

LE CLUB DES AFFAIRES DE LA HESSE BULLETIN

Président Fondateur : Jean-Louis Dietrich

PROCHAINES ACTIVITES

Jeudi 7 au dimanche 10 juin 2007

Nous vous rappelons que la 8^e rencontre internationale des clubs d'affaires franco-allemands aura lieu cette année à Düsseldorf. Le programme a été publié dans *Le Bulletin* d'avril, indiquant les modalités d'inscription.

Pour tout renseignement, veuillez vous adresser soit directement au Club des Affaires de Düsseldorf, soit au secrétariat du Club des Affaires de la Hesse.

SOMMAIRE

| | |
|--|--------------|
| Vers une Europe ferroviaire à grande vitesse | pages 1 et 2 |
| A bas les « Fräulein » et « Mademoiselle » | page 3 |
| Vous Notez | page 3 |
| Conférence du jeudi 24 mai | page 4 |
| Compte-rendu de la visite Dreyfus | page 4 |
| Bloc Notes | page 5 |
| La vie du Club | page 6 |
| Coupons-réponse | page 6 |

Pour contacter le secrétariat :

Club des Affaires de la Hesse
M^{me} Joëlle Putschbach
Ringelstrasse 1, 60385 Frankfurt
Tél. : +49 (0) 69 48 00 48 60
Fax : +49 (0) 69 48 00 48 61
Courriel : secretariat@ca-hesse.de

Pour contacter la rédaction :

M^{me} Nathalie Maier-Bridou
Courriel : n.maier-bridou@gg-v.de

Le formulaire d'inscription est téléchargeable sur le site web:
www.ca-hesse.de

Conférence du mardi 15 mai 2007

**« L'Agence spatiale européenne ESA et le programme de navigation Galileo »
par M. Nicolas Bobrinsky, chef de division des stations sol,
ESA/ESOC, Darmstadt**

Le Club des Affaires de la Hesse est heureux de vous inviter à cette conférence dont le sujet est plus qu'actuel, l'agence spatiale européenne étant la porte de l'Europe vers l'espace. Nicolas Bobrinsky nous présentera l'ESA, sa structure, son organisation, ses projets principaux et nous fera bien entendu partager un peu

de la « fascination espace ». Il nous parlera du programme de navigation Galileo, déjà bien connu (visions, planning, etc.) et du centre d'incubation CESAH créé à Darmstadt.

Venez nombreux à cette soirée qui vous portera un peu plus près des étoiles.

Programme :

18h30 : Accueil
19h00 : Conférence en langue française
20h30 : Buffet

Lieu de la soirée :

Frankfurter Gesellschaft für Handel, Industrie und Wissenschaft, Siesmayerstr. 12, Francfort (stationnement dans le parc)

Inscriptions :

Veuillez vous inscrire avant le 14 mai, 12h00 au moyen du coupon-réponse en page 6 du *Bulletin*.

Conférence de la section junior :

« La communauté des actifs français de Francfort »

Les membres du Club sont cordialement invités à cette conférence le jeudi 24 mai. Vous trouverez l'invitation en page 3 du *Bulletin*.

« Vers une Europe ferroviaire à grande vitesse » Compte-rendu de la conférence du 13 mars 2007

Tel est le titre choisi par Monsieur Renaud Pichon pour sa conférence au cours de laquelle il a présenté au Club des Affaires de la Hesse le couple « Just Married » TGV-ICE 3. Renaud Pichon assurera la direction générale de la société commune de la SNCF et la Deutsche Bahn (DB) créée pour gérer la nouvelle offre intégrée des TGV/ICE 3 sur le trajet entre Paris et l'ouest de l'Allemagne.

Ce titre traduit le défi que représente un projet aussi ambitieux et complexe, et la remarque introductive de Renaud Pichon donne le ton : « il n'y avait rien au départ qui laissait présager que la SNCF et la DB se mettent un jour d'accord ». Peu à peu, la volonté à la base politique (l'ex-chancelier Kohl et le Président Chirac ayant dès 1992 décidé la construction du « TGV Est Européen ») est devenue aussi volonté économique,

chacun des partenaires réalisant qu'il avait plus à gagner à travailler en partenariat que seul dans son coin. C'est ainsi qu'entre les deux plus importants réseaux d'Europe est née une coopération DB/SNCF historique, exigeant pour les partenaires d'harmoniser deux façons différentes de concevoir le train et son exploitation (liées en grande partie à la différence de physionomie des deux pays). Dans cette coopération 50/50, chaque partenaire apporte quelque chose en « dote » : le marché pour la DB (65% du marché vient d'Allemagne), la grande vitesse pour la SNCF, avec utilisation des deux types de matériel, et un nouveau record : un TGV à 320 km/h.

Renaud Pichon a de précieux atouts pour maintenir l'osmose dans ce couple si différent.

Le Bloc Notes a été gracieusement fourni par
Tél. : 069/59 67-3489



CLUB DES AFFAIRES DE LA HESSE

Originaire d'une famille de cheminots depuis trois générations, il a plus de 30 années d'expérience à la SNCF, notamment comme directeur commercial et des ressources humaines, et il a été détaché durant 6 années auprès de la DB. Il connaît ainsi bien l'Allemagne, notamment Sarrebruck où la filiale commune DB/SNCF aura son siège, puisqu'il s'est déjà occupé du projet de construction du tramway qui traverse la frontière, reliant Sarrebruck à Sarreguemines.

Renaud Pichon nous a expliqué comment la SNCF et la DB ont uni leurs efforts pour concilier les deux cultures ferroviaires et proposer une offre commune qui, selon la présidente de la SNCF, Madame Anne-Marie Idrac, va « révolutionner le voyage » et offrir une nouvelle proximité à des millions d'Européens.

La SNCF et la DB misent sur la vitesse et le service pour concurrencer le transport aérien. Selon les statistiques, c'est un temps de trajet d'environ trois heures qui fait la différence par rapport au transport en avion ; le trajet de référence est Paris-Mannheim en 3h10 (via Sarrebruck, en 1h50, et Kaiserslautern, en

2h30). De Mannheim, le trajet continue sur l'axe nord vers Francfort (+ 40 minutes), et sur l'axe sud vers Karlsruhe (+ 25 minutes), Stuttgart (+ 40 minutes) et Munich (+ 3 heures). Dès le 10 juin 2007, il y aura 3 allers-retours dont 2 avec changement à Sarrebruck sur l'axe nord jusqu'à Francfort (suppression du train de nuit Paris-Francfort) et 3 allers-retours jusqu'à Stuttgart sur l'axe sud. A partir de décembre 2007, seront déjà offerts 3 allers-retours directs pour Francfort et 4 allers-retours sur l'axe sud dont 1 jusqu'à Munich (maintien du train de nuit Paris-Munich).

L'axe nord sera desservi par l'ICE 3 et l'axe sud par le TGV. Le TGV servira de train d'appoint en cas de panne sur les deux axes, la SNCF forte de ses 25 ans d'expérience de la grande vitesse (15 ans pour la DB) ayant des trains TGV plus nombreux à sa disposition. Les conducteurs allemands ont été spécialement formés pour conduire le TGV.

Du côté des services, l'enjeu est de répondre aux attentes spécifiques de la clientèle du trajet France-Allemagne, notamment de la clientèle d'affaires. La première classe a été revalorisée :

accès réciproque aux Salons Grand Voyageurs SNCF et aux Lounges DB dans les gares, réservation de taxis auprès du contrôleur, confort des sièges, prises électriques, etc. Pour la restauration, deux systèmes coexistent : l'ICE 3 maintient un plateau-menu, le TGV introduit une nouveauté sous forme de coffret repas froid, avec spécialités locales, intégré au prix du billet 1ère classe.

Renaud Pichon a souligné l'engagement du personnel et l'énorme investissement sur le plan de la formation technique et linguistique tant des employés chargés de l'accueil en gare et dans les trains que des conducteurs de trains et techniciens. Le personnel de bord sera composé d'agents SNCF et DB bilingues. Ainsi, les équipes mixtes de contrôleurs pourront assurer une information complète pour les deux clientèles, allemande et française.

L'harmonisation des tarifs n'a pas été une tâche facile. Chacun des partenaires dispose en effet de gammes de prix bien implantées, construites selon des logiques différentes et répondant à des comportements clients différents. Les conséquences

pour l'offre tarifaire pour les parcours France-Allemagne est que chaque réseau distribue sa gamme spécifique (avec son système d'offres contingentées) avec application du principe de la reconnaissance des tarifs et offres commerciales de l'autre réseau (par exemple la « BahnCard »). Il faut garantir une double cohérence avec les gammes nationales et avec la gamme du partenaire.

Pour le service après-vente, un système nouveau avec des règles applicables pour les deux réseaux a été mis en place en matière de remboursement et d'échange de billets.

A la fin de sa conférence, Renaud Pichon nous a fixé quelques rendez-vous : le 10 avril 2007 pour l'ouverture à la vente des billets TGV/ICE 3, le 10 juin 2007 pour la mise en service des TGV-ICE 3. Il porte d'ores et déjà son regard au-delà des frontières de l'Allemagne et de la France avec l'objectif, dans moins de dix ans, d'offrir un trajet jusqu'à Budapest ; un pas de plus vers « une Europe ferroviaire à grande vitesse ».

Sonja Locatelli

Neue Reisezeiten nach Paris

+
gute Anschlüsse

