



Jean-Pierre Chevènement (sp)

Transports romands

TGV Rhin - Rhône

Bulletin d'information sur les transports publics de Suisse romande et de France voisine

EDITORIAL

Un projet suisse autant que français

Le TGV Rhin-Rhône est naturellement un TGV franco-suisse. Je veux noter l'importance de la liaison avec Bâle, Zurich et Berne: là sont les principaux bassins de population.

Avec la réalisation de la deuxième tranche de la branche Est Belfort-Mulhouse, Bâle est à trois heures de Paris. De même, la réouverture d'une liaison cadencée Belfort-Delle-Delémont-Bienne va offrir aux Jurassiens un accès aisé à la gare TGV de Belfort-Montbéliard, à Meroux.

Bien entendu, je n'oublie pas les Suisses de la région lémanique: Lausanne accessible à partir de Dijon et Dole qui bénéficiera de la réalisation de la branche Ouest Dijon-Montbard prévue à l'horizon des années 2020 et Genève par la ligne du Haut-Bugey.

Le TGV Rhin-Rhône est riche de possibilités futures. La branche Sud vers Lyon offrira aux Suisses un accès facilité à la Méditerranée, à la Provence, au Languedoc et à l'Espagne.

Dans une perspective plus locale, il faudrait mettre à l'étude une liaison Mulhouse-Bâle qui desservirait l'aéroport de Bâle-Mulhouse. La rentabilité de celui-ci ne pourrait qu'en être améliorée.

Il me semble que la Confédération helvétique a tout à gagner à penser le TGV Rhin-Rhône comme un projet suisse autant que français. C'est le vœu que je forme pour l'approfondissement d'une amitié qui m'a toujours tenu à cœur, non seulement comme natif du Haut Doubs mais aussi comme Français qui a toujours été conscient de ce que la Suisse apporte à l'Europe.

Jean-Pierre Chevènement
sénateur du Territoire de Belfort

Lien fédérateur franco-suisse



Vue aérienne de la gare Besançon - Franche-Comté TGV, implantée près d'Auxon. (photo sncf/arep)

Jamais sans doute, ligne ferroviaire n'a fédéré autant d'acteurs de l'Arc jurassien franco-suisse et n'a mobilisé autant d'énergie pour mener à bien un projet qui tenait de l'utopie. Et pourtant, le rêve est devenu réalité en ce dimanche 11 décembre 2011.

Il fallut des hommes et des femmes à la forte trempe pour élaborer une ligne conçue en réseau, réunissant plusieurs pays: la France, la Suisse, l'Allemagne et l'Espagne, d'où cette appellation TGV européen Rhin-Rhône-Méditerranée.

Si les rames bleues roulent à 320 km/h sur ce ruban de 140 kilomètres, on le doit à quelques acteurs qui n'ont jamais douté de la pertinence du projet. Et à tout seigneur, tout honneur, il faut rendre hommage à Jean-Pierre Chevènement, alors député-

maire de Belfort, qui avait compris, dès 1985, l'importance de cette étoile. Car le TGV Est Strasbourg - Paris menaçait de couper la Franche-Comté, le sud de l'Alsace, le Jura et la Suisse alémanique du réseau européen à grande vitesse. Modestement, Jean-Pierre Chevènement récuse cette paternité, en citant avec humour le proverbe latin (*mater certa, sed pater incertus*)! Mais il a su fédérer les partenaires, avec le soutien indéfectible de Thierry Zettel, secrétaire général de l'association Rhin-Rhône Méditerranée durant 22 ans. Dès lors, s'est tissé un vaste réseau d'acteurs déterminés à relever ce défi.

La gestation fut longue: un quart de siècle, de l'idée à sa concrétisation. Réunir les énergies, surmonter les résistances, lever les fonds. Les régions, les villes et les Etats finirent par débloquent les

crédits. La Suisse elle-même participe au financement d'une ligne construite hors de son territoire, mais qui a l'avantage de l'amarer au réseau européen à grande vitesse.

Certes, l'œuvre n'est pas achevée. Il conviendra de prolonger au plus vite la branche Est, de Genlis à Mulhouse. L'argent devenant rare, la traversée de Dijon est mise en veilleuse, alors que la branche Sud vers Lyon semble renvoyée aux calendes grecques. Par ailleurs, il faudra encore se battre sans relâche pour la réouverture de Delle - Belfort, indispensable tant pour le canton du Jura que le territoire de Belfort, en mobilisant les forces vives des régions voisines du Rhin - Rhône pour que ce TGV rayonne véritablement de Francfort à Barcelone et de Zurich à Paris.

Blaise Nussbaum

EDITORIAL

Jura : un territoire attractif

Centré, bien relié, accessible, voici quelques qualificatifs que le canton du Jura souhaite accoler à son identité. Et ils ne sont pas usurpés. Bâle et Bienne sont à 30 minutes, Berne à une heure, Zurich ou Lausanne à 1 h 30, Strasbourg ou Stuttgart à deux heures à peine. Et maintenant Paris ou Lyon à moins de trois heures. Le TGV est pour le Jura une magnifique occasion à laquelle nous avons contribué. Dès les années quatre-vingt, des représentants de l'Etat jurassien ont œuvré à faire émerger l'idée puis participé à concrétiser le TGV Rhin-Rhône. Peu y croyaient et il a fallu convaincre, s'accrocher pour que l'utopie d'hier soit une belle réalité aujourd'hui. Cette occasion, nous devons aujourd'hui la valoriser. C'est ce que le gouvernement juras-

sien a bien compris en lançant le programme «Ancrage TGV». Cinq axes stratégiques ont été définis:

1. Affirmer la région de Boncourt comme porte d'entrée du Jura en y favorisant l'implantation d'entreprises;
2. Densifier et améliorer l'urbanisation autour des gares de Porrentruy et Delémont;
3. Développer des infrastructures d'accueil pour les visiteurs;
4. Jouer la carte de la paléontologie, en particulier les très riches traces de dinosaures, comme élément attractif pour le Jura;
5. Accroître la notoriété du canton du Jura par des campagnes ciblées, soit seul, soit en collaboration avec nos partenaires de Franche-Comté.

Ces axes stratégiques sont déclinés à leur tour en plusieurs

dizaines de mesures. Evidemment, un tel programme a vocation à durer et affermir le rôle du canton du Jura durant les prochaines années. Il prendra une dimension supplémentaire à la réouverture complète de la ligne ferroviaire entre Bienne et Belfort prévue à la fin 2015. Dans l'intervalle une liaison par bus, toutes les 30 minutes, entre la gare de Delle et la gare TGV de Belfort-Montbéliard permet de relier les réseaux français et suisses. Ainsi, il est possible pour un habitant du canton du Jura d'être déjà à 8h35 à Paris et de ne quitter la capitale française qu'à 20h20 pour être de retour le soir même. De toutes les régions et villes suisses, seul le Jura offre une telle possibilité. Cette excellente accessibilité combinée avec celle en constante amélioration dans toutes les

directions du pays fait du Jura un territoire très attractif pour s'y installer et y développer des activités. Nous vous y souhaitons d'ores et déjà la bienvenue.

Philippe Receveur
ministre de l'Environnement
et de l'Équipement



Philippe Receveur, ministre jurassien (photo sp)

EDITORIAL

Une volonté commune

La mise en service de la première tranche de la branche Est de la ligne à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône marque une étape importante dans la réalisation d'une infrastructure européenne majeure. Au cœur du réseau européen des transports à grande vitesse, la LGV Rhin-Rhône, une fois achevée dans son intégralité, structurera les échanges entre le nord et le sud, ainsi qu'entre l'est et l'ouest de l'Europe.

De nombreuses étapes restent à franchir pour atteindre cet objectif. La prochaine concerne l'achèvement de la branche Est, pour laquelle les régions de Bourgogne, Alsace et Franche-Comté ont signé un pacte affirmant leur ambition.

L'Union européenne, la France, la Confédération helvétique, les cantons suisses et les collectivités locales françaises ont su prendre la mesure de l'importance de cette infrastructure

pour l'aménagement et le développement économique de l'Europe.

A l'échelle de nos territoires, la LGV Rhin-Rhône complète l'offre de transports entre la Franche-Comté et les cantons romands, par la prochaine réouverture de la ligne Belfort - Delle qui fera le lien avec le canton du Jura en 2015.

De plus, le travail mené au sein de la Conférence transjurassienne (CTJ) sur le schéma des mobilités permet de réfléchir à l'amélioration de la ligne des Horlogers, Besançon - Morteau - Le Locle - La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel afin de favoriser les relations entre ces deux métropoles ainsi que l'accès direct à la gare de Besançon-Franche-Comté TGV.

Enfin, la défense des liaisons transjurassiennes Lyria, que la LGV Rhin-Rhône doit compléter et non concurrencer, demeure une priorité pour assurer la qualité des transports et le

développement économique de la dorsale jurassienne.

L'arrivée de la LGV Rhin-Rhône apporte des perspectives de développement majeures pour la Franche-Comté, ses agglomérations et le canton du Jura suisse. L'«effet TGV» va stimuler l'économie régionale, renforcer la compétitivité des grandes filières et leur permettre de se développer grâce à l'arrivée de nouvelles entreprises.

Au-delà de sa vocation première, la LGV Rhin-Rhône a été la source d'une mobilisation sans égale de l'ensemble des forces vives des territoires concernés.

Pour amplifier cet «effet TGV», le Conseil régional de Franche-Comté, la République et canton du Jura suisse, les agglomérations de Besançon, Dole, Belfort et Montbéliard se sont unis pour mettre en œuvre des campagnes de communication d'envergure afin de développer l'attractivité de nos

territoires, de nos savoir-faire. Ensemble, Jurassiens et Franc-comtois, c'est le caractère «original» de nos territoires que nous mettons en valeur!

Marie-Guite Dufay
présidente du Conseil régional
de Franche-Comté



Marie-Guite Dufay, présidente du Conseil régional de Franche-Comté. (photo sp)

Une saga d'un demi-siècle ?

L'idée à l'origine du TGV Rhin-Rhône est née en mai 1986 à Belfort, où sont construites les motrices du TGV. Il s'agissait alors d'améliorer les liaisons entre l'est de la France et Paris, en exploitant les synergies possibles avec la Suisse allemande. En avril 1989, la dimension nord-sud fut ajoutée, d'où la naissance du TGV Rhin-Rhône-Méditerranée. Le projet ainsi complété put recevoir le label européen.

Mais simultanément, il acquit un aspect iconoclaste: il n'était pas axé principalement sur Paris! Il fut porté à bout de bras par le député-maire de l'époque, Jean-Pierre Chevènement, qui, par la suite fut plusieurs fois ministre et est actuellement sénateur du Territoire de Belfort. Pour la crédibilité d'un projet, en France, ça aide; mais c'est loin d'être suffisant!

Il a fallu aussi de solides arguments pour ébranler l'inertie financière des «réalistes parisiens» à l'égard de projets proposés par la «petite» province de Franche-Comté, de surcroît très périphérique. Heureusement, la dimension européenne dynamique de l'époque et aussi l'appui des régions françaises voisines ont compensé ce handicap.

POIGNEE DE ROMANDS

En Suisse, nous n'étions qu'une douzaine de Romands en 1987 pour croire au projet: naturellement en premier, le chef du Service des transports du canton du Jura, Alain Boillat, mais aussi entre autres, la syndique de Lausanne Yvette Jaggi, le conseiller national neuchâtelois Francis Matthey, l'ancien ministre de Suisse auprès de l'OCDE Gérard F. Bauer; et pour percevoir tout l'intérêt stratégique qu'il pouvait présenter aussi pour notre pays, à commencer par les métropoles de Zurich et Bâle (branche Est), avant même la Suisse occidentale (branche Ouest).

Il a fallu se rendre de nombreuses fois à Paris pour discuter avec les parlementaires français. Un moment, certains d'entre eux ont



Une rame de nouvelle génération roulant sur la LGV Rhin-Rhône. (photo S.M.)

eu peur que «les Suisses ne veuillent leur piquer du trafic destiné à l'axe du Mont-Cenis!». Nous avons pu leur démontrer que ce n'était pas là le but de Rail 2000 et des NLFA (Nouvelles Lignes ferroviaires alpines).

Heureusement, les ministres des transports respectifs ont vite compris l'intérêt commun. Du côté suisse, les conseillers fédéraux Adolph Ogi et son successeur Moritz Leuenberger ont joué le jeu, de même que les gouvernements des sept cantons de Suisse occidentale. Ceux des cantons de Zurich et Bâle furent convaincus, après une visite mémorable à Belfort.

CONVENTION FRANCO-SUISSE

Mais la question de principe des investissements fédéraux dans des infrastructures situées à l'étranger souleva des résistances chez nos compatriotes allemands. Elles purent être finalement levées. Ainsi, la Convention franco-suisse qui fixe les engagements des deux Etats fut mise sous toit sans trop de difficultés. Elle fut ratifiée par les deux Parlements avec entrée en vigueur le 28 mars 2003.

Après la mise en service des 140 premiers kilomètres, il reste maintenant à achever la branche Est en réalisant le tronçon de Mulhouse à Belfort au Nord et un raccordement d'une quinzaine de kilomètres à l'Ouest, dans la banlieue de Dijon.

Le président de la République Nicolas Sarkozy a promis en septembre 2011, en présence de la conseillère fédérale Doris Leuthard, que ces travaux seraient réalisés sans tarder. Donc, en 2016 en principe, l'intégralité de la branche Est du TGV Rhin-Rhône sera terminée.

RIVALITE DU TGV EST

Mais à cette date-là, le TGV Est Paris-Strasbourg sera mis en service sur tout son parcours, avec son complément jusqu'à Bâle à 220 km/h. La durée du trajet Paris-Bâle via Strasbourg sera alors pratiquement identique à celle via le TGV Rhin-Rhône. Ce dernier reprendra l'avantage lorsque la branche Ouest, de la banlieue de Dijon au raccordement actuel de la ligne à grande vitesse, sera réalisée. A ce moment-là, aussi Lausanne (et Neuchâtel) bénéficieront pleinement du TGV Rhin-Rhône (3h05 de Paris).

Pour ce qui est de la branche Sud, de la région de Dijon à Lyon, elle conditionne la dimension européenne du TGV Rhin-Rhône avec l'axe Francfort-Méditerranée à 320 km/h, élément évidemment essentiel de la rentabilité de l'ensemble du projet. Mais cette dimension semble être maintenant mise en cause en France par des considérations soit financières à court terme, soit environnementales.

Patience et détermination. Il a fallu 25 ans pour passer de l'idée d'origine à la mise en service des 140 premiers kilomètres du TGV Rhin-Rhône. Félicitations à tous les artisans de ce succès, en particulier au secrétaire général de l'association Thierry Zettel, excellent gardien au quotidien de la cohérence du projet face aux aléas politiques. Avec la situation de fin 2011, faudra-t-il encore un quart de siècle pour achever le TGV Rhin-Rhône dans son intégralité?

*Michel Béguelin
ancien conseiller aux Etats*

Car à pile à combustible

Depuis le 11 décembre 2011, Car Postal participe au projet européen Chic (Clean Hydrogen in European Cities Project, soit en français Projet d'hydrogène propre dans les villes européennes) en testant la motorisation hybride à pile à combustible ou à hydrogène. Cinq «Citaro FuelCell-Hybrid» de Mercedes-Benz, exploités par Car postal pendant cinq ans sur les lignes desservant la région de Brougg (AG). Cet essai de longue durée, en situation commerciale, s'inscrit dans une perspective de développement durable. Le «carburant» sous forme d'hydrogène proviendra d'une station-service spécifique qui sera opérationnelle dès le printemps 2012 sur le site de l'exploitant. «L'hydrogène est obtenu à 100% grâce aux énergies renouvelables, telles que l'hydraulique, le solaire, l'éolien ou encore la biomasse. IBB, fournisseur d'énergie à Brougg, fournira l'électricité pour la production d'hydrogène qui est neutre en CO₂. Son utilisation ne produit pas de gaz d'échappement, la seule émission étant la vapeur d'eau, et le niveau de bruit est très faible. De plus, les cars postaux récupèrent de l'énergie lors du freinage; une énergie (ndlr. stockée dans des batteries au lithium-ion) puis utilisée pour la conduite, voire le chauffage ou la climatisation», souligne Car Postal. Une économie d'au moins 2000 tonnes de CO₂ est escomptée durant la période d'essai. L'acquisition des cinq autobus représente 11 millions de francs.

PhC

Club pour doper l'effet TGV



L'horloge monumentale de la gare de Besançon TGV. (photo PhC)

Constitué en 2008, à l'initiative de la SNCF, le club TGV Rhin-Rhône réunit des représentants du monde politique, économique et associatif pour concrétiser des idées de développement régional en lien avec la nouvelle desserte TGV tels que les services et aménagements autour des gares, la valorisation du patrimoine touristique et culturel, l'implantation d'entreprises et l'accueil de nouveaux habitants. Le Club TGV Rhin-Rhône compte quatre cercles territoriaux: «Dijon Bourgogne Côte-d'Or», «Besançon Franche-Comté», «Belfort-Montbéliard Franche-Comté» et «Mulhouse Alsace».

Bernard Garnier, chef d'entreprise et président du cercle Besançon Franche-Comté qui rassemble quelque 200 personnes, explicite les enjeux.

- Dressez-nous un portrait du Club TGV.

- Le projet de la LGV Rhin-Rhône est porté depuis de nombreuses années par le monde politique, initiateur du projet, la SNCF, Réseau ferré de France et les institutions (Etat, collectivités locales...) qui le financent et le mettent en œuvre. L'expérience a montré que «l'effet TGV» n'est pas automatique. Il dépend d'une conjonction de conditions favorables, mais également du niveau d'appropriation par la société civile de ce nouvel outil de développement.

C'est précisément le rôle du Club TGV. Il réunit les acteurs socio-économiques (entreprises, associa-

tions...) et institutionnels d'un territoire en leur permettant de s'informer, de partager et de réagir à tout ce qui concerne l'actualité du projet, mais plus globalement, aux conditions du développement de leur région. Pour beaucoup de ses membres, c'est une occasion originale de se rencontrer, quand la diversité de leurs activités ne les y prédispose pas. C'est aussi la possibilité d'accéder à d'autres champs de réflexion et de prendre de la hauteur par rapport aux enjeux globaux.

- Qu'apportera le TGV Rhin-Rhône à l'économie de la Franche-Comté?

- Il s'agit d'une nouvelle offre de mobilité. Pour l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard, on peut même dire que l'amélioration est spectaculaire, dans toutes les directions. Pour la Franche-Comté en général, c'est une nouvelle ouverture vers l'Alsace, l'Allemagne et la Suisse, avec bien sûr, effet de réciprocité. C'est d'ailleurs la vocation originale de cette nouvelle LGV.

Pour les entreprises franc-comtoises, c'est plus de facilité à faire venir des clients, des fournisseurs, des partenaires de toutes natures, mais également à leur rendre visite. C'est aussi l'accès à de nouvelles ressources, en terme de potentiel humain (cadres, ingénieurs, techniciens...) qui pourront, même en habitant à Mulhouse ou à Dijon par exemple, venir quotidiennement travailler à Besançon. Sur ce point, la nouvelle offre de mobilité peut également être perçue comme un risque, d'où l'importance de définir et mettre en œuvre les conditions qui globalement, inviteront davantage à venir s'installer en Franche-Comté qu'à en partir.

La LGV, ses deux nouvelles gares, et leurs zones d'activités, offriront à notre région une nouvelle exposition nationale mais également internationale, ce qui est essentiel, car sa notoriété reste faible. Les professionnels du tourisme s'attendent de ce fait à un accroissement d'activité, sous condition de

savoir proposer une offre adaptée à cette nouvelle clientèle. Il faut enfin noter une déception certaine liée au fait que, au moins dans un premier temps, l'accès aux aéroports internationaux (Paris, Mulhouse-Bâle, Lyon) ne se trouve en aucune manière améliorée.

- Comment le Club TGV et l'économie franc-comtoise se positionnent-ils par rapport aux étapes suivantes (seconde phase de la branche Est, les branches Sud et Ouest)?

- Le financement de la seconde phase de la branche Est est en cours de discussion. Nous formulons l'espoir (raisonnable) de voir aboutir ce dossier. Nous n'en sommes pas là pour ce qui concerne les branches Ouest et Sud. Pour cette dernière par ailleurs, des questions techniques majeures n'ont toujours pas leurs réponses.

Pour le respect de la cohérence du schéma d'ensemble initial et pour inscrire le développement de l'arc Rhin-Rhône dans une perspective réellement européenne, nous souhaitons ardemment que la LGV Rhin-Rhône trouve son prolongement vers le sud (*a minima* vers Lyon). Nous sommes cependant conscients que la situation économique actuelle n'est guère favorable à une avancée rapide du projet. A court et à moyen termes, la priorité nous paraît donc de se concentrer sur l'optimisation de l'exploitation de la branche Est.

- Un financement de type «partenariat public-privé» (PPP) serait-il une solution envisageable pour les étapes suivantes dans les plus brefs délais en dynamisant l'emploi dans la construction et les équipements ainsi qu'en palliant les difficultés budgétaires des collectivités publiques?

- Pour ce qui concerne le financement des futures tranches (et plus généralement des projets d'infrastructure lourde), il semble que les partenariats «public-privé» ne constitueront pas seulement une occasion (ce qu'ils sont réellement

en ce sens qu'ils induisent un niveau d'exigence plus élevé en matière de gestion de projet), mais plus sûrement une nécessité, compte tenu du niveau d'endettement des finances publiques en France. Cependant, considérant le caractère d'intérêt général de ces projets, il apparaît également essentiel que l'Etat ou les collectivités territoriales en conservent le contrôle sans ambiguïté.

- Qu'attendent le Club TGV et les milieux économiques francs-comtois des divers modes de transports

- La question du transport des marchandises par chemin de fer ne semble pas vraiment être une priorité politique en France. Ce mode d'acheminement reste finalement peu exploité et ne se développe pas. Il serait intéressant d'en comprendre les raisons et d'en tirer toutes les conclusions, quitte à ce qu'elles dérangent.

Des efforts très significatifs sont faits pour permettre un accès aux deux nouvelles gares par TER. C'est un point très positif. Nous pensons également qu'il faut veiller à mailler avec pertinence le territoire franc-comtois, car un développement efficace et durable passe par un équilibre bien pensé des densités de population.

Enfin, les milieux économiques francs-comtois comprennent bien l'importance de développer un partenariat privilégié et équilibré avec le voisin suisse, tout le long de la frontière commune. En effet, la Franche-Comté reste une région de taille modeste, avec des voisins plus puissants (Alsace et Bourgogne). Dans un contexte de mobilité accrue, on réalise facilement l'intérêt de renforcer notre coopération avec les cantons suisses limitrophes, sans que cela revête un caractère artificiel, car une telle coopération existe par tradition, et de réelles affinités existent par nature. Cela passe en premier lieu par la création de voies de communication routières et ferroviaires dignes de cet enjeu.

Une métropole trinationale prometteuse

Créée en 2005, dans la perspective de la mise en service de la branche Est du TGV Rhin-Rhône, la Métropole Rhin-Rhône se distingue par son caractère transfrontalier puisqu'elle réunit trois régions françaises, un Land allemand et cinq cantons suisses. Elle compte onze agglomérations, deux millions d'habitants, 1,1 million d'emplois, huit pôles d'excellence technologique, 13.000 chercheurs, 90.000 étudiants, six pôles universitaires ainsi que 40.000 entreprises dont plusieurs sont des chefs de file européens ou mondiaux. Eric Anguenot, directeur, en précise les enjeux.

Quels sont les buts de la Métropole Rhin-Rhône?

- Sa situation, entre les axes rhénan et rhodanien alpin, et plus largement entre le Nord et le Sud européens, lui confère une position stratégique pour asseoir un développement durable, une attractivité plus forte, au service des emplois et du rayonnement international, pourvu que nous nous en donnions les moyens. Sans cela, sans la volonté d'optimiser l'effet TGV, nous ne pourrions être qu'un couloir traversé sans qu'on s'y arrête. Nos atouts sont dans la volonté affichée par l'ensemble des membres de travailler en coproduction. A ce jour, neuf fabriques de projets sont en place, où les élus et collaborateurs des villes se réunissent pour produire des actions partagées dont la force ressortit à trois logiques:

1. L'effet de masse lié à la mutualisation des moyens: nous faisons davantage et mieux en nous groupant qu'en travaillant chacun de notre côté et cela rend nos actions plus visibles et pertinentes, portant notre rayonnement et notre attractivité. Le temps de la concurrence laisse place à celui de l'émulation et des partenariats.

2. L'effet d'échelle, avec les économies qui peuvent en résulter. Notre travail collectif sert l'échange d'expérience, la promotion des bonnes pratiques, le



Carte d'accessibilité de la Métropole Rhin - Rhône. (carte sp)

dépassement des esprits de clocher, la mise en réseau de nos attracteurs touristiques, économiques, culturels, de recherche et de développement...

3. L'effet d'intelligence territoriale qui est désormais, dans un contexte de mondialisation et de métropolisation galopantes, une nécessité absolue. Nous savons tous aujourd'hui que les réponses aux enjeux, aux défis de nos territoires, sur les thématiques retenues par la Métropole Rhin-Rhône (développement économique, recherche, développement durable) exigent de dépasser les frontières administratives et nationales.

- Qu'apportera le TGV Rhin-Rhône à la Métropole?

- La LGV, dont la première branche est partiellement mise en service, positionne la Métropole Rhin-Rhône comme un maillon incontournable des échanges Nord-Sud, mais aussi entre la région parisienne et l'Europe centrale. C'est la raison pour laquelle nous restons très vigilants à l'aboutissement global du projet (branche Est complète, branches Sud et Ouest). Les villes de notre espace métropolitain jouiront de nouvelles proximités avec Paris, Francfort, Bâle, Zurich, Lyon, Marseille... Pour que cette révolution dans le rapport aux distances soit bénéfique, les agglomérations travaillent à d'ambitieux projets de développement économique, notamment autour des futures

gares TGV, ainsi qu'à une communication, une offre touristique, culturelle de nature à attirer des entreprises et des visiteurs plus nombreux qui restent plus longtemps dans nos villes.

- Quelles sont les priorités de la Métropole Rhin-Rhône en matière de transport?

- La Métropole Rhin-Rhône revendique sa volonté, placée au cœur de tous les choix politiques, d'être une véritable éco-métropole. C'est la raison pour laquelle ses travaux portent essentiellement sur les liaisons ferroviaires plutôt que sur les liaisons routières.

Pour rendre les liaisons ferroviaires attractives, dans chaque secteur, entre les régions et nos deux pays, nous devons faire un saut qualitatif important, tant dans les dessertes que les cadencements et les temps de correspondances. Désormais, les déplacements par train seront un gain de temps – et une économie en émission de CO₂ – par rapport aux déplacements routiers. Pour ce qui concerne les liaisons ferroviaires transfrontalières, nous avons apporté notre contribution aux réflexions de la Conférence transjurassienne (CTJ), en insistant sur deux priorités: les lignes Belfort – Delle – Delémont – Bienne et Besançon – La Chau-de-Fonds – Neuchâtel. Enfin, conscients de la nécessité d'une large ouverture à l'international, nous soutenons le principe d'une liaison ferroviaire connectée

à la LGV Rhin-Rhône desservant l'aéroport de Bâle-Mulhouse qui doit devenir l'aéroport international de notre métropole.

- Comment étoffer la coopération dans l'économie, la recherche, l'enseignement et la culture?

- Dans le contexte de crise économique et financière que traversent nos Etats, les moyens des collectivités territoriales françaises, ceux des communes, régions et cantons suisses sont comptés. La tentation du repli sur soi serait une «fausse bonne idée». Ce contexte appelle au contraire plus vivement encore la recherche de coopérations, de mutualisations des moyens et de la matière grise, de mises en réseau et d'économie d'échelle. C'est tout le sens et l'objectif de la Métropole Rhin-Rhône. Nos universités et grandes écoles collaborent, de part et d'autre de la frontière, y compris avec Lausanne. Les pôles de recherche sont en lien, notamment dans le domaine des microtechniques. En 2010, nous avons porté une année culturelle baptisée «Utopies et innovations», associant les musées français et suisses. En matière de tourisme, vecteur d'attractivité et créateur d'emplois, nous lançons cette année une vaste campagne de promotion de nos territoires: brochure d'appel touristique trilingue (français, allemand, anglais); calendrier semestriel événementiel, culturel et festif trilingue; guide touristique Rhin-Rhône. Ces initiatives, qui rassemblent nos richesses, font fi des frontières et proposent, pour la première fois des itinéraires franco-suisses autour de la gastronomie, du patrimoine, des musées, de la nature (parcs et eau), des festivals et autres événements culturels. Tous ces outils seront disponibles à la fin de cette année dans tous les offices du tourisme et sur le site: www.metropolerhinrhone.eu

Propos recueillis par PhC

Suite page 8

Une gare TGV, moteur de l'innovation

La «Jonxion», parc d'innovation de la gare TGV de Belfort-Montbéliard, prend forme à l'initiative des élus du Territoire de Belfort et de la Communauté de l'agglomération belfortaine (CAB). La Jonxion, c'est un site sur lequel sera construit par étapes, un ensemble immobilier de grande qualité environnementale (économie d'énergie, construction écologique, intégration dans le paysage).

Le premier corps de bâtiments qui sera disponible en 2013 comprendra des bureaux, des salles de réunions, des salons d'affaires, 80 chambres d'hôtel et un restaurant. Les promoteurs mettent en évidence la situation privilégiée au cœur «du deuxième pôle français industriel», «la qualité de vie et l'efficacité au travail, au calme, à deux heures de Paris dans la verdure» ainsi que «l'accès direct aux plus grandes villes d'Europe».

Yves Ackermann, président du Conseil général du Territoire de Belfort en définit le programme.

- Présentez-nous le Territoire de Belfort.

- Le Territoire de Belfort est un département français atypique, de création récente. Avec 140.000 habitants et une superficie de 609 km², il constitue avec le Pays de Montbéliard voisin, un bassin de vie unique de 300.000 habitants. Marquée par un développement économique ancien, l'Aire urbaine de Belfort-Montbéliard est le second pôle industriel français avec la présence de grands groupes mondiaux tels qu'Alstom (fabrication de motrices de TGV et de turbines à vapeur), General Electric (turbines à gaz) à Belfort, PSA Peugeot Citroën à Montbéliard. C'est également un territoire agréable à vivre avec tous les équipements d'une grande agglomération dans un environnement préservé et à taille humaine.

- Qu'apportera le TGV Rhin-Rhône au Territoire de Belfort?

- L'arrivée du TGV, avec l'ouverture d'une gare nouvelle au cœur de l'Aire urbaine de Belfort-Montbéliard,



Photomontage de la gare de Belfort TGV et de la Jonxion (sp/adebt)

liard, va améliorer l'attractivité de notre territoire. Nous avons déjà de nombreux atouts avec l'autoroute A36 qui nous place sur l'axe Rhin-Rhône Francfort-Lyon-Barcelone et un aéroport international, l'Euroairport de Bâle-Mulhouse, à 45 minutes seulement. Dès 2016, l'ouverture de l'autoroute Transjurane suisse A 16 nous positionnera à un carrefour routier international Pays-Bas - Lorraine - Suisse, puisque le département constituera une nouvelle porte d'entrée sur le territoire helvétique alors que Bâle et Genève sont saturées. Parallèlement, en 2015, la réouverture de la voie ferrée Belfort-Delle-Bienne facilitera la connexion avec le canton du Jura.

- Comment le Territoire se positionne-t-il par rapport aux étapes suivantes (seconde phase de la branche Est, branches Sud et Ouest)?

- Le TGV Rhin-Rhône constitue un tout dont la branche Est n'est effectivement que la première étape. Le Territoire de Belfort souhaite la réalisation de l'ensemble de ces branches, mais il faut bien constater la raréfaction des crédits de l'Etat et la concurrence d'autres projets comme Paris-Orléans-Clermont-Ferrand - Lyon qui aurait en partie la même fonction que la branche Sud du TGV Rhin-Rhône, c'est-à-dire doubler la LGV Paris-Lyon qui est quasi saturée. C'est avant tout un choix politique national qui varie au gré des gouvernements et des ministres! Enfin il faut rappeler que

le financement des LGV est d'intérêt national et européen, alors que les collectivités locales n'ont bien souvent plus les moyens de payer de tels montants (ndlr: 25 millions d'euros à la charge du Conseil général du Territoire de Belfort pour la première phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône).

- Quels sont les bénéfices escomptés des synergies TGV - La Jonxion?

- C'est bien sûr tout d'abord un emplacement unique dans le périmètre immédiat de la nouvelle gare TGV de Belfort-Montbéliard. C'est ensuite un premier ensemble immobilier de 16.000 m² avec un centre d'affaire et un hôtel prêt à accueillir les entreprises dès 2013. C'est enfin une réserve foncière importante avec 150 hectares disponibles. L'intérêt évident pour les entreprises qui feront le choix de s'implanter sur cet espace, c'est de pouvoir facilement se rendre dans de grandes métropoles en quelques heures de TGV, mais aussi d'accueillir leurs clients dans un site attractif, bien desservi par tous les modes de transports et bénéficiant d'une intégration environnementale particulièrement soignée.

- A quels types d'activités La Jonxion est-elle destinée et combien d'emplois accueillera-t-elle?

- La Jonxion vise clairement les entreprises du tertiaire supérieur, industriel et des services. Il ne s'agit pas d'y installer de la production industrielle lourde puisque d'autres

sites du département y sont consacrés. L'objectif pour la prochaine décennie est de construire 50.000 m² pour 2000 salariés. A très long terme, 200.000 m² de locaux pourraient être construits pour accueillir 8000 salariés.

- Des synergies entre le Centre hospitalier de Belfort-Montbéliard en construction à Trévenans et la Jonxion sont-elles envisageables?

- On peut concevoir que des entreprises de recherche dans le secteur de la santé puissent profiter des atouts de La Jonxion pour s'y implanter. Mais plus encore que cela, je pense à l'intérêt évident du TGV pour le Centre hospitalier en lui-même. Aujourd'hui la première richesse d'un hôpital, c'est son personnel et notamment ses médecins. Or il est souvent difficile d'attirer des spécialistes d'autant plus que le CHBM n'est pas un centre universitaire. Nous avons donc une carte évidente à jouer pour mettre en réseau notre hôpital avec par exemple le Centre hospitalier universitaire (CHU) de Besançon.

- D'autres projets sont programmés: voie cyclable franco-suisse; réouverture de Delle-Belfort; RN 19 et sa connexion avec l'A16. Quels sont les délais?

- Comme je vous l'ai dit précédemment, ce n'est pas que le TGV, mais l'ensemble de ces nouvelles infrastructures qui vont bénéficier au Territoire de Belfort dans les prochaines années. Certaines sont en cours de réalisation et devraient être terminées dans les temps. Je pense d'abord à la Transjurane en 2016, mais aussi à la piste cyclable FrancoVéloSuisse en 2013. Concernant la ligne Belfort-Delle, la remise en service est aujourd'hui prévue en 2015. Le bouclage du financement est extrêmement complexe, mais nous œuvrons sans relâche pour aboutir avec l'association Interligne TGV Belfort-Bienne dont j'assure la coprésidence avec Philippe Receveur, membre du gouvernement jurassien.

Coopération transfrontalière renforcée



Jean-Michel Villaumé, député-maire d'Héricourt. (sp)

Le 24 juin 2011, Pierre Moscovici, président du Syndicat mixte de l'aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle (SMAU), et Philippe Receveur, président du gouvernement de la République et canton du Jura, ont signé une «Déclaration d'intention commune» à l'Hôtel de ville de Porrentruy. Ce document traduit une volonté politique de renouveler et d'étoffer la coopération transfrontalière dans un espace territorial comptant près de 380.000 habitants.

Arrivé au terme de son mandat présidentiel, Pierre Moscovici a cédé sa place au député-maire d'Héricourt, Jean-Michel Villaumé. Elu le 2 juillet 2011, le nouveau président souligne l'amitié qui le lie à ses voisins suisses.

Quel est le portrait de l'Aire urbaine?

L'Aire urbaine est un territoire de coopération couvrant l'ensemble du nord-est de Franche-Comté. C'est en gros un bassin de vie de plus de 300.000 habitants, maille essentielle et incontournable sur l'axe Rhin-Rhône. Il est en fait le pôle démographique le plus important entre Strasbourg et Lyon. Ses caractéristiques industrielles ont fait sa renommée. Nous avons la chance d'accueillir sur un rayon d'à peine 15 kilomètres trois entreprises majeures de dimension mondiale: Alstom, General Electric et PSA Sochaux. En les additionnant au tissu dense des petites et moyennes industries, l'Aire urbaine se classe parmi les trois principaux bastions industriels de France. Trois villes participent à sa dynamique: les deux agglomérations de Belfort et du Pays de Montbéliard ainsi qu'Héricourt qui structure l'arrière-pays haut-saônois de l'Aire urbaine.

Le SMAU est la structure politique porteuse à cette échelle. Il est le lieu de convergence des collectivités concernées et impliquées directement dans le développement de ce territoire: les villes de Belfort-Montbéliard et d'Héricourt; les deux communautés d'agglomération (PMA et CAB); les Conseils généraux du Territoire de Belfort, du Doubs et de Haute-Saône; les communautés de communes de Delle (CCST) et d'Héricourt (CCPH).

- Quels sont les points communs et quels domaines de collaboration franco-suisse peuvent être développés?

Parmi les points communs, je peux vous en citer des dizaines: la langue; l'histoire; l'attractivité; vos atouts qui sont les nôtres et vice-versa; etc. Mais permettez-moi de dire que le vrai point commun que j'ai mesuré personnellement depuis peu est cette volonté de vos décideurs comme celle de nos élus de faire le pari de l'avenir. Rien, en effet, ne s'oppose objectivement à cela. Des passerelles de coopération pourraient être lancées dans tous les domaines. La déclaration d'intentions, signée au mois de juin 2011 à Porrentruy, ouvre sur cet horizon de belles perspectives en matière de coopération. Nous savons ce à quoi devrait ressembler notre partenariat culturel, économique, environnemental, protocolaire...

Mais bien des domaines restent dans l'immédiat insoupçonnés, tant la portée de notre ambition partagée de développer la troisième porte de coopération franco-suisse va nous y inciter. C'est une évidence pour moi. Cette réalité se fera et s'imposera à tout le monde. Il serait plus judicieux de l'accompagner dès à présent. L'arrivée du TGV Rhin-Rhône est évidemment l'accélérateur et le sera encore davantage avec l'achèvement de la ligne ferroviaire Bienne - Delémont - Porrentruy - Delle - Belfort-Montbéliard TGV - Belfort. Idem pour l'infrastructure routière avec le prolongement de la Transjurane via le nouveau tracé de la RN 19. Une dynamique est enclenchée et nos

concitoyens en seront les grands bénéficiaires.

Qu'apportera la ligne du TGV Rhin-Rhône à la dynamique de coopération?

- Elle sera source d'une dynamique transfrontalière que les fonds Interreg, sous la houlette de la région de Franche-Comté, sauront mettre en «musique» au fil des ans. Je me réjouis des partenariats qui se multiplient avec nos collectivités. Tout cela s'inscrit sagement dans un élan naturel, fruit de l'évidence dont je parlais plus haut.

Comme le disait Philippe Receveur, ministre du gouvernement de la République et canton du Jura, lors de l'opération de la rame d'essai (instruction) du TGV le 7 novembre dernier, «ensemble nous pèserons plus de 400.000 habitants». C'est en effet, et je suis entièrement d'accord avec lui, un seuil minimum qui nous permettra de faire valoir nos atouts et nos intérêts communs.

Pour répondre concrètement à votre question et dans la continuité de ce que je viens de dire, le TGV est le meilleur moyen pour le canton du Jura de s'arrimer au barreau Rhin-Rhône. L'association de nos forces nous aidera non seulement à être visibles, mais surtout à peser de tout notre poids sur cet axe, voire au-delà. Le développement de nos infrastructures de transports, et pas seulement la LGV, nous renforcent dans notre nouvelle position de carrefour incontournable sur l'axe Lyon-Strasbourg.

- Comment l'Aire urbaine se positionne-t-elle par rapport à la réalisation des étapes suivantes du Rhin-Rhône (seconde phase de la branche Est, branches Sud et Ouest)?

- Nous ne nous contenterons pas de cette infrastructure en l'état. Bien qu'elle décloisonne nos entités, elle demeure néanmoins inachevée. La finalisation de ce projet est à nos yeux vitale et, par conséquent, la deuxième phase de la branche Est est un objectif incontournable. Le président de la République l'a admis lui-même. C'est la priorité de nos collectivités qui, malgré l'impact financier de la première phase sur leurs budgets, sont déjà au front, aux côtés de la région, pour la réali-

sation intégrale de cette infrastructure. Le canton du Jura devra également peser de tout son poids pour l'achèvement complet de cette ligne. Des gains de temps sont attendus et non des moindres. Notre investissement commun devra aussi veiller à la bonne desserte de notre gare commune. Il est hors de question que certaines destinations majeures ne nous soient pas accessibles. Les trains ne doivent pas traverser nos contrées sans s'y arrêter. C'est un risque mesuré, mais à ne pas négliger. Restons donc vigilants à tous les niveaux!

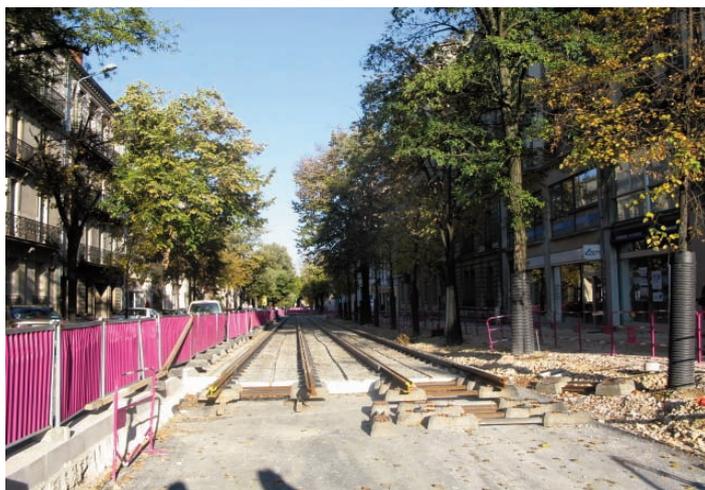
D'autres projets sont en cours d'étude ou en voie de concrétisation (bus à haut niveau de service, mobilité douce, réouverture de Delle-Belfort, connexion de la RN 19 et de la Transjurane A16). Quels sont les priorités et les délais de réalisation?

- Personne ne nous a obligés, de part et d'autre, à développer nos infrastructures vers la frontière. Ce tracé qui nous sépare administrativement parlant est en même temps notre dénominateur commun. L'ensemble de nos infrastructures est appelé à s'emboîter un jour ou l'autre. Nous ne voulons pas être «au bout» ni «à l'extrémité» d'un territoire. Autrement dit, personne ne souhaite être un «cul-de-sac». La connexion est en cours et le dispositif Interreg nous invite à aller vite. Le canton du Jura comme nos collectivités, notamment le Conseil général du Territoire de Belfort, travaillent en ce sens. Les projets s'affranchissent des obstacles dans l'intérêt de nos administrés et pour la prospérité économique de nos territoires.

Enfin, je reste persuadé que notre coopération, appelée à s'intensifier dans les années à venir, reconfigurera nos deux territoires voisins en un seul bassin de vie où les pratiques s'affranchiront des limites administratives. Les manifestations, les équipements, les commerces, les services seront à la portée de tous et ouverts à tous. Les infrastructures de communications y contribueront pour beaucoup. Atteindre un seuil critique de population (400.000 habitants) exige en parallèle le développement des services supérieurs adéquats accessibles à tout le monde.

Propos recueillis par PhC

Retour du tram à Dijon et à Besançon



Les travaux battent son plein au centre de Dijon (photo bln)

Grande conquête des villes européennes à la fin du XIX^e siècle, le tram avait dû battre en retraite durant l'entre-deux-guerres avant de disparaître de la plupart des cités. Le renouveau a sonné il y a un quart de siècle et la France a joué un rôle moteur dans ce phénomène, avec la réapparition du tram à Nantes d'abord, puis à Grenoble et à Strasbourg. Les villes de Dijon et de Besançon ont elles aussi décidé de se convertir à la renaissance du tram. La ville des ducs de Bourgogne est le siège d'un vaste chantier, avec la construction de deux lignes de tram partageant un tronçon commun,

dont le secteur entre les places Darcy et de la République, avec une antenne desservant la gare de la SNCF. Ces deux lignes mesureront une longueur totale de 20 kilomètres avec 35 stations. La fréquence sera fixée à cinq minutes aux heures de pointe. Le budget porte sur près de 400 millions d'euros, ce qui en fait l'un des projets de trams les mieux optimisés. Les rues où rouler le tram sont à l'heure actuelle le théâtre d'un chantier spectaculaire pour la pose des voies qui est menée à grande vitesse, en quelque 18 mois, selon des techniques de génie civil d'avant-garde. Sans oublier que les

rails sont soudés pour réduire au maximum les nuisances sonores. La construction du réseau s'accompagne de la renaissance urbanistique du quartier des Grésilles. Rendez-vous est pris en automne 2012 pour l'inauguration du nouveau tram dijonnais. (bln)

TRAVAUX A BESANÇON

Par ailleurs, les travaux de construction des infrastructures du tram ont débuté à Besançon. Longue de 14,5 km, la future ligne reliera les quartiers est et ouest de la capitale franc-comtoise, en passant par le centre-ville (avec une modification sur le tracé initial) où une antenne joindra la gare de la SNCF Besançon-Viotte. Axe fort des transports publics bisontins, la nouvelle ligne comptera 31 stations et sera connectée au réseau de bus qui fera l'objet d'une restructuration. Des parcs relais seront créés ou agrandis, un centre d'entretien et divers aménagements pour favoriser la mobilité douce seront également réalisés. Besançon se distingue par son projet de «tram autrement»: un matériel roulant compact, sobre et néanmoins innovant; des équipements normalisés et optimisés; une maîtrise du budget fixé à 228 millions

d'euros (valeur 2008 avec une marge de +5%) dont 34,4 millions destinés au matériel roulant.

La capitale franc-comtoise a choisi le modèle Urbos (d'une longueur de 24 mètres) du constructeur espagnol CAF (Construcciones y auxiliar de ferrocarriles); un modèle éprouvé qui peut être allongé de huit mètres ultérieurement pour accroître sa capacité (de 132 à 230 places).

Les 19 rames de couleur bleu turquoise et à l'esthétique plaisante signée Eric Rhinn de l'agence lyonnaise Avant-Première Design, seront livrées par l'usine française de CAF située à Bagnères-de-Bigorre (Hautes-Pyrénées).

CELEBRITES COMTOISES

Chaque rame portera la signature d'une personnalité ayant marqué l'histoire de la Franche-Comté telle que Victor Hugo, Vauban, Colette, Gustave Courbet... En attendant la mise en service du tramway, en 2015, les Bisontins peuvent découvrir la maquette d'une demi-rame (12 m de long, 2m40 de large, 3m50 de haut) à l'échelle réelle (1:1) près de «La Maison du tram» dans le centre de Besançon (angle rue de la République et avenue Gaulard). PhC

Une métropole traversant les frontières

Suite de la page 5

Pouvez-vous citer deux exemples de collaboration franco-suisse sur le plan économique et de la recherche?

- Nous engageons actuellement une vaste étude sur l'approvisionnement énergétique, les réseaux de chaleur et les chaufferies au bois. Cette étude portera sur les ressources en bois de part et d'autre de la frontière. Il s'agit d'un enjeu de développement durable (réorganiser par massifs l'approvisionnement en biomasse de façon à réduire la distance de transport) mais aussi d'un enjeu économique majeur. Face à l'exigence de dimi-

nuer le recours aux énergies fossiles ainsi qu'au développement des énergies alternatives et renouvelables, nous ambitionnons, avec cette étude, de développer une importante nouvelle filière d'emplois. Par ailleurs, de nombreux laboratoires, les universités et les grandes écoles de France et de Suisse tissent depuis plusieurs années des coopérations sur projets. Les échanges entre chercheurs sont nombreux, notamment dans des filières spécialisées comme les véhicules de l'avenir ou les micro-techniques.

Propos recueillis par PhC

Portrait

La Métropole Rhin-Rhône représente un lieu unique de partenariat franco-suisse, plus large que la CTJ et associant non seulement cantons suisses et régions françaises, mais aussi les villes et agglomérations. Le TGV et les nouveaux cadencements des TER, pensés en lien avec les chemins de fer suisses, révolutionnent le rapport au temps et à l'espace entre nous. Cette armature ferroviaire nouvelle est un accélérateur de développement dans six secteurs jugés stratégiques: la mobilité et l'accessibilité; l'économie de la connaissance; l'enseignement supérieur et la recherche; le

développement durable; la culture et le tourisme.

C'est sous le signe des complémentarités, des mutualisations, de l'union des forces, de la coproduction de projets (une quarantaine aujourd'hui), que les membres de la Métropole Rhin-Rhône ont choisi de travailler.

Il s'agit tout à la fois de porter des projets atteignant une taille critique suffisante et couvrant les espaces territoriaux les plus pertinents; d'être plus lisible et visible dans le concert européen des grandes métropoles qui nous entourent, que ce soit Strasbourg, Francfort, Zurich, Genève, Lyon ou Paris...

Sortie du premier duplex TGV 2N2

Le premier TGV Duplex de troisième génération de série est sorti des chaînes de fabrication d'Alstom et formé à Belfort le 10 mai 2011. Il a été livré à la SNCF le 1^{er} juin alors que les deux éléments de présérie effectuaient leurs essais d'homologation.¹ Cette composition appartient à la sous-série des 30 rames appelées à circuler en France, en Suisse et en Allemagne, les 3UA (tricurant Allemagne). Elle sera à ce titre amenée à se rendre à Bâle et à Zurich (de Paris) ou encore à Francfort (de Marseille) en empruntant la LGV Rhin-Rhône,² ainsi qu'à Stuttgart et à Munich via la LGV Est.

Les TGV 2N2 constituent à ce jour l'ultime évolution du TGV Duplex (89 rames livrées + 19 Réseau Duplex). Ils intègrent comme les Dasye (Duplex asynchrone ertms, dont 49 rames sont livrées) le système E de niveau II et la motorisation asynchrone avec IGBT. Ils sont de plus tricourant (25kV 50Hz, 15kV 16,7Hz et 1,5kV) et conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI), ce qui signifie entre autres qu'ils sont compatibles avec les gabarits bas et haut de l'UIC (Union internationale des chemins de fer). Une première pour les Duplex de la SNCF!

SECURITE

Les 3UA reçoivent les équipements français de sécurité, sans omettre le ZUB et l'Integra suisses. Pour l'Allemagne, elles sont équipées du LZB80E (PZB pour les lignes classiques et LZB pour les lignes aménagées) et sont aptes à circuler sur les lignes configurées LZB CIR ELKE - 2 (300km/h). Elles sont spécifiquement dotées d'une paire de patins électromagnétiques par motrice et par remorque d'extrémité. Sur la commande des 55 TGV 2N2 fermes (+ 40 en option) figurent aussi dix rames 3UH conçues pour circuler de Paris à Barcelone, voire Madrid en Espagne. Leur climatisation aura un mode de fonc-



La rame TGV Rhin-Rhône Euro-Duplex.

(photo S.M.)

tionnement particulier. De manière à garantir la bonne tenue du refroidissement, le débit d'air neuf sera en effet réduit au minimum acceptable (15m³/heure) sur le réseau espagnol, dès que la température extérieure est supérieure à 35°C. Le basculement de la configuration «France» à la configuration «Espagne» s'opère lors du franchissement de la frontière, celui-ci étant détecté via le système d'information aux voyageurs (SIV, voir ci-dessous) qui a en mémoire des zones géographiques prédéfinies.

CAPTAGE DU COURANT

Pour le captage du 25kV 50Hz sur LGV en Espagne (ADIF) et lors du franchissement des Pyrénées (TP Ferro), les 3UH mettront en œuvre un pantographe monophasé doté de l'euro archet, c'est-à-dire large de 1600 mm au lieu de 1450 mm. Ils comporteront à ce titre une position supplémentaire sur le sélecteur de tension. Enfin, quinze autres TGV 2N2 seront livrés sans les équipements embarqués spécifiquement requis pour circuler à l'étranger. Désignées 3UF, ces rames n'en demeureront pas moins évolutives. Elles pourront le moment venu être adaptées (c'est-à-dire devenir des 3UA ou des 3UH) pour être déployées à l'international. Les TGV 2N2 ne constituent pas une rupture fondamentale au

niveau des aménagements intérieurs par rapport aux TGV à deux niveaux de la SNCF des générations antérieures qui parcourent actuellement en moyenne 40.000 km/mois. Ils s'en distinguent cependant par un nouveau système d'information embarqué à base d'écrans et de messages enregistrés. Développé par Alstom à Montréal, le SIV est «nourri» en France via la liaison sol/bord DRCS et à l'étranger, par tout agent commercial disposant d'une clef USB... Le SIV travaille en cinq langues (français, anglais, alle-

mand, espagnol et italien), selon la norme «SIVE NG» en cours de déploiement. Le SIV n'a en revanche aucun rôle vis-à-vis de l'entretien des rames, cette tâche étant dévolue à un autre système appelé «Lorient».

Quelle que soit la sous-série, les TGV 2N2 ont une capacité de 509 places assises en première et en seconde classe. La puissance développée à la jante est de 9,28 MW sous 25kV 50Hz – la puissance massique en charge s'établit alors à 21,2 kW/t – de 6,8 MW sous 15 kV 16,7 Hz et de 3,68 MW sous 1,5 kV. La livraison des 55 TGV 2N2 doit s'étaler jusqu'en décembre 2014. Signalons enfin que la configuration éventuelle des 40 rames en option n'est à ce jour pas connue.

Sylvain Meillasson

1) L'homologation en France est survenue en 2011 durant la semaine 46 et était prévue pour la semaine 48 en Suisse. L'homologation en Allemagne est attendue entre décembre 2011 et janvier 2012.

2) A terme, les TGV 2N2 pourraient aussi assurer les Paris – Fribourg-en-Brisgau par prolongement des Paris – Mulhouse. Des discussions sont encore en cours.

Le livre du Rhin-Rhône

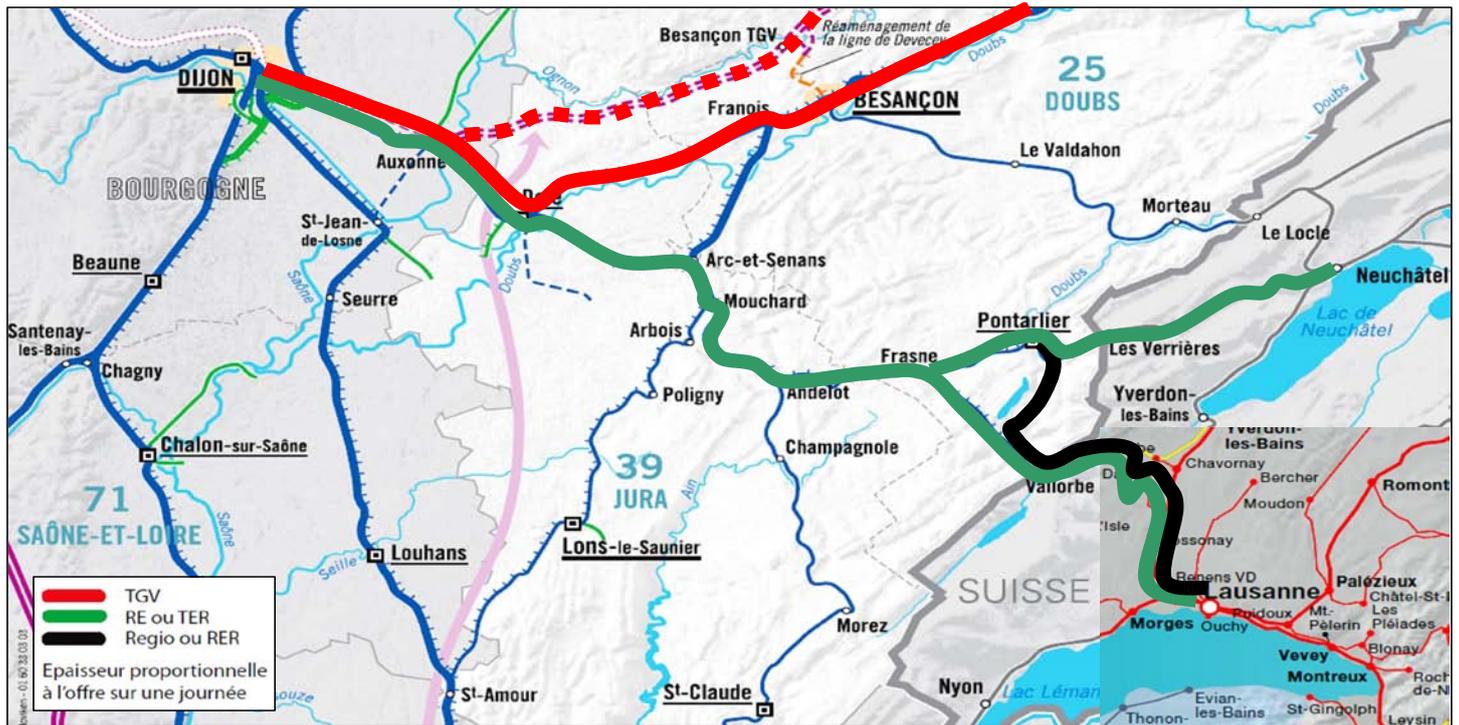
Un livre relate l'aventure humaine de la LGV de l'élaboration du projet à sa réalisation. Au fil des pages, les femmes et les hommes qui ont participé à la concrétisation du premier segment du Rhin-Rhône s'expriment. Leurs propos sont ponctués de nombreuses illustrations et une mise en page attrayante valorise superbement le tout. Publié en trois langues (français, allemand, anglais) par les Editions PC, ce livre peut être commandé (40 euros frais de port en sus) en téléchargeant un bon de commande

sur le site www.lgvrhinrhone.com; par courriel: communication-lgvrhinrhone@rff.fr ou par courrier: Réseau ferré de France / Direction régionale Bourgogne Franche-Comté / Service de communication 2, rue Gabriel-Plançon / F-25042 Besançon cedex (France).

PhC



Jura franco-suisse: desserte à étudier



Réseau RER dans le Doubs et de son extension projetée dans la zone frontalière.

(Source: carte Google, train Conifer et Eric Loutan)

La région du Jura franco-suisse est enclavée au niveau ferroviaire. Pourtant le potentiel voyageur (pendulaires routiers) et l'infrastructure existent dans toutes les directions. En exploitant judicieusement des trains interrégionaux et régionaux, il serait possible d'offrir un vrai réseau RE /RER (Réseau express régional) à cette région desservant autant la Suisse que la France.

En continuité du groupe de travail «Plan Rail 2050», édition PPUR, Eric Loutan et Frédéric Bründler ont porté une réflexion sur ce territoire partant de l'hypothèse que les TGV seraient supprimés. Ces propositions pourraient s'intégrer dans le schéma de cohérence des mobilités transfrontalières de la CTJ (Conférence transjurassienne).

OFFRE ACTUELLE

La région du Jura située dans le triangle Lausanne – Dijon – Neuchâtel ne propose aucune desserte ferroviaire intéressante au niveau régional ou national. Quatre paires de TGV Lausanne – Vallorbe – Paris et une paire Berne – Neuchâtel – Pontarlier – Paris (avec deux rames de correspondance (Berne) – Neuchâtel – Frasné) assurent le

service intervilles de longue distance. Toutefois, à terme ces TGV pourraient être condamnés par l'opérateur Lyria. Entre Pontarlier et Dijon, respectivement entre Frasné et Dijon, six à douze paires de trains TER circulent sur le réseau régional français (courte / moyenne distance).

Aucune liaison cadencée ne se fait entre Dijon – Frasné – Pontarlier et Lausanne / Neuchâtel. En revanche, une liaison cadencée RER Lausanne – Vallorbe circule tous les jours, mais ne dépasse pas la frontière. De nombreux pendulaires prennent la route au départ des localités françaises pour se rendre en Suisse.

Au vu de ce formidable potentiel de voyageurs, des propositions sont présentées pour améliorer la desserte ferroviaire du Jura franco-suisse. Les objectifs sont de créer de véritables liaisons cadencées intervilles basées sur les TGV Rhin – Rhône circulant sur la ligne Paris – Dijon – Mulhouse. Cette offre de la SNCF est à la cadence horaire à quelques exceptions en heures creuses. En parallèle, des liaisons interrégionales et régionales sont proposées pour créer un véritable réseau suppléant à terme à l'abandon des circulations des TGV Lausanne – Vallorbe – Paris tout en développant des nœuds de rabatte-

ments accessibles par des trains interrégionaux et régionaux.

Le réseau interrégional est basé sur des RE (Regio Express) circulant en cadence horaire entre Lausanne et Dijon. Ces compositions seront couplées / découplées à Frasné pour la desserte de la branche Pontarlier – Neuchâtel. Certes, cette solution impose un transbordement en gare de Dijon entre les TGV et les RE. Cet inconvénient est com-

pensé par une offre accrue via les deux branches (Lausanne – Vallorbe – Frasné – Dijon et Neuchâtel – Pontarlier – Frasné – Dijon) et des correspondances optimales avec les TGV de la ligne Rhin – Rhône, ce qui n'allonge la durée du trajet sur Paris que de 10 à 15 minutes. C'est la structure même de la desserte du Jura franco-suisse!

Suite page 11

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

Votre mobilité est notre affaire

NOTRE VISION

Imaginer aujourd'hui les transports publics de demain.

NOTRE MISSION

Défendre les usagers des transports publics, tous modes confondus (bus, tramway, chemin de fer, bateau, etc.).

NOS COMBATS

- Plan Rail 2050: notre projet pour un réseau ferroviaire suisse à grande vitesse amarré à l'Europe.
- Réseau express régional Lausanne-Vallorbe-Pontarlier: une alternative ferroviaire pour tous les frontaliers du Jura.
- sommambule.ch, le site Internet de la mobilité nocturne pour les noctambules fûtés.
- L'accès par transports publics au futur hôpital Riviera-Chablais.

NOTRE PROCHAINE ECHEANCE

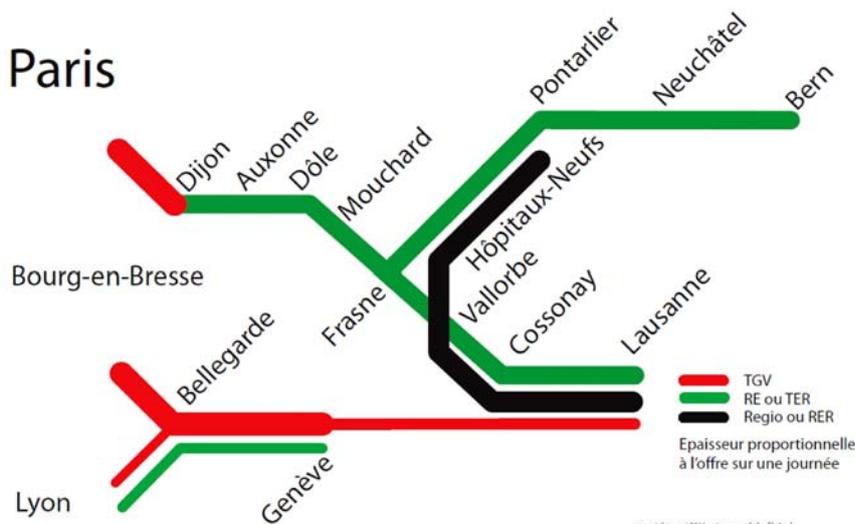
La parution de la version suisse-alsémannique de notre livre «Plan Rail 2050» destiné à relancer le débat sur la grande vitesse à l'échelle nationale et à accélérer la réalisation des lignes nouvelles Genève-Lausanne et Olten-Zurich.

Pour plus d'information et/ou pour devenir membre:

www.citrap-vaud.ch

secretariat@citrap-vaud.ch

Arc jurassien : réseau à valoriser



Ligne des Horlogers

Depuis la refonte de son horaire en 2000 à l'intention des travailleurs frontaliers du Haut-Doubs, la ligne dite des Horlogers La Chaux-de-Fonds – Le Locle – Morteau – Besançon a connu une hausse spectaculaire de sa fréquentation. Les débuts furent plus que modestes. L'horaire s'étoffant, avec deux allers tôt le matin, deux retours l'après-midi, plus un car Le Locle – Besançon en début de soirée, le succès ne s'est pas fait attendre. Aujourd'hui, on ne compte pas moins de 400 abonnés, si bien que certains ont dû reprendre leur voiture, faute de place.

Suite de la page 10

C'est la colonne vertébrale de la future offre interrégionale, car les TER / RE permettent d'atteindre les nœuds pour les trains intervalles.

En parallèle, le réseau RER (Réseau express régional) est développé entre Lausanne – Vallorbe et Pontarlier. Une réutilisation de la ligne du train touristique Conifer (sur l'ancienne ligne Pontarlier – Vallorbe) est envisagée entre les Hôpitaux-Neufs et Pontarlier. Toutefois, le tunnel de Jougne se révèle trop complexe pour une remise en état, son gabarit ne permettant pas le passage des rames RER.

Le tracé optimal passe par Vallorbe et le tunnel du Mont-d'Or. Au portail nord, un nouveau tronçon de 5,7 km à simple voie doit être construit en direction des Hôpitaux-Neufs. Cette nouvelle infrastructure offrirait un trajet Lausanne – Vallorbe – Pontar-

lier inférieur à 90 minutes par des trains RER (rames bicourant). L'investissement serait de l'ordre de 100 à 120 millions de francs suisses. En revanche, l'offre cadencée ainsi proposée aux pendulaires est sans comparaison avec les trajets routiers.

L'entier de la future offre se résume dans le synoptique ci-dessous. Comparé à l'offre actuelle, les avantages sont évidents par de nouvelles liaisons attractives et efficaces. Il est à relever que les potentiels de voyageurs, les coûts d'exploitation et les investissements n'ont pas été calculés à ce stade du concept. Des études plus approfondies permettront de définir les besoins réels.

En conclusion, ce projet d'évolution des relations ferroviaires permettra de créer une nouvelle offre en relation avec les besoins des voyageurs, même si parfois des transbordements seront nécessaires, notamment dans le cadre des trains intervalles.

Globalement ce projet permet :

- une offre de qualité et cadencée sur l'Arc jurassien;
- une offre considérablement augmentée dans toutes les directions;
- une nouvelle attractivité des pendulaires vers la Suisse;
- des mesures d'accompagnements dans l'aménagement de nouvelles infrastructures dans le domaine du transfert modal;
- un nouvel attrait pour l'économie jurassienne.

La réalisation de ce projet demande :

- un financement de l'exploitation ferroviaire par la région de Franche-Comté et le canton de Vaud pour la commande des trains TER / RE / RER;
- une participation des CFF (RER / RE) et de la SNCF (TER);
- un soutien politique pour son aboutissement.

Eric Loutan

Un groupe de travail, formé de Claude Budry, de l'ATE neuchâteloise, et François Jeannin, de la Fédération nationale des associations d'utilisateurs des transports (Fnaut), vient de publier un catalogue de mesures pour renforcer la capacité entre La Chaux-de-Fonds et Morteau. Actuellement, quatre autorails X 73.500 ont été équipés de l'installation de sécurité Signum, mais avec l'entretien, seuls trois autorails sont opérationnels. Comme on dispose d'un appareil de sécurité en réserve, le groupe de travail propose que l'on équipe un cinquième véhicule pour former des doubles rames aux quatre paires de trains.

A plus longue échéance, on propose l'électrification de la ligne Le Col-des-Roches - Morteau, afin d'instaurer une relation horlogère directe de Morteau à Saint-Imier, D'aucuns suggèrent que l'on instaure des rames bimodes (électrique-diesel) qui pourraient assurer une relation directe Bienne – Besançon TGV en correspondance avec les TGV pour Paris.

La Franche-Comté a entrepris des travaux importants de rénovation intégrale de voie en 2010 et 2011, entre Besançon et Le Valdahon, tronçon largement modernisé, ce qui devrait autoriser des vitesses de 90 km/h et des réductions de temps de parcours. Il reste à renouveler la partie supérieure de la ligne franco-suisse. (bln)

Tableau comparatif des liaisons

Ligne Trains	Durée du trajet Train Voiture	Trains
Lausanne – Frasne – Dijon	2h00 +/- 0h05 3h05	<ul style="list-style-type: none"> • RE en paire de trains • un train par heure et par sens de 5h00 à 24h00
Neuchâtel – Pontarlier – Frasne – Dijon	2h15 +/- 0h05 2h55	<ul style="list-style-type: none"> • RE en paire de trains • un train par heure et par sens de 5h00 à 24h00
Pontarlier – Frasne – Dijon	1h30 +/- 0h10 2h15	Frasne: gare nœud avec couplage / découplage RE Lausanne et RE Neuchâtel

TGV: une aventure de 30 ans

Le TGV vient de fêter en 2011 son trentième anniversaire. Nous avons demandé à François Lacôte ce que lui inspire ce fantastique chemin parcouru.

- L'aventure du TGV a commencé en 1978. Les trains que nous développons sont fabriqués en France. Nos 8500 collaborateurs sont fiers d'emmener avec eux et avec nos partenaires, la SNCF et RFF (Réseau ferré de France), toutes les entreprises de la filière ferroviaire française (27.000 personnes) dans cette aventure de la très grande vitesse.

La «maison France» partage 30 ans de succès. Peu de concurrents dans le monde peuvent s'appuyer sur un tel retour d'expérience. C'est un atout exceptionnel. Alstom a vendu plus de 670 trains à très grande vitesse, soit les deux tiers de l'ensemble des trains exploités actuellement à plus de 300 km/h dans le monde. Depuis le lancement de la très grande vitesse, nous en sommes à la quatrième génération de matériel roulant. En 30 ans, leur architecture a peu évolué, mais leurs performances ont été nettement accrues: la puissance des moteurs est passée de 530 kW/moteur à 1250 kW/moteur, et

la vitesse commerciale est passée de 260 km/h à 320 km/h! Cette architecture est la plus moderne et la plus performante du marché. La meilleure preuve pour illustrer cette primauté est le record de vitesse qu'Alstom, en coopération avec la SNCF et RFF, a remporté en 2007, en faisant circuler un train à 574,8 km/h sur la LGV Est.

- La France peut, avec le Japon et l'Allemagne, prétendre à une expérience considérable dans le domaine de la très grande vitesse. Comment expliquer dès lors que certains marchés puissent lui échapper?

- C'est le jeu normal de la concurrence et la concurrence est quelque chose d'indispensable sur tous les marchés pour l'efficacité de tous les acteurs. Elle nous encourage à rester vigilant et à poursuivre nos efforts de recherche et développement, de processus industriels... Perdre un appel d'offres n'est jamais une bonne nouvelle, mais c'est aussi une source d'informations précieuses. Nous analysons nos échecs dans une logique de progrès continu qui profite ensuite à nos clients.

- Avec le TGV Duplex et l'AGV, Alstom dispose de deux plateformes assez exceptionnelles. Est-il exact que vous travaillez



François Lacôte: regard éclairé sur l'aventure du TGV. (photo sp/Alstom)

actuellement à un train associant les deux formules et destiné à la SNCF? Le cas échéant, comment se présentera-t-il et quels seront ses avantages?

- Ces deux plates-formes, ainsi que celles qui les ont précédées et sur lesquelles elles ont capitalisé, peuvent effectivement répondre efficacement aux contraintes d'exploitation et aux besoins variés de nos clients. C'est grâce à son expertise qu'Alstom peut proposer à ses clients une gamme aussi large de configurations techniques éprouvées, pour transporter les passagers à des vitesses élevées dans le plus grand confort et en toute sécurité: rames articulées et non articulées, technique pendulaire, architectures à un ou à deux niveaux, motorisations concentrées ou réparties... Nous sommes les seuls sur le marché à offrir un tel choix. C'est un avantage concurrentiel important car il nous permet de répondre au plus juste aux besoins très diversifiés de nos clients. Pour des raisons évidentes de confidentialité, nous ne parlons de nos projets que lorsqu'ils sont officiellement lancés...

L'AVIS DE MATTHIAS HANDSCHIN

- Comment Alstom envisage de faire évoluer son expertise en matière de pendulation: sur des plages de vitesse supérieures à 250 km/h, avec de nouvelles approches (à l'instar du Waco de

Bombardier) et techniques d'inclinaison?..

Matthias Handschin: Alstom a validé avec les CFF son évolution du système de pendulation Tiltro-nix qui permet aux passagers, mêmes sensibles à la pendulation, de profiter d'un confort de voyage identique aux trains classiques tout en bénéficiant de vitesses plus élevées et de temps de trajet réduits. Il reste aux CFF de décider, si cette évolution sera commandée et par exemple intégrée dans la rénovation des rames ICN, qu'ils sont en train de préparer.

- Est-ce que l'amélioration de la desserte Zurich - Bruxelles constitue toujours un enjeu pour l'ETR 610?

M.H. - Avec certaines modifications (notamment les systèmes de signalisation français et belges) les ETR 610 se prêtent à rouler sur la desserte Zurich - Bruxelles. Nous avons présenté notre train aux différents opérateurs, qui ont manifesté un grand intérêt à ce produit.

- Qu'ont donné les récents essais de l'ETR610 sur le Gothard?

M.H. - Les essais se sont déroulés selon le programme prévu et les résultats ont confirmé nos attentes.

Propos recueillis par Sylvain Meillasson

François Lacôte est directeur technique d'Alstom Transport et Matthias Handschin est directeur général d'Alstom Transport Suisse.

La desserte de Strasbourg

Le 30^e anniversaire du TGV a été fêté le 28 mai dernier à Strasbourg. Le passage de la rame PSE 65 (Paris Sud-Est) dans la capitale alsacienne a été l'occasion de mentionner le succès éclatant du TGV Est européen (13 millions de voyageurs en 2010, 50 millions depuis 2007) et de souligner le caractère souvent innovant de son exploitation.

Cet événement a également permis d'apprendre que la mise en service de la LGV Rhin-Rhône en décembre ne touchera pas l'offre de Paris-Est - Strasbourg, bien au contraire. Il y aura toujours 16 allers-retours quotidiens sur Paris - Strasbourg et de plus la capacité sera revue à la hausse. Sur ces 16

paires de trains, quatre continueront vers Stuttgart (dont une prolongée à Munich) et quatre pousseront jusqu'à Colmar (contre trois précédemment). Pour la première fois, Sélestat bénéficiera d'un A/R TGV direct quotidien, grâce à l'arrêt de l'un des A/R Colmar - Paris. En revanche, il n'y a plus de relation Mulhouse - Paris-Est via Strasbourg, puisque la ville est désormais desservie par le TGV Rhin-Rhône en direction de Paris. Mais Mulhouse gardera un lien avec le TGV Est par la création d'un A/R quotidien Mulhouse - Lille desservant Strasbourg, Lorraine TGV, Champagne TGV et Roissy.

S. M.

Lyria: Bâle à trois heures de Paris

Quand l'idée de ligne à grande vitesse Rhin – Rhône a été lancée dans les années 80, il était évident qu'il s'agissait d'un projet franco-suisse dans le but d'aménager une liaison directe entre la Suisse alémanique et Paris. L'utopie est devenue réalité le 11 décembre 2011, mettant désormais Bâle à trois heures de Paris et Zurich à quatre heures. Une véritable révolution.

Désormais, l'offre de Lyria, société de la SNCF (74%) et des CFF (26%) exploitant les relations franco-suisse est la suivante. On a six relations Zurich – Bâle – Paris (cinq le samedi dans le sens Zurich – Paris et le dimanche dans le sens inverse). Sur les autres relations, Lyria maintient jusqu'à neuf relations Genève – Paris, quatre Lausanne – Paris, une Berne – Neuchâtel – Paris.

HAUSSE DES VOYAGEURS

Selon Alain Barbey, directeur de Lyria, les résultats de la société sont très réjouissants, puisqu'elle a transporté de janvier à fin septembre 2011 trois millions de voyageurs, dont 1,9 million de clients internationaux, soit une progression de plus de 10% dans le secteur international. Près de 840.000 voyageurs ont emprunté le Genève – Paris, depuis l'ouverture en décembre 2010, de la ligne du Haut-Bugey (Bellegarde – Bourgen-Bresse), soit une croissance de 16%. Un demi-million de voyageurs ont emprunté le Lausanne – Paris, alors que le Zurich – Paris a enregistré une hausse de 11% avec 450.000 passagers transitant par le TGV Est (Bâle – Strasbourg – Paris).

GAIN D'UNE HEURE

Depuis le 11 décembre, les Zurich – Paris passent par la ligne à grande vitesse (LGV) Rhin – Rhône avec un gain de temps d'une heure, ce qui devrait encore doper la fréquentation. Ainsi Lyria pronostique une hausse de 18% dès 2012 sur



Rame Euro-Duplex Rhin-Rhône en gare de Bâle (Photo S. Meillasson)

l'axe Zurich – Paris. En outre, les nouvelles rames Euro-Duplex (à deux niveaux) seront progressivement introduites sur la desserte, trois compositions étant livrées au début du nouveau service. Fabriquées par Alstom, ces trains de troisième génération sont aptes à rouler à 320 kilomètres à l'heure et peuvent transporter 509 passagers. Des écrans affichent la vitesse et les heures des arrêts suivants.

ARRETS ALTERNES

Les rames Zurich – Paris s'arrêtent toutes à Bâle et à Mulhouse, mais seulement trois fois à Belfort-Montbéliard TGV et à Dijon (alternativement) et malheureusement une seule fois à Besançon-Franche-Comté TGV (à 8h17 dans le sens Paris – Bâle). Léger inconvénient, il n'y aura plus de Zurich – Stasbourg direct par TGV, mais les correspondances sont nombreuses à Mulhouse pour la capitale alsacienne. De plus, on saluera une amélioration du service Bâle – Luxembourg – Bruxelles.

Une offre «Lyria première» est proposée aux clients de première classe, soit un menu froid (poisson ou viande ou plat végétarien) servi aux heures des repas. Des journaux et des magazines sont disponibles en français, allemand et anglais. Le personnel de bord est désormais franco-suisse et bilingue sur tout le parcours des liaisons entre la Suisse et Paris.

HORAIRE CADENCE

L'horaire 2012 des TGV Zurich – Paris est établi selon une trame cadencée, ce système étant introduit par la SNCF à la demande de Réseau ferré de France (RFF) en vue de rationaliser l'octroi des sillons, ce qui permettra une utilisation plus judicieuse du matériel roulant. A noter qu'il y a de petites variations de quelques minutes, mais le principe cadencé est appliqué de manière générale.

Départs de Zurich: 7h34, 9h34, 11h34, 13h34, 15h27, 17h27.

Arrivées à Paris: 11h37, 13h37, 15h37, 17h37, 19h37, 21h37.

Départs de Paris: 6h15, 8h23, 10h23, 14h 23, 16h23, 18h23.

Arrivées à Zurich: 10h26, 12h26, 14h26, 18h35, 20h26, 22h26.

Le TGV Berne – Paris est avancé d'une heure le matin et le retour est retardé d'une heure, ce qui prolongera de deux heures le séjour parisien des voyageurs d'affaires ne restant qu'un seul jour sur place. Départ de Neuchâtel à 8h10, arrivée à Paris à 12h18; départ de Paris à 17h57, arrivée à Neuchâtel à 21h52. Les correspondances seront assurées avec deux TGV Lausanne – Paris, en gare de Frasné, grâce à la navette Regio Express (Berne) – Neuchâtel – Pontarlier – Frasné. Départ de Neuchâtel 6h07, 18h04; arrivée à Frasné: 7h04, 19h. Départ de Frasné: 10h58, 19h08; arrivée à Neuchâtel: 11h52 – 20h11.

La ligne des Horlogers La Chau-

de-Fonds – Besançon offrira d'excellentes correspondances avec les TGV Rhin-Rhône en gare de Besançon – Franche-Comté TGV, les navettes circulant en principe jusqu'à cette gare située près d'Auxon. On disposera de deux navettes quotidiennes en direction de Paris et de trois retours. Départ de La Chau-de-Fonds: 8h10, 16h08; arrivée à Paris (12h37, 21h07). Départ de Paris: 7h23, 11h23, 16h53; arrivée à La Chau-de-Fonds: 11h50, 15h50, 21h27. Meilleur temps de parcours: 4h27, soit une petite demi-heure de moins qu'en passant par Neuchâtel à l'aller le matin et près de trois quarts d'heure de moins au retour le soir.

BLN

HISTORIQUE DE LYRIA

1981 TGV Genève – Paris (exploité par la SNCF).

1984 TGV Lausanne – Paris.

1987 TGV Berne – Neuchâtel – Pontarlier – Paris. Création du Groupement d'intérêt économique (GIE) «Suisse-France».

1997 Prolongation des TGV Zurich – Berne – Paris. Création de la «Ligne de cœur».

1999 Constitution d'une société commune CFF/SNCF «Rail France Suisse».

2002 Fondation de Lyria SAS (on doit renoncer à la «Ligne de cœur» dont l'appellation est protégée).

2005 Lyria reprend la gestion de la ligne Genève – Paris.

2007 Ouverture du TGV Est Strasbourg – Paris par lequel transitent les Zurich – Bâle – Paris.

2010 Réouverture et électrification de la ligne du Haut-Bugey pour l'axe Genève – Bellegarde – Paris en trois heures.

2011 Ouverture de la ligne Rhin-Rhône empruntée par les TGV Zurich – Bâle – Paris au lieu de la LGV Est. Toutes les rames aboutissent désormais à Paris gare de Lyon. Introduction des rames Euro-Duplex. Après les autres relations en 2010, Lyria première est lancé sur Zurich – Paris.

Gros plan sur un ruban de 140 km

Dès la construction de la ligne, la sécurité et le confort des voyageurs ont été pris en compte. Ainsi, les cavités kartiques, les risques sismiques et les crues ont nécessité des solutions techniques adéquates. Le long de la ligne, des accès sont implantés au plus près des endroits particuliers: ponts, viaducs, tunnel, installations techniques. En outre, on recense des plateformes d'enraillement pour les véhicules rail-route, tous les 10 à 15 kilomètres; des accès routiers de chaque côté de la ligne avec possibilité de retournement, tous les deux à quatre kilomètres; des accès piétonniers de chaque côté de la ligne, tous les 800 à 1000 mètres (deux kilomètres au maximum).

Entre la fin des travaux et le début du service commercial, de multiples tests et courses d'essais ont eu lieu. Les moyens de secours régionaux ont été engagés dans un exercice d'intervention de grande ampleur. La ligne a également servi de voie d'essai à l'AGV (automotrice à grande vitesse) «italo» de l'opérateur italien privé NTV (Nuovo trasporto viaggiatori).

CENTRE DE COMMANDE A DIJON

Maintenant que la ligne est en service, son exploitation est assurée par le poste de commande centralisée du réseau (CCR) situé à Dijon et son entretien est assuré par la base de maintenance de Geneuille construite à trois kilomètres à l'est de la nouvelle gare Besançon Franche-Comté TGV, près d'Auxon. Le CCR gère le trafic ainsi que l'alimentation électrique sur la LGV et les lignes des régions de Bourgogne et Franche-Comté. L'équipe d'entretien basée à Geneuille (60 à 80 employés de SNCF Infra) veille au bon fonctionnement des équipements ferroviaires (voies, aiguillages, signalisation, caténaire).

Dans la dynamique d'ouverture des réseaux ferrés européens, les dispositifs «eurocompatibles» de ges-



Vue aérienne du viaduc de la Savoureuse. (photo sp - rff/labservices)

tion du trafic ferroviaire (ERTMS) et de téléphonie mobile ferroviaire (GSM-R) complètent les systèmes français de transmission voie / machine (TVM 430) et d'enclenchement intégré (SEI).

NATURE PRESERVEE

On compte 72 projets axés sur l'écologie et la biodiversité des paysages comme la restauration de pelouses calcaires accueillant de nombreuses espèces d'orchidées (en particulier au nord de Belfort TGV), la création de zones humides et de mares, la construction d'ouvrages pour la faune et l'eau ou la conservation du mirabellier de Haute-Saône, tout au long de la ligne. A relever aussi l'élaboration du bilan «carbone» dont les résultats montrent que l'empreinte du CO₂ de la LGV deviendra nulle dès la douzième année d'exploitation (2023). Cela confirme que le TGV s'inscrit dans une perspective de mobilité durable.

La construction de la ligne a représenté:

- 6100 emplois en moyenne par année (2300 emplois directs, 2300 indirects et 1500 induits);
- 1000 personnes sans emploi ou en situation de précarité qui ont pu se réinsérer sur le plan professionnel grâce à la clause sociale voulue par le maître d'ouvrage RFF;
- 12,6 millions d'heures de travail

au total à la fin de 2011.

FINANCEMENT PARTAGE

L'investissement de 2,312 milliards d'euros est assumé par différents cofinanceurs dont l'Etat français (751 millions); l'Union européenne (200); la Suisse (66 millions dans le cadre du raccordement au réseau européen à grande vitesse); les régions de Franche-Comté (316 millions), Alsace (206) et Bourgogne (131); enfin RFF (642 millions).

LIGNE EN CHIFFRES

La ligne TGV Rhin-Rhône se compose de multiples éléments:

- trois raccordements avec le réseau ferré classique (Petit-Croix; ligne de Besançon – Devecey; Villers-les-Pots); un évitement à double voie (2,5 km sur le site de Perrigny) permettant d'établir des relations Mulhouse – Lyon – Méditerranée, sans rebroussement en gare de Dijon; un embranchement provisoire entre la LGV et la base de travaux de Villersexel, elle-même

reliée à la ligne Belfort – Vesoul – Paris, par une section de l'ancienne voie ferrée Lure – Besançon réactivée pour l'accès au chantier.

- une tranchée couverte (170 m); le tunnel de Chavanne (1970 m); 13 viaducs; 160 ponts dont le viaduc emblématique de la Savoureuse près de Belfort; 17 ouvrages hydrauliques; 27 mares; 88 passages à faune; 33 kilomètres de parois ou de merlons antibruit;
- 85 communes traversées; 30 millions de m³ de déblais et 22 millions de m³ de remblais;

- deux gares nouvelles (Belfort-TGV et Besançon TGV); neuf gares rénovées (Mulhouse, Belfort-Ville, Montbéliard-Ville, Vesoul, Besançon-Viotte, Dijon, Lons-le-Saunier, Chalon-sur-Saône, Mâcon - Ville); une gare à rénover dans le cadre de la requalification complète de son quartier (Dole);

- 140 kilomètres de ligne à double voie (rampes maximales 35 mm/m); 300 km de clôtures; 550.000 traverses monoblocs; 1,35 million de tonnes de ballast; 600 km de rails; 63 aiguillages; 6000 poteaux supportant la caténaire (ligne de contact); 380 km de fil caténaire; 300 km de fibre optique pour les télécommunications;

- 300 panneaux; 14 postes de signalisation et 30 mâts d'antennes GSM-R répartis le long de la ligne;

- deux sous-stations d'alimentation électrique (Besançon et Héricourt-Bussurel) transformant le courant à très haute tension (225 kV) en courant de traction (25 kV alternatif, 50 Hertz) et 15 stations intermédiaires pour la réalimentation électrique de la caténaire (tous les dix kilomètres).

Philippe Claude

Gains de temps

- Belfort-TGV – Paris: 2h15 (gain 1h35);
- Belfort-TGV – Lyon: 2h25 (gain 1h15);
- Besançon-TGV – Paris: 2h05 (gain 25');)
- Besançon-TGV – Montpellier: 4h (gain 40');)
- Strasbourg – Lyon: 3h40 (gain 1h05);
- Strasbourg – Lyon: 3h15 (gain 1h30, dès décembre 2012, via le contournement de Mulhouse);
- Francfort – Lyon: 4h55 (gain 2h05).

Branche Est: première phase achevée

Le tronçon de ligne à grande vitesse (LGV) mis en service le 11 décembre 2011, entre Petit-Croix (à l'est de Belfort) et Villers-les-Pots (à l'ouest d'Auxonne) fait partie d'un ensemble en «Y» prévu pour connecter plusieurs régions d'Europe et former le maillon central d'un axe ferroviaire performant reliant la mer du Nord à la Méditerranée. Cet «Y» déploie ses branches de Mulhouse vers Dijon (branche Est) puis en direction de Lyon et de Paris (branches Sud et Ouest). Complémentaires et réalisables par étapes, ces trois branches joueront un rôle clé dans les liaisons ferroviaires à grande vitesse, au cœur de l'Europe, quand elles seront toutes terminées.

Longue de 140 kilomètres, la première partie du TGV Rhin-Rhône, dite Est, sera complète lorsque les prolongements de ses deux extrémités: Petit-Croix – Lutterbach à l'est (35 km), et Villers-les-Pots – Genlis à l'ouest (15 km), soit au total 50 km, prévus en seconde phase, auront été réalisés.

OUVRAGES D'ART AUDACIEUX

Conçu pour une vitesse maximale de 350 km/h et parcouru à 320 km/h par 42 TGV quotidiens depuis le 11 décembre 2011, le premier segment de la branche Est compte de nombreux ouvrages d'art, dont treize viaducs, un tunnel et une tranchée couverte, ainsi que deux gares. L'image de ligne cohérente et la qualité des aménagements traduisent une volonté d'intégration dans l'environnement optimale. Onze des treize viaducs ont une trame architecturale semblable: piles en béton en forme de «A» ouvert et tablier en métal de couleur rouge. Les viaducs de la Savoureuse (près de Belfort) et de la Saône (près d'Auxonne) sont, quant à eux, différents.

Ouvrage emblématique de la ligne, le viaduc de la Savoureuse (792 mètres) est supporté par onze piles en forme de tétrapode qui prennent



Une rame 2N sortant du tunnel de Chavanne. (photo sp - rff/labservices)

appui sur des socles en béton. Son tablier métallique gris clair franchit le cours d'eau la Savoureuse, l'autoroute A36, le canal de Haute-Saône et une route départementale. «Qu'il s'agisse de la structure ou du système de portée, l'objectif était de concevoir un ensemble fin, élégant, s'insérant au mieux dans cette vallée peu encaissée. Nous avons créé une structure d'une grande légèreté, tout en respectant les nombreuses contraintes qui s'imposaient. Le tablier ne dépasse pas quatre mètres d'épaisseur. Deux poutres latérales remplacent la traditionnelle poutre centrale, souvent massive dans les ouvrages classiques. Elles assurent la rigidité de l'ensemble et font office d'écrans acoustiques. Nous avons également joué sur les matériaux: un parement en aluminium recouvre les deux tiers de l'épaisseur du tablier, créant une ombre sur la partie basse. Le viaduc semble ainsi encore plus svelte qu'il ne l'est», explique son concepteur Sébastien Ricard, architecte français travaillant dans l'agence londonienne Wilkinson et Eyre.

D'une longueur totale de 1340 mètres, le viaduc franchissant la Saône et ses trois estacades en béton avec leurs 45 piles (huit pour le viaduc et respectivement 7, 19 et 11 pour les estacades) offrent un débouché garantissant l'écoulement des eaux en cas de crue.

Le tunnel de Chavanne (1970 m) est le seul ouvrage souterrain important de la ligne. Le percement s'est effectué simultanément par les deux côtés avec deux techniques différentes: emploi des explosifs dans la partie calcaire, à l'est; abattage mécanique dans la partie ouest constituée essentiellement de marnes. La réalisation de l'ouvrage a nécessité l'extraction de 245.000 m³ de déblais et l'utilisation de 100.000 m³ de béton, soit près du quart du volume total de béton utilisé sur l'ensemble du chantier (430.000 m³). Tunnel monotube, sa section de 80 m² permet d'y circuler à la vitesse de 320 km/h mais, actuellement pour des raisons de confort (certaines rames n'étant pas pressurisées) les vitesses autorisées sont de 270 km/h et de 230 km/h lors de croisement de TGV.

PÔLES MULTIMODAUX

Les deux gares nouvelles de Belfort-Montbéliard et de Besançon sont de véritables vitrines des régions qu'elles desservent. L'identité régionale est judicieusement mise en évidence par leur conception. Jean-Marie Duthilleul, architecte et président d'AREP, le cabinet d'architecture du maître d'œuvre Gares et connexions*, précise: «A Besançon Franche-Comté TGV, le soutènement en maçonnerie de pierres grises et roses évoque le riche patrimoine de

la capitale franc-comtoise. Le bâtiment épouse discrètement la pente pour se blottir dans une forêt de hêtres et de chênes bicentenaires. Le toit planté est une autre allusion à la relation intime qu'entretient la ville avec la nature. A Belfort-Montbéliard TGV, l'inspiration est tout autre. Cette grande structure en tôle célèbre la tradition industrielle de l'agglomération, marquée dès le XVII^e siècle par le développement de la chaudronnerie et du travail du métal. Certains peuvent y voir une carrosserie géante en hommage aux automobiles produites à Sochaux ou aux rames TGV issues des ateliers de Belfort. Une vaste baie vitrée panoramique encadre le paysage de la butte des orchidées alors que la ligne bleue des Vosges se dessine au loin.»

Dans la gare de Besançon Franche-Comté TGV, le savoir-faire horloger franc-comtois est valorisé par l'horloge monumentale qui orne le hall. Œuvre de l'horloger bisontin Philippe Lebru, cette horloge spectaculaire pèse six tonnes et mesure six mètres de haut. Son pendule a une longueur de cinq mètres et ses roues apparentes ont trois mètres de diamètre. Le tout fonctionne avec un rotor de moteur de TGV offert par Alstom qui fabrique les moteurs de traction ferroviaire à Ornans, dans le Doubs.

Certifiées «Haute Qualité environnementale» (HQE), ces deux nouvelles gares s'inscrivent dans une perspective éco-durable privilégiant les énergies renouvelables (chaudière au bois, sondes géothermiques, panneaux photovoltaïques et solaires, puits canadien, lumière naturelle) ainsi que l'intermodalité des déplacements (train, bus, voiture, deux-roues). Pôles de convergence multimodale, les gares TGV sont accessibles par transports collectifs et individuels. Pour cela, des parcs-relais de grande capacité ont été aménagés: 1000 places à Besançon Franche-Comté TGV et 1425 places à Belfort-Montbéliard TGV. (PhC) *Suite page 18.*

NOUVEAU DÈS LE 11.12.2011

Votre dîner à Paris est avancé de 30 minutes.

BÂLE <> PARIS 3H03* | ZURICH <> PARIS 4H03* | 6 A/R QUOTIDIENS*



© Marc Paeps / TGV Lyria

* Meilleur temps de parcours, jusqu'à 6 allers-retours par jour.

TGV Lyria

L'harmonie du voyage

www.tgv-lyria.com

TGV Lyria, membre de 

Porte sud de la Lorraine

Pour un coût de plus de trois milliards de francs suisses, la nouvelle Ligne à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône doit mobiliser des clientèles pour atteindre un taux de remplissage suffisant. Elles devraient être apportées en priorité par le maillage ferroviaire existant, c'est-à-dire les lignes classiques venues irriguer la LGV. La nouvelle gare de Besançon-Franche-Comté TGV, près d'Auxon, ne peut drainer les voyageurs venus de Haute-Saône, puisque la ligne Besançon-Vesoul n'existe plus, sauf la section Besançon – Auxon pour assurer la navette avec Besançon-Viotte et la portion réhabilitée entre Lure et Villersexel, base de travaux de la LGV. Il n'y a donc rien à attendre d'un rabattement venu de la Haute-Saône.

En revanche, la nouvelle gare de Besançon TGV peut drainer une clientèle venue du Haut-Doubs et du Jura neuchâtelois, les liaisons du matin et de l'après-midi, entre La Chau-de-Fonds et Besançon, ayant même leurs terminus à Auxon. A Belfort – Montbéliard TGV, près de Meroux, le seul rabattement viendra, en 2015, de Delle, porte d'entrée pour la clientèle jurassienne suisse. Dans l'ancienne gare de Belfort, une troisième ligne peut apporter son contingent de clientèle au TGV-Rhin-Rhône: c'est celle qui relie Epinal à Belfort par Lure. La question, aujourd'hui, est de la rénover, de l'électrifier et de la développer pour en faire la porte d'entrée de la Lorraine sud.

ELECTRIFIER EPINAL - BELFORT

L'intérêt de l'opération n'a pas échappé aux deux régions concernées, Lorraine et Franche-Comté. L'articulation de cette ligne Epinal-Belfort avec la LGV Rhin-Rhône devrait insuffler un nouveau dynamisme à une liaison inaugurée avant 1870 et achevée après l'annexion de l'Alsace, d'abord pour acheminer la houille vers les usines métallurgiques de Haute-Saône,

LORRAINE

PRINCIPALES AMÉLIORATIONS

- 1 **PARIS-MEUSE TGV**
+ 1 TGV en soirée
+ 2 A/R TGV le dimanche.
- 2 **METZ - PARIS**
Desserte TGV mieux répartie sur la journée.
- 3 **NANCY - PARIS**
Desserte TGV densifiée en heures de pointe.
- 4 **LORRAINE - SUD-EST**
+ 1 TGV par jour Metz - Nancy - Marseille.
- 5 **SARREGUIMINES - SARRE UNION**
Horaires adaptés pour les déplacements scolaires.
- 6 **METZ - SARREBOURG**
+ 1 aller-retour TER le dimanche soir.
- 7 **METZ - STRASBOURG**
Gain de 5 minutes sur le temps de parcours.
- 8 **NANCY-STRASBOURG**
Horaires systématiques : au départ de Strasbourg à la minute 20 et au départ de Nancy à la minute 15.
- 9 **EPINAL-BELFORT**
Amélioration des correspondances TER à Epinal pour Nancy, St-Dié et Belfort.



Réseau ferroviaire de la Lorraine et amélioration des horaires. On voit l'intérêt d'une liaison Nancy - Epinal - Méditerranée via le Rhin - Rhône. (rff)

ensuite les troupes françaises en cas de conflit avec l'Allemagne. L'autre intérêt, c'est d'irriguer le nord de la Haute-Saône, territoire de faible densité démographique, de faible activité, privé de son réseau ferroviaire avec la fermeture de son réseau, à l'exception d'Epinal-Lure. Enfin, cette porte de la Lorraine sud conférerait une nouvelle vie à une ligne que la SNCF souhaitait fermer et qui n'a dû son salut qu'à la volonté du Conseil régional de Franche-Comté et de son président, alors issu de la Haute-Saône. Maintenu en réanimation avec quatre liaisons TER quotidiennes, en tous cas le vendredi, réduite à une voie unique entre Aillevillers et Lure, cette ligne devrait être modernisée.

DEUX AXES A CHOIX

Pour cet accès ferroviaire au sud de la France, la Lorraine avait le choix entre deux axes qui finalement se réduisent à celui de la ligne Epinal – Lure. Il aurait pu s'agir de Nancy – Toul – Dijon, corridor de fret saturé, mais qui n'a pas découragé la région Champagne-

Ardennes: pendant deux ans, la SNCF a accepté un arrêt à Culmont-Chalindrey pour ses TGV Lorraine – Méditerranée. L'expérience ne saurait, pour autant, réduire l'intérêt de la porte-sud de la Lorraine par Epinal-Lure et rabattement sur la LGV Rhin-Rhône.

Les préfets des deux régions ont d'ailleurs arrêté ce choix, pour une réalisation en 2020-2022. Mais la bonne fin du projet suppose qu'une réponse soit apportée à deux questions préalables. C'est d'abord le point d'insertion d'Epinal-Lure dans la LGV. Il pourrait s'agir de prolonger l'ancienne ligne Lure-Montbozon, réhabilitée sur sa section Lure – Villersexel. Mais cette hypothèse n'a plus cours, la SNCF ayant eu l'imprudence d'abandonner l'emprise entre Villersexel et Devecey, point ultime de l'ex-ligne Besançon – Vesoul, sur laquelle a pu être reconstruite la section de dix kilomètres reliant Besançon-Viotte à Auxon. La seule solution reste dès lors Epinal-Belfort, puis Belfort-Meroux sur la LGV. L'autre question, c'est le coût de l'opéra-

tion, soit 800 millions de francs suisses pour moderniser la ligne existante et l'électrifier, entre Epinal et Belfort.

Ce projet de porte sud de la Lorraine sur la LGV impose trois observations. La SNCF, avant même RFF, aujourd'hui propriétaire des infrastructures, paye ses erreurs, aggravées par la construction du réseau à grande vitesse, la première ayant été de fermer des milliers de kilomètres de lignes, sans création d'un conservatoire des emprises qui permettrait, aujourd'hui, de réhabiliter des lignes créditées d'une utilité sociale. C'est particulièrement le cas de Vesoul – Besançon, abandonnée en 1959.

La deuxième observation vaut pour les investissements ferroviaires qui, aujourd'hui, se heurtent à une redoutable contrainte budgétaire, aggravée par l'éventuelle perte du triple A dont l'effet serait immédiat sur les charges d'emprunt de RFF. Enfin, la SNCF redoute les effets de tableau carré du réseau à grande vitesse, c'est-à-dire les transferts de clientèle d'une ligne à l'autre. Ce serait le cas si le «Rhin-Rhône» prélevait tout ou partie de sa clientèle sur le TGV Est. Comme en économie, et surtout en économie hypothéquée par la dette, il n'y a de salut que dans la croissance.

Pierre Lajoux

BRANCHEMENT A ETUDIER

Une solution élégante serait d'utiliser le tronçon réhabilité entre Lure et Villersexel, base de travaux, pour brancher directement la ligne Epinal - Lure à la LGV Rhin-Rhône. On se contenterait d'un modeste raccordement, avec, ou sans saut-de-mouton comme on l'a fait pour la connexion à Petit-Croix, et sans construire de gare coûteuse. Ce serait la solution la plus directe et la plus économique pour raccorder la Lorraine sud avec le Midi de la France et la Catalogne. Il serait donc judicieux de conserver ce tronçon réhabilité. (réd.)

La gare du TGV du canton du Jura

La proximité de la gare de Belfort-Montbéliard TGV (située à une vingtaine de kilomètres de la frontière franco-suisse, près des villages de Meroux et Moval) est un atout pour le canton du Jura qui se rapproche non seulement de Paris, mais aussi de Besançon, Dijon ou Lille**. Du Jura, il est possible de partir tôt le matin pour se rendre à Paris ou à Lille et de rentrer le soir même selon l'horaire suivant :

Delémont	dép. 4h34
Porrentruy	dép. 5h05
Delle	dép. 5h30
Belfort TGV	arr. 5h56
Belfort TGV	dép. 6h07
Paris	arr. 8h37
Lille	arr. 9h57
Lille	dép. 19h00
Belfort TGV	arr. 22h38
Paris	dép. 20h23
Belfort TGV	arr. 22h51
Belfort TGV	dép. 23h02
Delle	arr. 23h29
Porrentruy	arr. 23h57
Delémont	arr. 0h36

Avec cet horaire, les Jurassiens bénéficient d'un laps de temps intéressant pour des rendez-vous d'affaires, des achats ou la visite d'une exposition soit précisément: 11h46 à Paris et 9h03 à Lille. La fréquence



Vue de Belfort-TGV, avec à gauche le pont déjà construit de la ligne Delle-Belfort qui rouvrira en 2015. (snct/arep)

des relations entre le Jura et Paris est de huit allers-retours, du lundi au samedi; de cinq allers et six retours, le dimanche. La connexion avec le TGV se fait par le rail de Bienne et Delémont à Delle (trains RegioExpress / Regio), puis par la route de Delle à Belfort-Montbéliard TGV (car Optymo). Cette combinaison train-autocar durera jusqu'à la réouverture de la voie ferrée Delle-Belfort en 2015. La desserte de la gare TGV par les bus Optymo a donc été étoffée sur les deux lignes (3 et 30) la reliant aux villes de Belfort et de Delle. Toutefois, il faut changer de

bus pour se rendre de Delle à Belfort-Ville. Le coût de cette desserte renforcée (740.000 euros) est cofinancé par la région de Franche-Comté (280.000 euros); le canton du Jura (205.000) et le smtc (255.000). L'arrêt de bus des lignes 3 et 30 se trouve à 200 mètres de l'entrée de la gare TGV, une distance équivalente à celle des premières places du parc des voitures, selon les responsables du smtc. En revanche, les navettes gratuites de Montbéliard parviennent à proximité immédiate de la gare. Patience donc, le futur quai de la ligne Delle-Belfort sera plus proche et aura un accès direct au quai TGV.

Pour compléter le service aux voyageurs, un système d'information en temps réel indique les horaires des lignes Optymo dans le hall de la gare TGV et des distributeurs automatiques de billets Optymo seront prochainement installés à l'arrêt de bus «Gare TGV» ainsi qu'aux gares de Delle et de Belfort-Ville***.

Sur le parcours suisse, l'introduction progressive, dans le courant de 2012, de nouvelles rames Flirt (rapides, climatisées, à plancher bas) améliorera le confort de la liaison RegioExpress Bienne-Delémont-Porrentruy-Delle et donnera un avant-goût du niveau de qualité de la future desserte transfrontalière très attendue Bienne-Delémont-Belfort.

Philippe Claude

* Cinquième branche du groupe SNCF dont les quatre autres sont: Infra (exploitation, entretien, ingénierie de l'infrastructure); Proximités (trafics urbain, périurbain et régional); Voyages (trafics de longue distance et grande vitesse); Geodis (logistique et fret).

** Le canton loue un espace de 30 m² dans la gare TGV pour promouvoir son économie et son tourisme, avec projection d'un film attractif de promotion.

*** Certaines gares jurassiennes vendent des billets isolés ou combinés «train + bus Optymo + TGV». Le guichet de Belfort-TGV en délivre aussi.

Quelques dates

- 14 mai 1991, inscription au schéma directeur national des LGV; 25 janvier 2002, signature de la déclaration d'utilité publique; juillet 2005, commencement des premières fouilles archéologiques; 3 juillet 2006, début officiel des travaux à Cubrial, dans le département du Doubs; 29 juin 2009, pose du premier rail (1100 mètres de rails posés en moyenne chaque jour); 31 janvier 2011, pose du dernier rail; juin 2011, mise sous tension; 8 septembre 2011, inauguration de la ligne par le président Sarkozy.

Liens avec les deux gares TGV

Suite de la page 15

Une connexion ferroviaire a pu être établie entre la gare de Besançon Franche-Comté TGV et celle de Besançon Viotte grâce à la réhabilitation d'un tronçon de 12 km de l'ancienne ligne de Vesoul. Trois haltes avec parkings d'échanges et vélos-stations seront créées à Ecole-Valentin, à Miserey-Salines et aux Portes de Vesoul entre 2012 et 2015.

La gare de Belfort-Montbéliard TGV disposera, seulement à l'horizon 2015 au lieu de 2012 comme prévu, d'une liaison ferroviaire via la ligne Delle-Belfort qui sera ouverte après sa modernisation (voie, équipements de sécurité, aménagements de haltes, électrifi-

cation). Cette réouverture rétablira intégralement le lien ferroviaire transfrontalier Belfort-Delémont-Bienne, interrompu en 1992, et mettra les régions qu'il desservira en correspondance directe avec le TGV. La correspondance TGV-TER (trains express régionaux) se fera par des escaliers et un ascenseur prévus entre le quai TER et le quai TGV situé au-dessous.

En attendant que les trains puissent effectuer le parcours dans sa totalité, les bus Optymo du smtc (Syndicat mixte des transports en commun du Territoire de Belfort) assurent les trajets reliant les gares de Delle (ligne 30) et de Belfort (ligne 3) à la gare de Belfort-Montbéliard TGV. (PhC)

Transports romands

Rédaction

Philippe Claude
Sylvain Meillasson
Blaise Nussbaum

Case postale 349
2350 Saignelégier
philippe.claude@net2000.ch

Abonnement: 25.- Banque romande Valiant 2800 Delémont CCP 30-38195-5.

Editeur

Diproj'Service/ Journal du Haut
Case postale 2168
2302 La Chaux-de-Fonds
jdh@bluemail.ch

Imprimerie Monney

2300 La Chaux-de-Fonds
info@ims-imprimerie.ch
ISSN 1663 - 2184

Stratégie: de dangereux rivaux

Maintenant que la première étape de la branche Est de la ligne à grande vitesse Rhin – Rhône est achevée, il faut se mettre sans tarder au travail avec énergie et célérité à la poursuite et à la réalisation complète de cet ambitieux projet qui s’appuie, et l’on n’insistera jamais assez, sur une étoile à trois branches et à trois sommets, soit les villes de Mulhouse, de Dijon et de Lyon. Faute de quoi, le Rhin-Rhône perdrait toute sa raison d’être et son efficacité.

Dans un premier temps, tout le monde devrait tomber d’accord. On prolonge la branche Est de Petit-Croix à Luttenbach, près de Mulhouse, sur 35 kilomètres, et de Villers-les-Pots à Genlis, près de Dijon, sur une quinzaine de kilomètres. Soit une distance de 50 kilomètres et un gain d’une quinzaine de minutes. La facture ne sera toutefois pas très bon marché et les travaux ne devraient pas commencer avant 2013 pour s’achever en 2016.

Les branches ouest et sud posent beaucoup plus de problèmes. A l’ouest, on traverserait la ville de Dijon en souterrain, avec une gare TGV implantée à la gare actuelle de Porte-Neuve et l’on rejoindrait le raccordement actuel d’Aisy, au nord de Montbard, avec la LGV Paris – Lyon. Toutefois, on estime que le coût du tunnel de Dijon serait trop onéreux, si bien que le projet est mis momentanément en veilleuse.

PROJET DE PLUS EN PLUS FLOU

Quant à la branche sud, elle apparaît encore plus problématique. On ne connaît pas son éventuel tracé qui pourrait traverser la Bresse, entre Lons-le-Saunier et Louhans, pour se connecter à Bourg-en-Bresse au futur réseau d’agglomération de Lyon. Mais cette variante semble de plus en plus s’estomper, en raison du manque de financement. Selon Philippe Moritz, porte-parole de la SNCF pour la LGV



Carte synoptique des trois branches du Rhin-Rhône. On voit l’amorce de la branche nord partant de Belfort. (rff)

Rhin-Rhône, on préférerait privilégier le contre-projet d’aménager la ligne «impériale» Dijon – Lyon en la portant à une vitesse de 220 kilomètres à l’heure, ce qui serait une solution de fortune en attendant mieux.

Mais avertit Thierry Zettel, secrétaire général de l’Association TGV Rhin-Rhône-Méditerranée jusqu’à la fin de 2011, ce serait dénaturer complètement le projet de l’étoile incluant le croisement de ses deux flux Allemagne – Espagne et Suisse alémanique – Paris / Nord de la France. On annihilerait également l’effet TGV pour les régions d’Alsace, Franche-Comté et Bourgogne qui demeureraient enclavées au cœur même de l’Europe.

DANGEREUX RIVAUX

D’autant plus que des concurrents pointent dangereusement à l’horizon. Ainsi, le TGV Est Strasbourg – Paris, qui a été paradoxalement à l’origine de la conception du TGV Rhin-Rhône, est entré dans la construction de sa seconde phase. Comme le souligne Michel Béguelin, si l’on n’achève pas rapidement la branche Est du Rhin – Rhône, on couvrira Mulhouse – Paris dans le même laps de temps par le TGV Est, ce qui conduirait à basculer à nouveau les TGV Zurich – Bâle –

Paris par Strasbourg. Avec comme effet induit, une grave diminution de rentabilité du Rhin – Rhône.

D’autre part, l’un des rôles essentiels que peut jouer la branche sud du Rhin – Rhône consistera à décharger la ligne LGV Paris – Sud-Est qui est, comme on le sait, totalement saturée. Or un nouveau venu vient de faire son entrée sur la scène des TGV de l’Hexagone. Il s’agit du TGV Auvergne Paris – Clermont-Ferrand avec rabattement sur Lyon, qui pourrait lui aussi soulager l’axe Paris – Lyon surchargé.

ENJEU EUROPEEN

Certes, on en est encore au stade des stratégies et des planifications. Mais l’Auvergne s’estime oubliée sur la carte des projets de TGV et compte bien faire entendre sa voix, au moment même où les régions du Rhin-Rhône s’essoufflent dans le financement de leurs infrastructures ferroviaires. Le danger est grand d’assister à une redistribution des cartes qui pourrait être néfaste pour l’Arc jurassien franco-suisse. Il est donc plus vital que jamais que ces régions se remobilisent en faveur d’un projet capital à son développement économique et à son ouverture sur l’Europe.

BLN

Un homme orchestre

Pour des raisons non explicitées, Thierry Zettel, secrétaire général de l’Association TGV Rhin-Rhône-Méditerranée depuis 22 ans, vient de se voir signifier la fin de son mandat. Dès lors, il convient de lui rendre l’hommage qui lui est dû pour le travail immense qu’il a déployé.

Jean-Pierre Chevènement, sénateur et «père du TGV Rhin-Rhône», ne s’y est pas trompé. La veille de l’ouverture de la nouvelle ligne, il a rendu un hommage appuyé à l’engagement exceptionnel de Thierry Zettel qui a noué des relations décisives avec les promoteurs de cette ligne au caractère international, que ce soit en France, en Suisse, en Allemagne et en Espagne. Travail de tous les instants et sans relâche. Il a pu bénéficier de l’appui de spécialistes ferroviaires tels que Michel Béguelin et Alain Boillat qui ont été les ambassadeurs éclairés du Rhin-Rhône et ont convaincu les édiles suisses de participer financièrement à ce projet qui connectait la Suisse au réseau européen à grande vitesse. Face à ce vide immense, tous les acteurs devront être vigilants pour parachever l’œuvre amorcée. (bln)

thello: Paris - Venise, via la Suisse

Proposée par Veolia et Trenitalia depuis le changement de service de décembre 2011, l'offre thello consiste en un aller-retour Paris - Venise par nuit, circulant via Vallorbe et la Suisse romande.

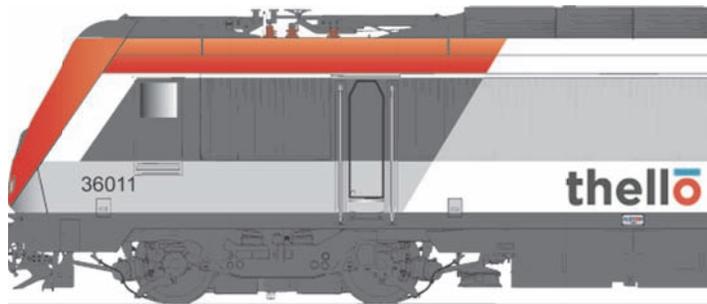
Elle constitue le premier service voyageurs privé au départ et à l'arrivée de gares françaises. En France, le thello pour Venise dessert Paris gare de Lyon et Dijon. L'arrêt à Frasné n'est observé que pour des raisons de contrôle aux frontières.

En Italie, thello dessert Milano Centrale, Brescia, Verona (Vérone), Padova (Padoue), Venise (Venezia Mestre et Venezia Santa Lucia). Des correspondances avec Florence et Rome sont possibles à Milan.

En Suisse, l'hypothèse d'un arrêt à Lausanne est étudiée mais celui-ci ne devrait être mis en place qu'en 2012. Sa création devrait survenir dans le cadre de la création d'une liaison Paris - Rome. Soulignons que le transit via la Suisse (la traction est assurée par les CFF) constitue l'itinéraire le plus court et génère le meilleur temps de parcours envisageable pour la destination de Venise. Il faut en l'état 13h49 dans le sens France-Italie et dans le sens Italie-France, 12h17, voire épisodiquement 13h32 du fait de travaux. La vitesse moyenne sur la totalité du parcours est d'environ 80km/h.

Les trains thello de 800 tonnes conduits par des collaborateurs de Veolia sont tracés à 160 km/h et comportent 14 voitures, dont des voitures lits, des voitures à compartiments avec quatre ou six couchettes et une voiture-restaurant. Ils sont confiés à des BB 36000 qui arborent une livrée spécifique et qui sont louées à Akiem et entretenues par Masteris, deux filiales de la SNCF...

S.M.



Les trains Paris - Venise thello sont tractées par des BB 36.000. (sp)

Les nouvelles rames d'Alsace

Les RABDe562 CFF ont été retirés de la mission Bâle CFF - Mulhouse-Ville à compter du service 2012. Les RABDe562 ont été remplacés par des rames climatisées ZGC de la région Alsace. Il leur restera néanmoins en France la desserte Berne - Frasné donnant la correspondance à deux paires de TGV Lausanne - Paris. Produit par Bombardier, le ZGC (déclinaison électrique de l'AGC) développe 1660 kW sous 25 kV 50Hz (de 60 à 130 km/h) contre 1425 kW sous 1,5kV (plage de vitesses de 60 à 110km/h) et atteint une vitesse maximale de 160 km/h (contre 140 km/h pour le Colibri).

Dans sa version à quatre éléments, le ZGC a une capacité de 220

places assises. Le recours à ce nouveau matériel pour les TER desservant les gares intermédiaires du parcours oblige désormais à concentrer les départs et arrivées à Bâle dans la partie française de la gare (en fait, les voies 30 à 35). On explique en Alsace que ce

déploiement découle de l'incompatibilité des horaires cadencés suisse et alsacien, incompatibilité qui a de facto condamné la liaison diamétrale Mulhouse - Frick / Laufenburg (alias ligne Verte du RER bâlois) déjà limitée, il est vrai, à Bâle CFF. S.M.



Une rame desservant la ligne Bâle - Mulhouse. (photo S. Meillasson)

OUESTRAIL

présente ses meilleurs vœux pour la nouvelle année aux lectrices et lecteurs de « Transports romands »

2012 sera une année charnière pour le rail, avec l'examen parlementaire du projet FAIF.

Les nombreux projets régionaux (cf. carte ci-contre) vont doper la demande en Suisse occidentale. Seul un effort soutenu permettra d'y répondre. Avec un projet à 3,5 milliards de francs comme le propose le Conseil fédéral, ce sera «mission impossible»

En matière ferroviaire, anticiper coûte moins cher... qu'économiser!

