LIVRE BLANC

Renforcer la dynamique du TGV Rhin-Rhône par le développement de la clientèle inter-régionale

30 propositions pour un plan d'actions

Belfort : Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône Méditerranée, 2017

Crédits photos et illustrations : Couverture Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, page 1 Yves PETIT, pages 2-3 SNCF, page 4 Métropole Rhin-Rhône, Clubs TGV Rhin-Rhône, page 5 Conseil Régional Franche-Comté, Mulhouse Alsace Agglomération, page 6 Guide du Routard, SNCF, page 7 ensemble Justiniana, page 11 CARVY macommune.infos, page 12 Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, page 13 SNCF, page 14 Europapark, page 17 SNCF, page 19 La Jonxion/Sam CARNOVALI

Préface

La LGV Rhin-Rhône est la première ligne française de province à province. Sa dimension européenne est fondamentale tant dans ses liens avec l'Allemagne, le Luxembourg et la Suisse que dans ses relations avec le bassin méditerranéen.

Depuis son lancement le 11 décembre 2011, le TGV Rhin-Rhône a connu un franc succès avec une moyenne de plus de 9,5 millions de passagers par an. Cette réussite est particulièrement apparente dans les liaisons entre Paris et les villes de l'espace Rhin-Rhône (Dijon, Besançon, Belfort-Montbéliard et Mulhouse) ainsi que les relations internationales vers l'Allemagne et la Suisse.

La poursuite de cette dynamique reposera non seulement sur le renforcement des déplacements sur les grandes relations nationales et internationales mais aussi sur le développement de la clientèle effectuant des trajets entre les principales aires urbaines situées entre Lyon et Strasbourg. Cette clientèle représente un véritable vecteur de développement pour contribuer à la croissance du trafic global.

Ce constat a amené l'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée à réaliser un Livre Blanc pour identifier les chantiers à ouvrir pour développer la clientèle interrégionale et stimuler ainsi la fréquentation du TGV Rhin-Rhône. A l'aune du du bilan LOTI de la LGV Rhin-Rhône en 2017 ainsi que de la revoyure des priorités du rapport Mobilité 21 à l'horizon 2017-2018, ce Livre Blanc se veut une réponse forte aux enjeux de développement de la desserte du TGV Rhin-Rhône et de l'achèvement de la deuxième phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône.

Je vous invite à prendre connaissance des 30 propositions formulées en réponse à ces enjeux. Elles sont le résultat d'un travail d'analyse méticuleux et appliqué des actions déjà menées et d'identification des pistes de développement de la clientèle inter-régionale. L'ensemble doit nous permettre d'exploiter ces opportunités qui renforceront la dynamique territoriale déjà en marche.

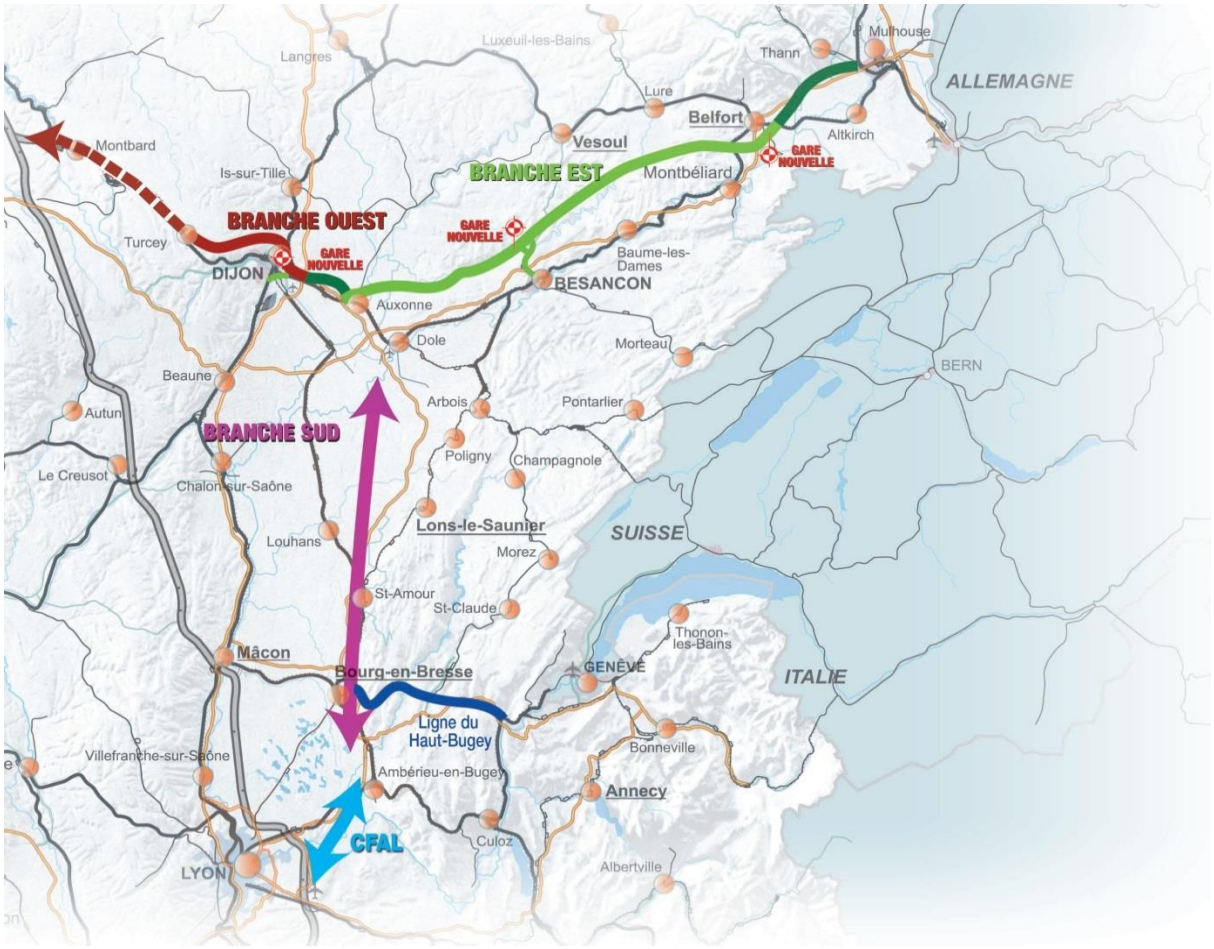
La mise en œuvre de ces actions relèvera de la responsabilité partagée des forces vives des régions desservies par le TGV Rhin-Rhône. J'espère alors vivement que vous prendrez part à ce travail destiné à tirer profit, au bénéfice de nos territoires, de tout le potentiel du TGV Rhin-Rhône.

Maire-Guite Dufay
Présidente de l'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée
Présidente du Conseil Régional Bourgogne Franche-Comté

Introduction : la LGV Rhin-Rhône

Un projet européen fondamental, une première phase réalisée

La LGV Rhin-Rhône est un projet global qui comprend trois branches – Est, Ouest et Sud – dessinant un Y ferroviaire qui relie le réseau à grande vitesse français (LGV Sud-Est, LGV Méditerranée) avec les réseaux allemand et suisse. Elle présente ainsi une dimension européenne fondamentale et figure comme un maillon clé du réseau transeuropéen de transport dont la politique européenne prône la réalisation à l'horizon 2030.



Première ligne à grande vitesse de province à province, la LGV Rhin-Rhône permet deux types de trafics : un trafic « Est-Ouest » entre l'Ile de France et l'Est de la France (Bourgogne - Franche-Comté - Alsace), la Suisse et l'Allemagne du Sud, et un trafic « Nord-Sud » entre la vallée du Rhin (l'axe Francfort-Strasbourg) et Lyon et le Sud Méditerranéen (Marseille et Montpellier).

Les trois branches ne pouvant, pour des raisons essentiellement économiques, être réalisées en concomitance, il a été décidé de phaser les études et les travaux en privilégiant dans un premier temps la branche Est, la plus prioritaire en tant que tronc commun aux autres réalisations. La branche Est elle-même a été séquencée en deux phases dont la première phase de 140 km entre Villers-les-Pots (Côte-d'Or) et Petit-Croix (Territoire de Belfort) a été mise en service le 11 décembre 2011.

La deuxième phase de 50 km composée de deux sections à chacune des deux extrémités de la première phase complètera la branche Est pour relier Mulhouse à Dijon. L'équilibre socio-économique de l'ensemble du projet de la branche Est dépend des liaisons régionales, transfrontalières et européennes rendues possibles par la réalisation de cette deuxième phase.

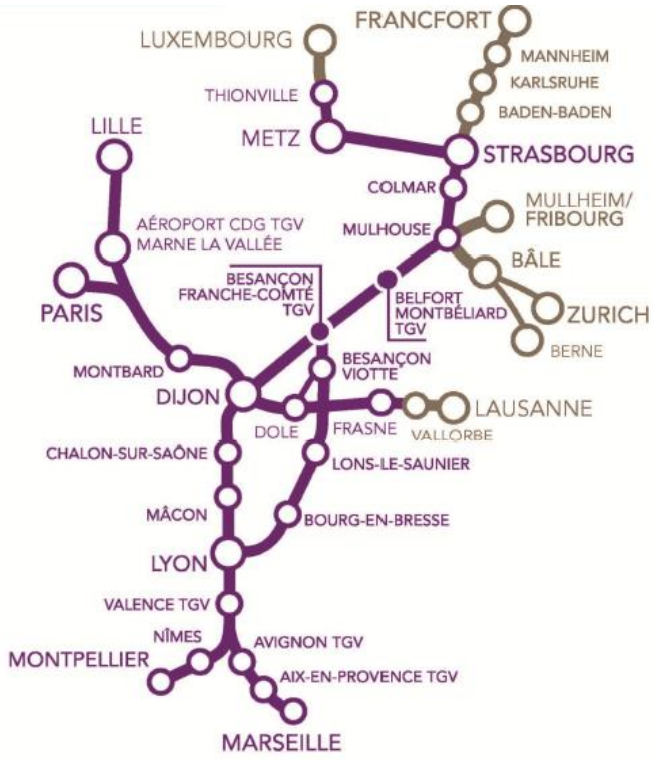
Une offre de services pour favoriser le développement des territoires

La mise en service de la première phase de la branche Est a vu l'émergence d'une offre TGV sur les deux routes – Est-Ouest et Nord-Sud.

Sur la route Est-Ouest des fréquences plus élevées et des liaisons plus rapides sont proposées entre l'Ile de France et le Nord Franche-Comté, le Sud Alsace, la Suisse, et le Bade-Sud en Allemagne.

Sur la route Nord-Sud de nouvelles liaisons rapides sont proposées entre Strasbourg et Lyon, prolongées vers Marseille et Montpellier pour le trafic descendant, et vers la Lorraine et le Luxembourg pour le trafic montant.

Les deux routes offrent également de nouvelles connexions directes avec le réseau européen pour les villes françaises desservies, avec 10 destinations internationales proposées – Bâle, Berne, Zürich, Müllheim, Fribourg-en-Brisgau, Baden-Baden, Karlsruhe, Mannheim, Francfort et Luxembourg.



Une des particularités de la LGV Rhin-Rhône est de s'inscrire dans un axe ponctué par une série d'agglomérations françaises de taille moyenne (Dijon, Besançon, Belfort-Montbéliard, Mulhouse) géographiquement proche les unes des autres mais relativement à l'écart des grandes métropoles européennes. L'offre de services proposée par le TGV Rhin-Rhône permet non seulement de mieux relier ces agglomérations avec les métropoles, mais aussi entre elles. La LGV Rhin-Rhône devait ainsi apporter une nouvelle dynamique aux territoires desservis, permettant le développement de synergies et l'ouverture de nouvelles opportunités de communication, de coopération et d'échanges, facilitant ainsi leur mutation économique.

Les actions mises en œuvre pour le lancement du TGV Rhin-Rhône

Mise en réseau et collaborations entre acteurs publics et privés

Les acteurs politiques, sociaux et économiques ont anticipé la mise en service de la LGV Rhin-Rhône plusieurs années avant le lancement des premières circulations des TGV. Les années précédant l'ouverture de la ligne ont vu naître des initiatives dont certaines se sont poursuivies quelque temps après sa mise en service.

Créée en 2005, en réponse à l'appel à coopération métropolitaine de la DATAR, la Métropole Rhin-Rhône était un réseau de villes notamment construit sur les proximités nouvelles apportées par la mise en service du TGV Rhin-Rhône. La Métropole Rhin-Rhône a mis en évidence les synergies et les coopérations potentielles dans un « espace Rhin-Rhône » s'étendant de la communauté urbaine Creusot-Montceau jusqu'à Neuchâtel et Bâle. Trois fonctions stratégiques à renforcer étaient identifiées : l'enseignement supérieur et la recherche, la santé et la vie culturelle et le tourisme. La Métropole était dotée d'une gouvernance, une capacité opérationnelle de « fabrique de projets » et un potentiel de marketing territorial. Des actions de promotion touristique et culturelle ont été mises en place par la Métropole entre 2008 et 2011 (voir ci-après). Suite aux évolutions dans la stratégie française de création de pôles métropolitains, la Métropole Rhin-Rhône a été dissoute en 2012.

Fruit d'une collaboration entre la SNCF et les partenaires socio-économiques et politiques, quatre « Clubs TGV Rhin-Rhône » (Dijon-Bourgogne-Côte d'Or, Besançon-Franche-Comté, Belfort-Montbéliard, Mulhouse-Alsace) ont été créés en 2009. Les clubs réunissaient une diversité d'acteurs privés et publics dans le but de préparer l'arrivée du TGV Rhin-Rhône dans les territoires. Les clubs ont travaillé pour sensibiliser les différents milieux locaux sur les enjeux de l'arrivée du TGV Rhin-Rhône, formuler les attentes des territoires, et identifier les opportunités et les pistes d'action pour valoriser les apports du TGV Rhin-Rhône. Les réflexions des différents clubs étaient enrichies par des échanges ponctuels entre les quatre entités.

Un nombre important de propositions est ressorti de ces cercles de réflexion portant sur divers domaines – la mobilité, le développement économique et l'attractivité du territoire, les sports, le tourisme et la culture, la recherche et la formation, les relations transfrontalières, et la communication. Certaines de ces propositions se sont concrétisées en actions opérationnelles, comme l'édition d'un Guide du Routard Rhin-Rhône, l'ouverture d'une classe internationale dans une école primaire à Belfort, la création d'un festival autour de la gare de Mulhouse, des actions de promotion touristique en lien avec le TGV Rhin-Rhône ou l'aménagement d'espaces d'informations locales dans les nouvelles gares TGV.

Les Clubs TGV Rhin-Rhône ont progressivement réduit leur activité dans les mois suivant la mise en service du TGV Rhin-Rhône. Seul le Club TGV Rhin-Rhône Belfort-Montbéliard a réalisé un bilan des actions.

En complément de son action au sein des clubs, le Conseil Régional de Franche-Comté a réuni les représentants des milieux socio-économiques et la société civile à l'occasion de cinq éditions des Rencontres Annuelles de la Grande Vitesse en Franche-Comté organisées entre 2008 et 2012. Ces rencontres ont favorisé des échanges entre les acteurs sur les enjeux et les opportunités du TGV Rhin-Rhône pour le territoire franc-comtois en traitant des questions comme les enjeux de développement, les façons de réussir ensemble et les pistes de facilitation des échanges. Elles ont encouragé les acteurs à s'intéresser au TGV pour le développement de leurs activités comme l'économie, l'enseignement supérieur et la recherche, la santé et la culture, entre autres.

Le développement économique impulsé autour des gares TGV

Pour accompagner la mise en chantier de la 1ère phase de la LGV Rhin-Rhône les collectivités territoriales ont lancé des grands projets d'aménagement autour des gares TGV, afin de renforcer l'attractivité des territoires et stimuler le développement économique par l'effet levier du TGV Rhin-Rhône.

Le Parc d'innovation de la gare TGV Belfort-Montbéliard a été créé à l'initiative de la Communauté de l'Agglomération Belfortaine et du Conseil Général du Territoire de Belfort. Deux zones d'aménagement concerté (ZAC) ont été créées à proximité immédiate de la nouvelle gare TGV. Ces deux zones représentent globalement 150 hectares pouvant accueillir, à terme, jusqu'à 200 000 m^2 de locaux. Les objectifs de développement à moyen terme concernent l'aménagement de 50 000 m^2 de locaux représentant un potentiel de 2 000 emplois. Un premier ensemble de 16 000 m^2 – JONXION 1 – a été livré en 2014 et héberge aujourd'hui plus d'une quarantaine d'entreprises.

Le Grand Besançon a également entrepris un programme d'aménagement sur un espace de 25 hectares entre la nouvelle gare Besançon Franche-Comté TGV et l'actuelle zone artisanale d'Auxon-Dessus. Le parc d'activités tertiaires Besançon Franche-Comté TGV vise la création de 3 500 emplois dans un ensemble immobilier d'environ 92 000 m^2. Le premier bâtiment du parc – le Signal – proposera près de 5000 m^2 avec livraison d'une première tranche en 2017.

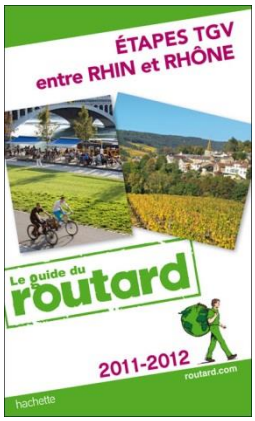
Mulhouse Alsace Agglomération a lancé un projet de développement sur 23 hectares de part et d'autre de la gare de Mulhouse Ville avec l'objectif à terme de créer un pôle de bureaux avec espace de séminaires de 57 000 m^2 en total. Un premier immeuble de bureaux a été livré en 2011 et un deuxième de 3 400 m^2 intitulé Chrome en 2015. Deux hôtels sont actuellement en construction au sein de la ZAC et trois autres bâtiments de bureaux sont en cours de planification pour des livraisons prochaines.

Des campagnes de promotion pour accroître l'attractivité des territoires

La mise en service du TGV Rhin-Rhône a été accompagnée par des actions de communication, de marketing territorial et de promotion touristique visant à renforcer l'attractivité globale des territoires à l'échelle nationale et internationale.

La campagne de promotion « L'originale Franche-Comté » a fédéré les acteurs territoriaux de la région Franche-Comté et le Jura suisse dans le but de sensibiliser les forces économiques, la presse nationale et les touristes potentiels aux atouts de la région. Le plan média comportait des spots radio et télévision, une communication presse ciblée accompagnée par des voyages de presse, et des campagnes d'affichage dans les gares de Paris Gare de Lyon, Lyon Part Dieu, Strasbourg et à l'aéroport de Bâle-Mulhouse. D'autres villes et grands sites ont mené leurs propres actions de promotion touristique par des campagnes d'affichage ou des encarts dans des magazines spécialisés.

Des outils de communication spécifiques ont vu le jour pour valoriser les atouts des territoires desservis par le TGV Rhin-Rhône. En partenariat avec la SNCF un Guide du Routard dédié aux « Etapes TGV entre Rhin et Rhône » a été édité pour marquer la mise en service du TGV Rhin-Rhône. Il ciblait la clientèle de proximité pour faire connaître l'offre des territoires voisins au sein de l'espace Rhin-Rhône. Dans le même esprit, la Métropole Rhin-Rhône a édité deux brochures présentant l'offre touristique et événementielle des villes de l'espace Rhin-Rhône - « Escapades entre Rhin et Rhône » et « Calendrier des escapades entre Rhin et Rhône » - diffusées dans les offices de tourisme de la métropole Rhin-Rhône. La deuxième publication présentait un calendrier des événements incontournables à portée de TGV.



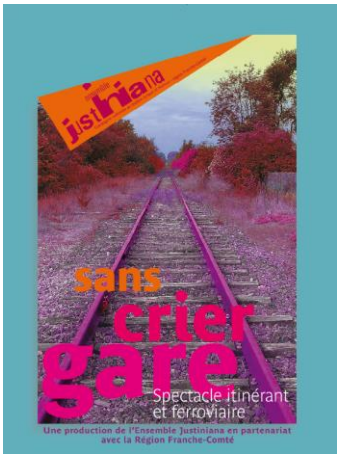
La SNCF a mis en place une campagne de marketing d'envergure pour faire connaître l'offre de services du TGV Rhin-Rhône. Des campagnes de notoriété (affichages massifs, articles et insertions presse, newsletters sur voyages-sncf.com, publications) étaient accompagnées par des initiatives ponctuelles comme des essais TGV découverte entre Besançon et Belfort-Montbéliard avant la mise en service du TGV Rhin-Rhône ou l'installation d'un village alsacien à Marseille en 2012. Les campagnes de notoriété continuent sous diverses formes aujourd'hui.

Des offres de prix ont accompagné la promotion du TGV Rhin-Rhône avec des tarifs Prem's proposés à partir de 15 € pour des déplacements au sein de l'espace Rhin-Rhône et à partir de 20 € pour des trajets plus longs. Une offre « 100% Prem's » a été mise en vente toute l'année pour un TGV Strasbourg-Lyon avec la même offre proposée sur d'autres TGV de façon ponctuelle, y compris à l'international sur le TGV Francfort-Marseille.

La découverte des territoires à travers la culture et les évènements

A l'instar de la promotion coordonnée de l'évènementiel par l'édition du « Calendrier des escapades entre Rhin et Rhône » d'autres initiatives de marketing collectif de l'offre culturelle ont été mises en place. Temps fort de l'année évènementielle alsacienne, les marchés de Noël ont mené des actions de promotion collective en appuyant l'argument de l'accessibilité apportée par le TGV Rhin-Rhône. Les carnavals suisses, allemands et français dans l'espace tri-national ont également travaillé sur des opérations de promotion commune de leurs manifestations.

De nouveaux produits culturels ont été créés pour enrichir l'offre globale et favoriser la découverte de l'existant. Par le biais de la Métropole Rhin-Rhône, les quatorze villes de la Métropole ainsi que les sites d'Yverdon et Arc-et-Senans se sont mises en réseau pour créer une manifestation culturelle autour d'un ensemble d'expositions sur le thème « Utopie et Innovations ». Les manifestations se sont succédé durant toute l'année 2010. Pour favoriser la découverte de l'ensemble de l'opération un « pass-culture » a été conçu donnant accès, dans les musées payants, à la première exposition à plein-tarif, puis à toutes les autres à demi-tarif.



Les différentes phases de réalisation de la LGV Rhin-Rhône ont donné lieu à des créations culturelles qui non seulement valorisaient les étapes clés du chantier mais aussi inscrivaient le chantier dans une réflexion territoriale plus large. Le spectacle itinérant et ferroviaire « Sans Crier Gare » mis en scène par Charlotte Nessi et réalisé par l'ensemble Justiniana en 2008 a associé le public à une déambulation de long de la LGV Rhin-Rhône dans 5 villages concernés par le chantier en Franche-Comté. L'inauguration de la LGV Rhin-Rhône en septembre 2011, associée à la célébration des 30 ans du TGV a été marquée par des fêtes à trois sites et un spectacle sons et lumières au viaduc de la Savoureuse animé par Lambert Wilson.

Certains évènements phares ont intégré le TGV Rhin-Rhône au cœur de leur stratégie marketing en partenariat avec la SNCF. Le festival Les Eurockéennes bénéficie ainsi d'un plan de transport spécifique avec TGV supplémentaires, dont un avec un concert à bord donné par un artiste du festival et une campagne de communication dense (envois de leaflets à domicile, articles et communiqués de presse, campagnes internet).

Premier bilan du TGV Rhin-Rhône et évolution de l'offre

Un bilan globalement positif

En 2015, la SNCF a présenté un premier bilan du TGV Rhin-Rhône trois années après sa mise en service. Ces trois premières années ont été une période de montée en charge du TGV Rhin-Rhône, conformément aux engagements de la SNCF auprès des collectivités territoriales et de l'Etat. De nouveaux services ont été introduits progressivement à partir de l'offre de desserte de lancement du TGV Rhin-Rhône, notamment des allers-retours Francfort-Marseille, Bâle-Marseille et Paris-Fribourg, deux TGV « bolides » circulant entre Strasbourg et Lyon, et un septième aller-retour sur ce même parcours.

Les premières années d'exploitation du TGV Rhin-Rhône ont permis à la SNCF de mieux connaître les clients, d'ajuster l'offre (par exemple par la mise en place des TGV supplémentaires le weekend entre Paris, Dijon et Besançon) et d'identifier la fréquentation par rapport aux plages horaires proposées.

Globalement le bilan des trois premières années du TGV Rhin-Rhône est positif avec près de 10 millions de passagers par an, dont 55% sur la route Est-Ouest et 45% sur la route Nord-Sud. Les deux routes présentent une typologie de clients très différente avec une prédominance de déplacements privés/loisirs sur la route Nord-Sud mais plus de mixité sur la route Est/Ouest où la part des déplacements professionnels peut représenter jusqu'à 50% sur certains TGV. Les déplacements à destination ou à l'origine de l'Ile de France comptent pour 62% du trafic national, suivi par Rhône-Alpes à 15%. La clientèle internationale représente 20% du trafic total du TGV Rhin-Rhône.

Le trafic inter-régional : un vecteur de développement

La bonne performance des axes internationaux ainsi et des liaisons radiales avec l'Ile de France témoignent du dynamisme du TGV Rhin-Rhône qui ne peut être que renforcé par la poursuite du développement de la clientèle inter-régionale.

Environ 1 000 clients par jour se déplacent en TGV entre Dijon, Besançon, Belfort-Montbéliard et Mulhouse, tandis que l'axe Lyon-Strasbourg représente 700 clients par jour. Même si l'offre entre ces différentes villes est relativement dense, elle est mal repartie au cours de la journée ce qui rend difficile des allers-retours sur une demi-journée entre certaines villes.

Le plan de desserte mis en place par la SCNF à partir de 2016 préserve le « cœur » du TGV Rhin-Rhône avec une offre plus dense entre les villes de l'espace Rhin-Rhône. Pour autant, des adaptations et des ajustements des horaires continuent d'avoir des impacts sur la flexibilité et la fluidité des échanges entre les villes de l'espace Rhin-Rhône. La SNCF s'est engagée à travailler sur ces points lors de la présentation du bilan.

La poursuite de la dynamique du développement de la clientèle du TGV Rhin-Rhône passera ainsi par le développement de cette clientèle inter-régionale où le potentiel de déplacements n'est pas encore capté pleinement à ce jour.

La démarche du livre blanc pour renforcer la dynamique du TGV Rhin-Rhône

La SNCF a noté dans le bilan des trois premières années que le TGV Rhin-Rhône est un « TGV jeune » auquel « il faut donner sa chance ». Le retour d'expérience est en effet bien trop court pour tirer des conclusions quant aux typologies et comportements de sa clientèle et aux perspectives d'évolution de la demande. Typiquement les résultats en termes de fréquentation d'une nouvelle ligne à grande vitesse se produisent sur une durée de cinq à dix ans, voire plus.

Divers facteurs doivent être pris en compte dans l'évaluation de la fréquentation du TGV Rhin-Rhône, que ce soit le contexte économique régional et national, l'adéquation de l'offre aux besoins de déplacement (horaires et prix), la concurrence avec d'autres modes de transport (notamment la voiture individuelle mais aussi le co-voiturage), les conditions d'accès à l'offre de transport (pre- et post-acheminement, correspondances, prix du parking), ou le niveau de connaissance de l'offre. La poursuite ou non des initiatives mises en place lors lancement du TGV Rhin-Rhône est également un facteur important.

Le potentiel de croissance de la clientèle interrégionale doit interpeller l'ensemble des acteurs territoriaux et la SNCF, compte tenu du rôle joué par le TGV Rhin-Rhône dans le développement socio-économique des territoires et de l'importance de cette clientèle pour la réussite commerciale du TGV Rhin-Rhône et l'évolution de l'offre de services. Il incombe à l'ensemble des acteurs d'identifier des pistes de développement de cette clientèle et de proposer des actions concrètes pouvant contribuer à son essor. Ces actions devront poursuivre la dynamique créée lors de la mise en service du TGV Rhin-Rhône pour apporter des bénéfices aux transporteurs de voyageurs, aux collectivités et aux milieux économiques et sociaux des territoires concernés.

Les propositions qui suivent ont été élaborées à partir d'une double démarche. Dans un premier temps un travail de recherche bibliographique a été conduit pour identifier les axes de réflexion et les actions mises en place dans les années correspondant à la préparation et la mise en service de la LGV Rhin-Rhône. Une bibliographie des sources consultées est présentée en annexe de ce document. Certaines de ces actions méritent d'être revues ou remises à l'ordre du jour pour contribuer au potentiel de développement de la clientèle inter-régionale du TGV Rhin-Rhône.

Ce travail d'analyse a été ensuite complété par une trentaine d'entretiens conduits entre septembre et décembre 2015 avec un panel d'acteurs variés dont la liste est publiée en annexe. Les entretiens visaient à faire un bilan des initiatives menées pour développer la clientèle inter-régionale et à identifier de nouvelles actions qui pourraient favoriser la poursuite de son développement.

Cette démarche était accompagnée par une réflexion sur les conditions nécessaires à la mise en œuvre de ces actions qui se résume à des préconisations pour un cadre de gouvernance et de suivi des initiatives, ainsi que les rôles et responsabilités qui pourraient être attribués aux différents acteurs. La question de l'accompagnement des actions et le rôle de l'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée est au cœur de cette réflexion.

30 actions pour développer la clientèle inter-régionale

Ce livre blanc propose 30 actions pour développer la clientèle inter-régionale du TGV Rhin-Rhône. Les actions sont regroupées sous quatre grands thèmes, chaque thème ayant plusieurs objectifs. Pour chaque thème un constat de la situation existante est établi, afin de décliner les objectifs et actions permettant d'y apporter des réponses. Pour chaque proposition un ou plusieurs acteurs sont identifiés pour piloter la mise en œuvre de cette proposition.

1er thème : Améliorer l'attractivité de l'offre de transport du TGV Rhin-Rhône

Un des thèmes récurrents des entretiens menés pour ce livre blanc concerne le manque de notoriété de l'offre du TGV Rhin-Rhône, que ce soit au niveau des dessertes proposées, les temps de trajet entre les différentes villes ou les différents tarifs disponibles. Même si l'offre est assez bien connue par certains interlocuteurs, des perceptions persistent en ce qui concerne le prix élevé des billets ou les difficultés d'accès aux gares TGV pour des trajets à destination ou à l'origine de sites en dehors du périmètre immédiat du TGV Rhin-Rhône. Ce sont autant de barrières à l'utilisation du TGV Rhin-Rhône qui peuvent pousser des voyageurs à choisir la voiture pour leurs déplacements au sein de l'espace Rhin-Rhône. Enfin sur certaines liaisons une concurrence d'offres ferroviaires entre TGV et TER est constatée.

Objectif 1 : Améliorer la visibilité de l'offre du TGV Rhin-Rhône

Les propositions suivantes visent l'amélioration de l'information disponible sur les liaisons proposées par le TGV Rhin-Rhône, les offres tarifaires, les services à bord et les conditions et modalités d'accès aux TGV. Même si ces informations sont déjà disponibles dans différentes formes sur différents supports (sites Internet de la SNCF, affichages en gare, campagnes de publicité ponctuelles…) le manque de notoriété de l'offre plaide pour des actions de communication plus spécifiques et plus ciblées.

Proposition 1 : Créer un site Internet dédié à l'offre TGV Rhin-Rhône

Un site Internet spécifique pourrait être conçu pour regrouper l'ensemble des informations relatives à l'offre du TGV Rhin-Rhône – les destinations desservies, les temps de parcours entre les villes, les différents tarifs disponibles, les moyens d'accès entre les gares TGV et les centres villes ou les principaux sites touristiques etc. Le site pourrait être enrichi par d'autres informations mettant en valeur les services du TGV Rhin-Rhône et les destinations desservies par le biais de témoignages des utilisateurs et des personnalités, de forums de voyageurs, d'informations touristiques, et de jeux-concours, entre autres.

Pilotage proposé : Association Trans Europe TGV, SNCF

Proposition 2 : Améliorer la communication sur les tarifs avantageux et fidéliser la clientèle

Pour combattre la perception négative du prix des billets TGV et réduire le recours aux trajets en voiture, il faudrait mettre plus en évidence les différents tarifs avantageux qui sont déjà proposés par la SNCF. Ceci concerne surtout les tarifs Prem's, souvent disponibles jusqu'à la dernière minute sur certains trajets mais aussi les offres mini-groupe permettant à 4 personnes de voyager pour le prix de 3, et les offres saisonnières (TGV des neiges, promotions été/printemps…).

Les différents abonnements proposés par la SNCF sur l'axe TGV Rhin-Rhône et au-delà semblent assez peu connus. Une communication plus claire permettrait de mieux expliquer les avantages liés à ces abonnements (réductions, durée d'amortissement de l'achat) pour la clientèle susceptible de voyager souvent sur cet axe.

Il est proposé également de créer des services supplémentaires pour fidéliser cette clientèle (offres de restauration à bord, jeux-concours, préférences de place…).

Pilotage proposé : SNCF

Objectif 2 : Créer des évènements pour renforcer les relations entre le TGV Rhin-Rhône et les populations locales

La mise en service du TGV Rhin-Rhône a été l'occasion de faire connaître les destinations et les services proposés par le biais d'un nombre d'évènements festifs, culturels et didactiques – des trains découverte, des manifestations populaires, des journées portes ouvertes, et des expositions, entre autres. Ces évènements ont suscité un vrai engouement populaire et créé un sens d'appartenance au TGV Rhin-Rhône pour les populations desservies. Depuis la mise en service aucun évènement similaire n'a été mis en place pour enraciner et approfondir les relations entre les populations locales et le TGV Rhin-Rhône et mettre en évidence ses apports pour les territoires. Il est proposé de renforcer les relations entre les territoires et le TGV Rhin-Rhône par la création d'évènements récurrents et pérennes.

Proposition 3 : Instaurer une journée annuelle de portes ouvertes dans les gares TGV et mettre en place un TGV spécial découverte

Relativement éloignées des centres de population qu'elles desservent, les nouvelles gares de Besançon Franche-Comté TGV et Belfort-Montbéliard TGV ne sont fréquentées in fine que par la clientèle des voyageurs et leurs accompagnants. Une journée de portes ouvertes leur donnerait plus de visibilité auprès de la population locale et nationale, en mettant en avant les spécificités architecturales et techniques de chaque gare et en promouvant par la même occasion le TGV Rhin-Rhône.

A l'instar des TGV découverte qui ont circulé avant la mise en service du TGV Rhin-Rhône un voyage découverte aller-retour entre Strasbourg et Lyon avec des arrêts dans les principales villes du parcours pourrait être proposé chaque année pendant un weekend. Cette opération pourrait être accompagnée par des évènements dans les gares et destinations desservies pour mettre en valeur l'offre locale en matière d'attractions touristiques, gastronomie et culture.

A l'instar des évènements organisés lors de l'avancement et achèvement du chantier de la LGV Rhin-Rhône, de nouvelles créations culturelles pourraient accompagner ces actions.

Pilotage proposé : SNCF, collectivités, ordre des architectes, urbanistes et aménageurs, mécènes

Proposition 4 : Créer une exposition permanente ou itinérante dans les gares du TGV Rhin-Rhône

Les gares desservies par le TGV Rhin-Rhône devraient servir de véritable vitrine pour le TGV Rhin-Rhône et les territoires. Une exposition qui raconte l'histoire du TGV Rhin-Rhône – le chantier de la LGV Rhin-Rhône, les ouvrages d'art réalisés, les caractéristiques des TGV circulant sur la LGV Rhin-Rhône, et les spécificités, productions et attraits des destinations desservies – mettrait plus en évidence la relation entre le TGV Rhin-Rhône et les territoires. Cette exposition pourrait être soit tournante entre les différentes gares, soit permanente avec chaque gare racontant un élément de l'histoire. Elle pourrait être étendue ponctuellement à d'autres gares desservies par le TGV Rhin-Rhône en dehors de l'axe Strasbourg-Lyon (Luxembourg, Francfort, Fribourg-en-Brisgau, Zurich, Bâle, Marseille Saint-Charles, Montpellier…).

Pilotage proposé : SNCF, Conseils régionaux, Directions régionales de l'action culturelle, chambres consulaires

Objectif 3 : Réduire les barrières à l'utilisation du TGV Rhin-Rhône

Lors des entretiens plusieurs personnes ont évoqué des barrières à l'utilisation du TGV Rhin-Rhône, notamment en ce qui concerne les difficultés de pré- et post-acheminement. Il en ressort une perception que l'accès au TGV est rendu difficile par l'obligation de combiner différents modes de transport avec différents systèmes de billetterie ou simplement par le manque d'informations disponibles sur les offres de transport pour rejoindre les gares.

La cohérence et la qualité des correspondances entre les modes de transport sont perçues comme des barrières, tout comme les prix des trajets proposés par la SNCF, et aussi le prix des parkings des gares TGV qui peuvent coûter plus chers que le billet lui-même en fonction de la durée du voyage. Plusieurs actions sont proposées pour tenter d'enrayer ces perceptions.

Le TGV Rhin-Rhône doit faire face à la concurrence avec d'autres modes de transport mais il peut aussi se trouver en situation de concurrence intra-modale avec l'offre TER sur certaines liaisons. Il faudra ainsi viser une parfaite complémentarité plutôt qu'une situation de concurrence entre ces deux modes de transport collectif.

Proposition 5 : Intégrer les transports en commun et le parking dans les billets TGV

Les trajets de centre-ville à centre-ville effectués en partie en TGV impliquent en général une rupture de charge avec obligation d'achat de différents titres de transport. Par exemple un déplacement de Dijon à Besançon via Besançon Franche-Comté TGV peut comprendre 4 modes de transport (réseau Divia, TGV Rhin-Rhône, navette TER, réseau Ginko). Une certaine intégration des modes de transport existe déjà avec des billets combinés TGV + navette TER, des abonnements TER + réseaux locaux ou des produits combinés de la SNCF (train + taxi/auto/vélo). Ces produits ne permettent pas toutefois de construire un itinéraire de centre-ville à centre-ville par TGV Rhin-Rhône avec un seul titre de transport. Il est proposé de créer un support unique à partir des produits existants qui intégrerait l'ensemble des éléments d'un parcours avec une tarification simple et lisible, y compris les parkings, sur la base d'une gamme tarifaire attractive.

Pilotage proposé : SNCF, Autorités organisatrices de transports

Proposition 6 : Améliorer l'information sur les modes de transfert depuis les gares TGV, veiller à la qualité et la cohérence des correspondances et à la complémentarité de l'offre TER et TGV

Pour le voyageur arrivant en gare les informations sur place et sur Internet sur les modes de transport disponibles pour rejoindre leur destination finale ne sont pas forcément lisibles. La signalétique et le type d'informations présentées pourraient être améliorés afin de faciliter les suites des voyages vers d'autres destinations aux alentours.

La fluidité des interconnexions entre les différents modes de transport en commun et le TGV Rhin-Rhône est critique à sa capacité d'irriguer le territoire. Un observatoire pourrait être mis en place pour veiller à la qualité des correspondances entre les différents réseaux de transport (TER, tram et bus) et les arrivées et départs du TGV Rhin-Rhône dans les gares desservies.

L'existence d'une offre ferroviaire dense entre les pôles métropolitains de l'axe Rhin-Rhône est susceptible de créer quelques conflits dans les services proposés et impacter en conséquence la fréquentation. La SNCF doit travailler étroitement avec les autorités organisatrices de transport pour harmoniser la desserte sur ces liaisons tout en améliorant la fluidité des correspondances entre TER et TGV.

Pilotage proposé : SNCF, Autorités organisatrices de transports, Directions régionales de l'environnement de l'aménagement et du logement

Proposition 7 : Mettre en place une tarification unique pour les gares terminus frontaliers

En soutien du projet « Eurogare » (l'interconnexion des gares de Mulhouse, Fribourg-en-Brisgau et Bâle en correspondance avec les grandes lignes françaises, suisses et allemandes) il est proposé d'instaurer une tarification unique pour tout trajet à l'origine ou à destination d'une de ces gares. Le même dispositif pourrait être appliqué aux gares de Belfort-Montbéliard TGV, Delle et Delémont quand la ligne Belfort-Delle sera rouverte en 2018, ainsi qu'au sein de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau. Ce mode de tarification pourrait ainsi renforcer la dimension internationale du TGV Rhin-Rhône tout en incitant les voyageurs à découvrir les destinations internationales de proximité.

Pilotage proposé : SNCF, Autorités organisatrices de transports (y compris suisses et allemandes)

Proposition 8 : Créer des nouvelles offres tarifaires pour capter de nouvelles clientèles, étudier le lancement d'une offre Ouigo et la création d'une offre TER-GV

Avec des temps de trajet très courts entre les villes de l'espace Rhin-Rhône le TGV pourrait capter un marché de déplacements journée pour les groupes, que ce soit les sorties scolaires, les voyages des comités d'entreprise ou les programmes des clubs de 3^{e} âge. Ces groupes se replient souvent sur d'autres modes de transport faute d'offres tarifaires suffisamment attractives et souples. Une offre tarifaire pour des déplacements journée en groupe au sein de l'espace Rhin-Rhône pourrait être proposée afin de développer cette clientèle à fort potentiel.

Pour éviter la fuite des clients vers des modes de déplacement concurrents sur l'axe Strasbourg-Lyon-Marseille via la Bourgogne Franche-Comté, notamment les autocars et le covoiturage, et booster en même temps la fréquentation de la clientèle loisirs, la mise en place d'un service Ouigo à bas prix devrait être étudiée par la SNCF. Bien qu'orientée vers une clientèle longue distance, cette offre pourrait avoir aussi un effet stimulateur sur la clientèle inter-régionale, surtout parmi les jeunes.

Enfin dans la suite de la proposition n° 6 ci-dessus il est proposé de créer un service de « TER à Grande Vitesse » (TER-GV) pour les liaisons sur l'axe Rhin-Rhône. Le concept du TER-GV permet à un client d'emprunter un TGV entre ces villes dans les mêmes conditions et au même tarif qu'un trajet TER entre les mêmes villes. Certains TGV pourraient être dédiés partiellement ou totalement à ce type de clientèle.

Pilotage proposé : SNCF, Autorités organisatrices de transports

2e thème : Dynamiser la clientèle tourisme-loisirs du TGV Rhin-Rhône

Selon certains interviewés si l'offre de desserte du TGV Rhin-Rhône souffre d'un manque de notoriété auprès de la clientèle inter-régionale, il en est de même pour l'offre touristique des destinations desservies. Même si les entités de promotion touristique sur l'axe Rhin-Rhône mènent des opérations pour faire connaître leurs attractions, la visibilité de l'ensemble de l'offre accessible par le TGV Rhin-Rhône semble moins évidente. Les efforts déployés de façon coordonnée par les entités de promotion touristique lors du lancement du TGV Rhin-Rhône n'ont pas tous connu des suites et une nouvelle collaboration entre acteurs sera nécessaire pour relancer cette dynamique et accroître les flux touristiques.

La proximité de l'axe desservi par le TGV Rhin-Rhône à des grands pôles européens (aéroports de Francfort, Zürich et Bâle-Mulhouse mais aussi l'Europapark, la ville de Bâle ou l'espace touristique du Rhin Supérieur par exemple) pourrait stimuler des flux entre ces pôles et les villes de l'espace Rhin-Rhône. Pour autant ce potentiel d'échanges ne fait pas forcément l'objet d'actions de communication et de marketing spécifiques. De même, l'importance pour l'espace Rhin-Rhône de la proximité avec ces grands pôles n'est pas mise en évidence et reste mal comprise par les populations locales.

Pour ce qui concerne l'offre touristique elle-même, si quelques produits touristiques comprenant le transport, l'hébergement et l'entrée aux sites touristiques ont été mis en place il y a un manque général de produits sur l'axe Rhin-Rhône qui pourraient donner envie à la clientèle touristique de se déplacer par TGV pour découvrir les villes de l'espace Rhin-Rhône.

Objectif 4 : Valoriser l'offre touristique par des actions de marketing territorial collectif

Au-delà des actions menées à l'échelle des villes, des départements et des régions, un travail collectif de marketing sera nécessaire pour stimuler les déplacements en TGV Rhin-Rhône pour des motifs de tourisme ou de loisirs. L'axe Rhin-Rhône a besoin d'une identité qui lui permettra de se différencier sur le marché français, ainsi que des outils de communication pour décliner cette identité et l'offre touristique des villes situées le long de l'axe. Un travail de promotion touristique doit accompagner cette démarche de communication dans lequel le TGV Rhin-Rhône sera positionné comme la colonne vertébrale pour l'accès à l'offre touristique entre Rhin et Rhône.

Proposition 9 : Définir une marque de territoire pour l'espace Rhin-Rhône et éditer un support de communication

A l'instar des marques développées à l'époque de la mise en service du TGV Rhin-Rhône, l'ensemble du territoire desservi « entre Rhin et Rhône » (englobant donc l'axe Strasbourg-Lyon parcouru par le TGV Rhin-Rhône) devrait bénéficier d'une identité forte déclinée sous la forme d'une marque de territoire. Cette marque

devrait mettre en avant les éléments phares communs aux territoires de l'espace Rhin-Rhône (vignoble, patrimoine industriel, positionnement frontalier…) en s'appuyant sur les réseaux existants qui pourraient matérialiser cette identité (grands sites patrimoniaux et notamment les sites UNESCO, mémoire de la résistance…).

Un document similaire au guide « Escapades entre Rhin et Rhône » devrait être édité, sous format papier et numérique, afin de relancer la notion de marque de territoire et décliner l'identité de l'espace Rhin-Rhône sous la forme d'une offre touristique, en visant une large diffusion au sein de l'espace Rhin-Rhône et au-delà.

Pilotage proposé : Comités régionaux de tourisme, Agences départementales de développement touristique, SNCF

Proposition 10 : Développer une stratégie de promotion centrée sur le TGV Rhin-Rhône ciblant les marchés de proximité

Le TGV Rhin-Rhône constitue un vecteur majeur pour la promotion de l'offre touristique et de loisirs de l'axe Rhin-Rhône pour une clientèle captive traversant cet espace le temps d'un trajet. Une stratégie de promotion centrée sur le TGV Rhin-Rhône est à développer qui devrait mobiliser la plus grande variété de canaux – documents diffusés à bord, affichages dans les gares, annonces du personnel, produits régionaux dans l'espace de restauration, entre autres.

Des actions presse devraient soutenir le plan de communication pour la promotion de l'offre touristique de l'axe Rhin-Rhône. Il est proposé d'organiser des accueils de presse ciblant des journalistes de Rhône-Alpes, Bourgogne Franche-Comté, l'Alsace, l'Ile de France, la Suisse et l'Allemagne du Sud.

Les populations de l'espace Rhin-Rhône devraient constituer une cible majeure pour toute campagne de notoriété mise en place pour inciter des déplacements le long de l'axe Rhin-Rhône. Pour encourager les Dijonnais de visiter Colmar, et les Belfortains de découvrir Chalon-sur-Saône par exemple des campagnes de promotion réciproques utilisant les supports de communication gérés par les collectivités (panneaux d'affichage, magazines municipaux…) permettraient de toucher le grand public de ces villes pour un coût relativement faible. De même une politique de participation de toutes les villes de l'axe aux salons touristiques organisés au sein de l'espace Rhin-Rhône est à mettre en place. Un évènement spécifique sous la forme d'un salon itinérant dédié à l'offre de l'axe Rhin-Rhône qui se déplace entre Strasbourg et Lyon pourrait compléter ce dispositif.

Pilotage proposé : SNCF, Comités régionaux de tourisme, Agences départementales de développement touristique, offices de tourisme

Proposition 11 : Relier l'axe Rhin-Rhône aux grands pôles européens de proximité

Même si des actions de communication sont menées ponctuellement par certains sites (notamment l'Europapark) dans les villes de l'espace Rhin-Rhône la cible principale de ces campagnes se situe généralement en dehors de cet espace. La proximité d'un bassin de population pourtant important et susceptible d'être attiré par les prestations proposées par ces sites plaide en faveur d'opérations de marketing spécifiques centrées sur l'argument de proximité rendue possible par le TGV Rhin-Rhône. De même l'accessibilité des grands pôles devrait être un élément intégral de toute promotion de l'offre du TGV Rhin-Rhône.

Pilotage proposé : Association Trans Europe TGV, Grands pôles internationaux, SNCF

Proposition 12 : Créer des produits touristiques pour attirer de nouvelles clientèles

Les packages permettent de mettre en valeur l'offre touristique d'une destination en matérialisant plusieurs composants de cette offre, tout en facilitant l'organisation du séjour. Peu d'offres « clés en mains » incorporant le trajet en TGV ont été développées à ce jour dans les différentes villes desservies par le TGV Rhin-Rhône. La création d'une série de produits touristiques à partir des possibilités offertes par la desserte du TGV Rhin-Rhône pourrait stimuler les flux touristiques, y compris à l'échelle inter-régionale. Ces produits pourraient prendre différentes formes en fonction des prestations proposées – transport en TGV, transferts, hébergement, attractions, restauration etc.

Une première série de produits pourrait être centrée sur le tourisme urbain sous la forme de packages journée et weekend (2 jours et 1 nuit) pour chaque ville de l'espace Rhin-Rhône. Ces packages intégreraient le transport en TGV, les transferts, les visites de sites remarquables de la ville et d'autres prestations (hébergement et éventuellement restauration).

Pour prolonger la durée des séjours et encourager des déplacements le long de l'axe Rhin-Rhône une deuxième série de packages pourraient proposer la visite de deux villes ou plus le temps d'un weekend (2 jours 1 nuit) ou d'un long weekend (3 jours 2 nuits) avec le transfert entre les villes assuré en TGV.

Enfin, une dernière série de packages pourraient être élaborée pour permettre la visite des grands sites patrimoniaux et naturels de l'espace Rhin-Rhône qui sont éloignés des villes directement desservies par le TGV Rhin-Rhône. Ces packages devraient intégrer les transferts depuis les gares TGV par TER ou d'autres transports collectifs, ceux-ci étant coordonnés avec les heures d'arrivée et de départ des TGV.

Pilotage proposé : Offices de tourisme, Agences départementales de développement touristique, agences de voyage, grands sites

Proposition 13 : Valoriser l'offre de tourisme d'affaires

Le tourisme d'affaires présente aussi un grand potentiel de développement qui nécessite l'édition d'un guide commun pour mettre en avant l'offre en matière de séminaires, de congrès et d'incentives le long de l'axe Rhin-Rhône, accompagnée par des actions de promotion à destination des décideurs économiques au sein des régions desservies par le TGV Rhin-Rhône et au-delà.

Pilotage proposé : Offices de tourisme

Objectif 5 : Maximiser le potentiel des évènements comme générateurs de trafic

Les évènements qui se déroulent au sein de l'espace Rhin-Rhône, que ceux-ci soient culturels, populaires, gastronomiques ou sportifs, attirent un large public tout au long de l'année. Certains évènements sont d'envergure nationale, voire internationale – les Eurockéennes de Belfort, les marchés de Noël et carnavals en Alsace, la Transjurassienne, la Saint Vincent Tournante et la Percée du Vin Jaune en Bourgogne Franche-Comté ou les fêtes du vin en Alsace, les festivals de musique classique à Besançon et à Colmar, la Foire internationale et gastronomique de Dijon, la Fête des Lumières à Lyon, pour n'en citer que quelques-uns. L'enjeu pour le développement de la fréquentation du TGV Rhin-Rhône consiste à rendre plus visible la richesse de cette offre évènementielle, harmoniser le calendrier des évènements pour maximiser la participation, et de positionner le TGV comme le mode de déplacement privilégié pour y prendre part.

Proposition 14 : Coordonner le calendrier d'évènements, éditer un guide et élaborer un plan de promotion

La cohérence et l'articulation harmonieuse du calendrier des évènements à l'échelle de l'espace Rhin-Rhône devraient être assurées par un travail de coordination et de collaboration de la part des organisateurs. Ce travail permettrait de mettre en évidence les synergies entre les évènements, assurer une meilleure répartition des évènements tout au long de l'année et attirer ainsi un public nombreux tout en suscitant la demande pour le transport en TGV.

A l'instar de la brochure « Calendrier des escapades entre Rhin et Rhône » produite par la Métropole Rhin-Rhône (voir ci-dessus), un guide d'évènements ayant lieu dans l'espace Rhin-Rhône mettrait en évidence la richesse et la qualité de l'offre tout au long de l'année. Il devrait être intégré dans les actions de communication et de promotion de l'offre touristique qui font l'objet des propositions présentées précédemment.

Pilotage proposé : Directions régionales des affaires culturelles, Comités régionaux de tourisme, Agences départementales de développement touristique, agglomérations

Proposition 15 : Développer des packages autour des grands évènements

Les participants aux grands évènements s'y rendent majoritairement en voiture. Pour des évènements se déroulant en soirée beaucoup font le choix d'un aller-retour sans nuitée sur place. Pour encourager et faciliter l'utilisation du TGV comme moyen de déplacement, l'organisation des évènements devrait être accompagnée par la création de packages intégrant le transport en TGV, les transferts, la participation à l'évènement, et l'hébergement sur place ou à proximité. Ces packages devraient faire partie intégrale du marketing de l'évènement par les organisateurs.

Pilotage proposé : Offices de tourisme, Agences départementales de développement touristique

3e thème : Stimuler la clientèle affaires du TGV Rhin-Rhône

En mettant par exemple Dijon à 50 minutes seulement de Belfort-Montbéliard ou Besançon à 1h45 de Strasbourg le TGV Rhin-Rhône facilite des échanges économiques fluidifiés et accélérés entre les villes desservies. Pourtant les pratiques de mobilité professionnelle restent très portées sur la voiture pour une variété de raisons, notamment la flexibilité des horaires pour le trajet concerné, la facilité d'accès à des sites situés en dehors du périmètre immédiat du couloir ferroviaire, et les coûts de transport pour des voyages de 2 personnes ou plus.

En dehors de ces considérations plutôt matérielles, il semblerait que l'apport du TGV Rhin-Rhône au développement des échanges économiques dans les territoires n'a pas encore fait l'objet d'un véritable plan d'actions au-delà de la réflexion stratégique. Les échanges sur ce sujet, qui étaient plutôt riches dans la période de lancement du TGV Rhin-Rhône, sont plus rares aujourd'hui, tout comme les rendez-vous entre les acteurs économiques de l'axe Rhin-Rhône. Il en résulte une absence de cadre de réflexion et de création d'initiatives à l'échelle de l'espace Rhin-Rhône pour stimuler le développement économique grâce aux échanges rendus possibles par le TGV Rhin-Rhône.

Objectif 6 : Promouvoir l'argumentaire pour l'utilisation du TGV Rhin-Rhône par les entreprises

Des perceptions se sont enracinées auprès des décideurs économiques quant à l'adéquation des services du TGV Rhin-Rhône pour les besoins de mobilité professionnelle au sein de l'espace Rhin-Rhône. Il faudra identifier les barrières, réelles ou imaginées, à l'utilisation du TGV pour ensuite développer et diffuser un argumentaire. Cet argumentaire doit clairement faire la démonstration des avantages du TGV par rapport à la voiture pour des déplacements le long de l'axe Rhin-Rhône.

Proposition 16 : Recenser les pratiques de mobilité des entreprises

Le développement de l'argumentaire pour l'utilisation du TGV Rhin-Rhône pour les déplacements professionnels passe d'abord par la compréhension des besoins de mobilité des entreprises ainsi que de leurs pratiques actuelles. Une enquête est à réaliser pour compléter les données existantes.

Pilotage proposé : Chambres de commerce et d'industrie

Proposition 17 : Réaliser et promouvoir l'argumentaire pour l'utilisation du TGV Rhin-Rhône par les entreprises

Un argumentaire spécifique aux entreprises devrait être développé pour montrer les avantages du TGV Rhin-Rhône par rapport à la voiture pour les déplacements professionnels en ce qui concerne les coûts (prenant en compte tous les coûts associés au transport – péages, parking, usure du véhicule…), le temps effectif de déplacement, la productivité, la sécurité et l'accès aux marchés. Cette analyse comparative sera accompagnée par des exemples concrets des déplacements réalisables dans la journée ou demi-journée avec leurs coûts complets par rapport à la voiture.

L'argumentaire pourrait être publié sous format papier et numérique et promu auprès des entreprises par des interventions lors des réunions régulières des groupements d'acteurs économiques (CCI, Club d'Affaires…), des parutions dans les publications économiques, et par l'organisation d'ateliers spécifiques à l'intention des entreprises.

Pilotage proposé : Association Trans Europe TGV, SNCF, Chambres de commerce et d'industrie

Objectif 7 : Développer l'activité économique autour des gares TGV et les trajets en TGV

Les zones d'activités en cours de réalisation à proximité des gares de Besançon Franche-Comté TGV, Belfort-Montbéliard TGV et Mulhouse Ville représentent un important vecteur de développement économique territorial étroitement lié au TGV Rhin-Rhône. Il faudra développer des stratégies pour que ces zones jouent un rôle central dans la stimulation de déplacements professionnels le long de l'axe Rhin-Rhône.

Proposition 18 : Elaborer une stratégie de développement commune des ZAC des gares TGV et cibler de nouvelles clientèles

Vu leur proximité géographique, la politique de développement des zones ainsi que leurs stratégies de recrutement d'entreprises devraient être coordonnées entre les trois sites. L'objectif devrait être la complémentarité dans les types d'entreprises et d'activités recherchées pour faire émerger des synergies qui pourraient être moteur d'échanges entre les sites. Le TGV Rhin-Rhône deviendrait ainsi le moyen de déplacement privilégié avec des trajets de seulement 20 à 25 minutes nécessaires pour relier un site au site suivant.

En dehors des entreprises de l'espace Rhin-Rhône une cible majeure pour le marketing des espaces de travail des zones d'activité, que ce soit pour des locations à court, moyen ou long terme, devrait être les principaux bassins économiques bien reliés par le TGV Rhin-Rhône, notamment l'Ile de France et la région lyonnaise.

Pilotage proposé : Promoteurs des ZAC, agences régionales de développement économique

Proposition 19 : Encourager l'organisation de réunions d'affaires autour des gares TGV

Les nouvelles zones d'activités disposeront d'espaces pour accueillir des évènements professionnels (réunions d'affaires, séminaires, formations). Une politique de marketing de ces espaces ciblant les entreprises et organismes de l'espace Rhin-Rhône, notamment celles qui sont présentes sur deux ou plusieurs sites sur l'axe pourrait ainsi générer de la clientèle supplémentaire pour le TGV Rhin-Rhône. L'argumentaire de la grande accessibilité ferroviaire de ces lieux de réunion et le peu de temps nécessaire pour s'y rendre seront à mettre en avant.

Pilotage proposé : Promoteurs des ZAC

Objectif 8 : Dynamiser les échanges entre les acteurs économiques

Les actions suivantes visent à mobiliser le potentiel d'échanges entre acteurs économiques facilités par le TGV Rhin-Rhône. Une grande réflexion a déjà été portée sur les complémentarités et synergies entre les différentes activités économiques présentes sur l'axe Rhin-Rhône qui devraient constituer le moteur de ces échanges. Des industries à fort potentiel synergétique ont été identifiées comme l'automobile (pôles Véhicule du Futur et Lyon Truck & Bus et les grandes entreprises associées), les sciences du vivant (Alsace Bio-Valley et Lyon Biopole et les grandes entreprises associées), les microtechniques (Temis, horlogerie franco-suisse), ou l'énergie de puissance (Vallée de l'Energie et son réseau de sous-traitants). Les relations entre ces filières (l'apport de la microtechnique à l'industrie automobile par exemple) portent aussi un riche potentiel de développement d'échanges. Mais des actions concrètes s'avèrent nécessaires pour déclencher cette dynamique.

Proposition 20 : Identifier les synergies et développer les relations entre les pôles et les acteurs économiques

Il est nécessaire, dans un premier temps, de mettre à jour l'analyse des complémentarités et le potentiel d'échanges entre les centres d'excellence et les pôles économiques de l'espace Rhin-Rhône. A partir de ces éléments il faudrait établir un bilan du niveau actuel d'échanges pour ensuite développer une stratégie pour mettre plus en relation les acteurs économiques concernés.

La démarche d'identification des synergies et des coopérations potentielles devrait être accompagnée par la création d'évènements pour rapprocher les acteurs économiques et transformer ce potentiel en échanges pérennes. Des rencontres bilatérales des clubs d'affaires ou chambres consulaires, des rencontres thématiques ainsi que des séminaires et des salons sont autant d'outils à développer dans cet objectif.

Pilotage proposé : Chambres de commerce et d'industrie

Proposition 21 : Editer un guide des entreprises innovantes de l'axe Rhin-Rhône

La construction d'un axe d'échanges économiques pourrait s'incarner dans le développement de ressources communes, comme un guide qui recenserait le vivier d'entreprises innovantes qui peuvent être mobilisées au service de l'activité économique dans l'espace Rhin-Rhône, que ce soit en sous-traitance, recherches ou conseils. Les différentes pépinières d'entreprises présentes doivent être étroitement associées à cette démarche pour que la politique de développement des start-ups intègre une dimension locale.

Pilotage proposé : Chambres de commerce et d'industrie

Objectif 9 : Renforcer les coopérations dans les domaines de la formation et de la recherche

L'offre de recherche et de formation est riche et dense entre les régions Grand Est et Bourgogne Franche-Comté avec des universités, des écoles d'ingénieurs, des écoles de commerce et des centres hospitaliers universitaires ainsi que des structures de recherche privées. A partir des coopérations existantes, notamment au niveau de la Communauté d'Universités des Etablissements Bourgogne Franche-Comté (COMUE) ou le Groupement de coopération sanitaire Grand Est, des regroupements plus larges sont à rechercher en intégrant l'offre de recherche à l'échelle d'une région s'étendant de Lyon à Strasbourg et la Lorraine. Les liens avec le milieu économique doivent aussi faire l'objet d'une stratégie de développement.

Le TGV Rhin-Rhône peut jouer un rôle de facilitateur d'échanges entre ces différents sites pour renforcer les coopérations et développer les capacités globales de recherche dans l'espace Rhin-Rhône. Aujourd'hui les déplacements nécessaires pour mettre en œuvre ces échanges se réalisent principalement en voiture et le périmètre géographique d'action est ainsi réduit. En ouvrant l'accès à des sites plus éloignés avec une offre de déplacement rapide, commode et financièrement pertinente le TGV Rhin-Rhône peut enlever les freins à une véritable collaboration inter-régionale.

Proposition 22 : Bâtir une communauté universitaire à l'échelle de l'axe Strasbourg-Lyon

Le TGV Rhin-Rhône tient toute sa place aujourd'hui dans le cadre du rapprochement entre sites d'enseignement supérieur en Bourgogne Franche-Comté. Cette coopération pourrait être étendue à des sites sur tout l'axe entre Strasbourg et Lyon avec des formations communes et un fonctionnement mutualisé. Le TGV Rhin-Rhône apporterait la mobilité nécessaire au niveau des enseignants et des étudiants pour permettre le bon fonctionnement des coopérations ainsi mises en place.

Pilotage proposé : Etablissements universitaires

Proposition 23 : Etendre les échanges entre les établissements de santé

Avec une offre de desserte entre Lyon et Metz en passant par Strasbourg le TGV Rhin-Rhône pourrait aussi dynamiser les échanges en matière de soins et de recherches médicaux entre les CHU des régions Grand Est et Bourgogne Franche-Comté et leurs établissements partenaires du groupement de coopération sanitaire Grand Est. Des collaborations déjà opérationnelles dans certains domaines (greffes, neurosciences, formation d'internes en médecine et pharmacie) pourraient être étendues à de nouveaux domaines pour permettre à plusieurs établissements de disposer des mêmes compétences et de partager ainsi la prise en charge des traitements complexes des patients. Des coopérations similaires sont à envisager dans le cadre d'autres groupements comme les structures régionales de l'Etablissement Français du Sang ou le réseau #HealthTech regroupant les écosystèmes Besançon French Tech et French Tech Alsace dans le cadre du programme French Tech.

Pilotage proposé : Etablissements hospitaliers, Agences régionales de la santé

Proposition 24 : Consolider les liens entre la recherche et l'industrie

La création d'une véritable dynamique de recherche coordonnée dans l'espace Rhin-Rhône devrait impulser un essor des collaborations avec l'industrie et accroître les échanges entre les deux milieux. Des collaborations sont à mettre en place sous la forme de projets communs de recherche, de séminaires conjoints et des formations créées pour répondre aux besoins des entreprises. Un tel programme de collaboration à l'échelle de l'axe Rhin-Rhône pourrait générer un important besoin de mobilité à laquelle le TGV Rhin-Rhône fournira non seulement les moyens de déplacement mais aussi les lieux d'échanges entre les acteurs dans les espaces de réunion autour des gares TGV.

Pilotage proposé : Etablissements universitaires et hospitaliers, chambres de commerce et d'industrie

4e thème : Placer le TGV Rhin-Rhône au cœur du fonctionnement des nouvelles régions de l'axe Rhin-Rhône

Le dernier thème fréquemment évoqué lors des entretiens menés pour le livre blanc concerne les conséquences de la réforme territoriale en matière de mobilité. De nouvelles pratiques de mobilité vont certainement apparaître dans le cadre du fonctionnement politique, économique et sociale des nouvelles régions auxquelles le TGV Rhin-Rhône pourrait apporter des réponses. La construction des nouvelles régions et l'affirmation de leur place dans un cadre géographique plus large pourrait être confortée par l'incitation à la découverte de ces nouveaux espaces par les populations concernées.

Objectif 10 : Faire du TGV Rhin-Rhône la colonne vertébrale des nouvelles régions de l'axe Rhin-Rhône

Le caractère structurant du TGV Rhin-Rhône pour les nouvelles régions de l'axe Rhin-Rhône doit être clairement signalé et promu dans la phase de construction des identités régionales. Ceci nécessitera des actions de communication mais aussi le développement de produits spécifiques pour renforcer la place du TGV Rhin-Rhône au sein des nouvelles régions.

Proposition 25 : Positionner le TGV Rhin-Rhône comme un élément unificateur pour les nouvelles régions et mettre en place une tarification spécifique

Le positionnement central du TGV Rhin-Rhône dans la géographie des nouvelles régions devrait être clairement mis en évidence dans la cartographie et les autres outils de communication développés par et pour les nouvelles régions.

Les déplacements au sein des nouvelles régions Bourgogne Franche-Comté et Grand Est pourraient être encouragés par la mise en place d'une tarification spécifique uniquement valable pour des trajets réalisés en TGV Rhin-Rhône dans les régions.

Pilotage proposé : Conseils régionaux, SNCF

Proposition 26 : Nommer des ambassadeurs pour le TGV Rhin-Rhône

La promotion du TGV Rhin-Rhône auprès de la population de l'axe Rhin-Rhône pourrait être renforcée par la nomination de personnalités fortes en tant qu'ambassadeurs du TGV Rhin-Rhône. Ils auraient pour mission de

témoigner du rôle fondamental du TGV Rhin-Rhône pour les nouvelles régions en rapport avec leur expérience personnelle, et d'encourager son utilisation pour les déplacements au sein de l'axe Rhin-Rhône.

Pilotage proposé : Association Trans Europe TGV

Objectif 11 : Créer des outils pour accroître les échanges au sein des nouvelles régions de l'axe Rhin-Rhône

La réforme territoriale a eu pour conséquence de regrouper dans les nouvelles régions des territoires qui ont eu historiquement des interactions limitées entre eux. Des initiatives pour tisser des relations entre ces territoires pourraient contribuer à la construction du sens d'identité des régions de l'axe Rhin-Rhône tout en stimulant les déplacements par TGV.

Proposition 27 : Mettre en place des jumelages entre les communes de l'axe Rhin-Rhône

Un programme de création de jumelages entre les villes et les villages de l'axe Rhin-Rhône est à mettre en place pour tisser des liens entre les territoires et booster les déplacements par des échanges dans les domaines de la culture, de l'éducation et du sport, entre autres.

Pilotage proposé : Conseils régionaux

Proposition 28 : Créer un pass-culture pour découvrir les nouvelles régions de l'axe Rhin-Rhône

Pour donner envie aux habitants des nouvelles régions de découvrir d'autres parties de leur région, un produit culturel pourrait être développé qui permettrait la découverte des sites et des évènements culturels dans les villes desservies par le TGV Rhin-Rhône. Ce pass-culture prendrait la forme d'un produit journée comprenant le billet aller-retour en TGV et l'entrée aux sites de la ville destination.

Une extension du pass-culture pourrait être développée pour permettre aux détenteurs du pass de découvrir les sites et les évènements des villes desservies par le TGV Rhin-Rhône dans une région voisine, en Suisse (Bâle-Berne-Zürich), en Allemagne (Bade Sud) ou au Luxembourg.

Pilotage proposé : Conseils régionaux, Directions régionales des affaires culturelles, collectivités suisses, allemandes et luxembourgeoises

Un plan de mise en œuvre des actions

L'expérience des initiatives passées montre que la réussite est conditionnée par la mise en place d'instances pérennes permettant de coordonner et de suivre la réalisation des actions. Ces instances devraient être dotées d'un rôle de gouvernance et de suivi opérationnel des actions. Les propositions suivantes visent à donner une forme et une fonction à cette gouvernance.

Objectif 12 : Mettre en place une structure de gouvernance et de suivi

La parution du livre blanc devrait être accompagnée par une invitation aux acteurs territoriaux à mettre en place des instances de gouvernance et de suivi nécessaires à la mise en œuvre des actions issues du livre blanc.

Proposition 29 : Réunir les acteurs politiques, sociaux et économiques pour mettre en œuvre les actions du livre blanc

Suite à la parution du livre blanc il est proposé que l'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée réunisse les acteurs des régions Grand Est et Bourgogne Franche-Comté directement concernés par les propositions du livre blanc afin de déterminer un plan d'action pour la mise en œuvre de ces propositions. Le plan d'actions doit identifier un pilote responsable pour chacune des actions adoptées. Ce groupe jouera ensuite le rôle du comité de pilotage de la mise en œuvre des actions issues du livre blanc.

Certaines actions nécessiteront un travail de coordination des acteurs notamment dans les domaines du tourisme et du développement économique. Des groupes de travail devraient être mis en place pour s'assurer du bon niveau de coordination pour la mise en œuvre de ces actions.

Des outils de suivi devront être créés pour permettre le suivi dans le temps de la mise en œuvre des actions et d'en établir le bilan auprès du comité de pilotage. Ces outils pourraient prendre la forme d'un tableau de bord et d'un rapport annuel, alimentés par des données sur l'évolution du trafic du TGV Rhin-Rhône et des pratiques de déplacement à l'échelle inter-régionale.

Pilotage proposé : Association Trans Europe TGV

Proposition 30 : Créer des instances d'échanges avec la SNCF

Lors des entretiens conduits pour le livre blanc un nombre d'interlocuteurs ont noté l'importance d'améliorer les échanges d'informations avec la SNCF. Les acteurs économiques ont besoin de plus d'informations sur les offres de services leur concernant et souhaitent qu'un forum soit établi pour permettre des échanges sur des sujets pertinents à leur activité. Certaines entités touristiques notent que le suivi des résultats des campagnes de marketing pourrait être amélioré. Au-delà de l'implication de la SNCF dans certaines actions de ce livre blanc il semble indispensable de mettre en place des structures favorisant un dialogue ouvert et continu avec la SNCF sur l'ensemble des objectifs du livre blanc.

La SNCF est centrale pour la mise en œuvre d'un certain nombre de propositions du livre blanc, elle devrait ainsi être un membre intégral du comité de pilotage des actions issues du livre blanc.

En plus de sa participation au comité de pilotage un forum régulier devrait être créé pour permettre des échanges entre la SNCF et les acteurs politiques et socio-économiques sur les sujets relatifs à l'offre de services du TGV Rhin-Rhône et son évolution dans le temps.

Le cadre de reporting présenté ci-dessus (proposition 29) nécessitera une contribution de la SNCF en ce qui concerne des données de fréquentation du TGV Rhin-Rhône. Un accord est à trouver avec la SNCF sur le type de données souhaitées et les modalités de leur utilisation.

Pilotage proposé : Association Trans Europe TGV, SNCF

Annexe 1 : les 30 propositions

Améliorer la visibilité de l'offre du TGV Rhin-Rhône

- Créer un site Internet dédié à l'offre TGV Rhin-Rhône
- Améliorer la communication sur les tarifs avantageux et fidéliser la clientèle

Créer des évènements pour renforcer les relations entre le TGV Rhin-Rhône et les populations locales

- Instaurer une journée portes ouvertes dans les gares TGV et mettre en place un TGV découverte
- Créer une exposition permanente ou itinérante dans les gares du TGV Rhin-Rhône

Réduire les barrières à l'utilisation du TGV Rhin-Rhône

- Intégrer les transports en commun et le parking dans les billets TGV
- Améliorer l'information sur les modes de transfert depuis les gares TGV, veiller à la qualité et la cohérence des correspondances et la complémentarité de l'offre TER et TGV
- Mettre en place une tarification unique pour les gares terminus frontaliers
- Créer des nouvelles offres tarifaires pour capter de nouvelles clientèles, étudier le lancement d'une offre Ouigo et la création d'une offre TER-GV

Valoriser l'offre touristique par des actions de marketing territorial collectif

- Définir une marque de territoire pour l'espace Rhin-Rhône et éditer un support de communication
- Développer une stratégie de promotion centrée sur le TGV Rhin-Rhône ciblant les marchés de proximité
- Relier l'axe Rhin-Rhône aux grands pôles européens de proximité
- Créer des produits touristiques pour attirer de nouvelles clientèles
- Valoriser l'offre de tourisme d'affaires

Maximiser le potentiel des évènements comme générateurs de trafic

- Coordonner le calendrier d'évènements, éditer un guide et élaborer un plan de promotion
- Développer des packages autour des grands évènements

Promouvoir l'argumentaire pour l'utilisation du TGV Rhin-Rhône par les entreprises

- Recenser les pratiques de mobilité des entreprises
- Réaliser et promouvoir l'argumentaire pour l'utilisation du TGV Rhin-Rhône par les entreprises

Développer l'activité économique autour des gares TGV et les trajets en TGV

- Elaborer une stratégie de développement commune des ZAC des gares TGV et cibler de nouvelles clientèles
- Encourager l'organisation des réunions d'affaires autour des gares TGV

Dynamiser les échanges entre les acteurs économiques

- Identifier les synergies et développer les relations entre les pôles et les acteurs économiques
- Editer un guide des entreprises innovantes de l'axe Rhin-Rhône

Renforcer les coopérations dans les domaines de la formation et de la recherche

- Bâtir une communauté universitaire à l'échelle de l'axe Strasbourg-Lyon
- Etendre les échanges entre les établissements de santé
- Consolider les liens entre la recherche et l'industrie

Faire du TGV Rhin-Rhône la colonne vertébrale des nouvelles régions de l'axe Rhin-Rhône

- Positionner le TGV Rhin-Rhône comme un élément unificateur pour les nouvelles régions et mettre en place une tarification spécifique
- Nommer des ambassadeurs pour le TGV Rhin-Rhône

Créer des outils pour accroître les échanges au sein des nouvelles régions

- Mettre en place des jumelages entre les communes de l'axe Rhin-Rhône
- Créer un pass-culture pour découvrir les nouvelles régions de l'axe Rhin-Rhône

Mettre en place une structure de gouvernance et de suivi

- Réunir les acteurs politiques, sociaux et économiques pour mettre en œuvre les actions du livre blanc
- Créer des instances d'échanges avec la SNCF

Annexe II : Bibliographie

Clubs TGV Rhin-Rhône

10 chantiers pour le club TGV Rhin-Rhône Besançon Franche-Comté en 2011, Club TGV Rhin-Rhône Besançon Franche-Comté, 2010

111 propositions pour réussir l'arrivée du TGV Rhin-Rhône, Club TGV Rhin-Rhône Mulhouse-Alsace, 2011

Propositions pour réussir l'arrivée du TGV Rhin-Rhône dans le Nord Franche-Comté, Club TGV Rhin-Rhône Belfort-Montbéliard, 2010

Collectivités territoriales

2011, la Franche-Comté prête pour la Grande Vitesse ! Synthèse des 3es Rencontres de la Grande Vitesse en Franche-Comté, Conseil régional de Franche-Comté, 2010

2011, la grande vitesse en Franche-Comté. Comment réussir ensemble ? Synthèse des 2es Rencontres de la Grande Vitesse en Franche-Comté, Conseil régional de Franche-Comté, 2009

ACTU LGV n°1, n°2, n°3, n°4, CESER Franche-Comté, 2011

Alsace 2030 Un projet pour toute l'Alsace, Conseil régional d'Alsace, 2015

Faire du TGV RHIN-Rhône un facteur de développement pour la Franche-Comté, CESER Franche-Comté, 2010

La LGV Rhin-Rhône au cœur des régions européennes. Quels enjeux de développement ? Synthèse des 1res rencontres de la grande vitesse en Franche-Comté, Conseil régional de Franche-Comté, 2008

Le TGV Rhin-Rhône, facilitateur d'échanges ? Synthèse des 5es Rencontres de la grande vitesse en Franche-Comté, Conseil régional de Franche-Comté, 2012

Schéma régional du développement du tourisme 2005-2015, Conseil régional de Bourgogne, 2005

Schéma régional du développement du tourisme en Franche-Comté 2011-2015, Conseil régional de Franche-Comté, 2011

Synthèse des 4es Rencontres de la grande vitesse en Franche-Comté, Conseil régional de Franche-Comté, 2011

TGV Est et Rhin-Rhône : renforcer leur impact au service des territoires alsaciens, CESER Alsace, 2013

Métropole Rhin-Rhône

Calendrier des escapades entre Rhin-Rhône, Métropole Rhin-Rhône, 2011

Entre Rhin et Rhône, une métropole d'un nouveau type, Métropole Rhin-Rhône, 2007

Escapades entre Rhin-Rhône, Métropole Rhin-Rhône, 2011

Utopies & innovations – dossier de presse, Métropole Rhin-Rhône, 2010

SNCF

Dessertes de lancement en décembre 2011 - dossier de presse, SNCF, 2010

Dossier Rhin-Rhône : Une nouvelle ère pour TGV, TGV Magazine N° 140, 2011

Etapes TGV entre Rhin et Rhône, Guide du Routard et SNCF, 2011

TGV Rhin-Rhône 3 ans après, SNCF, 2015

Autres

Impacts du TGV Rhin-Rhône sur l'Aire urbaine de Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle, Chambre de commerce et d'industrie du Territoire de Belfort, 2014

Le TGV Rhin-Rhône – maillon clé du développement européen. Les actes du colloque 25 avril 2013, Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, 2013

Les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire en France, Pascal Mignerey, DATAR, 2012

Annexe III : Les organismes interviewés

Association des Climats de Bourgogne

Association pour l'emploi des cadres Bourgogne Franche-Comté

Chalon dans la rue

Chambre de commerce de Bâle

Citadelle de Besançon

Club TGV Rhin-Rhône Belfort-Montbéliard

Club TGV Rhin-Rhône Besançon Franche-Comté

Club TGV Rhin-Rhône Dijon Bourgogne Côte d'Or

Club TGV Rhin-Rhône Mulhouse-Alsace

Ecomusée d'Alsace

EuroAirport Bâle Mulhouse Fribourg-en-Brisgau

Eurockéennes de Belfort

Fédération nationale des agents immobiliers et mandataires de Franche-Comté

Fédération nationale des associations des usagers de transport - Franche-Comté

Festival de musique de Besançon

France 3 Franche-Comté

Groupement de coopération sanitaire Grand Est et Groupement Interrégional de Recherche clinique et d'Innovation Est

Label LN

Observatoire LISEA (LGV Sud Europe Atlantique)

Office de tourisme de Besançon

Office de tourisme de Mulhouse

Palais des Congrès de Dijon

Parc du Petit Prince

Parkeon

Pépinière d'entreprises BGE Franche-Comté

Saline Royale d'Arc-et-Senans

SNCF Direction Marketing Axe TGV Sud-Est

Union des métiers et des industries de l'hôtellerie de Franche-Comté

Université Bourgogne-Franche-Comté

ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV RHIN-RHÔNE-MÉDITERRANÉE

Centre d'affaires Azap ! Jonxion 1
1 avenue de la Gare TGV – CS 10600 – 90400 MEROUX
Tél : +33 3 84 21 18 01
Courriel : secretariat@transeuropetgv.net
Internet : www.transeuropetgv.net
Twitter : @TransEuropeTGV

Présidente

Marie-Guite DUFAY, Présidente du Conseil Régional Bourgogne Franche-Comté

Vice-Présidents

1er Vice-Président : Robert HERRMANN, Président de l'Eurométropole de de Strasbourg
Vice-Président Trésorier : David VALENCE, Vice-Président du Conseil Régional Grand Est
Vice-Président Secrétaire : François REBSAMEN, Président de Dijon Métropole
Vice-Président : Philippe TRIMAILLE, Assesseur de Mulhouse Alsace Agglomération

Présidents d'Honneur

Jean-Marie BOCKEL, Sénateur du Haut-Rhin, Ancien Ministre
Jean-Pierre CHEVENEMENT, Ancien Ministre d'Etat
François REBSAMEN, Maire de Dijon, Président de Dijon Métropole, Ancien Ministre

Secrétaire Général

Paul LESLIE