



## **ASSEMBLEE GENERALE ASSOCIATION / JEUDI 4 OCTOBRE 2018, 15H**

### **Conseil Régional Bourgogne-Franche-Comté, DIJON**

#### **Procès-Verbal**

##### **Assistaient à l'Assemblée Générale :**

- Mme DUFAY, Présidente de l'Association, Présidente du Conseil Régional Bourgogne-Franche-Comté
- M. LESLIE, Secrétaire Général de l'Association
- Mme FRANCK, Assistante de l'Association

##### **Conseil Régional Grand Est**

- M. VALENCE, Vice-Président en charge des Mobilités et Infrastructures de transports
- M. ABEYA, Directeur Adjoint des Infrastructures et de la Programmation

##### **Conseil Régional Bourgogne-Franche-Comté**

- M. NEUGNOT, Premier Vice-Président délégué aux Finances, ressources humaines, transports, déplacements, intermodalités
- M. WASZKIEL, Directeur du Transport et des Infrastructures
- M. GAMARD, Chef de service Réseaux ferroviaires et infrastructures de transports
- Mme LEUTHOLD, Chargée de mission infrastructures ferroviaires
- Mme AUCLAIR-MEUNIER, Chargée de mission auprès du Directeur Général des Services
- M. BOUHASSOUN, Conseiller technique auprès de la Présidente

##### **Département de la Côte-d'Or**

- M. THOMAS, Vice-Président
- Mme BALME, Adjointe au chef de service Coordination et Finances

##### **Eurométropole de Strasbourg**

- Mme RICHARDOT, Conseillère eurométropolitaine
- M. BELIARD, Chargé de mission à la Direction Générale des Services

##### **CCI Alsace Eurométropole**

- M. HELL, Chargé de mission – Aménagement du Territoire

##### **CCI Côte-d'Or**

- M. MIREPOIX, Président

##### **Mulhouse Alsace Agglomération**

- M. TRIMAILLE, Conseiller communautaire délégué aux liaisons ferroviaires
- M. CHAUVY, Directeur des grandes infrastructures de transport

##### **Le Grand Besançon**

- M. BARIOULET, Directeur Stratégie et Territoire

##### **Dijon Métropole et Ville de Chenôve**

- M. FALCONNET, Vice-Président délégué au renouvellement urbain, aux mobilités et au transport, Maire de Chenôve
- M. CHALUMEAU, Territoires et Projets

##### **Ville de Longvic**

- M. BERTRAND, Conseiller municipal

##### **Communauté d'Agglomération d'Epinal et Sillon Lorrain**

- M. LIENARD, Conseiller municipal
- M. MARCHAL, Délégué général adjoint en charge de la cohésion territoriale
- M. PEIGNARD, Directeur du Service Mobilité

## **République et Canton du Jura**

- M. ERAY, Ministre du Département de l'Environnement

## **Ville de Karlsruhe**

- M. MÜLLER, Kommissarischer Geschäftsführer Initiative « Magistrale für Europa »

## **Intervenant :**

### **Ministère de la transition écologique et solidaire**

- M. ROSTAGNAT, Ingénieur Général

## **Mandats reçus :**

### **Le Grand Belfort**

- M. MESLOT, Président

### **Pays de Montbéliard Agglomération**

- M. DEMOUGE, Président

### **Ville de Blotzheim**

- M. MEYER, Maire

### **Canton de Soleure**

- M. FÜRST, Conseiller d'Etat, Ministre de l'Aménagement

### **Ville de Delémont**

- M. CHAPPUIS, Maire

### **Ville de Lausanne**

- M. JUNOD, Maire

### **Ville de Porrentruy**

- M. VOIROL, Maire

### **Parlementaire**

- Mme KELLER, Sénatrice du Bas-Rhin

---

**Madame la Présidente Marie-Guite DUFAY** ouvre la séance en rappelant le contexte particulier de cette Assemblée Générale. La loi d'orientation des mobilités, qui sera vraisemblablement voté au printemps 2019, risque de reporter pour longtemps la poursuite du projet de LGV Rhin-Rhône si elle n'est pas incluse dans le volet de programmation. L'Association est ainsi mobilisée avec des pistes d'action pour défendre avec acharnement le projet de la 2<sup>ème</sup> phase de la branche Est du TGV Rhin-Rhône.

Madame la Présidente Marie-Guite DUFAY donne la parole à Monsieur ROSTAGNAT, chargé par Madame la Ministre des Transports d'une mission d'analyse du projet de la 2<sup>e</sup> phase.

## **1. Intervention de M. Michel ROSTAGNAT, Ingénieur Général**

**Monsieur ROSTAGNAT** précise en préambule que beaucoup de questions posées dans le cadre de sa mission restent en attente de réponses et qu'il ne pourra pas livrer des conclusions à ce stade de la démarche. Il reconnaît la sensibilité du sujet pour les collectivités, étant donné l'importance de leurs engagements financiers qui ont fait l'objet de cinq conventions à ce jour. M. ROSTAGNAT rappelle que l'objectif de sa mission d'inspection générale est de mieux comprendre les enjeux du projet de 2<sup>e</sup> phase de la branche Est, suite à la réunion d'une délégation de l'Association avec Madame la Ministre des Transports. Il doit notamment mettre en regard les bénéfices de la 2<sup>e</sup> phase par rapport aux améliorations de la ligne existante et les nœuds ferroviaires.

Monsieur ROSTAGNAT prend acte des remarques formulées par les collectivités sur les grilles d'horaires du TGV Rhin-Rhône qui ne seraient pas adaptées aux besoins, et sur les services et correspondances qui ne seraient pas à la hauteur des attentes. Il observe que l'ouverture de la ligne n'a pas entraînée une augmentation importante de la clientèle par rapport à la situation avant sa mise en service. La recherche de pistes pour augmenter la fréquentation de la ligne est donc capitale.

Monsieur ROSTAGNAT livre quelques autres éléments de sa réflexion, notamment l'importance de construire l'avenir du projet avec SNCF Réseau, SNCF Mobilités et leurs éventuels concurrents, le risque de baisse de compétitivité engendré par l'évolution des péages de la LGV Rhin-Rhône en 2019, et l'impact négatif engendré par la contraction continue de l'offre par SNCF Mobilités. Il souligne l'importance de la maîtrise du foncier et de la préservation des emprises. Ceci est un domaine où les collectivités peuvent jouer un rôle dans leurs documents d'urbanisme et de planification stratégique mais aussi dans la structuration de l'aménagement autour des gares TGV. Les autorités organisatrices des transports peuvent aussi mieux organiser le trafic TER pour alimenter la LGV Rhin-Rhône et élargir ainsi le bassin de chalandise du TGV.

Monsieur ROSTAGNAT fait part des questions qu'il a posées à SNCF Réseau sur la rigidité des grilles afin de savoir si les gains du temps de la 2<sup>e</sup> phase peuvent être traduits en gains sur l'ensemble des parcours. Il note que les grilles actuelles sont difficilement lisibles avec des trous et des politiques de desserte différentes selon les villes.

Monsieur ROSTAGNAT précise qu'il va conclure son rapport dans un mois pour que celui-ci soit rendu à Madame la Ministre pour la fin novembre. Il espère que les questions soulevées par son rapport pourront être travaillées ensuite dans un contexte plus technique.

**Madame la Présidente Marie-Guite DUFAY** ouvre les échanges avec Monsieur ROSTAGNAT suite à son intervention.

**Monsieur VALENCE** observe que la décision de confier une mission à un Inspecteur Général est un signal positif eu égard aux conclusions du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures. Cette mission intervient dans un contexte particulier pour le TGV Rhin-Rhône avec l'annonce de la suppression du dernier TGV bolide entre Strasbourg et Lyon, signe de la relative désinvolture avec laquelle SNCF Mobilités traite les questions de circulation entre les couloirs rhénan rhodanien. La réaction que l'on pourrait attendre du public sur l'utilisation des fonds publics si la ligne n'est pas construite doit aussi interpeller les décideurs.

Monsieur VALENCE réaffirme le soutien très fort de la Région Grand Est pour l'achèvement de la branche Est. Le projet contribuera au meilleur fonctionnement d'un couloir prioritaire pour l'Europe dont il constitue un maillon indispensable, et établira des connexions entre des espaces métropolitains de taille importante. Il rappelle que le monde devient de plus en plus métropolitain et que les rapports n'ont jamais été aussi équilibrés entre la capitale et les métropoles. Le projet apporte aussi tout son poids aux investissements prévus dans le réseau régional – le raccordement ferroviaire de l'Euroairport, et la 4<sup>e</sup> voie à Strasbourg qui rendra atteignable un temps de parcours de 3 heures entre Strasbourg et Lyon.

Monsieur VALENCE souligne l'urgence à se mobiliser pour sécuriser le foncier en face des risques de rétrocessions, et l'importance de rester dans une unité de vue qui ne soutient pas un modèle de desserte sur un autre. La réflexion sur la desserte doit être menée en termes d'offre évolutive et pas en offre constante. La 2<sup>e</sup> phase est une opportunité de faire évoluer la grille dans une approche réseau, en lien avec des projets régionaux comme Belfort-Delle mais aussi Epinal-Belfort et les travaux dans les nœuds de Mulhouse et Strasbourg permettant de traiter les problèmes de circulation en plaine d'Alsace. Pour toutes ces raisons, Monsieur VALENCE estime que le dossier ne pourra pas être fermé même si le projet ne figure pas dans la Loi d'orientation des mobilités.

**Monsieur ERAY** rappelle que la Suisse a apporté un financement important pour la totalité de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône et elle attend que la France honore ses engagements en achevant la construction de la ligne. La réouverture de la ligne Belfort-Delle, en lien fort avec ce projet, interviendra le 6 décembre 2018. Monsieur ERAY souligne que l'investissement dans le fer est un investissement dans le transfert modal et les engagements climatiques. Il observe que l'offre crée la demande, en citant l'exemple de la liaison Porrentruy-Delémont. Pour répondre aux questions de rigidité de la grille posées par Monsieur ROSTGNAT, il explique que les horaires suisses ne sont pas décidés par référendum sur le long terme, mais revus tous les ans.

**Monsieur MIREPOIX** maintient que le projet de 2<sup>e</sup> phase doit être analysé dans une perspective de développement des entreprises, auquel il doit contribuer. Les entreprises de Côte d'Or sont plus tournées vers Lyon et Paris et n'exploitent pas les possibilités vers l'Est de la France, l'Allemagne et la Suisse. L'exportation vers ces marchés est fondamentale mais pour réaliser ce potentiel il faudra une infrastructure adaptée et des liaisons plus performantes avec l'Est et ses grandes plateformes aéroportuaires.

**Monsieur THOMAS** fait part des attentes des élus de la Côte d'Or pour l'achèvement de cette infrastructure incomplète. Le département a toujours été un nœud ferroviaire et le département se soucie de la réduction de la desserte de Dijon. Pour remplir les trains il faut les arrêter dans les gares intermédiaires.

**Monsieur FALCONNET** insiste sur le caractère européen du projet qui situe les territoires desservis dans un projet de mobilité à l'échelle de l'Europe. Pour cette raison elle représente une bonne utilisation de fonds publics. Dijon est une petite métropole avec des grandes ambitions comme le témoigne le projet de Cité internationale de la gastronomie et du vin qui doit attirer 1 à 2 millions de visiteurs par an pour un investissement de 250 millions d'euros. Les Dijonnais s'attendent à de meilleures connexions avec l'Euroairport et avec Strasbourg, et une amélioration de la desserte avec des arrêts supplémentaires.

**Monsieur LIENARD** souligne l'importance des relations entre la Bourgogne-Franche-Comté et le Grand Est. Le désenclavement du Sud Lorrain est un enjeu majeur pour un bassin de 600 000 personnes privées de possibilités de se rendre dans le sud de manière efficace autrement qu'en voiture. Le Sillon Lorrain soutient ainsi des liaisons directes via Dijon et avec correspondance avec le TGV Rhin-Rhône via Epinal et Belfort.

**Madame RICHARDOT** rappelle que les collectivités travaillent sur ce projet depuis plus de 20 ans. C'est un projet de grande importance pour l'aménagement européen des territoires car c'est la seule ligne qui structure un axe européen en dehors du tropisme parisien. La réflexion sur les services est utile, mais on peut aussi raisonner en termes de captage d'une dynamique européenne ou le centre de gravité se déplace de plus en plus vers l'Est. Le projet contribue à un corridor voulu par l'Europe et dont la France a besoin. On ne peut pas l'écarter si la France veut respecter ses engagements européens.

**Monsieur TRIMAILLE** insiste sur le caractère fondamentalement européen de la LGV Rhin-Rhône. Le projet pourrait être lancé demain et le manque d'action de l'Etat est incompréhensible eu égard au rôle que la France tient à jouer en Europe. Il n'est pas étonnant que la ligne n'ait pas trouvé la clientèle inattendue car elle souffre de son inachèvement. Toutes les études socio-économiques ont été faites sur la base d'un projet complet. De plus, la grille d'horaires mise en place à l'ouverture de la ligne ne correspond pas à ce qui était convenu dans le Dossier d'approbation ministérielle, et des dessertes importantes ont été supprimées ensuite sans concertation avec les collectivités qui ont financé l'infrastructure. Il cite le détournement du TGV Fribourg-en-Brigau via Strasbourg malgré l'investissement de 5 millions d'euros d'argent public pour que celui-ci puisse circuler via Mulhouse.

Monsieur TRIMAILLE maintient que le modèle de financement doit être revenu compte tenu du désengagement de SNCF Réseau, et propose que SNCF Mobilités soit inclus dans le montage du financement. Il appelle Monsieur ROSTAGNAT à être proactif et innovant dans ses propositions pour aider les collectivités et l'Etat à débloquer le projet.

**Monsieur NEUGNOT** insiste sur l'impossibilité de comparer les résultats d'une infrastructure partielle avec un projet complet. Il attire l'attention sur la trajectoire du bilan commercial du TGV Rhin-Rhône - le déficit a été divisé par deux et il suffit de peu pour que les résultats soient équilibrés. Le pacte ferroviaire ouvre la possibilité à l'Etat de conventionner des TGV déficitaires dans une optique d'aménagement du territoire. La loi d'orientation des mobilités représentera un moment historique dans la vie du projet qu'il ne faudra pas louper. Il attend un signe dans la loi qui permettra de maintenir le projet.

**Monsieur MÜLLER** présente l'Association Magistrale für Europa qui regroupe 24 collectivités et chambres de commerce de quatre pays couvrant le grand axe ferroviaire de Paris à Bratislava. Cette Association soutient la réalisation de la deuxième phase de la branche Est qui est en fort lien avec des projets allemands visant à améliorer les connections est-ouest, comme le Tunnel de Rastatt et la nouvelle ligne Stuttgart-Ulm. L'achèvement de la branche Est permettra de développer des liaisons directes entre Francfort, Stuttgart et Munich et l'Est et Sud de la France, et de manière plus large entre le nord et le sud de l'Europe.

**Madame la Présidente Marie-Guite DUFAY** clôt les échanges en confirmant le soutien sans faille de l'Europe pour le projet. Elle note que la volonté des collectivités est aussi une volonté financière consistant à rechercher des montages qui permettront de réduire la part de l'Etat. La question de l'achèvement de la branche Est ne doit pas être une question financière compte tenu de cette volonté à résoudre cette équation.

## **2. Rapport moral de la Présidente**

**Madame la Présidente Marie-Guite DUFAY** présente son rapport moral en soulignant les principales actions menées par l'Association en 2017. Elle note en particulier la publication du livre blanc de l'Association et l'étude réalisée par l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne qui a clairement identifié les clientèles que le TGV Rhin-Rhône pouvait capter mais pour qui l'offre d'aujourd'hui ne correspond pas à leurs besoins. Elle salue également la grande contribution d'André GERVAIS, représentant de Dijon Métropole dans les instances de l'Association et fin connaisseur de la LGV Rhin-Rhône, qui est décédé en 2017.

## **3. Rapport d'activités 2017**

**Madame la Présidente Marie-Guite DUFAY** donne la parole à Monsieur LESLIE pour rappeler les temps forts de l'année 2017.

**Monsieur LESLIE** met en avant le travail technique mené avec le bureau d'études Transae pour développer l'argument technico-financier présenté au Conseil d'Orientation des Infrastructures et à la Ministre des Transports au début 2018, la participation étroite de l'Association à l'actualisation des études socio-économiques de la 2<sup>e</sup> phase de la branche Est, et la troisième visite, à l'invitation de l'Association, du coordinateur européen du corridor Mer du Nord Méditerranée, M. Péter BALÁZS.

Le rapport d'activités 2017 est adopté à l'unanimité par l'Assemblée.

#### **4. Approbation des comptes 2017**

**Monsieur VALENCE** en sa qualité de Trésorier de l'Association présente le résultat comptable pour l'exercice 2017.

Le résultat pour l'année est un déficit de 67 315 euros. Ceci est dû aux coûts engendrés par les diverses études, publications et manifestations mise en œuvre en 2017. Les frais de fonctionnement sont stables en ce qui concerne le personnel et les charges, et les cotisations sont quasi-inchangées par rapport à 2016. L'Association a perçu un don de plus de 34 000 euros représentant l'actif de l'Association Dijon Côte d'Or Bourgogne TGV suite à sa dissolution. Il est proposé que le résultat soit affecté en soustraction du compte Autres Réserves.

Après la présentation du rapport du Commissaire aux Comptes des comptes de l'exercice, le rapport de gestion 2017 est adopté à l'unanimité.

#### **5. Adoption du budget prévisionnel 2018**

**Monsieur VALENCE** présente le budget prévisionnel 2018, qui verra une baisse des charges de 37 % par rapport à 2017. Le déficit prévu pour l'année est de 63 000 euros. La succession de budgets déficitaires ne sera pas sans conséquence pour l'équilibre financier de l'Association à long terme mais ses réserves confortables permettent de gérer la situation dans le court terme.

Après la présentation du Trésorier le budget prévisionnel 2018 est adopté à l'unanimité.

#### **6. Proposition de plan d'actions 2019**

**Madame la Présidente Marie-Guite DUFAY** donne la parole à Monsieur LESLIE pour présenter le plan d'actions proposé pour 2019.

**Monsieur LESLIE** présente les principales actions proposées, organisées selon les cinq axes stratégiques décidés par l'Association en 2012. Le plan d'actions comporte notamment une campagne de lobbying envers les Parlementaires en lien avec la loi d'orientation des mobilités, une contre-expertise des résultats de l'actualisation des études socio-économiques de la 2<sup>e</sup> phase de la branche Est et du bilan LOTI de la 1<sup>ère</sup> phase, la mise en place du Forum économique Rhin-Rhône, la mise en œuvre des propositions du livre blanc concernant le développement de la clientèle touristique du TGV Rhin-Rhône, la prise de contacts avec des entreprises ferroviaires alternatives dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des lignes à grande vitesse, et une étude de nouvelles structures de

gestion et de nouvelles sources de financement permettant d'assurer la pérennité de l'Association.

**Monsieur TRIMAILLE** apporte des précisions sur les objectifs du Forum économique Rhin-Rhône qui poursuivra le travail de mobilisation des acteurs économiques initiée par les Clubs TGV. Il estime que le moment est propice de renouer les relations et créer de nouvelles synergies avec ces acteurs. Les premières réunions sont déjà programmées à Belfort et à Dijon, en partenariat avec les chambres de commerce.

**Monsieur VALENCE** note que la Région Grand Est organise des rendez-vous réguliers avec les Parlementaires qui pourraient représenter une opportunité de les sensibiliser au lobbying pour le projet de 2 phase de la branche Est. Le premier trimestre de 2019 sera critique pour le lobbying en lien avec la loi d'orientation des mobilités.

**Madame RICHARDOT** indique que l'Eurométropole de Strasbourg souhaite s'associer à la mobilisation des acteurs économiques. Un club TGV n'a pas été mis en place à Strasbourg à l'époque en raison de l'absence de liaisons performantes vers Lyon au moment de la mise en service du TGV Rhin-Rhône, ce qui posait des problèmes de crédibilité vis-à-vis des acteurs économiques.

## **7. Service annuel 2019 du TGV Rhin-Rhône**

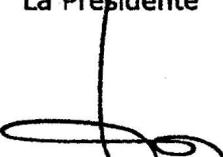
En complément des échanges avec Monsieur ROSTAGNAT sur le sujet de la dégradation de la desserte du TGV Rhin-Rhône, **Madame la Présidente Marie-Guite DUFAY** note que l'Association attend une réponse de SNCF Mobilités sur la suppression de deux TGV Nord-Sud en 2019.

**Monsieur ERAY** déplore la dégradation de l'offre de dessertes à Belfort-Montbéliard TGV. Il estime que cette gare doit bénéficier de plus d'efforts de la part de SNCF Mobilités sur les temps de correspondance.

## **8. Elections de nouveaux membres au Conseil d'Administration**

Madame la Présidente Marie-Guite DUFAY informe l'Assemblée qu'aucun nouveau candidat ne s'est manifesté pour rejoindre le Conseil d'Administration de l'Association dont le mandat doit être renouvelé en 2019.

L'ordre du jour étant épuisé et plus personne ne demandant la parole, la séance est levée à 17h00. En conséquence, de tout ce qui précède, il a été dressé le présent procès-verbal signé par Madame la Présidente de l'Association, Mme Marie-Guite DUFAY, et Monsieur le Secrétaire Général de l'Association, M. Paul LESLIE en tant que secrétaire de séance.

La Présidente  
  
Marie-Guite DUFAY

Le Secrétaire Général  
  
Paul LESLIE