industrielle très proche de Belfort-Montbéliard.

André Goffinet indique que douze hectares ont été vendus en une semaine, notamment à Swatch Group, qui réalise 7,5 milliards de chiffre d'affaires en 2012. La commune dispose encore de 2,5 hectares à vendre. Jusqu'à une date récente, Boncourt vivait de la présence depuis deux siècles d'une usine de cigarettes. L'arrivée de Swatch Group ainsi que l'installation d'une seconde entreprise qui emploie beaucoup de Français ont répondu aux attentes de la commune. En effet, 7 000 frontaliers travaillent dans ce petit canton du Jura. Cette main-d'œuvre frontalière est capitale dans un pays où le taux de chômage est très bas (entre 2 et 3 %).

Boncourt propose maintenant dix hectares afin d'accueillir d'autres industries. Elle espère beaucoup du TGV afin de maintenir, voire d'accroître sa population qui stagne depuis de nombreuses années. Elle espère ainsi retenir les jeunes de la commune qui partent pour poursuivre leurs études ailleurs et qui sont recrutés par la suite dans les grandes villes. Boncourt compte aussi beaucoup sur la réouverture de la ligne Delle-Belfort qui permettra aux habitants de monter dans un train à Boncourt pour prendre une correspondance avec le TGV Rhin-Rhône en gare de Belfort-Montbéliard.



Site usine Swatch, Boncourt (Suisse).

« Malgré la présence de quelques grands groupes, les nouvelles entreprises qui s'installent dans la région lyonnaise sont majoritairement des PME dont les besoins évoluent dans le temps. »

Alain Perrot, Vice-Président du Club d'affaires franco-allemand Rhône-Alpes, CIC Lyonnaise de Banque

Alain Perrot indique qu'auparavant, les entreprises allemandes s'installaient prioritairement en Alsace ou en région parisienne afin de desservir le nord de la France, mais elles rencontraient des difficultés à rayonner vers le sud de la France.

Dans ce cadre, les plateformes de la région Rhône-Alpes leur étaient utiles : elles confiaient à des filiales la distribution vers l'Europe du Sud, l'Espagne et l'Italie. La période suivante a vu un investissement massif des entreprises allemandes dans les pays de l'Est, ce qui a ralenti les flux vers la France. Le développement des énergies nouvelles a permis de voir arriver une cohorte d'entreprises produisant du photovoltaïque, des éoliennes, domaines dans lesquels l'Allemagne est manifestement en avance sur le marché français.

Toutefois, l'ouverture du marché français aux énergies nouvelles ne s'étant pas produite efficacement, les entreprises de ce secteur rencontrent des difficultés. La période actuelle se caractérise par l'attentisme, mais quelques entreprises, dans des secteurs variés, continuent d'arriver.

Ainsi, un groupe franco-allemand s'apprête à investir une vingtaine de millions d'euros dans une entreprise française travaillant dans le domaine de la santé.

Le développement d'une économie tertiaire génère effectivement des besoins de déplacements interurbains. Néanmoins, autour de l'axe Rhin-Rhône, le territoire est doté d'une économie concrète, industrielle, qui utilise des technologies élevées, dont certaines vivent de la mondialisation. Pour soutenir cette économie il faut des outils et des ressources.

La grande vitesse ferroviaire permet de satisfaire certains de ses besoins. Toutefois, il importe également d'imaginer d'autres leviers de ressources, publics ou privés, afin de proposer aux populations de ces territoires un développement du bien-être pour les années à venir.

Pascal Bérion,

Laboratoire Théma,
Université de Franche-Comté

COMMENT FREIBURG SE PRÉPARE À L'ARRIVÉE DU TGV RHIN-RHÔNE EN AOÛT 2013



Deux vues de Freiburg (Land de Bade-Wurtemberg, Allemagne).



BERND DALLMANN
Directeur de Freiburg
Wirtschaft Touristik und Messe
GmbH.

Tout d'abord, Freiburg se prépare à faire la fête... **Bernd Dallmann** explique que Freiburg est un excellent exemple de la façon dont une région ou un État peut grandir grâce à la mobilité.

Après la Seconde Guerre mondiale, Freiburg était située à l'extrême Sud de l'Allemagne, frontalier avec la Suisse, pays non membre de l'Union européenne, et la France, pays dont les habitants de Freiburg ne parlent pas la langue. Freiburg était en marge des mutations économiques. Grâce à l'élargissement de l'Europe et au développement de l'infrastructure européenne, Freiburg est, avec Munich, la ville allemande dont la croissance est la plus rapide.

En effet, son université s'est beaucoup développée et, grâce à l'ouverture de l'Union européenne et à l'euro, Freiburg n'est plus située à l'extrémité d'un pays, mais au cœur de l'Europe. Tout ceci n'aurait pas été possible sans la mobilité.

Le raccordement de Freiburg au réseau TGV Rhin-Rhône représente tout à la fois une chance et un risque. En effet, le TGV ne constitue pas une fin en soi ; il est nécessaire sans être suffisant. Cela dit, sans cette nouvelle donne, soit on reste statique, soit on recule. Il faut préparer les gens aux possibilités de croissance en amont, en s'occupant surtout d'attirer des étudiants dans sa ville. Freiburg espère non seulement une excellente liaison nord-sud, mais encore elle attend beaucoup de l'axe est-ouest.

« Avec le TGV Rhin-Rhône, le succès dépendra de ce qui sera mis en œuvre sur le territoire en termes de compétitivité. La bataille de la compétitivité s'initie dans la mobilité. »

UN PROJET ÉCONOMIQUE PEUT-IL ÉMERGER À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE TRAVERSÉ PAR LE TGV RHIN-RHÔNE ?



CRÉER UN « CLUSTER D'AXES » SUR LA LIGNE RHIN-RHÔNE

Pour **Robert Natali**, il importe d'offrir aux industriels des opportunités d'élaborer des stratégies de collaboration sur l'axe Rhin-Rhône. La création d'un « cluster d'axes » permettrait de voir émerger des plateformes de collaborations dans des domaines spécifiques, de mutualiser et d'optimiser des moyens et des projets, de repérer des entreprises leaders qui pourraient mettre en œuvre des projets de développement.

Il conviendrait notamment d'initier des réflexions entre les aéroports de Bâle-Mulhouse et de Lyon afin d'identifier des complémentarités. Il serait également souhaitable de réfléchir à des modalités qui permettraient aux entreprises situées sur l'axe Rhin-Rhône de participer conjointement à des salons internationaux.

ARTICULER LES COMPÉTENCES DE LA FRANCHE-COMTÉ DANS LE DOMAINE DE L'ÉNERGIE

L'écosystème établi en nord Franche-Comté est exceptionnel. Les industriels, le gouvernement, les politiques se connaissent bien et induisent une dynamique extraordinaire. Les graines qu'ils ont semées germent et le résultat devrait être intéressant. Aussi, **Yves Menat** estime que le développement ne peut se concrétiser qu'en utilisant les forces existantes comme autant de points d'appui.

Les compétences de la Franche-Comté, notamment, s'articulent autour de l'énergie. GE s'est installé dans la région parce qu'il y a un savoir, une histoire et un réseau attractif, qu'il faut étendre en capitalisant sur le savoir. Ceci passe par un travail en amont en recherche et développement mais aussi en aval avec les sous-traitants.

« Au-delà de "l'effet TGV" en lui-même, le regard que des entreprises et des décideurs extérieurs portent sur un territoire évolue avec l'arrivée du TGV. »

David Asséo, Délégué aux transports de la République et Canton du Jura

UN POTENTIEL IMPORTANT POUR DÉVELOPPER LE TOURISME À FREIBURG

30 % des touristes qui visitent Freiburg sont français et ce taux est en forte augmentation. **Bernd Dallmann** explique que Freiburg, avec ses partenaires dans le Rhin supérieur, s'oriente progressivement vers l'international. L'ensemble de cette région reçoit 17 millions de nuitées, un chiffre identique à celui de la Toscane. Il est toutefois regrettable que cette région n'ait pas de nom. On la désigne comme « le Rhin supérieur », mais cette appellation n'est pas connue.

Quoi qu'il en soit, Freiburg et ses partenaires travaillent à la reconnaissance internationale de la Vallée du Rhin supérieur afin d'attirer des touristes chinois, indiens, russes, brésiliens... en direction desquels un projet est lancé, avec le soutien européen, par la société française de promotion touristique Atout France... Dans ce contexte, le TGV Rhin-Rhône aidera Freiburg à se situer au cœur de l'Europe. La Vallée du Rhin supérieur espère également une meilleure fréquentation des Français, notamment des habitants de Lyon et de Paris afin de renforcer son développement.

« Des milliers de salariés travaillent sur le territoire traversé par le TGV Rhin-Rhône. Ils sont intelligents, performants et donnent un véritable sens à leur engagement dans l'entreprise. Ils représentent un atout considérable à ne pas négliger. »

Robert Natali, Président de la Commission Aménagement du territoire de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon



Site GE Energy, Belfort.



ALAIN SEID

Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Territoire de Belfort, Président du Club TGV Rhin-Rhône Belfort-Montbéliard.

DES CLASSES INTERNATIONALES DANS LES ÉCOLES DU TERRITOIRE DE BELFORT

L'arrivée du TGV à Belfort-Montbéliard représente une réelle mutation qui ne s'improvise pas : elle se prépare très en amont. Un exemple : dès la rentrée de septembre 2013, une classe internationale s'ouvrira dans une école du Territoire de Belfort afin d'accueillir les enfants des cadres supérieurs recrutés par les entreprises qui travaillent à l'international. Cette requête des chefs d'entreprise a été mise en œuvre grâce au Club TGV et au concours de la « Vallée de l'Énergie ».

La collaboration entre les diverses entités a conduit à œuvrer activement sur la mobilité, l'accessibilité et l'attractivité du Territoire autour de l'arrivée du TGV.

« Le Club TGV Rhin-Rhône, créé en 2009, a permis de préparer l'arrivée de cet important outil de développement qui est le TGV, arme à double tranchant puisqu'il pouvait également s'avérer désertificateur. »

Alain Seid, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Territoire de Belfort, Président du Club TGV Rhin-Rhône Belfort-Montbéliard

UTILISER LES LIGNES TGV LA NUIT POUR LE TRANSPORT DU FRET

Alain Perrot présente une initiative intéressante selon laquelle les TGV pourraient être utilisés la nuit pour le transport de fret, à l'instar de ce que La Poste a mis en œuvre.

Un autre projet, Euro Carex, relie les aéroports Saint-Exupéry, Roissy, Londres et Liège. Ces initiatives pourraient permettre d'optimiser la rentabilité de l'investissement que représente le TGV lorsqu'il n'est pas en service. L'économie moderne requiert la livraison très rapide de produits pour lequel la ligne TGV pourrait apporter une réponse.



La gare TGV Besançon-Franche-Comté, qui assure l'intermodalité avec les TER.

Il importe que le territoire se saisisse du TGV pour développer sa propre stratégie territoriale et prioritairement une stratégie de transport.

À Besançon, par exemple, une connexion TER relie la gare centrale à la gare TGV, extérieure à la ville, avec un point d'arrêt intermédiaire à l'étude. Ensuite, il convient de dérouler diverses stratégies : une stratégie économique générique pour attirer des entreprises ; une stratégie touristique en intégrant que les touristes qui prennent le train sont majoritairement franciliens et se déplacent pour des périodes courtes vers un patrimoine (gastronomique, historique, géographique ou autres). Les impacts sur les territoires sont interd-

pendants des stratégies que lesdits territoires seront capables de développer autour du TGV. Le TGV produit un effet d'image extraordinaire et il engendre un effet induit si les territoires savent se saisir de l'opportunité qu'il représente.



Yves Crozet,

Laboratoire de l'Économie des Transports, Université Lyon II





CONCLUSIONS

JEAN-MARIE BOCKEL

Président d'honneur de l'Association
Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée,
Président de Mulhouse Alsace Agglomération,
Sénateur du Haut-Rhin



L'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, créée dans les années 85-86, mène depuis longtemps un combat acharné afin de démontrer l'importance considérable de la dimension européenne de cet axe Mer du Nord-Méditerranée dans l'avenir des territoires. Le succès est né de la fédération des régions autour du projet dans une démarche transpolitique.

En Alsace, il fut nécessaire de porter le message de la complémentarité des TGV Est et Rhin-Rhône et d'apaiser les antagonismes. Le plan de financement croisé conçu par l'ancien Président de Région a créé une solidarité et un autre état d'esprit pour que les énergies puissent se concentrer en direction de l'État décideur. Cette démarche partagée a été la condition du succès des deux projets de TGV. Aujourd'hui, de nouveau, l'argent est rare et l'unité doit s'imposer dans une démarche cohérente.

Mulhouse est devenue un hub ferroviaire au croisement des TGV Est-Ouest et Nord-Sud. Elle est une porte d'entrée vers l'Allemagne du Sud et au Nord-Ouest de la Suisse. Il est nécessaire de développer davantage cette capacité de connexion avec les autres réseaux suisse et allemand et notamment avec les aéroports de Strasbourg et surtout de Bâle-Mulhouse. D'où le projet de raccordement de ce dernier au réseau ferroviaire pour renforcer la complémentarité rail-avion.

Des enjeux d'amélioration des dessertes vers Paris et Lyon demeurent. L'achèvement de la branche Est du TGV Rhin-Rhône permettra d'atteindre cet objectif et renforcera la dimension européenne de cette ligne et des territoires qu'elle traverse. »

MARIE-GUITE DUFAY

Présidente de l'Association Trans Europe TGV
Rhin-Rhône-Méditerranée, Présidente
du Conseil régional de Franche-Comté



Le TGV Rhin-Rhône joue un rôle pour les échanges et le développement entre le Nord et le Sud de l'Europe. En effet, il est l'un des plus européens des projets ferroviaires français, comme l'a reconnu la Commission européenne qui le place au cœur d'un des 10 corridors ferroviaires du futur Réseau Transeuropéen de Transport, dont la coordination va être renforcée, comme l'a annoncé le Commissaire européen aux transports, Siim Kallas.

L'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée a pour vocation de générer des réflexions dans le temps long du projet, mais également d'agir à court terme pour promouvoir l'achèvement de la ligne. Son action s'engage désormais pour la promotion de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône qui sera l'aboutissement cohérent du projet global.

Il ne manque plus que 50 km de ligne à grande vitesse pour la compléter et réaliser des gains importants de performance. Le temps de parcours entre Strasbourg et Lyon sera alors ramené à près de 3 heures, et ce qui est tout aussi important, des trains plus nombreux pourront circuler dans ces conditions optimisées.

Les collectivités ont dépensé 85 millions d'euros pour les études et les acquisitions foncières de la deuxième tranche, en plus de leur financement pour la première tranche. Sans la deuxième tranche, la branche Est de la LGV Rhin-Rhône est un projet inachevé, incohérent en matière de financements publics. Les enjeux du TGV Rhin-Rhône dépassent les intérêts franco-français : il s'agit bien d'un projet à l'échelle européenne, qui doit être pris en compte à ce niveau. »

**ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV
RHIN-RHÔNE-MÉDITERRANÉE**

15, rue de la Grande Fontaine
BP 40127 BELFORT Cedex
Tél : +33 3 84 21 18 01
www.transeuropetgv.net
Twitter : @TransEuropeTGV

Accompagnement stratégique et rédaction

Sylvie Barrau Conseil

Conception et réalisation graphique

Angélique Blanchard

Photographies

Pascal Muradian (sauf mention particulière)

Impression

Schraag Industries graphiques

