



FORUM ECONOMIQUE RHIN-RHÔNE / BESANCON (LES AUXONS) LE 4 MARS 2019

« Le TGV Rhin-Rhône : outil de développement de nos entreprises »

Compte-rendu

Participants :

Mme DUFAY	Présidente Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée Présidente Région Bourgogne-Franche-Comté
M. TRIMAILLE	Vice-Président, Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée
Mme BAËZA	Directrice, GARE BTT
M. GENZI	Vice-Président, FFB Bourgogne-Franche-Comté
M. RINGUET	Associé Directeur, Grant Thornton Besançon
M. MARTING	Gérant, S.N.D.R.A.
M. ROY	Président, CCI du Doubs
M. JEANBOURQUIN	Directeur Général, CCI du Doubs
M. SAGE	Directeur des Etudes Economiques et Territoriales, CCI du Doubs
M. FUTIN	Président, MEDEF Doubs
Mme CHESSEL	Directrice Délégation Territoriale du Doubs, CMAI Franche-Comté.
M. LONGEOT	Sénateur du Doubs
M. BAULIEU	Premier Vice-Président, Le Grand Besançon
M. BARIOULET	Directeur Pôle Stratégie et Territoire, Le Grand Besançon
M. HOWALD	Direction Economie, Le Grand Besançon
M. NOBLET	Vice-Président, FNAUT Bourgogne-Franche-Comté
M. LAGIER	FNAUT Bourgogne-Franche-Comté, Ancien Maire de Pontarlier
M. CHAUVY	Directeur infrastructures de transport, Mulhouse Alsace Agglomération
M. BOUHASSOUN	Conseiller Cabinet de la Présidente, Région Bourgogne-Franche-Comté
M. LESLIE	Secrétaire Général, Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méd.
Mme FRANCK	Assistante, Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée

Excusés :

M. LE GALL	HR Manager, Faurecia Siedoubs
Mme CHAPEL	Responsable Administrative et Financière, Hygéea Formation Conseil
M. BEAUJON	Directeur, Knowllence
M. BOYER	Président, Pôle des Microtechniques et UIMM Doubs
M. LACOMBE	Délégué Général, MEDEF Territoires Franc-Comtois
M. VENET	Délégué Général, IUMM Franche-Comté
M. BOURQUIN	Sénateur du Doubs
M. MARTIN	Député de la Côte-d'Or
M. PATRIAT	Sénateur de la Côte-d'Or
M. BOUCARD	Député du Territoire de Belfort

M. RAISON	Sénateur de la Haute-Saône
M. ZUMKELLER	Député du Territoire de Belfort
M. PERRIN	Sénateur du Territoire de Belfort
M. PARIS	Député de la Côte-d'Or
M. SOMMER	Député du Doubs
Mme GENEVARD	Députée du Doubs
M. LENFANT	Trésorier-Adjoint, CCI du Territoire de Belfort
M. ALAUZET	Député du Doubs
M. JEANNIN	Vice-Président FNAUT Bourgogne-Franche-Comté et de l'AUTAB

M. Trimaille accueille les participants en les remerciant de leur présence. Il explique que la réunion du jour est la 4^{ème} d'une série de rencontres avec les entreprises de l'axe Rhin-Rhône. La première a eu lieu à Belfort, la deuxième à Dijon et la troisième à Mulhouse.

L'initiative prend appui sur le travail fait par les clubs TGV pour préparer l'arrivée du TGV Rhin-Rhône dans les territoires. Ces clubs avaient très bien fonctionné – à Mulhouse par exemple 111 propositions ont été développées dont un bon nombre ont été mises en place mais cela n'a pas permis de répondre à tous les besoins. L'objectif du Forum économique Rhin-Rhône est de poursuivre cette mobilisation en fédérant les acteurs économiques à l'échelle de l'axe de Strasbourg à Lyon, animer les échanges entre ces acteurs et faire connaître leurs besoins auprès de la SNCF. Le Forum économique sera aussi un vecteur de communication pour renforcer le lobbying en faveur de l'achèvement de la LGV Rhin-Rhône.

M. Leslie présente les éléments de contexte en ce qui concerne la LGV Rhin-Rhône – les caractéristiques du projet, son état d'avancement, et la desserte actuelle de Besançon par le TGV Rhin-Rhône. M. Leslie restitue les principaux résultats du sondage mené auprès des entreprises du Doubs en décembre 2018. Le sondage montre que les déplacements professionnels sont plus orientés vers Paris et Lyon avec des flux secondaires vers la Bourgogne-Franche-Comté. Les échanges avec l'Est sont comparativement moins importants. La plupart des villes sont visitées pour de multiples motifs, avec quelques spécificités par ville (formations pour Dijon, accès à l'Euroairport pour Mulhouse, événements professionnels pour Paris...)

La voiture est le mode de transport de loin le plus utilisé pour les déplacements vers l'Alsace, la Bourgogne, Lyon et les destinations internationales proches en Suisse et en Allemagne, tandis que le train est préféré pour les voyages à Paris ou Marseille. Le TGV est relativement peu utilisé pour les déplacements professionnels. Son principal avantage est la rapidité, et les principales barrières à son utilisation sont les prix, les horaires et le choix de destinations proposées. Les entreprises souhaitent des prix plus compétitifs et des liaisons plus régulières et rapides vers les principales destinations et les aéroports avec des horaires plus adaptés aux besoins professionnels. Ils voudraient également des services plus fiables et une baisse des prix du parking de la gare.

Près d'un tiers des entreprises estime que le TGV a eu un impact moyen ou fort permettant plus d'accès aux événements professionnels et des changements dans les pratiques de mobilité. L'impact global du TGV Rhin-Rhône sur le développement économique est jugé majoritairement positif, surtout le long de l'axe TGV et pour le nord Franche-Comté.

Le support de présentation est attaché au présent compte rendu.

M. Trimaille ouvre les échanges avec les participants. Les principaux points soulevés et les pistes d'actions identifiées sont résumés ci-dessous.

1. Des liaisons plus directes et rapides vers les principales destinations affaires

Il devrait être possible d'effectuer des allers-retours dans la journée vers Strasbourg et Lyon avec suffisamment de temps sur place pour les affaires, mais tel n'est pas le cas aujourd'hui. Les fréquences pour Lyon en particulier sont faibles et le temps de trajet est long. Les entreprises déplorent aussi le nombre de liaisons insuffisantes vers les aéroports – surtout Charles de Gaulle mais aussi l'Euroairport. Pour celui-ci la rupture de charge est importante si on souhaite s'y rendre par TGV et les transports en commun. En conséquence la voiture est systématiquement utilisée pour les déplacements à l'Euroairport.

Les trajets comportant des arrêts intermédiaires sont perçus comme pénalisants pour la clientèle affaires mais ces arrêts permettent de remplir les TGV et en assurer la rentabilité. Ils jouent aussi un rôle important dans l'aménagement du territoire.

Commentaires :

M. Longeot souligne la problématique de l'aménagement du territoire s'il est plus facile de se rendre à Paris depuis le Doubs qu'à Strasbourg ou Lyon.

Mme Dufay déplore l'absence de concertation de la part de SNCF Mobilités avec les collectivités sur la desserte du TGV Rhin-Rhône, qui connaît une dégradation importante. Un pilotage stratégique de la desserte, comme recommandé par le rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), est devenu essentiel.

M. Noblet observe que selon la loi de 2014 portant réforme ferroviaire la SNCF doit préparer un schéma national de dessertes mais cela ne s'est jamais fait en réalité.

2. Une meilleure prise en compte des difficultés d'accès à la gare

Les entreprises font état des difficultés pour rejoindre la gare TGV occasionnées notamment par la circulation et les travaux sur la route. Le calcul du temps total du déplacement en TGV doit prendre en compte un ensemble de facteurs avant et après le trajet qui peuvent l'allonger considérablement – le trajet jusqu'à la gare, l'attente sur place, le temps nécessaire à retrouver un moyen de déplacement à l'arrivée pour poursuivre le voyage (voiture de location, taxi, transports en commun), et le trajet jusqu'à la destination finale. Ce sont autant de facteurs à prendre en compte si on veut rendre le TGV attractif par rapport à la voiture. La disponibilité en gare de moyens de déplacement pour se rendre à sa destination finale est aussi un élément important dans le choix du mode de transport.

3. Plus de publicité pour les liaisons internationales

L'offre internationale, notamment vers le Luxembourg et l'Allemagne, est peu connue et mériterait des campagnes de publicité de la part de la SNCF. Aujourd'hui le TGV Rhin-Rhône est plutôt vendu comme un TGV « Rhin-Seine » proposant des liaisons nationales est-ouest, et pas comme un TGV « Rhin-Rhône » proposant des liaisons nationales et internationales nord-sud.

4. Une meilleure connaissance des retombées du TGV Rhin-Rhône

On constate la rareté de données concernant l'impact du TGV Rhin-Rhône sur l'attractivité des territoires, comme par exemple les effets sur l'implantation des entreprises et sur l'emploi. Ces effets doivent pouvoir se mesurer non seulement sur Besançon et Belfort-Montbéliard mais à l'échelle du département.

M. Trimaille clôt les échanges en expliquant les prochaines étapes de la mise en place du Forum économique Rhin-Rhône. A la suite de la série de réunions prévues à Strasbourg (en présence des acteurs économiques allemands) et à Lyon un évènement sera organisé à Lyon au premier semestre 2019 pour constituer formellement le Forum économique et lancer des ateliers sur les différentes thématiques identifiées pendant les réunions préliminaires.

Mme Dufay conclut la table ronde en rappelant l'importance de l'achèvement de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône. Cette question reste active et l'examen par le Parlement du projet de loi d'orientation des mobilités représente une opportunité importante pour faire avancer le projet. L'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée mène un lobbying actif autour de cette opportunité. La question de la desserte est aussi au centre de l'action, que ce soit l'amélioration de l'offre suite au rapport du CGEDD ou l'évitement du contournement de la région par les TGV Lyria.