



Édito / Pourquoi le « Club TGV Rhin-Rhône » ?

Par Pierre Messulam, Directeur du projet TGV Rhin-Rhône à la SNCF

Trois ans avant la mise en service du TGV Rhin-Rhône, la SNCF a souhaité s'engager dans une action visant à préparer, avec ses partenaires territoriaux – collectivités, organismes consulaires, entreprises, associations, ... -, cette opportunité pour la valorisation et le développement des territoires desservis.

Initiée en 2005 par la SNCF à l'occasion de l'arrivée du TGV Est-européen, l'idée de « Club TGV » vise à anticiper, ensemble, les changements générés par la future offre de service : opportunités de croissance à ne pas rater, mais aussi risques pour les territoires et les entreprises qui ne s'y prépareraient pas suffisamment.

Le « Club TGV » est une idée à partager et, après une évaluation des attentes réalisée fin 2008 – début 2009, nous avons proposé à nos partenaires territoriaux, de Dijon à Mulhouse, sans oublier la Suisse et l'Allemagne, de créer ensemble les premiers « Cercles territoriaux » du « Club TGV Rhin-Rhône » : des espaces d'information et de travail en commun, centrés autour des agglomérations desservies par TGV Rhin-Rhône, mais qui irriguent l'ensemble des territoires qui bénéficieront, demain, de ces services.

Le TGV Rhin-Rhône sera une offre de service originale car elle sera la première liaison

ferroviaire à grande vitesse à ne pas être uniquement orientée vers Paris. Comme son nom l'indique, elle aura vocation à faciliter les liaisons entre le nord et le sud de l'Europe : entre le Rhin supérieur (Alsace, Bade-Wurtemberg et Suisse alémanique) et le sud de la France, voire demain vers l'Espagne lorsque seront réalisées les derniers maillons que beaucoup attendent. Mais la nouvelle offre TGV sera aussi un lien structurant entre Paris, la Franche-Comté, Mulhouse, Bâle et Zürich et, très vite, Fribourg-en-Brisgau. Le Club TGV Rhin-Rhône sera donc aussi un lieu pour préparer ensemble les nouvelles mobilités rendues possibles par ce TGV. Quatre cercles ont été créés durant ce deuxième semestre 2009, pour promouvoir auprès du plus grand nombre l'arrivée de la future offre de transport et encourager le lancement d'initiatives qui s'appuieront sur cette opportunité et en démultiplieront les bénéfices.

Ils ont vocation à rassembler largement les décideurs territoriaux qui souhaitent contribuer à cette réussite collective. « Décideurs », car au-delà de l'information partagée, il est essentiel que chacun, lorsque cela est nécessaire, puisse engager sa collectivité, son organisation, son entreprise, dans des actions concrètes.

Cela ne veut cependant pas dire que le grand public sera écarté de ce projet, car chaque « décideur » est également un relais d'opinion. Et c'est pourquoi, plus qu'une structure supplémentaire, le Club TGV Rhin-Rhône a aussi vocation à nourrir les initiatives existantes, en toute synergie, afin que chacun relaie, auprès de ses contacts, les informations et réalisations.

Les réunions de lancement ont témoigné de l'intérêt d'un grand nombre d'acteurs territoriaux pour ce projet et les cercles se sont désormais engagés dans des actions constructives, dans des domaines très divers.

Vous avez participé à ces premières réunions et êtes, pour cette raison, destinataires de cette première lettre de liaison dont la vocation est de contribuer à cet échange d'informations et de bonnes pratiques, au-delà des Cercles Territoriaux. Je vous en remercie d'ores et déjà et vous encourage à associer d'autres décideurs et relations professionnelles à cette initiative partagée afin que, très vite, vos territoires puissent s'appuyer sur l'offre TGV pour accroître leur attractivité.



Dijon Bourgogne Côte d'Or

Dijon bénéficie déjà d'une riche desserte TGV, en particulier vers Paris, et le lancement du TGV Rhin-Rhône, fin 2011, ne semble pas, en tous cas aujourd'hui, être un événement dont les enjeux sont suffisamment bien perçus. Les esprits semblent plus tournés, sur ce territoire, vers les échéances futures, pour que soient réalisées, d'ici 2020-2025, les autres « branches » du projet : la branche Ouest, pour finalisation la liaison à grande vitesse entre Dijon et Paris, et la branche Sud, pour rejoindre Lyon.

Cette future offre de transport est pourtant une opportunité pour l'agglomération dijonnaise, la Côte d'Or et la Bourgogne, en transformant les relations avec l'est de la France et, au-delà, vers la Suisse et l'Allemagne. Cette opportunité génère aussi une nécessité de mobilisation, en particulier pour les entreprises du territoire, et cet enjeu n'a pas échappé à Vincent Martin, chef d'entreprise installé à Dijon, mais dont les implantations et activités sont aussi franc-comtoises.

Il a donc pris l'initiative de créer le cercle « DBCO », avec le soutien actif de la CCI.

La réunion de lancement et d'information a eu lieu le mardi 10 novembre. Une cinquantaine de décideurs étaient venus à l'Ecole Supérieure de Commerce de Dijon pour écouter et interroger Pierre Messulam, qui présentait le projet pour la SNCF, et s'engager dans les projets du Club TGV. Les travaux du cercle « DBCO » se structureront autour de deux axes :

- Marketing territorial ;
- Dijon, étoile ferroviaire du TGV Rhin-Rhône.

Bernard Garnier, qui préside le Cercle de Besançon, avait fait le déplacement tout comme Vincent Martin avait tenu à participer aux premiers travaux du cercle voisin : des synergies se dessinent, d'ores et déjà, pour réussir ensemble, l'arrivée du TGV Rhin-Rhône.

La prochaine réunion plénière aura lieu le 15 février dans les locaux de la CCI à Dijon.

Contact : Marion Cormier, tgvrhinrhone@sncf.fr

Besançon Franche-Comté

La Franche-Comté s'est mobilisée dès le 27 août pour lancer le Club TGV Rhin-Rhône : deux cercles territoriaux ont ainsi été placés sur les fonds baptismaux à la fin de l'été, à l'occasion de deux événements qui ont rassemblé, chacun, 150 personnes environ.

Pourquoi deux Cercles ? Avant tout pour prendre en compte les deux gares nouvelles, construites spécifiquement pour le TGV Rhin-Rhône : Belfort-Montbéliard TGV et Besançon Franche-Comté TGV. Mais aussi pour répondre aux spécificités du vaste territoire franc-comtois. Deux cercles distincts, soit, mais deux cercles synergiques et attentifs aux enjeux de cohésion territoriale, ainsi que le souhaitait notamment le Conseil Régional de Franche Comté, qui s'est engagé activement dans le lancement de la démarche.

Si les collectivités et les organismes publics sont très engagés dans la démarche, c'est un chef d'entreprise haut-saônois, Bernard Garnier, qui a accepté de présider le cercle. Il est appuyé par Patrick Ayache, DGS de la Ville de Besançon et une équipe issue de la communauté d'agglomération, des CCI et du Conseil Régional.

Après le lancement officiel, le Cercle « Besançon Franche-Comté » a organisé le 29 septembre, à la CCI du Doubs, une première réunion plénière, destinée à apporter les éléments d'information relatifs au projet SNCF et présenter aux participants les axes de travail.

Une centaine de personnes étaient présentes, et trois groupes de travail ont été présentés, pour contribuer à trois axes structurants :

- le tourisme et le patrimoine culturel ;
- le développement économique ;
- l'accueil des nouvelles populations.

Depuis, chacun des groupes de travail a tenu sa première réunion. Le prochain bulletin se fera l'écho de leurs réalisations.

Et la date de la prochaine réunion plénière, qui permettra de partager ces premières contributions, est déjà fixée : ce sera le 1^{er} février.

Contacts : stephane.baudin@grandbesancon.fr
guillemette.auclairmeunier@franche-comte.fr



Belfort Montbéliard Franche-Comté

Ce Cercle a également été lancé le 27 août, lors d'une réunion sur le site de Sévenans de l'Université Technologique de Belfort-Montbéliard, à immédiate proximité du site de la future gare TGV.

Alain Seid, président de la CCI du Territoire de Belfort, a accepté d'en assurer l'animation, avec l'appui de Loïc Cirou, directeur à la CCI du Doubs.

Les collectivités territoriales se sont associées à cette mobilisation. Dès la réunion plénière que le cercle tenait le 1^{er} octobre, les grands élus de l'Aire urbaine ont tenu à participer à la démarche pour y apporter, notamment, toute l'information utile sur les zones d'activité qui se déploieront autour de la gare Belfort-Montbéliard TGV.

Cette gare bénéficiera aux territoires du Territoire de Belfort et du Doubs, mais aussi à la Haute-Saône qui aura là une deuxième gare TGV Rhin-Rhône (celle de Besançon Franche-Comté étant très proche de la limite sud du département), sans oublier les Suisses du canton francophone du Jura.

Le rythme de travail proposé par l'équipe de Belfort-Montbéliard est dense car, d'ici la prochaine réunion plénière planifiée pour le mardi 2 février, douze réunions thématiques seront organisées, soit trois pour chacun des quatre groupes de travail, et accueillies par les CCI, les collectivités et même des lycées :

- Les services autour de la gare ;
- Tourisme et culture ;
- Développement économique et implantation des entreprises ;
- Formation et recrutement.

Et puis, signe supplémentaire de l'engagement des acteurs socio-économiques, la CCI du Territoire de Belfort a mis à disposition du Club une de ses permanentes. Le rythme devrait donc être tenu !

La prochaine réunion plénière aura lieu le 2 février.

Contact : cerclebelfortmontbeliard@clubtgvrrhinrhone.eu

Mulhouse Alsace

Jean-Marie Bockel, Maire de Mulhouse et Secrétaire d'Etat à la Justice, a souhaité s'engager personnellement dans le Club TGV Rhin-Rhône, pour marquer la détermination de décideurs territoriaux à prendre en compte tous les potentiels de développement qui seront offerts avec l'arrivée du TGV Rhin-Rhône.

C'est Philippe Trimaille, Adjoint au Maire et Vice-président chargé des transports et des déplacements de l'agglomération, qui assure la présidence déléguée et l'organisation des réunions plénières.

La première réunion s'est tenue le 12 novembre au Parc des Expositions. Région Alsace et Conseil général du Haut-Rhin étaient présents pour soutenir la démarche. Le Président de la CAMSA, Jo Spiegel, par ailleurs Président de la Métropole Rhin-Rhône, soulignait la dimension territoriale de la future offre TGV qui créera une nouvelle proximité avec Besançon et Dijon. Plus de 250 participants ont pu découvrir les six thèmes de travail proposés :

- Culture
- Tourisme
- Sport
- Développement économique
- Formation et recherche
- Coopération transfrontalière

La situation particulière de Mulhouse, à proximité immédiate de la Suisse et de l'Allemagne, confère à ce cercle une dimension transfrontalière naturelle, constitutive des enjeux du projet TGV.

Pour nourrir les réflexions des groupes de travail à partir des perceptions des acteurs locaux, une enquête a été mise en ligne sur les sites internet de la ville et de la communauté d'agglomération jusqu'à la mi-décembre.

Et le 11 décembre, un événement public a réuni les premiers contributeurs du Cercle « Mulhouse Alsace » autour de Jean-Marie Bockel et Guillaume Pepy, Président de la SNCF, renforçant ainsi la dynamique engagée.

Contact : Philippe Trimaille, clubtgvrr@mulhouse.fr



Focus / La gare HQE- BBC de Besançon Franche Comté TGV

Cette rubrique propose
de faire un point
sur l'avancement du projet
ou sur certaines réalisations
territoriales

La Gare Besançon Franche Comté TGV vient d'obtenir les certifications HQE® (Haute Qualité Environnementale) et BBC Effinergie (Bâtiment Basse Consommation) à l'issue des phases de programmation et de conception. C'est une première nationale pour une gare.

La conception de la gare Besançon Franche-Comté TGV vient d'être certifiée conforme aux référentiels HQE® de la marque NF et BBC Effinergie. Pour obtenir ces labels, le « profil environnemental » de la gare a été attesté par un organisme certificateur agréé (Certivéa). Ainsi, l'intégration du bâtiment dans son environnement immédiat, les dispositifs prévus pour la gestion de l'énergie et de l'eau ou encore pour la maintenance globale de la performance environnementale, ont fait l'objet d'une évaluation très positive par rapport au référentiel HQE®. Le label BBC Effinergie récompense plus spécifiquement la performance énergétique de la gare qui prévoit des consommations d'énergie inférieures de 50% à la référence réglementaire. De plus, 75% de la consommation énergétique de la gare seront issues d'énergies renouvelables par le recours à une chaufferie bois alimentée par la filière locale ou encore par l'électricité propre issue des 300m² de panneaux photovoltaïques. La démarche de certification sera totalement aboutie après un nouvel audit qui interviendra en novembre 2011 à l'issue de la phase de réalisation de la gare Besançon Franche-Comté TGV.



Un peu plus sur le projet TGV Rhin-Rhône...

Cette rubrique vise à répondre aux questions entendues
lors de réunions du Club TGV Rhin-Rhône

Quand connaissons-nous les horaires des futurs TGV Rhin-Rhône ?

La SNCF ne décide pas seule des horaires des trains qu'elle met en service. Elle doit demander des « sillons » à Réseau ferré de France, c'est-à-dire des créneaux d'utilisation des infrastructures susceptibles d'être partagés avec d'autres opérateurs dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du trafic international de voyageurs en décembre 2009.

En ce qui concerne le TGV Rhin-Rhône, une démarche de concertation a été engagée entre l'Etat, la SNCF, RFF et les collectivités territoriales pour proposer des services de transports répondant au mieux aux attentes et contraintes de chacun. Confiée à Claude Liebermann et Marie-Line Meaux, inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées. Cette démarche devra s'achever fin janvier 2010.

A l'issue de ce travail, il sera possible de partager le nombre et les horaires des futurs services du TGV Rhin-Rhône. Ces éléments permettront alors aux autorités organisatrices de transport de définir les autres services, comme les TER.

La Grande Vitesse est très consommatrice d'énergie. Le TGV est-il vraiment plus « écologique » que les autres modes de transports ?

A l'occasion du lancement du TGV Rhin-Rhône, la SNCF et RFF ont réalisé, avec l'ADEME et pour la première fois, le « bilan carbone » de cette future offre de transport. Ce bilan a pris en compte la construction des infrastructures, des deux nouvelles gares, mais aussi la réalisation de nouvelles rames TGV et des installations de maintenance nécessaire, ainsi que les émissions estimées pour 30 années d'exploitation...



L'étude montre que « l'empreinte écologique » de cette future offre ferroviaire sera nulle, grâce aux changements de modes de transport qu'elle permettra, après la douzième année d'exploitation. Le projet TGV Rhin-Rhône sera donc « rentable » écologiquement dès 2024.

Qui peut faire partie du Club TGV Rhin-Rhône ?

Le Club TGV Rhin-Rhône est une structure informelle d'échange d'informations et de travail en commun. Il est ouvert aux décideurs territoriaux : toutes celles et ceux qui peuvent engager leur entreprise, leur organisation, leur collectivité dans une action concrète. Il n'y a pas de frais d'adhésion. L'adhésion au Club TGV Rhin-Rhône implique la participation active à au moins un « Cercle territorial ». En plus des quatre premiers Cercles décrits pages 2-3, la création d'un cercle strasbourgeois est à l'étude avec la Ville de Strasbourg pour une mise en place prévue au printemps.



Ce bulletin de liaison est une lettre interne au « Club TGV Rhin-Rhône ».

Il est édité par la SNCF, Direction TGV Rhin-Rhône, 29 bis rue de l'Arquebuse, 21000 Dijon.

Directeur de la Publication : Pierre Messulam, Directeur du TGV Rhin-Rhône. Contact : tgvrhinrhone@sncf.fr

Rédaction : Kaqi. Maquette et mise en page : Noir sur Blanc. Photos : Région Franche-Comté / D. Cesbron, Ville de Mulhouse, Samuel Carnovali, SNCF-CAV