



TGV Rhin-Rhône : embarquez pour la Grande Vitesse !

ÉVÉNEMENT. L'aventure TGV est bel et bien sur les rails. 11 décembre 2011 : depuis 3 ans, cette date s'affiche partout. Aujourd'hui, nous y sommes. Elle marque la fin d'un chantier extraordinaire, mais surtout le début d'une nouvelle ère pour la Franche-Comté. Celle de la Grande Vitesse, qui va permettre à toute une région de s'ouvrir vers l'extérieur, de se développer économiquement et de créer une véritable dynamique territoriale.

C'est un tournant décisif que s'apprête à prendre la Franche-Comté. La Ligne à Grande Vitesse (LGV) Rhin-Rhône représente, en effet, un enjeu de taille pour son développement et l'accroissement de sa notoriété. Avec l'arrivée du TGV, plus de 2,4 millions de voyageurs sont attendus chaque année dans les deux gares nouvelles ! « Il s'agit de saisir l'opportunité, pour la Franche-Comté, de créer de nouvelles dynamiques » explique la Présidente de la Région, Marie-Guite Dufay. D'un point de vue touristique d'abord, avec un objectif de développement du tourisme urbain et de courts séjours. La Franche-Comté veut profiter du TGV pour attirer les voyageurs afin de leur faire connaître ses atouts : son riche patrimoine architectural, de la Citadelle

Vauban à Besançon à la Chapelle Le Corbusier à Ronchamp en passant par la Saline royale de Claude Nicolas Ledoux à Arc-et-Senans... Mais aussi son exceptionnel patrimoine naturel avec ses espaces qui se prêtent parfaitement à la pratique de multiples activités comme la randonnée, le vélo, le ski, sa gastronomie et, bien entendu, ses grands événements (Eurockéennes de Belfort, Percée du Vin jaune, Transjurassienne...). Pour ce faire, la marque territoriale « l'Originale Franche-Comté » révélant les points forts de la région vient de voir le jour (cf Le Fait pages 2-3). Destinée aux touristes, elle s'adresse également aux nouveaux et futurs habitants ainsi qu'aux étudiants, chercheurs et aux entreprises, pour les inciter à venir s'installer en Franche-Comté. >>>



►► Le secteur économique devrait donc bénéficier, lui aussi, de « l'effet LGV ». L'objectif est le développement, voire l'implantation, de nouvelles entreprises sur l'ensemble de la région, synonyme d'embauches. La Région participe, dans ce cadre, à la création des nouvelles zones d'aménagement économique aux abords des gares, véritables « vitrines » qui constituent de nouvelles portes d'entrée sur le territoire. Le TGV offrira, par ailleurs, une réelle valeur ajoutée pour les entreprises régionales grâce à ces nouvelles liaisons en France et avec les pays voisins. « Pour les salariés, les cadres, remarque Christophe Florin, directeur du site Alstom Transport Belfort, c'est l'opportunité de faire l'aller-retour à Paris rapidement, de surcroît dans un produit où le confort a été amélioré. Cela contribue à l'équilibre vie privée, vie professionnelle. Le TGV nous rapproche également de tous les pôles décisionnaires européens et donc des clients. Gain de temps, efficacité... pour l'activité d'Alstom Transport, c'est particulièrement important ! »

Avec cette arrivée, des retombées irriteront l'ensemble du tissu local : commerçants, restaurateurs, hôteliers.

MARIE-GUITE DUFAY, PRÉSIDENTE DE LA RÉGION



© DAVID CESSBRON RÉGION FRANCHE-COMTÉ

« Nous bâtissons la Franche-Comté dans laquelle les générations futures vivront. C'est de la responsabilité de la Région de voir loin et avec vous ! »

Un chantier exemplaire

L'arrivée du TGV a nécessité de nombreux travaux d'infrastructures et d'aménagements. Cinq années auront été ainsi nécessaires pour la réalisation de la première tranche de la branche Est de la LGV. Un chantier qui aura généré des emplois et favorisé l'embauche notamment avec la mise en œuvre de la clause d'insertion.

Plus de 160 ouvrages d'art dont certains des plus prestigieux à l'image du Viaduc de la Savoureuse dans le Territoire de Belfort, et du tunnel de Chavanne en Haute-Saône, 2 gares nouvelles, 24 millions de mètres cubes de déblais (soit 4 fois le volume extrait du tunnel sous la Manche), 18 millions de mètres cubes de remblais (soit 9 fois le volume de la pyramide de Kheops)... des chiffres qui donnent le tournis ! Ce chantier pharaonique aura vraiment été unique, à tous points de vue. Économiquement, ce sont 6 100 emplois directs, indirects et induits (hôtellerie, commerce, restauration...) qui ont été générés. Parmi eux, plus de 700 personnes ont bénéficié d'une formation financée par la Région. Le chantier a également permis la formation et l'insertion professionnelle de nombreux Francs-Comtois. Dans le cadre de la clause d'insertion, 12 % du temps de travail a été réservé à des publics en situation de précarité ou en difficulté d'insertion pour le génie civil et 5 % pour l'équipement ferroviaire. Et d'ores et déjà, des emplois sont pérennisés comme dans le domaine de la maintenance pour l'entretien des voies.

LE CHANTIER DE LA LGV, EN CHIFFRES

- 6 100 emplois directs et indirects
- 2 gares nouvelles
- 2 tunnels
- 160 ponts
- 140 km de voies ferrées



© DAVID CESSBRON RÉGION FRANCHE-COMTÉ

Démarrage des travaux d'un chantier colossal qui a mobilisé plus de 6 000 personnes pendant 5 ans.

Haute qualité environnementale pour les gares TGV



© DAVID CEBRON REGION FRANCHE COMTE

GARE DE BESANÇON FRANCHE-COMTÉ TGV

Avec sa toiture végétalisée et ses baies vitrées pour éclairer le hall d'accueil des voyageurs, cette gare est exemplaire en matière d'intégration environnementale. L'accessibilité a également été un critère fort dans la réalisation des aménagements : de nouveaux dispositifs ont été développés pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite. Un système de balises sonores permet par exemple de guider les personnes malvoyantes. Les guichets seront équipés d'amplificateurs sonores pour les malentendants et du personnel sera disponible pour prendre en charge les personnes en difficulté.



© DAVID CEBRON REGION FRANCHE COMTE

GARE DE BELFORT-MONTBÉLIARD TGV :

Inscrite sur un périmètre partagé de 60 ha au cœur du développement urbain de quatre communes, la gare de Belfort-Montbéliard TGV sera un trait d'union entre l'infrastructure ferroviaire et le territoire régional en optimisant les interfaces inter-modales. Située sur la ligne Belfort-Delle qui sera rouverte au trafic TER (voir pages VI-VII), elle privilégie l'intermodalité entre TGV, TER, bus, taxi, voitures, deux roues. Spécificité de cette gare : son aménagement autour d'un quai central unique de quinze mètres.

« FAIRE DES GARES DE VÉRITABLES LIEUX DE VIE »



Pour Jean-Marie Duthilleul, architecte à l'origine des deux nouvelles gares : « Notre but est d'aménager l'espace autour des gens pour qu'ils soient bien tout simplement. Objectif : faire des gares de véritables lieux de vie pour que les voyageurs

se sentent un peu chez eux.

Les gares rassemblent, en effet, des gens qui viennent de différents horizons, par différents modes de transport : parfois de tout près en bus, ou de plus loin en voiture, voire en TER. Pour tous, la gare doit être immédiatement lisible.

À Belfort, elle se laisse découvrir au détour d'un tournant. Avec sa forme simple et explicite, cette carapace de métal joue avec les reflets du ciel ce qui lui permet d'offrir un accueil doux malgré la puissance qui se dégage de sa forme. Tout a été conçu pour faciliter la vie du voyageur : le parking avec son revêtement lisse a été pensé pour faire rouler les valises, l'accès à la gare se fait en pente douce et aboutit à un auvent.

A l'intérieur, on se sent chez soi : le bois, matériau unique, renforce la chaleur du lieu propice au bien être. Les tables hautes, au sein des espaces à vivre, permettent même de travailler.

À Besançon, l'accessibilité a également été pensée pour tous : des rampes permettent ainsi d'aller de façon continue de sa voiture au TGV. Là encore, le bois réchauffe les lieux. Prévu pour accueillir de nombreux voyageurs, l'espace est parsemé d'absorbants phoniques pour éviter les effets de résonance. »

SPÉCIAL TGV RHIN-RHONE



« Un levier de valorisation des savo

« Le laboratoire se situe sur plusieurs sites, à Besançon, Montbéliard et Belfort. Par ailleurs, nous avons formalisé des dizaines de partenariats, notamment à l'international. Nous accueillons ainsi des personnes venant du monde entier, c'est pourquoi cette ouverture est absolument indispensable. Ces temps de parcours réduits sont très appréciés : quand nos collègues américains ou japonais font le déplacement, c'est bien qu'ils puissent faire l'aller-retour de Paris dans la journée. Le TGV va nous aider également dans nos futurs partenariats européens, avec l'Allemagne par exemple. Il va aussi dynamiser nos échanges avec les grands groupes dont les centres de recherche se trouvent le plus souvent en région parisienne. »



Michel de Labacherie,
Directeur du laboratoire
Femto ST



Catherine Bertaux,
déléguée régionale
du Groupe La Poste
en Franche-Comté

« Le TGV va être un levier de valorisation des savoir-faire de la Franche-Comté vers d'autres territoires. Il va aussi favoriser la venue de compétences nouvelles. Le Groupe La Poste s'attache à intégrer les préoccupations environnementales et sociétales dans les décisions et les pratiques opérationnelles : le développement de la flotte de véhicules électriques, la pratique de l'écoconduite, l'utilisation de transports doux dont le TGV. Outil incontournable du mode de vie privée et publique, le TGV est un accélérateur qui facilite les déplacements. Il prend toute sa dimension dans un univers non seulement de mobilité mais aussi de services. »

« Originaire de la Seine et Marne, je fais mes études à l'UTBM sur le site de Sevenans et habite à Belfort. L'arrivée du TGV est un vrai soulagement autant pour moi que pour mes amis, qui viennent des quatre coins de la France ! Et même si les prix augmentent, je suis prête à payer un peu plus si cela signifie moins de temps et de fatigue. Je vais d'ailleurs mettre plus de temps pour rejoindre la gare de Paris depuis mon domicile seine-et-marnais que de faire le trajet pour Paris depuis la nouvelle gare de Belfort-Montbéliard... Vivant non loin de celle-ci, j'ai hâte de voir le changement qui va s'opérer. Cela va dynamiser tout le secteur. »



Sophie Calvarin,
étudiante à l'Université
de Technologie
Belfort-Montbéliard



Cécile Loriol,
mère de famille,
Bouclans (25)

« Habitant non loin de Besançon, nous pourrions nous rendre assez rapidement à la nouvelle gare pour prendre le TGV. Pour toute la famille, c'est une arrivée très positive car nous avons de la famille à Paris et nous allons, en quelque sorte, nous rapprocher d'elle. Le gain de temps et le confort sont aussi très importants quand on a trois enfants : même dix minutes en moins sur un temps de trajet, c'est toujours bon à prendre ! En revanche, étant une famille de cinq, j'espère que nous aurons toujours accès à des offres et des tarifs préférentiels pour profiter pleinement du TGV. »

Les dates clés du projet



Janvier 2002

La LGV Rhin-Rhône Branche Est est déclarée d'utilité publique.

◀ Juillet 2006

La convention de financement est signée et le chantier est démarré pour construire les 140 km de cette nouvelle ligne entre Villers-les-Pots (Côte-d'Or) et Petit Croix (Territoire de Belfort).



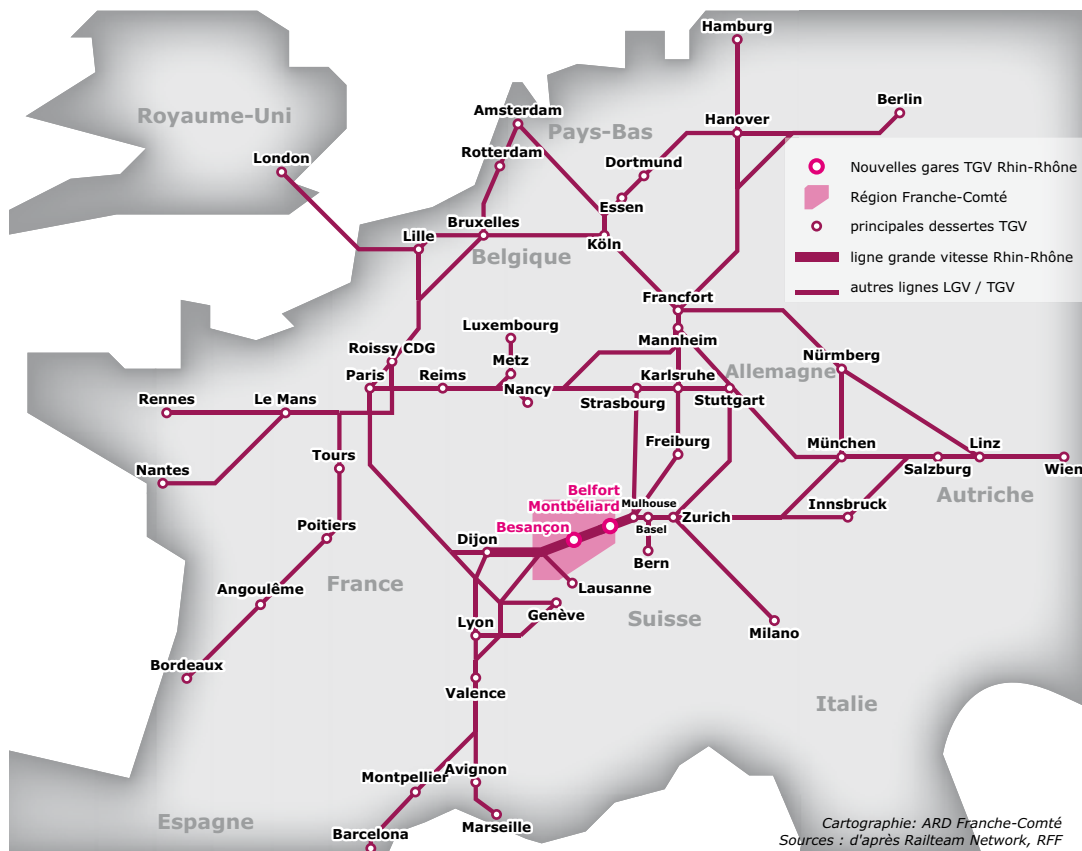
ir-faire »

« J'ai décidé de quitter Frasne, dans le Haut-Doubs, pour installer mon entreprise à Besançon dans le quartier en pleine mutation de l'espace Lafayette. En effet, je suis amené à me déplacer pour rencontrer mes clients. Je fais 100 000 km par an dont 40 000 km en train ! C'est pourquoi il est important pour moi de tenir compte des dessertes. Le temps que je ne passe pas dans les transports, c'est autant de temps que je passe chez le client. Le TGV est donc la réponse idéale, d'autant qu'on voyage dans de bonnes conditions, en toute sécurité et avec la possibilité de travailler. »



Franck Deloche,
Professionnel, fondateur
de l'entreprise
Risks & Solutions

Le maillage du réseau



Plus de liaisons :

- 10 liaisons/jour de Besançon à Dijon,
- 14 liaisons/jour de Belfort-Montbéliard à Mulhouse,
- 9 aller-retour/jour entre Paris et Besançon,
- 8 entre Paris et Belfort-Montbéliard, etc.

Des temps de parcours réduits

Le TGV Rhin-Rhône offre des gains de temps de 25 min à plus d'1 h 30 selon les destinations !

De Besançon Franche-Comté :

- Paris en 2 h 05,
- Marseille en 3 h 45,
- Lyon en 1 h 55,
- Mulhouse en 0 h 50,
- Strasbourg en 1 h 39,
- Francfort en 3 h 35.

De Belfort-Montbéliard TGV :

- Paris en 2 h 20,
- Marseille en 4 h 13,
- Lyon en 2 h 21,
- Mulhouse en 0 h 20,
- Strasbourg en 1 h 25,
- Francfort en 3 h 10.

◀ Avril et septembre 2009

Les travaux des nouvelles gares « Besançon Franche-Comté TGV » et « Belfort-Montbéliard TGV » débutent. Durant cette année, de nombreux ouvrages d'art et autres viaducs comme le plus majestueux, celui de la Savoureuse, sont terminés ou sortent de terre.



◀ Mars et septembre 2010

La Région Franche-Comté organise des réunions de concertation avec les usagers pour la mise en place du cadencement des TER, en lien avec l'arrivée du TGV et la construction des nouvelles gares.

Janvier 2011

Les horaires du TGV Rhin-Rhône sont connus et présentés, un an avant sa mise en service.



TER et TGV au diapason !

L'arrivée de la LGV est l'occasion de revoir les schémas de mobilité à l'intérieur de la région et au-delà. Les dessertes s'accompagnent ainsi d'une réorganisation de l'offre de TER pour prolonger l'effet TGV sur l'ensemble de la région et au sein de la métropole Rhin-Rhône.

La Région travaille depuis plus d'un an à la complémentarité entre le TGV et les transports régionaux pour lesquels elle est compétente, avec la mise en place de nouveaux services. Comme le souligne la Présidente de la Région, « le TGV et les TER vont de pair et ne doivent jamais être opposés ».

Concrètement, des réunions de concertation et d'information ont été organisées avec les usagers depuis l'automne 2010. Aujourd'hui, la Région a finalisé le cadencement des TER, opérationnel le 11 décembre 2011. C'est une augmentation de 15 % de l'offre kilométrique qui est prévue pour un coût annuel supplémentaire de plus de 10 M€.

TRAINS SUPPLÉMENTAIRES, NOUVELLES DESSERTES

Ce cadencement se traduit, en effet, par la mise en place de trains supplémentaires avec la création de quinze trains sur les lignes existantes et de trente TER sur la nouvelle ligne entre la gare Besançon Viotte et celle de Besançon Franche-Comté TGV. L'objectif : proposer aux voyageurs une offre plus claire et améliorer la régularité des trains à heures fixes en période de pointe.

Dans le détail, il y aura trois trains en plus entre Dole et Besançon, un train supplémentaire entre Belfort et Epinal, deux entre Besançon et Belfort, un entre Montbéliard et Belfort, deux trains entre Besançon et Mouchard. Les frontaliers bénéficieront également de ce cadencement avec >>



Le nombre de voyageurs empruntant les TER ne cesse d'augmenter : 21 000 voyageurs/jour.

Les dates clés du projet



◀ Juin à Août 2011

Des essais dynamiques sur la ligne à grande vitesse sont réalisés. Plus de 60 000 km sont parcourus et à l'occasion d'un premier voyage, le 30 juin, le TGV a effectué une pointe à 359,2 km/h.





La concertation a été un des axes majeurs du cadencement.

►► deux trains supplémentaires entre Valdahon et Morteau. Par ailleurs, de nouvelles dessertes seront organisées. L'accès aux deux nouvelles gares TGV sera aménagé, permettant de relier la Suisse à Belfort avec la réouverture de la ligne Belfort-Delle, d'ici 2015, d'une part, et de faire le lien entre les deux gares de Besançon Viotte et Besançon Franche-Comté TGV d'autre part. La Région participe également au financement de liaisons routières qui faciliteront l'accès aux nouvelles gares : à titre d'exemple, une nouvelle ligne routière régionale LIVEO est créée entre Vesoul et la gare Besançon Franche-Comté TGV avec quatre allers-retours par jour en fonction des jours de circulation des TGV. Enfin, un travail de réflexion est engagé pour favoriser les liaisons interurbaines au sein des deux grandes agglomérations régionales. Autant de nouvelles perspectives pour les Francs-Comtois et de facilités pour accueillir de nouveaux habitants.

ZOOM SUR LA LIGNE BELFORT-DELLE

La réouverture de la ligne Belfort-Delle est attendue pour la fin 2014, début 2015. Cette remise en service doit permettre aux habitants de l'aire urbaine Belfort-Montbéliard et à leurs voisins suisses de profiter pleinement de l'arrivée du TGV Rhin-Rhône. Un aller-retour toutes les heures est prévu entre Belfort et Bienne. Aux heures de pointe un aller-retour supplémentaire par heure devrait être mis en place entre Belfort et Delle. Le coût de la réouverture de cette ligne s'élève à 105 M€ (en valeur 2009). Les principaux financeurs sont l'État et la Région Franche-Comté, aux côtés de Réseau Ferré de France, du Territoire de Belfort, de la confédération helvétique et de la République et Canton du Jura.

Septembre 2011

Inauguration de la Ligne à Grande Vitesse par le Président de la République, Nicolas Sarkozy, accompagnée d'un spectacle sur le Viduauc de la Savoureuse.

Octobre 2011

La billetterie est ouverte aux voyageurs qui peuvent effectuer leur réservation.



1^{er} décembre 2011

Inauguration des deux nouvelles gares de Besançon Franche-Comté TGV et de Belfort-Montbéliard TGV.

11 décembre 2011

Mise en service du TGV Rhin-Rhône et du cadencement des TER... et premiers voyages !

Un projet à poursuivre... Tout reste à faire !

La Ligne à Grande Vitesse constitue un projet européen majeur. Elle doit, en effet, permettre de relier le nord et le sud de l'Europe mais aussi d'améliorer le réseau d'est en ouest. Une réalisation qui ne sera possible que si l'ensemble du projet Rhin-Rhône aboutit.

La Ligne à Grande Vitesse facilitera, pour la Franche-Comté, le développement de nouvelles coopérations interrégionales, transfrontalières, et européennes. Elle placera en effet la région au cœur d'un vaste réseau qui s'étend de l'Europe du Nord à celle du Sud. Elle rapprochera également la Franche-Comté de l'Île-de-France, des Pays de la Loire, du Nord-Pas de Calais, de la Bretagne et de la Normandie, et offrira de nouvelles dessertes avec la Suisse. Un renforcement des fréquences existantes va s'opérer, en outre, vers les grandes métropoles françaises, suisses et européennes et les aéroports internationaux de Paris-Roissy-Charles-de-Gaulle, Lyon Saint-Exupéry, Bâle-Mulhouse et Zurich.

Mais si cette première étape, que constitue la première tranche de la branche Est, se termine, force est de constater que du chemin reste encore à parcourir pour la réalisation de cet ambitieux projet Rhin-Rhône dans toute sa dimension. Il faut rappeler qu'il est formé au total de trois branches : Est, Ouest (reliant la branche Est à la région parisienne et au Nord de la France) et Sud (reliant la branche Est et la ligne classique Dijon-Dole à Lyon et le sud de la France). La priorité est, aujourd'hui, d'achever la deuxième tranche de la branche Est qui doit permettre de connecter Petit-Croix (90) à Mulhouse à l'extrémité Est et Villers-les-Pots à Dijon, à l'ouest. Une étape primordiale pour laquelle les Régions Franche-Comté, Alsace et Bourgogne se sont engagées (voir encadré). La signature d'un protocole d'intention avant la fin de l'année devrait permettre de commencer ces travaux en 2014 pour une mise en service envisagée avant 2018. Quant aux branches Sud et Ouest, leur réalisation n'est prévue qu'à l'horizon 2020, au moins.

Pour en savoir plus
<http://est.lgvrhinrhone.com>



© DAVID CÉBRON RÉGION FRANCHE-COMTÉ

TROIS RÉGIONS UNIES POUR UN MÊME BUT

Les Régions Franche-Comté, Alsace et Bourgogne ont conclu un accord, sous la forme d'un pacte, qui vise à affirmer leur volonté conjointe d'aboutir au bouclage du plan de financement de la deuxième tranche de la branche Est de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône. À travers ce pacte, les trois Régions demandent une participation significative de Réseau Ferré de France ainsi que, de la part de l'Etat, une recherche de financements complémentaires auprès de la Suisse et de l'Union européenne. Le montant des travaux devrait, en effet, s'élever à plus d'un milliard d'euros. À l'occasion de l'inauguration de la première tranche de la branche Est, le 8 septembre, le président de la République s'est engagé sur la poursuite des travaux annonçant que le calendrier serait respecté.