



LE TGV  
RHIN-RHÔNE :  
POURSUIVONS  
LA DYNAMIQUE

LA JONXION, MEROUX, 10 OCTOBRE 2017

# SOMMAIRE

## INTRODUCTION 03

**Marie-Guite Dufay**

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

**Vincent Kaufmann**

*Directeur du laboratoire de sociologie  
urbaine, École Polytechnique Fédérale  
de Lausanne*

ANIMATEUR

**Michel Blèze Pascau**

*Journaliste*

## CONCLUSION ET PERSPECTIVES 26

Conclusion par Vincent Kaufmann  
Perspectives par Marie-Guite Dufay

## COMMENT AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ DE L'OFFRE DE TRANSPORT DU TGV RHIN-RHÔNE ? 08

**Jean Rouche**

*Directeur Axe TGV Sud-Est, SNCF Mobilités*

**Michel Neugnot,**

*Premier Vice-président du Conseil Régional Bourgogne-Franche-Comté,  
en charge des transports, des déplacements et intermodalités.*

**Alain Abeya**

*Directeur-Adjoint des Infrastructures et de la Programmation à la Direc-  
tion des Transports et de la Mobilité, Conseil Régional Grand Est*

**David Asséo**

*Délégué aux transports, République et Canton du Jura*

**Cyril Chollet**

*Planificateur des transports, Regionalverband Mittlerer-Oberrhein*

## COMMENT DYNAMISER LA CLIENTÈLE TOURISME ET LOISIRS DU TGV RHIN-RHÔNE ? 14

**Loïc Niepceron**

*Président du Comité Régional du Tourisme de Bourgogne-Franche-Comté*

**Jean-François Zurawik**

*Directeur des Événements, Fête des Lumières de Lyon*

**Mario Eland**

*Chef du département Marketing, EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg*

**Marie Garcin-Zaiter**

*Directrice de l'Office de Tourisme et des Congrès de Mulhouse et sa région*

## COMMENT STIMULER LES ÉCHANGES ÉCONOMIQUES FAVORISÉS PAR LE TGV RHIN-RHÔNE ? 20

**Yves Chavent**

*Premier Vice-président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Lyon  
Métropole Saint-Étienne Roanne*

**Luc Gaillet,**

*Membre assesseur du bureau de la Chambre de Commerce et d'Industrie  
Alsace Eurométropole*

**Dominique Balduini**

*Président de la Vallée de l'Énergie*

**Élodie Heitz**

*Ingénieur d'affaires, groupe SOCOMEC*

## QUESTIONS DU PUBLIC 25



## INTRODUCTION

### MARIE-GUITE DUFAY

PRÉSIDENTE DU CONSEIL RÉGIONAL BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ,  
PRÉSIDENTE DE L'ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV RHIN-RHÔNE-MÉDITERRANÉE

Nous avons choisi d'intituler ce séminaire de l'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, quatre ans après notre dernier rendez-vous à Lyon : «Le TGV Rhin-Rhône : poursuivons la dynamique». Poursuivre la dynamique, c'est le fil conducteur du livre blanc rédigé par l'association. Au total, trente propositions qui jettent les bases d'un travail collectif pour poursuivre la dynamique de développement du TGV Rhin-Rhône.

Nous avons cru à cette dynamique quand nous avons lutté ensemble pour la réalisation de la ligne à grande vitesse, créant un grand axe d'échanges entre la Suisse et l'Île-de-France, et entre l'Allemagne et le sud de la France, et en passant par l'Alsace et la Bourgogne-Franche-Comté. Aujourd'hui, la dynamique est là. En moyenne, c'est près de dix millions de voyageurs qui empruntent le TGV Rhin-Rhône chaque année. Il faut amplifier cette dynamique par un renforcement des déplacements sur les grandes relations nationales et internationales et par le développement de la clientèle qui effectue des trajets entre les principales aires urbaines situées entre Lyon et Strasbourg. L'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée a réalisé un livre blanc pour identifier les chantiers à ouvrir, pour développer la clientèle interrégionale et stimuler ainsi la fréquentation du TGV Rhin-Rhône. Ces propositions ont été élaborées à partir d'une analyse des actions mises en place lors de la construction et de la mise en service de la LGV Rhin-Rhône, complétées par des entretiens avec un panel d'acteurs issus des secteurs privé et public dans les territoires desservis par le TGV Rhin-Rhône.

La poursuite de la dynamique repose aussi sur la réalisation complète de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, entre Dijon et Mulhouse. Si le TGV Rhin-Rhône circule aujourd'hui sur une ligne à grande

vitesse longue de 140 kilomètres, cette ligne n'est toujours pas terminée : il manque encore deux sections de ligne, notamment, les 35 kilomètres qui se situent entre le Territoire de Belfort et Mulhouse. Cette deuxième phase apportera un gain de temps nécessaire au TGV Rhin-Rhône pour pouvoir proposer plus de liaisons et plus de dessertes, de manière régulière et systématique, pour mieux répondre aux besoins de mobilité dans les régions desservies. Sans ces 35 kilomètres de ligne à grande vitesse, le TGV Rhin-Rhône ne pourra pas atteindre tout son potentiel.

Actuellement, nous travaillons avec l'État et SNCF Réseau pour que les coûts de la section manquante, entre Belfort et Mulhouse, soient optimisés afin que le projet donne le maximum de valeur pour le minimum d'investissement. Nous avons un soutien complet, constant et indéfectible de l'Europe, qui attend que le feu vert soit donné au niveau des instances nationales sur l'achèvement de ce chantier. Notre séminaire d'aujourd'hui est un événement important pour l'avancement de ce projet.

« NOUS DEVONS DÉMONTRER QUE LA RÉUSSITE DU TGV RHIN-RHÔNE, QUI NE PEUT ÊTRE QUE RENFORCÉE PAR LA RÉALISATION COMPLÈTE DE LA LIGNE, EST PORTÉE PAR TOUS LES ACTEURS DE NOTRE TERRITOIRE »

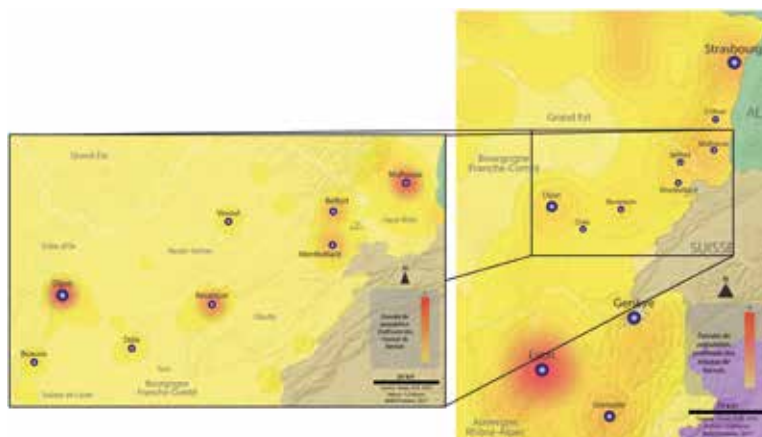


# VINCENT KAUFMANN

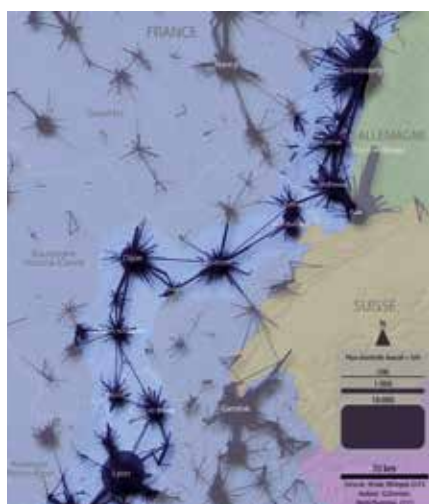
DIRECTEUR DU LABORATOIRE DE SOCIOLOGIE URBAINE,  
ÉCOLE POLYTECHNIQUE FÉDÉRALE DE LAUSANNE

## - 1 -

Le premier enseignement de l'analyse territoriale que nous avons menée, montre qu'il y a un axe de densité de population entre Strasbourg, Dijon et Lyon. C'est un axe qui d'un point de vue «densité», «habitat», «géographie du peuplement» a un sens géographique.



**POPULATION :**  
l'axe Lyon  
Strasbourg se  
caractérise par  
un axe de densité  
de population.



## - 2 -

Le deuxième constat concerne les relations entre les pôles urbains, que nous avons mesurées en termes de flux domicile-travail. Ces relations fonctionnelles sont assez différenciées. Il existe entre Mulhouse, Colmar et Strasbourg, des flux très importants à l'échelle de la vie quotidienne. Par contre, entre Belfort-Montbéliard, Besançon, Dijon et Lyon, ces relations sont moins importantes. Ce sont des agglomérations qui fonctionnent avec un arrière-pays, mais beaucoup moins dans une

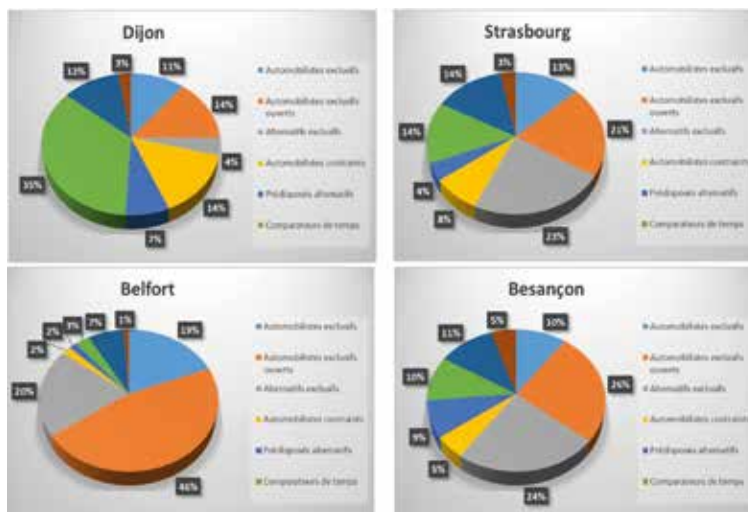
logique d'échange dans un réseau de villes. Il y a ici deux idées essentielles : d'une part, la fusion des régions fait que les relations entre ces agglomérations vont certainement se renforcer ; d'autre part, nous avons une offre ferroviaire qui est moindre entre ces pôles qu'entre Mulhouse et Strasbourg. Or, dans les stratégies résidentielles des ménages, cela joue un rôle : quand vous travaillez à Strasbourg, si vous savez en allant habiter à Colmar que vous avez un TER 200 toutes les heures qui vous permet de vous rendre très facilement à Strasbourg, cela vous permet d'envisager d'aller habiter dans cette agglomération. Ce genre de stratégies, nous ne les avons pas aujourd'hui entre Belfort-Montbéliard, Besançon et Dijon. Mais à l'avenir, suivant l'offre que l'on développe sur la partie de l'axe située entre Mulhouse, Belfort-Montbéliard, Besançon et Dijon, on peut imaginer les développer.

**FLUX PENDULAIRES :** Les flux pendulaires ne suivent que partiellement l'axe Lyon-Strasbourg, ce qui indique la pertinence d'une offre ferroviaire différenciée entre les pôles urbains.

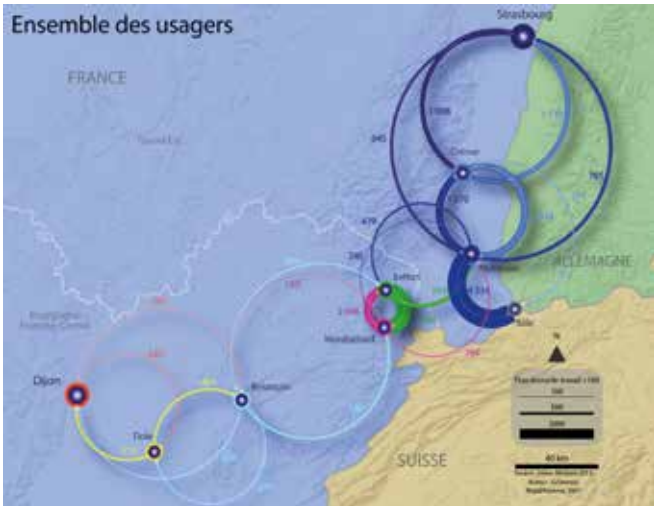
## - 3 -

Troisième constat : nous avons étudié les dispositions des populations des agglomérations de Dijon, Strasbourg, Belfort et Besançon à l'égard de l'utilisation de différents moyens de transport. Parmi les logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales, je veux attirer votre attention sur un type qu'on a qualifié d'automobiliste exclusif ouvert. Contrairement aux automobilistes exclusifs ou convaincus, ils ont une assez bonne image des modes alternatifs et peuvent envisager d'utiliser les moyens de transport collectif. Cela nous donne déjà une première idée du gisement : il y a ce type de gisement à Belfort plus que dans les autres agglomérations, gisement que l'on trouve dans des proportions nulles à Besançon.

**PRATIQUES DE LA MOBILITÉ - les dispositions à l'utilisation des modes de transport différent selon les agglomérations de l'axe Lyon Strasbourg**



JE VOUS PROPOSE NEUF CONSTATS ISSUS D'UNE ÉTUDE QUI NOUS A ÉTÉ COMMANDÉE PAR L'ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV RHIN-RHÔNE-MÉDITERRANÉE, POUR IDENTIFIER LES POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT DE LA FRÉQUENTATION SUR L'AXE LYON-STRASBOURG.



- 4 -

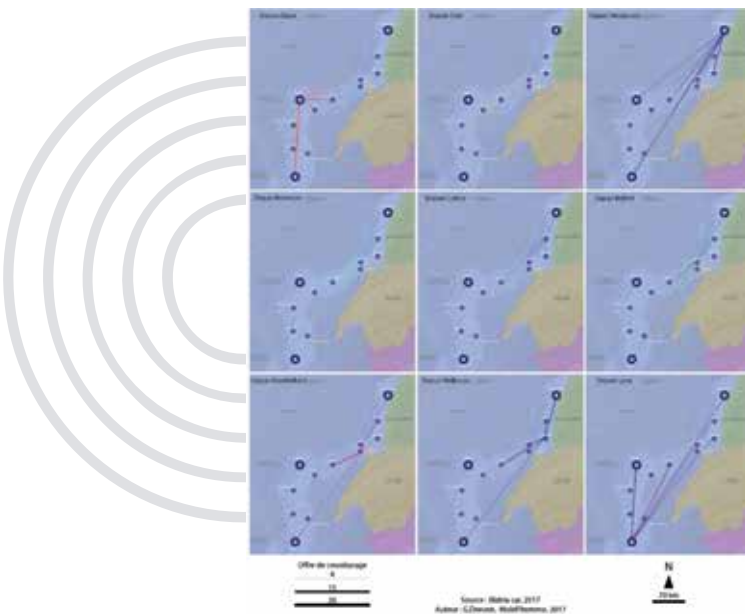
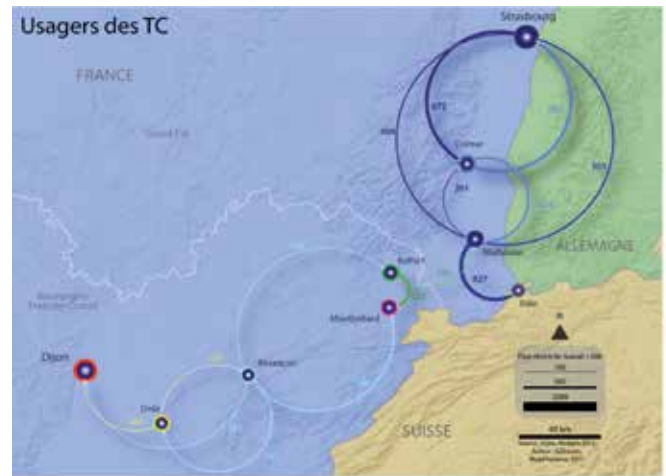
Quatrième enseignement : les flux pendulaires entre les agglomérations. Notre deuxième constat a montré des relations fonctionnelles assez contrastées entre les pôles urbains de l'axe. Entre Strasbourg, Colmar et Mulhouse, entre Mulhouse et Bâle et entre Belfort et Montbéliard, vous avez des flux qui sont très importants. Pour les autres relations, c'est beaucoup moins important, mais ce sont des flux qui ne sont pas négligeables. Par exemple, nous sommes à plus de 200 pendulaires entre Besançon et Belfort, c'est-à-dire des gens qui, quotidiennement, font l'aller-retour. Nous avons souvent la vision d'agglomérations qui sont isolées, mais le graphique montre qu'elles sont bien amarrées les unes aux autres malgré tout.

**FLUX PENDULAIRES INTERURBAINS :**  
Les flux pendulaires interurbains sont importants sur quelques relations ciblées

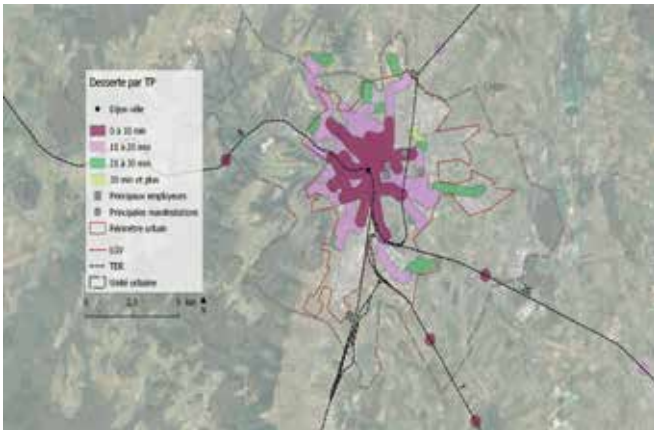
- 5 -

Cinquième enseignement : la part modale des transports publics et, en particulier, du train dans les flux pendulaires inter-agglomérations, est assez contrastée. Ce qui est paradoxal, c'est que sur les flux les plus importants, entre Strasbourg, Colmar, Mulhouse, Belfort et Montbéliard, c'est là que la part du train est relativement faible. A contrario, entre les autres agglomérations l'intensité des flux est plus faible, mais la part modale du train est plus importante. C'est un constat qui est loin d'être anodin dans un contexte où les flux seront amenés à se développer entre ces agglomérations, ne serait-ce qu'au gré de la fusion régionale.

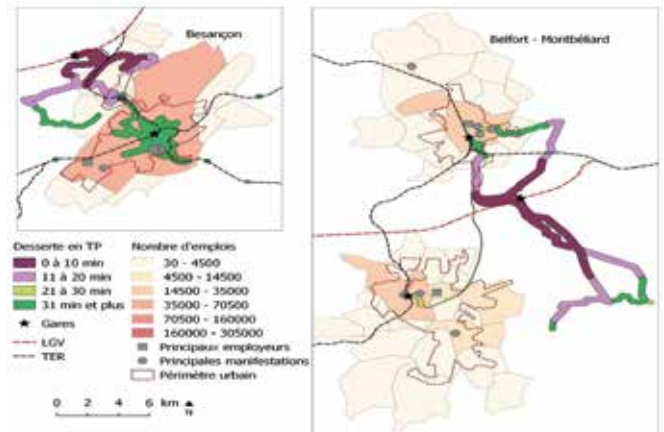
**REPORT MODAL :** Il existe un potentiel de report modal pour les flux pendulaires interurbains sur certaines relations



« SUR LES FLUX OCCASIONNELS ON A UN TRÈS GROS POTENTIEL LIÉ AU FAIT QU'ACTUELLEMENT ON CAPTE UNE PART MARGINALE DE CES FLUX, DONC LÀ IL Y A CERTAINEMENT DES CHOSSES À ALLER CREUSER »



**TRANSPORTS PUBLICS URBAINS : La couverture spatio-temporelle des agglomérations par les transports publics urbains est bonne au départ des gares centrales**



**ACCESSIBILITÉ DES GARES TGV : L'accessibilité multimodale des gares de Belfort - Montbéliard TGV et Besançon TGV demandent à être améliorées pour pleinement utiliser leur potentiel de desserte**

Le sixième enseignement concerne des éléments d'analyse spatiale et, notamment, d'analyse isochrone. Nous nous sommes aperçus que les gares des centres villes des pôles urbains sont très bien situées par rapport à leurs agglomérations. En moins de vingt minutes depuis la gare nous avons globalement accès à l'agglomération desservie.

Mais nous avons l'effet inverse pour les deux gares TGV. Il y a ici un travail à effectuer concernant les offres de transport public urbain et le taxi, ainsi que la tarification. C'est une question d'information, une question d'intermodalité et une question, évidemment, de billetterie. Imaginez que sur votre billet de train électronique vous ayez aussi le ticket

de bus que vous avez pu commander et une information sur le lieu de correspondance. Il y a plusieurs pays européens où cela se pratique et, avec la billetterie électronique, ça ne relève plus de l'utopie. Cela ne va pas résoudre complètement le problème d'amarrage des gares TGV à leur environnement, mais cela simplifie la vie des usagers.

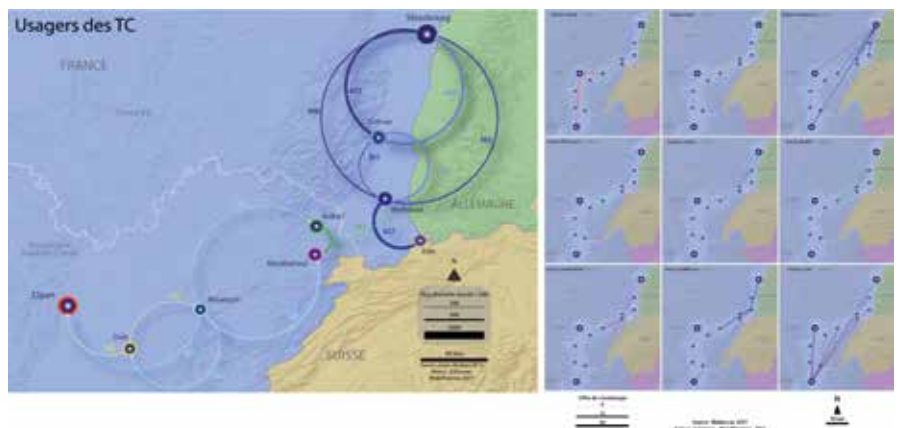
- 7 -

Nous constatons également que 95 % des flux occasionnels entre les pôles urbains s'effectuent en voiture et ils sont fortement orientés sur Lyon-Dijon, Strasbourg-Lyon, Dijon-Strasbourg et de manière un peu moins fortes sur Dijon-Mulhouse. Le non-automobile fait, suivant les cas, entre 3 et 7 % de parts de marché, mais précisons qu'il s'agit bien du non-automobile : ce n'est encore pas le train. Si nous interprétons ces flux comme la preuve d'une mauvaise concurrence de l'offre TGV, il y a manifestement un gisement de report modal à activer qui renvoie, peut-être, à des propositions d'amélioration d'offres.

**REPORT MODAL (offre de covoiturage) Il existe un potentiel de report modal pour les flux pendulaires interurbains sur certaines relations**

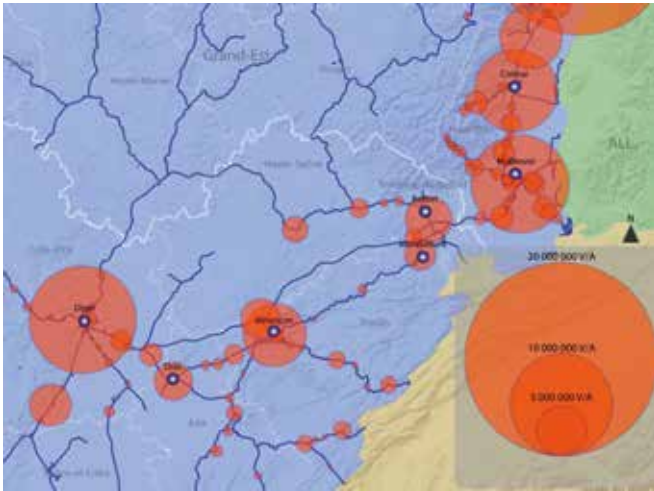


**FLUX NON PENDULAIRES** Les flux interurbains non pendulaires concernent principalement des relations entre les pôles de Lyon, Dijon et Strasbourg





- 8 -



Huitième observation : les gares TGV présentent des volumes de fréquentation très contrastés. Il faut mettre ce constat en lien avec la question de leur irrigation par une offre multimodale de transport. Il y a sans doute quelque chose à imaginer pour le futur. Cela concerne non seulement la liaison entre les centres urbains et les gares TGV, mais aussi entre les gares TGV et les localités situées à 10 à 20 kilomètres dans les alentours.

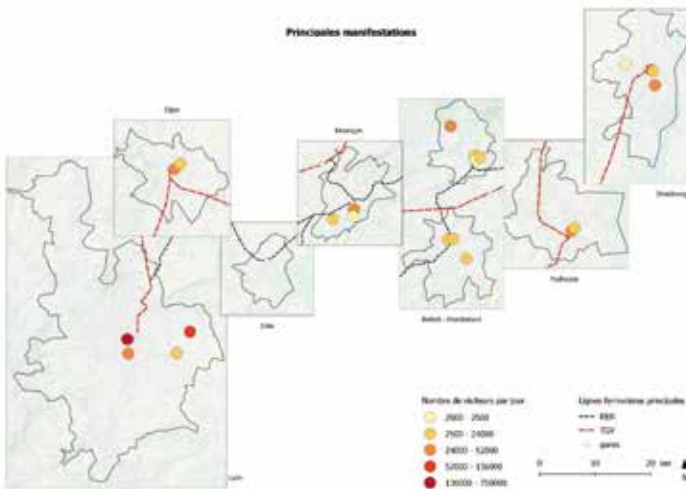
**FRÉQUENTATION DES GARES :**  
**Les gares TGV sont d'une manière générale moins fréquentées que les gares centrales**

- 9 -

Dernier enseignement : nous avons constaté des flux événementiels assez forts le long de l'axe et localisés dans le temps. Il y a toute une série de grandes manifestations que nous avons listées et analysées, pour lesquelles les chiffres montrent que les parts modales

pour le train sont assez faibles. Ce ne sont pas les grands événements qui vont répondre aux enjeux de croissance du trafic sur l'axe, mais cela peut être un embrayage fantastique. Les grands événements sont des occasions qui peuvent faire acquérir une expérience du

transport public. C'est absolument essentiel pour entraîner des pratiques qui seront peut-être plus habituelles. Cela suppose, de nouveau, des offres spéciales, des tickets combinés, toute une série de choses à inventer ou à développer.



Unité urbaine	Nombre de visiteurs
Strasbourg	4'710'000
Lyon	3'868'000
Mulhouse	1'050'000
Belfort-Montbéliard	978'000
Besançon	215'500
Dijon	190'000
<b>Total</b>	<b>11'011'500</b>

**GRANDS ÉVÉNEMENTS :** Les mobilités liées à de grands événements génèrent des flux importants et susceptibles d'être captés par une offre ferroviaire

**MA CONCLUSION REVIENT SIMPLEMENT SUR LES TROIS PRINCIPAUX GISEMENTS POTENTIELS D'USAGERS.**

Nous avons un travail à faire autour des flux domicile-travail entre les agglomérations du cœur de l'axe, entre Belfort-Montbéliard, Besançon et Dijon en particulier, où les flux ne sont pas très importants en volume et où la part modale du train est déjà forte. Nous avons un très gros potentiel sur les flux occasionnels, lié au fait que nous captions une part marginale de ces flux. Enfin, les flux liés à de grands événements dans plusieurs agglomérations sont particulièrement importants en volume de personnes. Il y a un potentiel dormant à activer pour permettre aux populations d'embrayer l'utilisation des transports publics.



TABLE RONDE N°1

COMMENT  
AMÉLIORER  
L'ATTRACTIVITÉ  
DE L'OFFRE DE  
TRANSPORT DU TGV  
RHIN-RHÔNE ?





Jean Rouche présente le trafic du TGV Rhin-Rhône en distinguant deux grandes natures de relations. La radiale au départ de Paris en direction de la Suisse est très marquée par des voyages professionnels. Il s'agit d'un axe international où les dessertes domestiques et internationales se nourrissent mutuellement. L'axe nord-sud qui relie Strasbourg, Lyon et la Méditerranée est un marché un peu différent avec beaucoup de voyageurs occasionnels.

La stratégie de développement du TGV Rhin-Rhône s'articule autour de trois principaux éléments.

Le premier élément concerne le développement des petits prix pour augmenter l'attractivité. Pour le TGV Rhin-Rhône, la baisse des prix est une réalité - sur la relation nord-sud, le prix moyen a baissé en deux ans de 4,5 %.

Le deuxième élément est le développement de services à bord, comme la connexion Wifi pour tous les voyageurs. Sur le TGV Rhin-Rhône, les rames sont toutes équipées mais il manque une couverture 4G permanente, que l'opérateur SNCF ne peut pas mettre en œuvre seul. Pour les professionnels, la SNCF développe une classe affaires « Business première », dont le premier terrain d'expérimentation est le TGV Lyria. Ce service destiné aux professionnels internationaux, sera lancé en décembre.

Le troisième élément est l'information, qui est aujourd'hui surtout digitale. Voyages-sncf.com, premier site de e-commerce français, s'ouvre désormais à toutes les mobilités, pas uniquement à la mobilité ferroviaire, tout comme l'application SNCF sur les smartphones. Par exemple, à Dijon, tous les horaires du réseau urbain sont sur l'appli SNCF.



**JEAN ROUCHE**  
DIRECTEUR AXE TGV SUD-EST,  
SNCF MOBILITÉS

« JE ME RÉJOUIS DU TRAVAIL QUI A ÉTÉ FAIT AU TITRE DU LIVRE BLANC PARCE QUE ÇA VA NOUS PERMETTRE SANS DOUTÉ D'ACCÉLÉRER CERTAINS ÉLÉMENTS QUI NOUS PERMETTRONT DE MIEUX REMPLIR NOS TGV, CE QUI EST ABSOLUMENT IMPÉRATIF »

Le TGV Rhin-Rhône est une infrastructure nouvelle et les constats faits sur quasiment toutes les lignes à grande vitesse en France montrent qu'il faut entre 5 à 10 ans pour qu'une ligne s'installe dans l'imaginaire collectif et crée un réflexe. Depuis 2014, la SNCF mène chaque année des campagnes de notoriété et, à l'heure du digital, ce sont surtout des campagnes sur les réseaux sociaux. Le trafic augmente, notamment, sur le Rhin-Rhône nord-sud où il a progressé de 13 % depuis 2015. En revanche, sur la radiale, le trafic est stable en raison, d'une part, des travaux très lourds sur les axes et, d'autre part, de la baisse de la clientèle suisse qui a été très sensible au sujet des attentats.

Malgré les résultats encourageants de l'axe nord-sud le taux de remplissage sur cet axe est de 66 %, et de l'ordre de 70 % sur la radiale, ce qui est insuffisant pour atteindre le point où les recettes équilibrent les dépenses. En général, l'équilibre classique du TGV en France est atteint entre 85 et 90 % de taux de remplissage. Le péage, qui représente 40 à 50 % du prix du billet, est un élément absolument majeur dans le sujet global de l'équilibre.

La SNCF travaille pour mettre un maximum de monde dans ses trains, en conjuguant les différents éléments de l'attractivité économique, à savoir : un prix accessible, la capacité à rendre des services et la capacité à équilibrer ses recettes et dépenses, pour pouvoir pérenniser un service qui n'est pas subventionné. La parution du livre blanc de l'Association Trans Europe TGV sera

une aide pour accélérer certains éléments qui permettront de mieux remplir les TGV Rhin-Rhône. Il s'agit d'un impératif pour la SNCF car les relations TGV seront ouvertes à la concurrence internationale en 2021 et, dans un marché très concurrentiel, ce sont les services et les relations les moins performants qui sont abandonnés les premiers.

Jean Rouche souligne trois propositions à mettre en œuvre.

La coordination avec les TER est naturelle et régulière, mais il faut encore l'améliorer notamment avec l'ouverture prochaine de la ligne Belfort-Delle. Il y a un travail à mener autour des titres communs avec les transports locaux et il est nécessaire d'améliorer le transport en commun en gare TGV, pour mieux relier les agglomérations. Dans certaines gares, il y a un mix entre le TER train et le TER bus, qui permet d'avoir de la souplesse, et de s'adapter aux différentes correspondances.

Il faut profiter de la force du site voyages-sncf.com pour mettre en valeur des « packages ». À l'achat du billet de train, le voyageur découvre une offre touristique, du tourisme d'affaires et de l'événementiel.

Enfin, la SNCF est très intéressée par une meilleure connaissance de la mobilité en entreprise que pourraient apporter les Chambres de commerce et d'industrie, notamment pour la radiale du TGV Rhin-Rhône, traditionnellement empruntée par les professionnels.

Alain Abeya rappelle que la Région Grand Est a été concernée par la mise en service des deux phases de la LGV Est et par la LGV Rhin-Rhône. Le premier constat tiré de cette expérience et que l'offre régionale de transports collectifs est très différente du contexte d'un réseau urbain où l'effet fréquence est obtenu par des lignes structurantes de tramway ou de bus à haut niveau de service. La Région Grand Est propose, pour les plus fortes fréquences, 4 allers-retours par heure de pointe sur la plaine d'Alsace et 6 sur l'axe Luxembourg-Metz-Nancy. En dehors de ces deux lignes, l'offre consiste en deux TER par heure de pointe et, le reste de la journée, un TER par heure qui, à un moment donné, fait l'objet d'examen attentif de son accroche horaire avec les TGV.

Pour la desserte radiale est-ouest, les accroches horaires avec la LGV Rhin-Rhône sont stabilisées dans les principaux nœuds, principalement Mulhouse. Il existe ainsi une intermodalité qui se déroule de manière plus simplifiée, surtout depuis la mise en place du cadencement sur le périmètre alsacien en 2011. Aujourd'hui, sur les TGV radiaux, la Région Grand Est arrive à organiser cette complémentarité avec des accroches horaires stabilisées dans les principaux nœuds.

Pour le TGV nord-sud, la trame horaire très variée donne lieu à tous les cas de figure imaginables dans les accroches horaires, que ce soit au niveau de Strasbourg, de Colmar ou de Mulhouse. En conséquence, il est plus compliqué d'organiser la coordination et les correspondances avec le réseau TER. Cet axe a besoin d'une desserte extrê-

mement lisible, en priorité pour l'utilisateur, mais aussi pour servir la complémentarité dans les principaux nœuds ferroviaires et proposer des accroches horaires stabilisées permettant des correspondances régulières tout au long de la journée. Le travail de concertation se prépare très en amont car un projet de construction horaire se décide deux à trois ans avant la mise en service.

Il faudrait une refondation de la trame horaire nord-sud pour la rendre plus lisible et plus régulière, et lui redonner, aussi, un certain nombre de fonctions qui ne sont pas remplies. Aujourd'hui, aucun TGV ne permet d'atteindre l'objectif initial : proposer un trajet Strasbourg-Lyon en 3 heures ou moins.

Jean Rouche apporte un éclairage sur la question de la stabilité horaire du TGV Nord-Sud. Lorsqu'on trace des TGV de Marseille jusqu'à Luxembourg ou Francfort il est très difficile d'avoir une trame horaire stable, d'autant plus qu'il y a d'importants travaux sur le réseau, qui vont se poursuivre dans les prochaines années.



**ALAIN ABEYA**  
DIRECTEUR-ADJOINT  
DES INFRASTRUCTURES  
ET DE LA PROGRAMMATION,  
CONSEIL REGIONAL GRAND EST

« IL Y A UNE VÉRITABLE  
REFONDATION DE LA GRILLE  
NORD-SUD DU TGV À METTRE EN  
ŒUVRE POUR LA RENDRE PLUS  
LISIBLE, PLUS RÉGULIÈRE ET LUI  
REDONNER UN CERTAIN NOMBRE  
DE FONCTIONS QUI AUJOURD'HUI  
NE SONT PAS REMPLIES »

« CE QUI EST IMPORTANT POUR LES USAGERS, C'EST DE POUVOIR ALLER D'UN POINT A À UN POINT B DE FAÇON SIMPLIFIÉE AVEC UNE CHAÎNE DE MOBILITÉ QUI LEUR EST OFFERTE ET SI POSSIBLE UN TITRE DE TRANSPORT UNIQUE, ET L'INFORMATION EN CONTINU SUR TOUT LE PARCOURS »

Michel Neugnot explique que la Région Bourgogne-Franche-Comté gère actuellement deux conventions avec la SNCF, couvrant les deux anciennes régions. Ces conventions ont été construites de façons différentes et la coordination n'a pas été des plus efficaces pour accrocher les trains du quotidien aux TGV, qui subissaient aussi des changements d'horaires et de fréquences par rapport à ce qui était prévu.

Ce qui importe finalement pour les usagers, c'est de pouvoir aller d'un point A à un point B de façon simplifiée, par une chaîne de mobilité offerte avec, si possible, un titre de transport unique ou une succession de titres de transport et une information en continue sur tout le parcours, des incidents pouvant arriver. C'est le sens du travail de la Région Bourgogne-Franche-Comté, qui élabore une nouvelle convention avec la SNCF pour les TER, les cars régionaux et tous les modes alternatifs au véhicule automobile. Il s'agit également de construire un système d'information multimodal sur le territoire régional, qui sera repris par oui.sncf. C'est un travail qui se fait desserte par desserte, selon l'origine et la destination, pour tracer des trains qui puissent accéder aux TGV et donner accès à de plus grandes distances, y compris pour les relations transfrontalières. Michel Neugnot insiste sur les équilibres à trouver entre les lignes régionales et les TGV, services à la fois complémentaires et concurrents. Il prend en exemple le Train d'Équilibre du Territoire de Belfort à Paris qui grâce au nouveau matériel devient concurrent du TGV Rhin-Rhône pour une partie de la clientèle dans sa phase montante sur Paris. Pour accéder à cette clientèle, il faut

à l'avenir réfléchir en termes d'intermodalité : si l'utilisateur met moins de temps par d'autres voies, il va les prendre et fera le rapport entre les prix.

D'autre part, pour augmenter l'attractivité et la rentabilité du TGV Rhin-Rhône, Michel Neugnot pose la question de l'absence de liaisons grande vitesse entre Dijon et Lyon et, par conséquent, celle des investissements futurs des contrats de plan État-région. Gagner du temps de transport sur cette partie redonnera de la compétitivité

sur les longues distances en direction du sud et de Paris. La problématique pour un territoire est de réfléchir à l'intermodalité, en mettant l'accent sur le TGV comme une nécessité. À la différence des transports du quotidien que sont les TER, les TGV ne peuvent pas être subventionnés et le TGV Rhin-Rhône risque de subir une politique malthusienne s'il n'arrive pas à son équilibre le plus rapidement possible. S'il y a moins de trains, il y aura moins de clientèle et c'est ce problème qu'il faut traiter très rapidement.



**MICHEL NEUGNOT**  
PREMIER VICE-PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL  
BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE, EN CHARGE  
DES TRANSPORTS, DES DEPLACEMENTS ET DES  
INTERMODALITES



## DAVID ASSÉO

DELEGUE AUX TRANSPORTS  
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Pour David Asséo, chaque nouvelle connexion sur une gare profite aux lignes qui desservent cette gare. C'est l'effet réseau - l'offre crée ou stimule la demande. Les nouveaux clients ou les clients supplémentaires augmentent le taux d'utilisation des TGV, ce qui profite aux territoires qui sont desservis en aval et en amont, car chaque client en plus va créer la possibilité de mettre des offres supplémentaires.

A cet effet réseau, central, se rajoute un autre élément fondamental : la complémentarité des offres. Prochainement, la Suisse aura deux portes d'entrée : celle, principale, de Bâle et celle qui va s'ouvrir fin 2018 avec la mise en service de la ligne entre Delle et Belfort. Ce sera une offre complémentaire car aujourd'hui les trains au départ de Bâle ne s'arrêtent pas systématiquement à Belfort. Cette complémentarité d'horaires est un élément à valoriser, qui touche à la question de l'information et des systèmes informatiques en particulier. Il faut également penser l'offre tarifaire pour permettre réellement à la clientèle de choisir ou de compléter l'offre en fonction de son usage.

Enfin, le troisième élément critique concerne les coûts de fonctionnement de l'offre ferroviaire. La possibilité de se déplacer de manière plus flexible est au

centre de la demande de la clientèle. En Suisse, le coût d'accès à l'infrastructure est au coût marginal, ce qui permet d'introduire la fréquence à la demi-heure, voire même au quart d'heure à l'horizon 2030, pour les grandes lignes. Les autorités suisses veulent générer comme cela de la clientèle. En France, la fréquence ne peut pas être mise en place parce que les redevances d'infrastructure qui sont liées au passage d'un train l'empêchent. C'est vrai pour les TGV et pour les TER. C'est aux régions, à la SNCF et à l'État de travailler ensemble pour baisser drastiquement les tarifs d'utilisation d'infrastructure avec, en échange de la part des opérateurs et des régions, l'augmentation des fréquences de circulation. Le gestionnaire d'infrastructure s'y retrouverait en regagnant en volume ce qu'il perd en recettes unitaires. Le pari qui est fait est d'arriver à une augmentation des recettes voyageurs supérieure aux volumes supplémentaires d'offre, permettant ainsi au système tout entier - gestionnaire d'infrastructure, entreprises de transports, pouvoirs publics - d'être gagnant. Ce pari est basé sur l'expérience vérifiée qu'une fréquence élevée (un train par heure ou un train chaque demi-heure) permet de modifier fondamentalement l'attitude de la population par rapport à l'offre ferroviaire.

« CHAQUE NOUVELLE CONNEXION SUR UNE GARE PROFITE AUX LIGNES QUI DESSERVENT CETTE GARE. C'EST L'EFFET RÉSEAU »

## « NOUS AVONS LES MÊMES PROBLÈMES QUE VOUS AVEZ EN FRANCE SUR LES RELATIONS INTERNATIONALES ET SUR LES BILLETS »

Cyril Chollet représente un Groupement Européen de Coopération Territoriale qui permet à des entités publiques de travailler ensemble sur des projets à l'échelle du corridor européen ferroviaire de Rotterdam à Gênes. Il travaille notamment sur le projet RAISE-IT, lancé début 2017, sur des problématiques concernant les fonctions du corridor pour le trafic des passagers et du fret.

Un des objectifs du projet est de définir des standards du point de vue de l'infrastructure, pour procurer une meilleure connexion avec les territoires. Par exemple, le GECT formule des standards pour synchroniser les trains internationaux de longue distance dans certains nœuds, par exemple à Francfort, Arnhem, et Bâle, pour améliorer leur attractivité et les rendre compétitifs par rapport à l'avion. Les propositions concernent, entre autres, l'instauration d'un train express qui circulera du nord au sud, pour ne pas avoir de changements, ou la réduction du nombre et du temps de changements entre les trains de longue distance pour réduire les temps d'attente.

Le GECT étudie également l'environnement des gares urbaines. L'idée est de rendre plus attractive la connexion entre la gare et la ville, car les gares en Allemagne se

trouvent souvent au centre-ville et beaucoup de personnes s'y rendent à pied ou par les transports en commun.

En ce qui concerne les relations internationales, il est très difficile d'avoir des informations sur les TGV français à partir de l'application de la Deutsche Bahn. Si les TGV ne partent pas d'une gare allemande, il faut passer par les sites français, ce qui rend plus difficile l'usage du train.

Ce que le groupement recherche, c'est de connecter, entre elles, toutes les informations qui concernent le voyage.



## CYRIL CHOLLET

PLANIFICATEUR DES TRANSPORTS,  
REGIONALVERBAND MITTLERER-OBERRHEIN,  
MEMBRE DU PROJET RAISE-IT, GECT  
ALLIANCE INTERRÉGIONALE POUR LE  
CORRIDOR RHIN-ALPIN

TABLE RONDE N°2

COMMENT  
DYNAMISER  
LA CLIENTÈLE  
TOURISME ET  
LOISIRS DU TGV  
RHIN-RHÔNE ?





## LOÏC NIEPCERON

PRÉSIDENT DU COMITÉ RÉGIONAL DE TOURISME  
BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

Loïc Niepceron rappelle que le tourisme en Bourgogne-Franche-Comté représente 42 000 emplois. Ce sont des emplois non délocalisables, mais ils sont soumis à la concurrence des autres pays et des autres régions françaises. La Bourgogne-Franche-Comté, comprend onze sites classés au patrimoine mondial de l'Unesco. Ces sites classés sont des produits d'appel, puisque la clientèle d'un site augmente de 25 à 30 % à partir de son classement au patrimoine de l'Unesco.

Les touristes étrangers disent souvent que ce qu'ils recherchent en France, c'est l'art de vivre. Ils demandent une histoire au sens du récit, une belle histoire qui permet non seulement de découvrir notre patrimoine, nos vins et nos fromages mais aussi la façon dont ils sont fabriqués. Notre territoire est une terre de mutualité, de mise en commun, de solidarité - c'est aussi ce que cherchent les touristes. Ce n'est plus le beau château qui va attirer les touristes, c'est un ensemble : une démarche qui va permettre de découvrir, peut-être, un châ-

teau mais aussi de découvrir un restaurant et, si on a des enfants, faire une activité comme l'accrobranche. Aujourd'hui, c'est la clientèle qui fait l'offre touristique, c'est la clientèle qui décide, notamment grâce à l'information digitale, ce qu'elle va faire et voir. Il faut avoir cela à l'esprit : ce n'est pas le TGV en tant que tel qui va créer une marque. Le TGV est un support, un outil de développement économique et de structuration à partir de l'offre qui est faite sur les territoires. Le Comité Régional de tourisme de Bourgogne-Franche-Comté finance des campagnes digitales sur voyages-sncf.com, en travaillant derrière les portes d'entrée TGV que sont Belfort-Montbéliard, Dijon, Besançon Franche-Comté et aussi Mâcon.

Le premier problème auquel est confronté l'offre TGV au cœur de l'espace Rhin-Rhône est le tarif. Dijon-Besançon en TER, c'est 5 € ; en TGV, c'est 19 €. Mais c'est aussi le prix des parkings aux abords des gares TGV. Les touristes doivent faire des choix ; ils font une excursion sur une journée

ou deux et ils ont un budget contenu. Ils doivent manger, se déplacer, garer leur voiture... L'offre touristique est à structurer par filière : les filières « patrimoine » au sens large du terme et les filières « itinérance », c'est-à-dire les séjours qui impliquent des déplacements. C'est cela qu'il faut mettre en exergue pour pouvoir utiliser à bon escient le TGV.

Il y a toute une série de choses qui doivent être mises bout à bout pour donner envie de parcourir les territoires à un moment où nous passons de 85 millions à 100 millions de touristes par an en France. Pour les nouveaux touristes et notamment ceux qui viennent de plus loin, faire des distances à travers la France n'est pas un problème. Ces visiteurs ont l'habitude des grandes distances et de la multiplicité des transports que ce soit voyager en avion, se déplacer en TGV ou prendre un TER. Le tourisme régional doit s'organiser à partir de cette réalité.

« NOUS N'AVONS PAS LE MONT SAINT-MICHEL, NOUS N'AVONS PAS LA TOUR EIFFEL, MAIS NOUS AVONS LE VIN DE BOURGOGNE, LES MONTAGNES DU JURA ET UN PATRIMOINE ET UNE RICHESSE CULTURELLE QUI MÉRITENT D'ÊTRE MIS EN EXERGUE PAR DE GRANDS ÉVÉNEMENTS »



## JEAN-FRANÇOIS ZURAWIK

DIRECTEUR DES ÉVÉNEMENTS, FÊTE DES LUMIÈRES DE LYON

La Fête des Lumières de Lyon a constaté un effet évident sur la fréquentation de l'événement par la clientèle de la Franche-Comté et l'Alsace suivant l'ouverture du TGV Rhin-Rhône. La Fête des Lumières associe étroitement le TGV dans son organisation avec 8 000 places en prix «Prem's» sur la ligne Paris-Lyon et 14 TGV labellisés 100 % «Prem's» pour les cinq jours de la fête, le renforcement des dessertes le week-end, et 8 000 places à prix «Prem's» sur la ligne Strasbourg-Lyon-Méditerranée. En tout, 140 TGV sont concernés par ces actions. Il existe également une opération spéciale pour les TER au départ de toutes les villes moyennes en Rhône-Alpes, avec 30 000 places pour lesquelles le client paie l'aller et la SNCF offre le retour.

Pour l'axe B to B, la Fête des Lumières de Lyon organise un TGV VIP le samedi soir, où sont invitées des personnalités du monde politique, du monde économique et du spectacle, entre autres, qui visitent la Fête des Lumières et deviennent à leur tour prescripteurs. La Fête des Lumières est un événement d'importance mondiale qui exporte son savoir-faire dans différentes régions du monde. Le financement est assuré à plus de 50 % par des partenaires institutionnels et privés. Il y a des actions à entreprendre avec ces acteurs privés, qui ont des clients, prospects et personnel qui pourraient augmenter la fréquentation. Il est important de pouvoir disposer de formules associant la mobilité avec les hébergements. Pendant la Fête des Lumières, il est très difficile de trouver une chambre d'hôtel à Lyon même si le phénomène AirB'n'B permet aussi d'augmenter la fréquentation

et d'amener les retombées économiques pour la population.

Vendre avec succès un événement ou un territoire nécessite une concertation et une mobilisation globale. Lyon a créé une marque territoriale qui est mondialement connue : «Only Lyon». Tout le monde s'est mobilisé autour de cette marque et toutes les actions fonctionnent ensemble. Pour développer le TGV, il faudra s'adresser, au-delà du grand public, au secteur de l'entreprise et de tous les organismes publics. La cause du TGV vaut certainement de se mobiliser tous ensemble. Autrement c'est très difficile d'aboutir.

« QUAND ON A UNE VOLONTÉ DE FAIRE QUELQUE CHOSE IL FAUT ARRIVER À MOBILISER TOUT LE MONDE. ET JE CROIS QUE LA CAUSE DU TGV VAUT CERTAINEMENT DE MOBILISER TOUS ENSEMBLE. »



## « L'ÉVÉNEMENTIEL, ON LE SAIT, C'EST UN DES FACTEURS PRINCIPAUX D'ATTRACTIVITÉ DES TERRITOIRES »

Les événements qui fonctionnent sont ceux qui reposent sur des traditions, ce qui leur confère une qualité qui fait l'engouement du public. Pour le Marché de Noël de Mulhouse, le troisième plus important d'Alsace, les hôtels sont pleins à environ 70 %, donc il est clairement possible de développer la fréquentation. La ville a la chance d'avoir une gare TGV en centre-ville, à 10 minutes à pied de la manifestation. Le train se présente comme le meilleur moyen d'y accéder pour éviter les problèmes de stationnement ou d'embouteillages. Un partenariat avec la SNCF peut, comme pour les autres villes concernées par ces grands événements, booster la fréquentation des TGV. Il faudrait relayer l'information sur l'ensemble des supports de la SNCF : l'affichage en gare, sur le site voyages-sncf dès l'achat d'un billet pour Mulhouse, ou sur les brochures que l'on trouve dans le TGV. Les acteurs du tourisme ne travaillent pas encore assez en partenariat avec la SNCF et il reste une belle marge de progression.

Pour la destination de Mulhouse des produits touristiques ont été mis en place pour la clientèle individuelle. Le City Pass numérique pour trois jours inclut les visites des musées, le transport public, une visite guidée et d'autres avantages comme des apéritifs offerts dans les restaurants. Il serait très intéressant de construire des packages pour proposer des week-ends de découverte associant l'offre des scènes culturelles en complément de la visite de ville et la visite

des musées. A titre d'exemple, il y a une clientèle suisse qui vient à La Filature pour un week-end en train, ce qui montre qu'il y a une clientèle interrégionale à capter. Pour l'instant il n'y a pas d'offres incluant le transport et l'hébergement avec les offres culturelles.

Pour les groupes, l'office de tourisme de Mulhouse organise des séjours sur mesure, mais ils viennent le plus souvent en autocar. En revanche, pour le tourisme d'affaires, une étude de 2015 montre que 40 % des congressistes utilisent le train : c'est le moyen de transport le plus utilisé en Alsace pour un événement

professionnel. Cette étude montre aussi qu'un congressiste dépense quatre fois plus qu'un touriste de loisirs. Le tourisme d'affaires est un levier très important de développement des territoires, notamment grâce aux retombées économiques qu'il génère. MEET IN ALSACE a été créée pour développer le tourisme d'affaires sur Mulhouse, Colmar et Strasbourg. L'idée est de promouvoir collectivement le tourisme d'affaires sur les trois agglomérations dans les salons professionnels et un partenariat avec la SNCF permettrait de démultiplier leur action.



### MARIE GARCIN-ZAITER

DIRECTRICE DE L'OFFICE DE TOURISME ET DES  
CONGRES DE MULHOUSE ET SA REGION



## MARIO ELAND

CHEF DU DÉPARTEMENT MARKETING, EUROAIRPORT  
BASEL MULHOUSE FREIBURG

« LE TGV RHIN-RHÔNE  
POURRAIT ÊTRE  
UNE PIÈCE TRÈS  
IMPORTANTE  
DANS NOTRE  
DÉVELOPPEMENT DE  
LONGS COURRIERS »

Le train fait partie de la stratégie de développement de l'EuroAirport depuis de nombreuses années, avec un objectif de voir réalisé son propre raccordement ferroviaire et tirer au mieux profit du TGV Rhin-Rhône. Ce projet est prévu pour 2024 maintenant que la démarche est décidée et que les partenaires ont donné leur accord pour financer les études. Les études de trafic réalisées à ce jour montrent que la LGV Rhin-Rhône apportera plus de passagers aériens notamment avec la réalisation de sa deuxième tranche. Il y a ainsi un effet d'agrandissement de la zone de chalandise et une meilleure connectivité avec les territoires et notamment Belfort et Montbéliard.

Même si l'EuroAirport est en concurrence avec le TGV sur des destinations de moyenne distance (500-600 km), il est complémentaire et potentiellement partenaire en tant que noeud modal. Aujourd'hui ce partenariat n'existe pas, mais on peut prendre modèle sur le fluvial où l'EuroAirport a reçu, en 2017, 100 000 citoyens américains et 30 000 citoyens chinois qui sont passés par l'aéroport, après avoir fait une croisière sur le Rhin entre Amsterdam et Bâle.

De la même manière le TGV Rhin-Rhône pourrait devenir une pièce très importante du développement de la clientèle longs courriers. Cette clientèle arrive à l'EuroAirport et repart en bus vers diverses destinations. Avec de bonnes connexions ferroviaires l'EuroAirport pourrait diriger

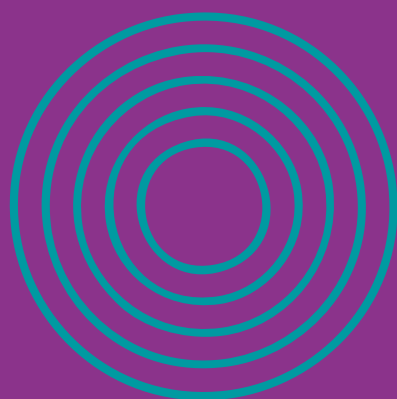
les voyageurs vers le TGV Rhin-Rhône, pour aller à Paris ou Marseille par exemple. Des itinéraires de ce genre seraient très vendables sur les marchés lointains où d'ores et déjà un travail est fait pour améliorer la notoriété des régions de l'Est. L'EuroAirport ne vend pas l'aéroport mais la région avec tous ses atouts. La clientèle est pourtant assez segmentée et il faut bien identifier les besoins et les produits à développer.

La première phase de la stratégie de développement de l'EuroAirport pour les marchés long courrier consiste à attirer des compagnies charter avec le TGV comme pièce du produit proposé. La deuxième phase sera l'établissement d'un vol régulier ciblant majoritairement les touristes. L'EuroAirport compte également sur le tourisme d'affaires : les événements, les congrès et les foires sont très importants pour générer des flux. À titre d'exemple, deux événements d'ampleur mondiale à Bâle - Baselworld et Art Basel - génèrent un flux de trafic très important. Ce sont des offres à travailler et à faire connaître.



TABLE RONDE N°3

# COMMENT STIMULER LES ÉCHANGES ÉCONOMIQUES FAVORISÉS PAR LE TGV RHIN-RHÔNE ?





## YVES CHAVENT

PREMIER VICE-PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE  
COMMERCE ET D'INDUSTRIE LYON MÉTROPOLE  
SAINT-ÉTIENNE ROANNE

« LE POTENTIEL ÉCONOMIQUE DU  
TGV, C'EST LA PROXIMITÉ PAR LE  
DÉPLACEMENT. MÊME SI NOUS AVONS  
DES MOYENS DE COMMUNICATION  
MODERNES COMME INTERNET  
ET LES RÉSEAUX SOCIAUX, NOUS  
AVONS TOUJOURS BESOIN DE NOUS  
RENCONTRER »

La zone géographique entre Rhône-Alpes et Alsace est la plus industrialisée de France et il est logique qu'elle puisse bénéficier d'une liaison ferroviaire de qualité permettant aux entreprises de se rapprocher les unes des autres et de travailler ensemble. Les études réalisées par les différentes CCI montrent que les entreprises et surtout les PME commencent à travailler en priorité avec leurs voisins. Quand elles prennent un peu d'assurance, elles vont travailler avec les pays limitrophes. La proximité apportée par les possibilités de déplacement est ainsi essentielle.

Les chefs d'entreprise n'hésitent pas à aller chercher un sous-traitant ou un client plus loin si les moyens de déplacement sont sûrs et efficaces. Les chefs d'entreprise et les cadres dirigeants ont pris conscience que prendre le TGV n'est pas du temps perdu. C'est un deuxième bureau pour certains et, surtout, cela permet de faire un aller-retour parfois dans la demi-journée pour conclure une affaire.

Yves Chavent souligne l'importance de la circulation des savoirs et des compétences. En coopération avec la CCI du Territoire de Belfort, l'ESTA Lyon vient d'être créée sur le modèle de l'ESTA Belfort. Aujourd'hui les étudiants lyonnais font leurs études à Lyon et les étudiants belfortains à Belfort, mais si demain il y a une liaison performante, pourquoi ne pas faire un cycle spécifique à Belfort pour les étudiants de Lyon et vice-versa pour les étudiants de Belfort ? Des étudiants qui circulent, ce sont des idées qui circulent, et c'est du business qui va se créer.

La logique d'échanges de savoirs et des compétences est celle des clusters mis en place par les entreprises. Les CCI peuvent renforcer la dynamique par la création d'un cluster d'axe, à l'instar de ce qui a été fait le long de l'A89 entre Bordeaux et Lyon où les différentes CCI et les territoires organisent des manifestations pour favoriser la rencontre des entreprises et développer les affaires. Il existe beaucoup de filières industrielles communes sur l'axe Rhin-Rhône : à Lyon, le cluster RACE, spécialisé dans l'éolien offshore et le nucléaire, présente des synergies très importantes avec la région Bourgogne-Franche-Comté. Dans l'automobile il existe beaucoup de points communs dans les différents domaines d'activités. Il faut construire ensemble un axe TGV Rhin-Rhône et développer le business entre les entreprises du territoire.

Il existe finalement peu d'axes nord-sud en Europe. L'axe Rhin-Rhône sera le troisième grand axe qui traverse l'Europe du nord au sud, avec la gare TGV de Saint-Exupéry comme hub pour aller sur Turin, Barcelone et Marseille. Cet axe donne accès à des régions dynamiques qui sont les poumons économiques de l'Italie, de l'Espagne et, aussi, de la France. Si on veut réellement que le projet de TGV Rhin-Rhône aille au bout, il faut que tous les acteurs économiques restent unis et fassent vivre le projet en permanence.

« IL Y A UN POINT QUI VA VÉRITABLEMENT CONTINUER À RENFORCER LES ÉCHANGES ENTRE ENTREPRISES, C'EST LE DÉVELOPPEMENT DES QUARTIERS-GARE À PROXIMITÉ DES GARES TGV »



## LUC GAILLET

MEMBRE ASSESSEUR DU BUREAU DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE ALSACE EUROMÉTROPOLE

Pour les professionnels, c'est le temps global de déplacement et la fréquence qui comptent. Plus on est proche d'une gare, plus l'envie d'utiliser le train pour un trajet est importante. L'arrivée du TGV Rhin-Rhône a ainsi amené des mutations majeures dans les déplacements professionnels. À cet effet, le développement des quartiers-gare à proximité des gares TGV, comme la Jonxion et le quartier-gare de Mulhouse ou, à plus long terme, le projet de cité d'affaires à proximité immédiate de la future gare de l'EuroAirport, va renforcer les échanges entre les entreprises. Il y a un potentiel extraordinaire pour les centres d'affaires proches des gares TGV ou proches des aéroports, puisque ça permet une collectivité exceptionnelle.

Ce sont les entreprises qui organisent les affaires et stimulent les échanges entre acteurs économiques, surtout quand il y a des centres d'intérêts semblables entre deux pôles d'attractivité. Par exemple, de

plus en plus de liens existent entre les pôles sciences de la vie de Strasbourg et de Lyon et le TGV Rhin-Rhône permet une relation extrêmement rapide. Il y a également l'activité liée au pôle Véhicule du futur : les échanges se font parfois en voiture, mais de plus en plus en TGV. Il y a d'autres domaines, comme dans le textile avec Techtera à Lyon et le pôle textile Alsace. Ce ne sont pas des pôles en tant que tels qui génèrent ces échanges, les pôles étant des structures au service des entreprises. Les échanges viennent surtout par la dynamique des clusters créés par des chefs d'entreprise qui veulent développer du business ensemble, parce qu'ils sont dans de grandes chaînes de valeur où ils sont rarement concurrents et, parfois, extrêmement complémentaires. La question de la distance et de la proximité est au cœur de cette dynamique.

L'Alsace a récemment engagé un travail méthodique de cartographie de clusters

qui pourrait bien être coordonné avec la Bourgogne-Franche-Comté et Rhône-Alpes, afin d'identifier les sujets d'échanges potentiels. Les rencontres créent les opportunités d'affaires et beaucoup d'offres se font à l'occasion de salons professionnels. Avec une offre de transport adaptée, les personnes se rencontrent, les affaires se nouent et les concentrations de flux se font.



## DOMINIQUE BALDUINI

PRÉSIDENT DE LA VALLÉE DE L'ÉNERGIE

La création de la Vallée de l'Énergie reflète la volonté commune des grands donneurs d'ordre de l'énergie de puissance, leurs sous-traitants et les sociétés de services, de développer la compétitivité de la région et des territoires. Aujourd'hui, l'énergie de puissance doit faire des alliances avec le nucléaire et le secteur des éoliennes, mais aussi avec l'usine numérique et l'impression 3D. Ces besoins sont intimement perçus par les grands donneurs d'ordres et par les TPE-PME qui sont nos adhérents. L'évolution naturelle de la Vallée de l'Énergie consiste ainsi, au gré de ses alliances, de s'éloigner de Belfort-Montbéliard pour développer la puissance du pôle d'énergie.

Cette vision mondiale fait que tout ce qui permet de raccourcir des distances - l'amélioration des moyens de transport et des moyens de communication - est extrêmement important. Le rachat de la branche énergie d'Alstom par General Electric et la spécialisation et d'optimisation de ses ressources en est un exemple concret. Avec la concentration de la partie commerciale et financière du groupe à Zürich, tous les axes de développement avec la Suisse sont extrêmement importants.

Dominique Balduini identifie différentes synergies entre technologies voisines qui peuvent être développées le long de

l'axe du TGV Rhin-Rhône : rapprochement avec le pôle nucléaire et le pôle éolien, les technologies transversales comme la fabrication additive et impression 3D qui concernent toute la partie métallurgique de l'énergie, ainsi qu'avec l'aéronautique, qui permettront de développer des marchés dans la région. Tout cela porte à développer les moyens de transport, pour raccourcir les distances.

Compte tenu de l'évolution des métiers de la mécanique, il n'y a pas de différence entre la partie fabrication d'une turbine, d'une automobile, ou des pièces pour l'aéronautique. Les régions françaises doivent attirer la jeunesse diplômée qui sort de nos écoles et de nos facultés. L'industrie ne perd pas autant d'emplois qu'on le dit, mais les métiers évoluent et il y a une certaine mutualisation des métiers du futur. Par exemple, la maintenance prédictive sur un centre l'aéronautique, la fabrication de tel ou tel matériel ferroviaire, c'est le même métier et cela fait appel aux mêmes circuits de neurones. Il est important que ces métiers puissent dialoguer, et que les représentants de ces métiers puissent se rapprocher des centres de compétences. C'est important parce que se rencontrer, c'est rentrer, d'une certaine façon, dans une émulation qui fait naître le progrès.

« NOTRE VISION MONDIALE FAIT QUE  
TOUT CE QUI EST AMÉLIORATION DES  
MOYENS DE TRANSPORT ET DES MOYENS  
DE COMMUNICATION, TOUT CE QUI  
PERMET EFFECTIVEMENT DE RACCOURCIR  
DES DISTANCES EST EXTRÊMEMENT  
IMPORTANT POUR NOUS »



## ÉLODIE HEITZ

INGÉNIEUR D'AFFAIRES, GROUPE SOCOMEC

« NOTRE ENTREPRISE EST UNE ENTREPRISE FAMILIALE QUI N'A JAMAIS DÉLOCALISÉ SON SIÈGE NI SES IMPLANTATIONS ET POUR NOUS LE FAIT DE DÉVELOPPER LES AXES ET LES DYNAMIQUES D'ÉCHANGES EST ABSOLUMENT CAPITAL »

Le groupe SOCOMEC, est un groupe alsacien à rayonnement mondial qui compte aujourd'hui à peu près 3 200 collaborateurs à travers le monde, dont 400 salariés en France répartis sur onze agences. En termes d'activité, le groupe SOCOMEC est spécialisé dans la disponibilité, le contrôle et la sécurité autour des réseaux électriques basse tension. Avec un siège social qui se trouve à proximité de Strasbourg, une agence à Lyon, une agence à Grenoble, une à Marseille et des entités en Italie, le TGV Rhin-Rhône joue un rôle fondamental pour réduire les distances et favoriser les affaires. La notion de clusters et le développement des échanges sont au cœur de l'histoire du groupe SOCOMEC : c'est une entreprise familiale qui n'a jamais délocalisé son siège, ni ses implantations et le fait de développer les axes et les dynamiques d'échanges est absolument capital. Le développement du TGV Rhin-Rhône et des axes de communication portés par des clusters économiques va réduire les problèmes de connexions entre les régions industrielles.



## QUESTIONS DU PUBLIC

**PATRICK RÉAL**  
FEDERATION NATIONALE DES  
ASSOCIATIONS D'USAGERS DES  
TRANSPORTS BOURGOGNE-  
FRANCHE-COMTE, (FNAUT),  
VICE-PRESIDENT EN CHARGE DES  
RELATIONS FRANCO-SUISSES

Patrick Réal souligne la qualité des correspondances TER avec les gares TGV Rhin-Rhône et les gares du centre-ville. Entre Besançon Franche-Comté et Besançon Viotte, il existe une offre de correspondances de très bonne qualité, essentiellement vers Paris. Mais l'offre des correspondances pour l'axe nord-sud doit être améliorée : vers Strasbourg et Montpellier les temps de correspondance à la gare TGV sont de 51 minutes, 47 minutes et 38 minutes. C'est un problème que les acteurs économiques évoquent souvent auprès de la FNAUT. Il est essentiel de maximiser l'utilisation de ces infrastruc-

tures et équipements dans une approche « gagnant-gagnant » pour les agglomérations desservies et pour la SNCF.

Concernant la clientèle touristique, les villes de la région ne sont pas correctement desservies par le TGV Lyria circulant entre Paris et la Suisse. Tous les Lyria à l'aller et au retour ignorent Besançon, capitale franc-comtoise, et seulement trois relations sur six desservent respectivement Dijon et Belfort-Montbéliard.

**LIONEL CLÉMENT**  
ASSOCIÉ, SOCIÉTÉ TRANSAE

Lionel Clément intervient sur la problématique des péages, dont le Document de référence du réseau 2019 (DRR) en cours de consultation va impacter les coûts de fonctionnement de la LGV Rhin-Rhône actuelle et future. Pour les services non-conventionnés, dont les TGV, le DRR 2019 introduit une redevance de marché basée sur des segments de marché au départ de Paris pour les TGV qui vont circuler sur l'infrastructure. Dans le nouveau DRR un TGV Rhin-Rhône qui partira de Paris pour aller à Mulhouse et qui paye, actuellement, entre 6 700 € et 6 800 € pour faire

le parcours, paiera bientôt 8 400 €, pour un train équivalent. Cette augmentation va mettre le TGV à 17 € le train-kilomètre alors que, pour la partie nord via la LGV Est, ce sera autour de 2 €. Au regard des coûts de fonctionnement et des propos tenus sur la productivité et les taux de remplissage insatisfaisants du TGV Rhin-Rhône, Lionel Clément interroge l'articulation au sein de la seule entité SNCF entre le fonctionnement des systèmes ferroviaires en termes de performance et d'usage et la tarification de l'infrastructure qui représente 45 % du billet d'un train.

**MAXIMILIEN  
PIQUANT**  
CHEF DE PROJET,  
SOCIÉTÉ ARCADIS

La société Arcadis pilote le bilan LOTI de la première phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône. L'étude vise à évaluer les impacts de la LGV sur l'aménagement du territoire, le développement économique et l'offre et la demande de transport cinq ans après sa mise en service.

Les études et les retours d'expériences sur les interactions entre la grande vitesse et le développement des territoires permettent aujourd'hui une connaissance solide de l'interaction LGV-territoires. Un premier bilan fait en 2013 a constaté des effets favorables sur certains territoires au moment de la mise en service de la LGV Rhin-Rhône et un peu moins favorables, en ce qui concerne la fréquentation et le

profil de la clientèle. Toutefois il manque des éléments quantitatifs à ce sujet.

La LGV modifie la géographie en ouvrant le territoire par les portes d'entrées-sorties que sont les gares TGV ou l'EuroAirport, notamment par leurs complémentarités modales. Il convient de savoir désormais si la LGV a modifié la provenance géographique des clientèles en conséquence.

## CONCLUSION

### VINCENT KAUFMANN

DIRECTEUR DU LABORATOIRE DE SOCIOLOGIE URBAINE,  
ÉCOLE POLYTECHNIQUE FÉDÉRALE DE LAUSANNE

Quelques points me semblent particulièrement intéressants dans les échanges assez riches que nous avons entendus. Le premier concerne l'effet réseau qui est jugé fondamental. L'enjeu du TGV Rhin-Rhône n'est pas de transporter le voyageur d'une gare à une autre gare, mais de proposer de porte à porte par une information complète et multimodale, de présenter des offres combinées au niveau tarifaire et billettique, de compléter l'offre par des modes alternatifs, et nouveaux, comme le covoiturage et les autocars de longues distances ou traditionnels comme le taxi. Pour cela, il faudrait que les opérateurs dépassent les postures identitaires et concurrentielles et acceptent de partager l'information, et de coopérer. Le TGV Rhin-Rhône traverse des régions transfrontalières mais les touristes, de Tokyo ou de Pékin, ne les perçoivent pas et cela leur est totalement égal. Le réseau doit dépasser les frontières physiques et, surtout, mentales.

Le deuxième point, c'est l'idée de développer le tourisme de loisirs qui se décline de toute une série de manières – les sorties d'entreprises, les produits autour du tourisme urbain, la valorisation des atouts de la région, ou l'activation du potentiel touristique autour des connexions ferroviaires. Il est ressorti fortement des différentes interventions que réussir à faire vivre et développer l'offre et le service autour du TGV Rhin-Rhône, dépend de la mobilisation de tous et du dépassement des antagonismes et des localismes.

Enfin, le troisième point est le mot-clé « Mobility hub ». Il a été question dans la dernière table ronde des clusters et des gares nouvelles qui peuvent devenir des cités d'affaires. Renforcer les quartiers de gare et permettre leur fonctionnement en réseau à travers des clusters, c'est extrêmement intéressant pour les entreprises. Quand des salariés se déplacent avec le TGV, ils peuvent utiliser leur temps pour travailler et cela devient leur deuxième bureau. Mais pour qu'il y ait hub, il faut plus qu'une gare et une liaison avec un centre-ville. Pour qu'il y ait un effet réseau, la gare doit être un centre, un lieu où on peut se donner rendez-vous, un lieu de référence, un lieu où on rencontre des collègues d'autres entreprises, un lieu où un jeu de proximité peut se nouer.

« DÉPASSONS LES FRONTIÈRES. N'oublions pas que nous vivons dans un espace de libre circulation : n'ayons pas trop de limites mentales et soyons innovants ».

# MARIE-GUITE DUFAY

PRÉSIDENTE DU CONSEIL RÉGIONAL BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ,  
PRÉSIDENTE DE L'ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV  
RHIN-RHÔNE-MÉDITERRANÉE

L'Association Trans Europe TGV regroupe plusieurs collectivités, du nord de l'Allemagne au sud de la France et jusqu'à Barcelone. Nous ne pouvons faire aboutir notre projet commun que si nous sommes soudés. C'est le but de l'association : partager les connaissances qui nous permettent de pousser notre objectif de terminaison de la LGV Rhin-Rhône. Il faut arriver à bâtir les 35 kilomètres qui restent à l'est et faire la jonction avec Paris, Lyon et Marseille, à l'ouest. Nous y arriverons en étant en coopération absolue. Les collectivités françaises qui sont les plus concernées par cette terminaison, de l'Alsace à la Bourgogne-Franche-Comté, de Strasbourg à Dijon, en passant par Mulhouse, Belfort, et Besançon, sont toutes volontaires pour aller de l'avant et saisir les occasions pour faire entendre notre voix.

Le séminaire d'aujourd'hui montre qu'il y a une dynamique et le livre blanc propose des pistes de travail très concrètes pour notre Association Trans Europe TGV. Il y a trois grands axes qui en découlent.

- Le premier, c'est l'axe de la région industrielle. L'Alsace et la Bourgogne-Franche-Comté forment le secteur le plus industriel de France. Nous savons que c'est notre spécificité. Les acteurs économiques doivent être pleinement mobilisés et je compte beaucoup sur leur implication.

- Le deuxième angle concerne le transfrontalier. Nous avons des intérêts avec l'Allemagne et avec la Suisse : il faut que nous fassions corps ensemble.

- Le troisième, c'est le tourisme. Nous avons tout ce qu'il faut pour attirer encore plus de monde dans une région qui a un patrimoine absolument extraordinaire, qui a des paysages fantastiques, et qui a un énorme potentiel touristique. L'Alsace et la Bourgogne, ce sont des marques qui attirent : il y a un potentiel formidable.

Nous allons entamer un travail qui sera porteur de propositions précises : développer l'axe touristique, animer la coopération transfrontalière et renforcer notre axe éco-

nomique. Il faut croire dans l'avenir de ce TGV qui a un grand potentiel à développer. Cet après-midi d'échanges nous situe dans cette mobilisation et les termes de « coopération », « ensemble », que nous avons retrouvés tout au long de l'après-midi, correspondent bien à ce que nous voulons.

Il ne faut jamais oublier que la mobilisation d'un territoire est la rançon de la victoire pour les projets qu'on veut mener. Je compte sur cette mobilisation très forte et de l'unité autour de nos objectifs. Il faut terminer la ligne à grande vitesse et il faut la valoriser parce que le TGV Rhin-Rhône n'est pas assez connu, alors qu'il a un grand potentiel.

« NOUS NE POURRONS FAIRE  
ABOUTIR CE PROJET QUE SI  
NOUS SOMME SOUDÉS AUTOUR  
DE CET OBJECTIF »

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](mailto:secretariat@transeuropetgv.net)  
Internet : [www.transeuropetgv.net](http://www.transeuropetgv.net)