



DESSERTES DE LANCEMENT EN DÉCEMBRE 2011 et ambitions de développement

Paris
Dijon
Lyon
Mulhouse
Strasbourg
Besançon
Belfort
Marseille
Montbéliard
Bâle
Zürich
Francfort
Montpellier

DOSSIER DE PRESSE, 29 JANVIER 2010

CONTACTS PRESSE :

SNCF Voyages Paris : agnes.grisoglio@sncf.fr – 01 53 25 78 34

SNCF Voyages TGV Rhin-Rhône : philippe.moritz@sncf.fr – 03 80 40 55 63

SNCF Direction régionale Bourgogne Franche-Comté : sophie.mayaud@sncf.fr – 03 80 40 55 00

SNCF Direction régionale Alsace : anne.corbe@sncf.fr – 03 88 75 40 07

SNCF Direction régionale Rhône-Alpes : melanie.jerome@sncf.fr – 04 72 40 12 07



TGV Rhin-Rhône : Dessertes de lancement en décembre 2011 et ambitions de développement

La SNCF présente, ce 29 janvier 2010, l'offre de lancement du TGV Rhin-Rhône pour décembre 2011 à l'occasion de la mise en service des 140 km de ligne à grande vitesse entre Dijon et Mulhouse, ainsi que ses ambitions de développement pour les années suivantes.

Fondée sur les orientations du dossier d'approbation ministérielle du projet de 2004, la desserte TGV Rhin-Rhône a fait l'objet d'un travail de concertation rigoureux et constructif avec les collectivités territoriales sous l'égide de deux médiateurs nommés par le ministère de l'Écologie et du Développement Durable. Au final, la SNCF a veillé à ce que son offre TGV soit à la fois suffisamment ambitieuse pour les territoires desservis et économiquement durable pour l'entreprise.

Dès son lancement en décembre 2011, TGV Rhin-Rhône va impulser une nouvelle dynamique de mobilité à grande vitesse pour les quatre principales régions concernées : Franche-Comté, Alsace, Bourgogne et Rhône-Alpes. La nouvelle offre devrait leur permettre de renforcer et diversifier leurs échanges, et ainsi constituer un atout maître en matière de développement économique et touristique. Pour la SNCF, les dessertes Rhin-Rhône marquent une nouvelle avancée dans le développement de TGV, non seulement par l'augmentation de l'offre avec Paris mais aussi par l'amélioration du maillage interrégional et européen.

À sa mise en service en décembre 2011, TGV Rhin-Rhône offrira :

- ⊙ six liaisons quotidiennes entre Strasbourg et Lyon, dont cinq prolongées vers Marseille ou Montpellier, avec des gains de temps d'une heure ;
- ⊙ une nouvelle route Paris-Provence améliorant les liaisons avec la Franche-Comté, Mulhouse et la Suisse alémanique, et proposant des fréquences élevées (11 A/R pour Mulhouse, 9 pour Besançon, 8 pour Belfort-Montbéliard...) ainsi que des gains de temps importants pour Belfort-Montbéliard (2h15 au lieu de 3h45) ou pour Mulhouse, Bâle et Zürich (entre 20 et 30 minutes gagnées par rapport à la desserte actuelle par TGV Est) ;
- ⊙ à l'intersection des deux axes de desserte, au plus proche de la nouvelle ligne à grande vitesse, de nouvelles liaisons directes ou des liaisons très accélérées entre la Bourgogne (Dijon, Chalon-sur-Saône, Mâcon), la Franche-Comté (Besançon, Belfort-Montbéliard) et l'Alsace (Strasbourg, Mulhouse, Colmar), pouvant aller jusqu'à 11 A/R quotidiens ;
- ⊙ de nouvelles connexions au réseau européen : outre les liaisons prévues dès décembre 2011 vers Francfort et un an plus tard vers Fribourg-en-Brigau, un potentiel considérable de connexions s'ouvre aux voyageurs bourguignons et francs-comtois au départ des plateformes de Strasbourg et Bâle vers plusieurs pôles économiques et touristiques allemands mais aussi vers Milan.

TGV Rhin-Rhône : concertation, médiation, arbitrage

Le ministère de l'Écologie et du Développement durable a confié une mission de pilotage de la concertation sur les dessertes de TGV Rhin-Rhône à deux hauts fonctionnaires, Madame Marie-Line Meaux et Monsieur Claude Liebermann. Depuis plus d'un an, ces représentants de l'État ont assuré un rôle d'écoute, de médiation et d'arbitrage entre la SNCF, RFF et les collectivités territoriales de l'axe Rhin-Rhône : Alsace, Franche-Comté, Bourgogne et Rhône-Alpes.

Cette démarche de concertation s'est déroulée au travers de questions écrites, de quatre réunions plénières à Besançon avec les élus et de nombreuses rencontres avec les services techniques. Elle a permis à l'ensemble des collectivités territoriales de préciser leurs souhaits et leurs priorités en matière de desserte TGV pour décembre 2011 et pour les années suivantes. Toutes ces demandes et questions ont fait l'objet d'une analyse poussée en termes de potentiels de trafic et d'attentes des clients. RFF a ensuite construit un catalogue de sillons cherchant à répondre aux besoins exprimés par la SNCF à la fois pour l'optimisation des temps de parcours et pour la complémentarité avec les autres services voyageurs, notamment les projets de cadencement des TER.

Tout en s'efforçant de répondre le mieux possible aux priorités exprimées par les collectivités, la SNCF a dû également prendre en compte plusieurs paramètres d'ordres économiques et techniques tels que :

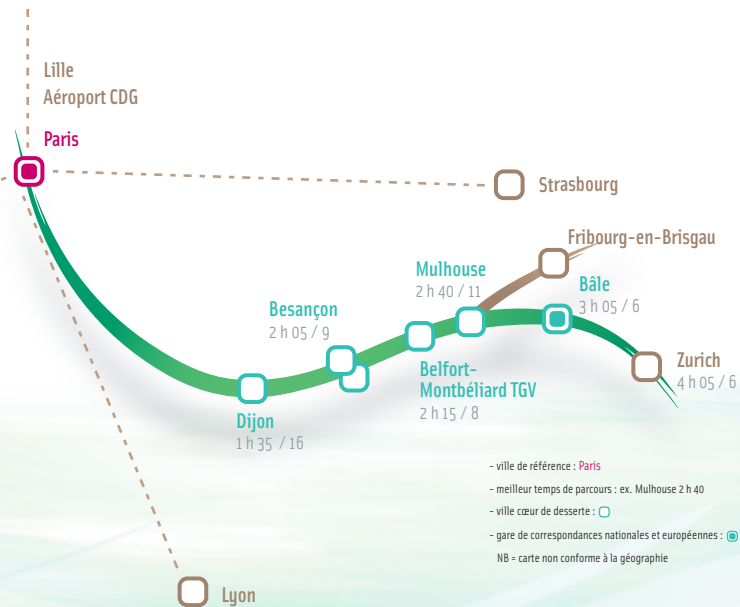
- ⊙ l'évolution récente des trafics ;
- ⊙ le rythme de croissance des trafics attendu grâce aux gains de temps et aux sauts de fréquences ;
- ⊙ le grand nombre de villes à desservir sur chacun des deux axes de circulation (Paris-Zürich et Strasbourg-Lyon) qui impacte les temps de parcours et a conduit RFF à modéliser des « trames de desserte » pour les circulations TGV ;
- ⊙ les circulations TER à forte fréquence sur les lignes classiques que devront emprunter les rames TGV, notamment sur Strasbourg-Lyon où pas moins de 4 lignes sont concernées (Strasbourg – Mulhouse, Mulhouse – Belfort, Besançon Viotte – Dijon, Dijon – Lyon).

Au final, l'action des médiateurs a permis de définir une offre de desserte TGV qui constitue un compromis équilibré entre les attentes exprimées par les collectivités et les différentes contraintes de la SNCF et de RFF. Cette nouvelle offre va indéniablement changer la vie des habitants de l'espace Rhin-Rhône et insuffler une dynamique de croissance à l'ensemble des services de transport collectif.

TGV Rhin-Rhône : une offre structurée autour de deux axes de desserte TGV

• UN AXE RADIAL AU DÉPART DE PARIS

renforce les liaisons actuelles avec Dijon, dessert la Franche-Comté, et rejoint Mulhouse, Bâle et Zurich. La nouvelle offre reprend également la desserte TGV existante des villes de Montbard, Beaune et Chalon-sur-Saône, et maintient des liaisons directes entre Paris et Dole principalement par des arrêts de TGV Lyria desservant Lausanne et Berne.



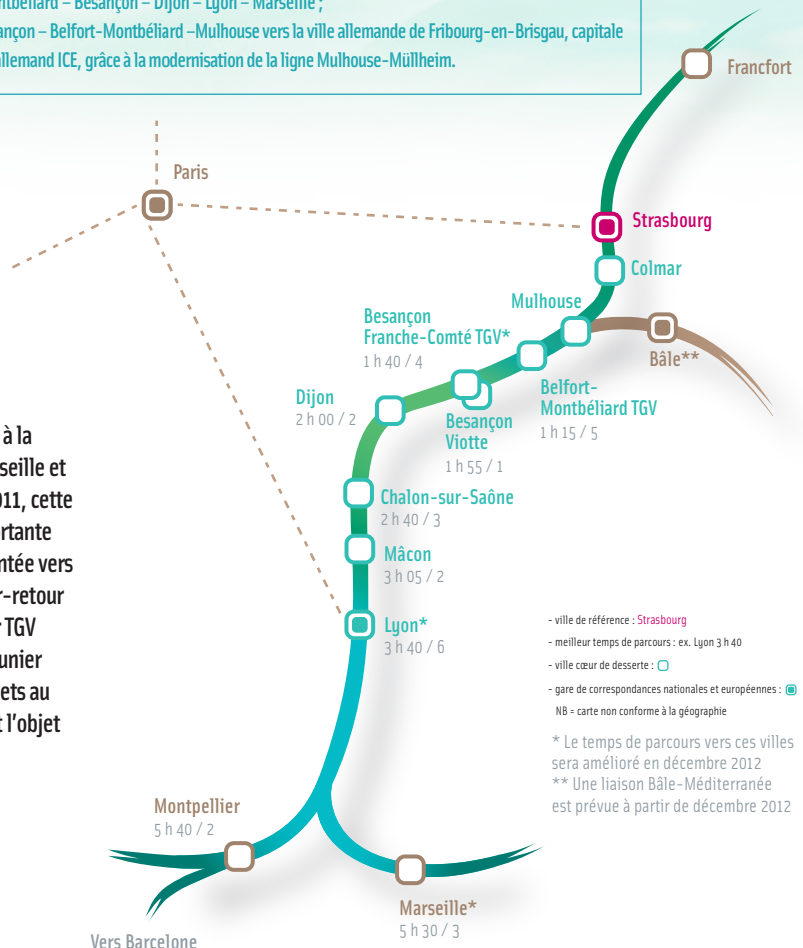
LES DÉVELOPPEMENTS PRÉVUS EN DÉCEMBRE 2012

La desserte TGV Rhin-Rhône intègre d'ores et déjà, sur les deux axes de desserte, des développements d'offre envisagés un an après la mise en service, à savoir :

- le gain supplémentaire d'une quinzaine de minutes entre Strasbourg et Lyon par l'utilisation du nouvel ouvrage de raccordement à l'Ouest de Mulhouse ;
- l'ajout d'une liaison TGV Bâle – Mulhouse – Belfort – Montbéliard – Besançon – Dijon – Lyon – Marseille ;
- le prolongement de deux liaisons TGV Paris – Dijon – Besançon – Belfort – Montbéliard – Mulhouse vers la ville allemande de Fribourg-en-Brisgau, capitale de la Forêt noire bien intégrée au réseau à grande vitesse allemand ICE, grâce à la modernisation de la ligne Mulhouse – Müllheim.

• UN AXE PROVINCE – PROVINCE

relie Strasbourg à Lyon avant de se connecter à la ligne à grande vitesse Méditerranée vers Marseille et Montpellier. Lors de sa mise en service, fin 2011, cette offre TGV province-province sera la plus importante au niveau national pour une relation non orientée vers l'Île-de-France. Elle intègre et accélère l'aller-retour quotidien Strasbourg – Marseille proposé par TGV depuis 2004 via Besançon Viotte, Lons-le-Saunier et Bourg-en-Bresse. Le prolongement de trajets au départ de Lyon et Marseille vers Francfort fait l'objet de discussions avec la DB.



Deux nouvelles gares TGV en construction

Deux gares TGV sont actuellement en cours de construction au Nord de Besançon et à mi-chemin entre Belfort et Montbéliard, à proximité de grands axes routiers. Toutes deux visent l'exemplarité environnementale et intermodale pour accueillir dans des conditions optimales plus de 1 million de voyageurs par an chacune, soit 2 000 à 4 500 voyageurs par jour.

• BESANÇON FRANCHE-COMTÉ TGV

(site d'Auxon)

Dès décembre 2011, la gare permettra des correspondances faciles et rapides entre TGV et TER afin de rejoindre la gare de centre-ville par une ancienne ligne complètement reconstruite. La proximité d'infrastructures routières importantes (A36 et RN57) rendra cette gare facilement accessible à l'ensemble des habitants du Grand Besançon mais aussi de Vesoul : bus, taxis et autres véhicules de dépose minute disposeront d'un parvis au plus près du bâtiment et des quais.



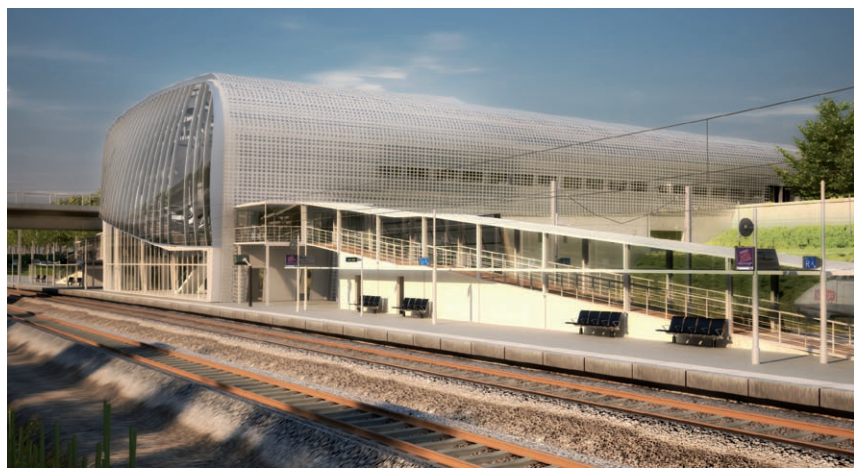
GARES D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN

D'ici l'automne 2011, Gares & Connexions va améliorer les services dans 10 gares existantes de l'espace métropolitain Rhin-Rhône pour bien les préparer à accueillir et/ou à se connecter à la nouvelle offre TGV Rhin-Rhône. À plus long terme, le projet de gare TGV à Dijon Porte Neuve est lié à la construction de la ligne devant raccorder Dijon à Paris en grande vitesse de bout à bout (branche Ouest) ; les études du tracé de cette ligne doivent encore être réalisées dans le Nord de la Côte-d'Or. De même, les deux gares TGV prévues à Dole et entre Lons-le-Saunier et Louhans sont liées à la réalisation de la ligne à grande vitesse devant rapprocher les régions du Nord-Est de Lyon (branche Sud) ; différents fuseaux ont fait l'objet d'une consultation en 2009 pour cette nouvelle infrastructure.

• BELFORT-MONTBÉLIARD TGV

(site de Meroux - Moval)

Cette gare sera facilement accessible à l'ensemble des habitants de l'Aire urbaine Belfort - Montbéliard - Héricourt - Delle, dans un premier temps uniquement par la route (A36 et RN1019) mais très rapidement aussi par la ligne ferroviaire Belfort-Delle raccordée au réseau du Canton suisse du Jura. Cette gare TGV est également conçue comme un pôle d'échange multimodal exemplaire où trains, bus, taxis, voitures, deux roues et piétons se côtoieront dans un ensemble bien intégré à son environnement et ouvert sur la région.



TGV Rhin-Rhône dans le réseau européen

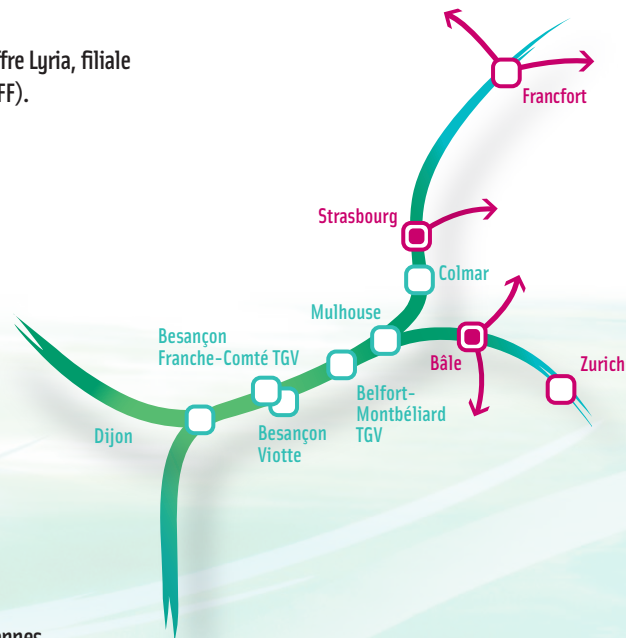
Les liaisons entre Paris et Zürich feront partie de l'offre Lyria, filiale commune à la SNCF et aux chemins de fer suisses (CFF).

En ce qui concerne l'Allemagne, la SNCF et la DB travaillent en partenariat pour lancer, dès décembre 2011, la relation directe Francfort – Lyon – Méditerranée qui préfigure la mobilité à très grande distance sur le réseau européen de 2020.

En décembre 2011, le temps de parcours entre Francfort et Lyon, via Strasbourg, devrait être proche de 5h30, soit encore plus de 7 heures entre Francfort et Marseille. Toutefois, l'attractivité du Midi de la France est forte en Allemagne parmi la clientèle loisirs, tandis que côté français, les pôles économiques majeurs que sont Francfort ou Cologne présentent un intérêt fort pour la clientèle affaires.

La SNCF et la DB travaillent sur deux liaisons quotidiennes entre Francfort et Marseille, dont les horaires et les villes desservies seront annoncés dans les prochains mois une fois levées les contraintes d'horaires de circulation de part et d'autre du Rhin.

Au-delà des liaisons directes, le réseau européen à grande vitesse se présente aussi comme un système de connexion avec de grandes plateformes de correspondances. Ainsi, Strasbourg dispose déjà de quatre liaisons quotidiennes avec Stuttgart et son rôle est amené à se renforcer avec la deuxième étape de TGV Est. Quant au tableau d'affichage de la gare de Bâle, il propose pratiquement un train toutes les deux heures pour Francfort et de nombreuses liaisons quotidiennes avec Cologne et Milan ! Dès décembre 2011, les connexions proposées par TGV Rhin-Rhône avec Strasbourg et Bâle permettront donc aux voyageurs bourguignons et francs-comtois un accès plus facile au réseau européen !



PLUS DE CONFORT ET DE SERVICES À BORD

Pour répondre aux attentes de sa clientèle, la SNCF a décidé de lancer une importante campagne de rénovation des rames qui couvriront l'offre TGV Rhin-Rhône. Ce chantier a été confié, fin 2009, à l'entreprise Compin qui a déjà transformé les rames conçues par Christian Lacroix. La rénovation comprend, par exemple, une nouvelle organisation des places assises repensée pour plus d'espace et de confort individuels (avec des prises de courant en première et seconde classe), ainsi que des espaces communs conviviaux offrant davantage de services. Les visuels de cette rénovation seront dévoilés d'ici l'été 2010.

Des correspondances internationales facilitées avec Railteam

SNCF, CFF et DB sont membres fondateurs de l'alliance Railteam dont l'ambition est de faciliter les voyages sur le réseau européen de la grande vitesse. Depuis la création de cette alliance en juillet 2007, de nombreuses actions ont été réalisées pour optimiser l'information, la distribution, les correspondances entre les opérateurs TGV, ICE, TGV Lyria, Thalys, Eurostar. Le service « Hop on the next train » permet par exemple à un client qui a manqué sa correspondance à cause d'un retard sur son premier trajet Railteam de monter dans le train Railteam suivant sans modifier son billet.

L'Espace métropolitain Rhin-Rhône : un nouveau territoire de proximité interrégionale

Les complémentarités qui seront trouvées entre TGV et TER dans chaque région permettront aussi de développer une offre intermodale exemplaire dans l'espace métropolitain Rhin-Rhône où différents acteurs publics et privés souhaitent amplifier leurs coopérations en prenant appui sur les nouvelles proximités proposées par TGV.

Au cœur géographique de la nouvelle offre TGV Rhin-Rhône, le corridor Dijon-Bâle bénéficiera dès décembre 2011 d'une offre de desserte TGV performante permettant d'envisager l'utilisation de TGV comme mode de transport privilégié pour des déplacements de moyenne distance.

Cette offre TGV va structurer l'espace Rhin-Rhône en complémentarité avec les offres régionales TER qui assurent les déplacements de la vie quotidienne entre villes voisines. Les nouvelles liaisons interrégionales seront d'autant plus attractives qu'elles seront bien articulées avec les offres TER et les autres offres de transport permettant aux voyageurs un cheminement le plus fluide possible de porte à porte.

Face à cet enjeu, la SNCF va collaborer avec l'ensemble des autorités organisatrices de transport ferroviaire et routier afin de favoriser l'éco-mobilité la plus large possible dans ce territoire multirégional.

	Temps de parcours 2010	Temps de parcours TGV Rhin-Rhône	Fréquences TGV Rhin-Rhône
Mulhouse > Dijon	2 h 25*	1 h 05	11
Dijon > Belfort	2 h 00	0 h 50***	7
Besançon > Mulhouse	1 h 30	0 h 45****	10
Dijon > Bâle	3 h 10**	1 h 25	3

* avec 1 correspondance / ** avec 2 correspondances
 *** liaison avec la Gare Belfort-Montbéliard TGV
 **** liaison avec la Gare Besançon Franche-Comté TGV

De nouvelles complémentarités avec les offres TER à définir dans chaque région

Un client TGV sur cinq emprunte un TER en amont ou en aval de son trajet. Sur TGV Est, TER a profité de l'effet TGV autant que TGV a profité de la croissance de TER. C'est pourquoi la synergie entre TGV et TER est au centre des préoccupations de la SNCF. La forte imbrication des deux offres avec des correspondances adaptées permettra de créer l'effet réseau, gage de la réussite de TGV Rhin-Rhône.

C'est dans cette logique que la SNCF a commencé à travailler avec les Conseils Régionaux concernés pour élaborer des offres cohérentes, assurant des correspondances performantes. Concrètement, il s'agit, d'une part, d'irriguer les territoires depuis Dijon, Besançon, Belfort-Montbéliard TGV, Mulhouse et Strasbourg ; et d'autre part, de coordonner les dessertes TER et TGV pour offrir des complémentarités permettant de doper l'effet fréquence de TGV.



En Franche-Comté, la refonte de l'offre s'accompagne de la mise en place du cadencement de l'ensemble de ses lignes TER en décembre 2011. En Alsace, ce sera la desserte du Sud de la région qui sera revue pour garantir des liaisons optimales à destination ou au départ de Mulhouse. En Bourgogne, les voyageurs bénéficieront à Dijon d'une offre TER cadencée vers un grand nombre de destinations dans toute la région.

Moderniser les 10 gares principales de l'espace métropolitain Rhin-Rhône

Dans l'espace métropolitain Rhin-Rhône en devenir, les gares constituent les plateformes de correspondances prioritaires. C'est pourquoi, parallèlement à la construction des deux gares TGV francs-comtoises et en complément des grands projets de pôles d'échanges conçus avec les collectivités, la SNCF a décidé de réaliser d'ici décembre 2011 un programme de rénovation et d'aménagement intérieur dans les dix gares principales du territoire Rhin-Rhône : Besançon Viotte, Vesoul, Dole, Belfort, Montbéliard et Lons-le-Saunier en Franche-Comté, Dijon, Chalon-sur-Saône et Mâcon en Bourgogne, ainsi que Mulhouse en Alsace.



Le programme de modernisation de ces gares doit notamment permettre :

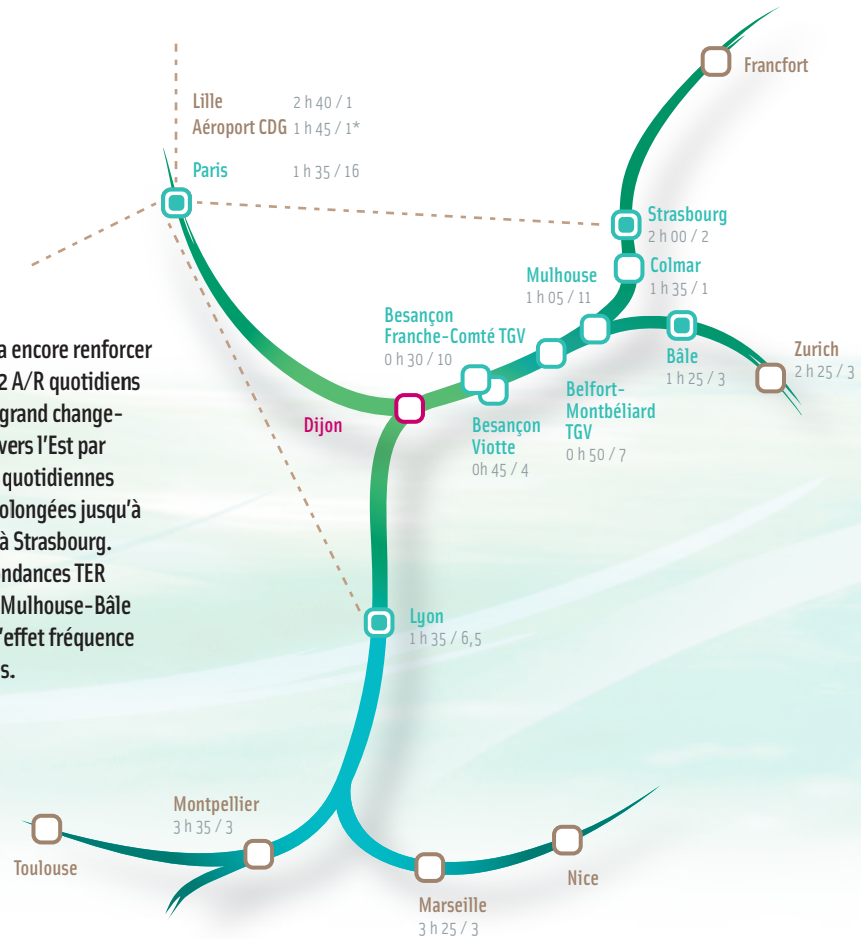
- d'améliorer les services proposés aux clients (espaces d'accueil, salles d'attente, parkings vélos...);
- de faciliter l'accès aux différentes offres de transport par une amélioration des dispositifs d'information mais aussi par des aménagements prenant en compte tous les types de handicap ;
- de développer et/ou d'ouvrir des commerces ;
- d'améliorer la gestion des consommations d'énergie et d'installer des panneaux solaires.

Dijon s'ouvre à l'Est...

L'offre TGV Rhin-Rhône va encore renforcer la desserte de Paris avec 2 A/R quotidiens supplémentaires mais le grand changement pour Dijon se situe vers l'Est par l'ouverture de 11 liaisons quotidiennes avec Mulhouse, dont 3 prolongées jusqu'à Bâle et Zürich, et 2 jusqu'à Strasbourg. Les nombreuses correspondances TER Mulhouse-Strasbourg et Mulhouse-Bâle permettront d'amplifier l'effet fréquence vers ces deux destinations.

Vers la Franche-Comté, les relations sont accélérées avec Besançon et Belfort-Montbéliard mais aussi avec Vesoul par correspondance à Besançon Franche-Comté TGV au moyen de navettes routières.

Le nombre d'A/R avec Paris au départ de Montbard, Chalon-sur-Saône et Lausanne/Berne est inchangé.



- ville de référence : Dijon
 - meilleur temps de parcours : ex. Strasbourg 2 h 00
 - ville cœur de desserte : □
 - gare de correspondances nationales et européennes : ●
 NB - carte non conforme à la géographie
 * Un 2^e A/R (terminus Cherbourg) est conventionné avec les collectivités territoriales jusqu'en juin 2012

CHALON-SUR-SAÔNE ET MÂCON DANS LES FLUX RHIN-RHÔNE
 La Saône-et-Loire s'ouvrira également à l'Est avec TGV Rhin-Rhône grâce à 2 à 3 A/R directs avec la Franche-Comté et l'Alsace.

	Chalon-sur-Saône	Mâcon
Besançon Franche-Comté TGV	0 h 55	1 h 20
Belfort-Montbéliard	1 h 20	1 h 45
Mulhouse	1 h 45	2 h 05
Strasbourg	2 h 40	3 h 05

Une double desserte pour Besançon

L'offre TGV Rhin-Rhône de décembre 2011 prévoit 36 arrêts à Besançon : 26 à la gare TGV et 10 à la gare de Viotte.

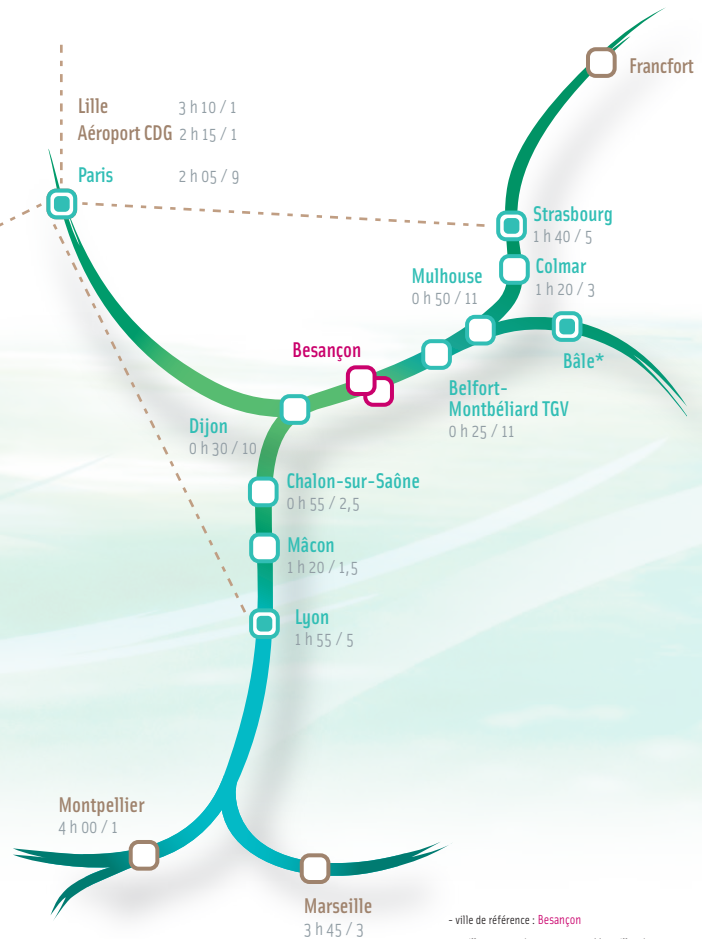
Avec Paris, le nombre d'A/R augmentera de 50%, soit 9 au total :

- 3 desserviront les deux gares
- 1 uniquement Besançon Viotte
- 5 Besançon Franche-Comté TGV.

Des navettes TER relieront les deux gares en empruntant la voie de liaison aménagée par RFF avec le soutien des collectivités.

Quatre liaisons directes seront proposées avec la Méditerranée.

En décembre 2012, le meilleur temps de parcours vers Strasbourg sera encore réduit d'une dizaine de minutes.



- ville de référence : Besançon
- meilleur temps de parcours : ex. Marseille 3 h 45
- ville cœur de desserte : ○
- gare de correspondances nationales et européennes : ●
- NB = carte non conforme à la géographie

* La liaison avec Bâle est prévue à partir de décembre 2012

MAINTIEN DES RELATIONS PARIS-DOLE

L'adaptation des 4 liaisons quotidiennes Paris – Lausanne et le maintien d'une liaison Paris – Dijon – Besançon Viotte reliant les deux capitales régionales par la ligne classique, permettront à Dole de bénéficier de 5 A/R avec Paris. Des correspondances TER bien organisées à Dijon faciliteront le maintien d'une relation quotidienne avec l'Aéroport Charles de Gaulle et Lille.

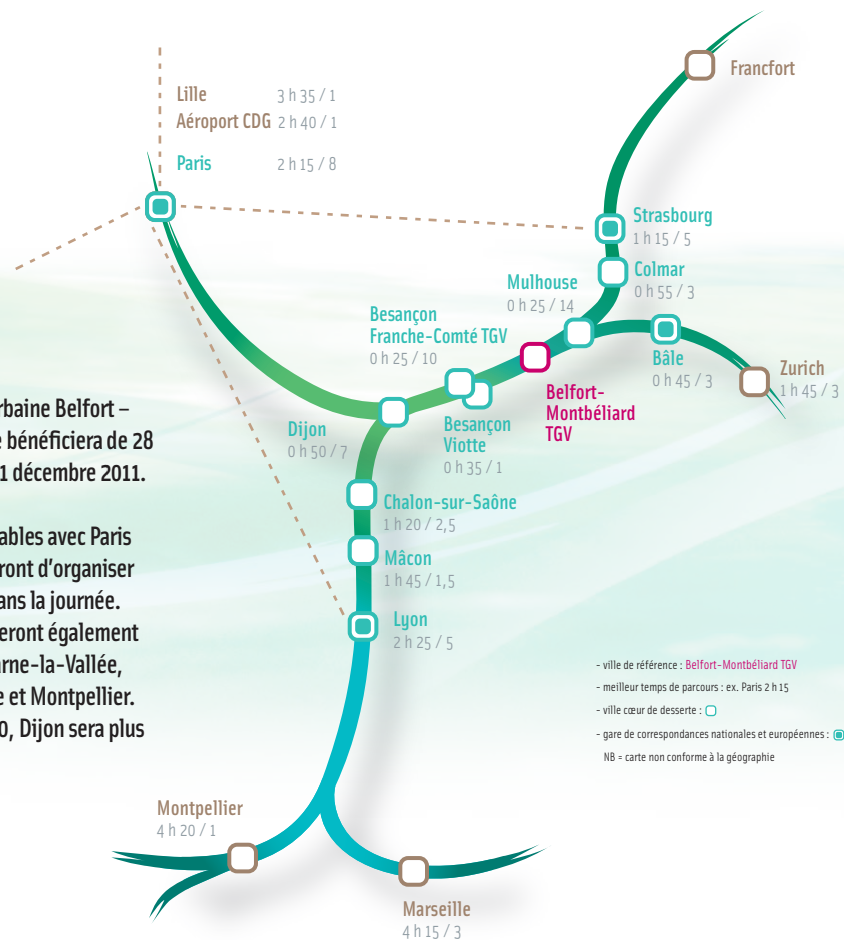
ET VESOUL ?

La proximité de la gare Besançon Franche-Comté TGV et l'offre TGV qui y sera proposée, que ce soit vers Paris mais aussi vers Strasbourg, Lyon et la Méditerranée, ouvrent de nouvelles perspectives de déplacements, moyenne et longue distance, pour les habitants du Pays de Vesoul. L'évolution des liaisons directes entre Paris et Vesoul par la ligne classique est en cours d'étude.

Belfort-Montbéliard : plus proche, plus loin

La nouvelle gare TGV de l'Aire urbaine Belfort – Montbéliard – Héricourt – Delle bénéficiera de 28 arrêts lors de son ouverture le 11 décembre 2011.

Les gains de temps très appréciables avec Paris (1h30) et Lyon (1h00) permettront d'organiser facilement des allers-retours dans la journée. De nouvelles liaisons directes seront également proposées vers Bâle, Zürich, Marne-la-Vallée, Aéroport Charles de Gaulle, Lille et Montpellier. Et avec un trajet inférieur à 1h00, Dijon sera plus proche que Strasbourg !



Mulhouse – Sud Alsace : un deuxième carrefour TGV en Alsace

TGV Rhin-Rhône ouvre une nouvelle desserte de Paris par la Franche-Comté et la Bourgogne avec un temps de parcours réduit de 20 à 30 minutes et des fréquences en très nette augmentation par rapport à l'offre TGV Est.

Un A/R quotidien est également prévu avec Lille par Marne-la-Vallée et Aéroport Charles de Gaulle.

En améliorant de plus d'une heure le temps de parcours vers Lyon, TGV Rhin-Rhône ouvre aussi 5 A/R vers la Méditerranée.



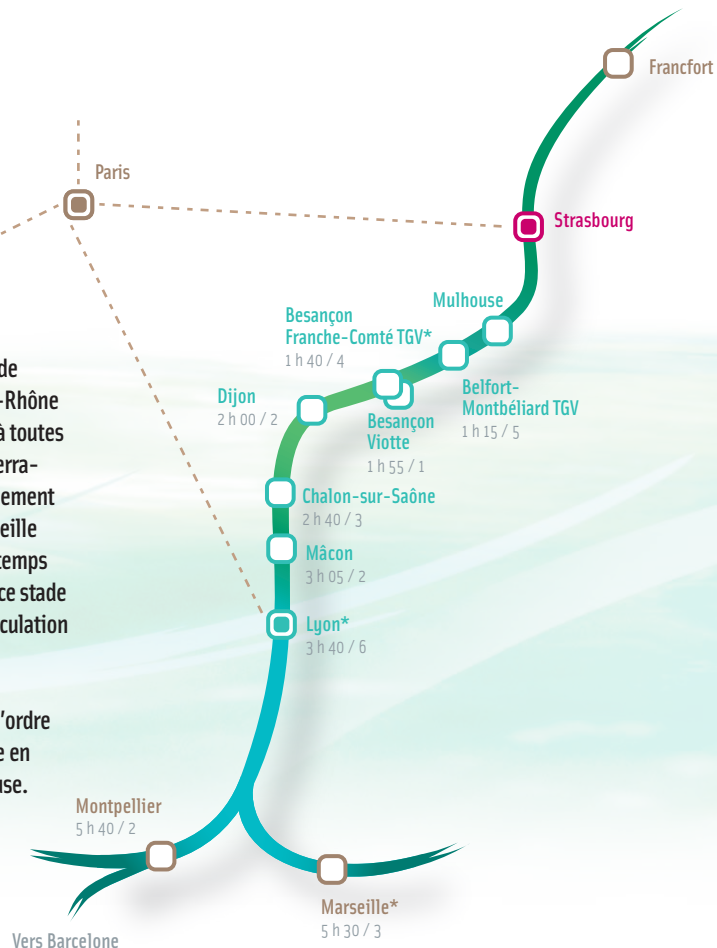
COLMAR DANS LES FLUX RHIN-RHÔNE

Trois liaisons quotidiennes avec Lyon seront proposées au départ de Colmar, dont deux à destination de la Méditerranée. Les gares francs-comtoises et bourguignonnes seront également reliées.

La Méditerranée se rapproche de Strasbourg

Après TGV Est européen et ses dessertes de Paris, Lille et de l'Ouest, l'offre TGV Rhin-Rhône permet à Strasbourg d'être mieux reliée à toutes les régions de l'Est et de la façade méditerranéenne. La SNCF et la DB souhaitent également étendre deux liaisons quotidiennes Marseille - Strasbourg vers Francfort sans que les temps de parcours ne puissent être annoncés à ce stade en raison de contraintes d'horaires de circulation de part et d'autre du Rhin.

Avec Lyon, le temps de parcours sera de l'ordre de 3h15 en décembre 2012 lors de la mise en service du raccordement court de Mulhouse.



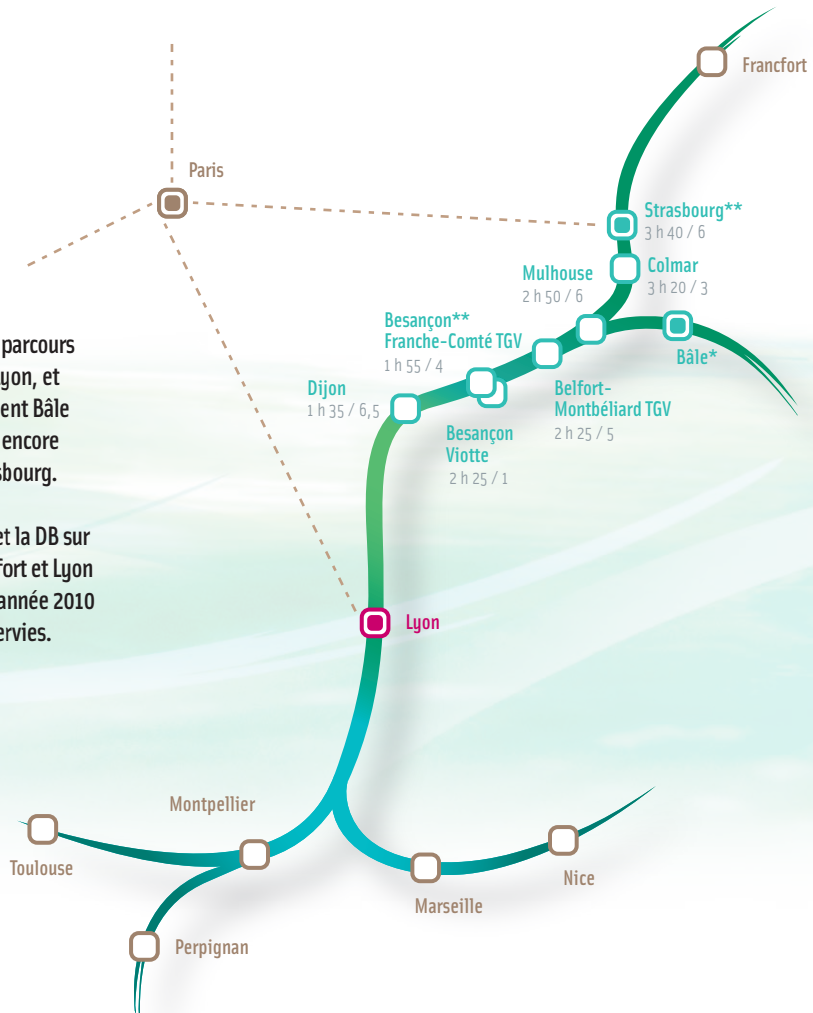
- ville de référence : Strasbourg
- meilleur temps de parcours : ex. Lyon 3 h 40
- ville cœur de desserte : □
- gare de correspondances nationales et européennes : ●
- NB = carte non conforme à la géographie

* Le temps de parcours vers ces villes sera amélioré en décembre 2012.

Une nouvelle route européenne pour Lyon

TGV Rhin-Rhône raccourcit le temps de parcours vers l'Alsace d'une heure au départ de Lyon, et permet également de rejoindre facilement Bâle par correspondance TER à Mulhouse ou encore l'Allemagne par correspondance à Strasbourg.

Les discussions en cours entre la SNCF et la DB sur deux liaisons quotidiennes entre Francfort et Lyon permettront de préciser d'ici la fin de l'année 2010 les temps de parcours et les villes desservies.



- ville de référence : Lyon
- meilleur temps de parcours : ex. Strasbourg 3 h 40
- ville cœur de desserte : ○
- gare de correspondances nationales et européennes : ●
- NB = carte non conforme à la géographie

* Une liaison vers Bâle est prévue à partir de décembre 2012

** Le temps de parcours vers ces villes sera amélioré en décembre 2012