



FORUM ECONOMIQUE RHIN-RHÔNE / BELFORT LE 12 NOVEMBRE 2018

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

Compte-rendu



Participants :

M. SEID	Président, CCI du Territoire de Belfort
M. ARBEZ	Directeur Général,
M. LENFANT	Trésorier adjoint, CCI du Territoire de Belfort
Mme RASPILLER	Responsable Projets Urbanisme/Environnement, CCI du Territoire de Belfort
Mme LIGIER	Conseillère Développement International, CCI International Bourgogne Franche-Comté
M. TRIMAILLE	Vice-Président, Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée
M. LESLIE	Secrétaire Général, Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée
Mme FRANCK	Assistante, Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée
M. CHAUVY	Directeur infrastructures de transport, Mulhouse Alsace Agglomération
M. RAZE	Ancien membre du Club TGV Belfort-Montbéliard
M. GAUME	Vice-Président, Grand Belfort
M. CUISSON	Directeur Général Services Techniques, Grand Belfort
M. BOUSBAINÉ	Gérant, PARTECO
M. JACQUINOT	Directeur, Pôle Métropolitain Nord Franche-Comté
M. LESNIAK	Directeur Industriel et Achats, LISI
M. WEIDMANN	APTURE

M. Seid et M. Trimaille accueillent les participants en rappelant le travail mené par les clubs TGV Belfort-Montbéliard et Sud Alsace Mulhouse autour de la mise en service du TGV Rhin-Rhône, et notamment les différentes propositions formulées pour maximiser les bénéfices pour les territoires. Depuis son lancement en 2011, Le TGV Rhin-Rhône a été vecteur d'opportunités : des pôles économiques se sont implantés et des changements d'habitudes se sont apparus en ce qui concerne les déplacements et l'emploi. La mobilisation des acteurs doit être poursuivie pour que le TGV Rhin-Rhône

joue pleinement son rôle d'outil à l'aide du développement des territoires. L'objectif du Forum économique Rhin-Rhône est de fédérer les acteurs économiques de Strasbourg à Lyon, animer les échanges entre ces acteurs et faire connaître leurs besoins auprès de la SNCF.

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 Belfort par le TGV Rhin-Rhône. M. Leslie restitue les principaux résultats du sondage menées auprès des entreprises belfortaines en octobre 2018. Le sondage montre un niveau d'échanges assez élevé de ces entreprises avec les villes de l'axe Mulhouse-Paris, et dans des proportions un peu moins important avec Lyon et Strasbourg. Les réunions intra- et extra-entreprises sont aussi importantes que les visites de clients et fournisseurs comme motifs de déplacement vers les destinations proches, les évènements professionnels sont un facteur majeur pour les déplacements à Paris, et l'accès aux aéroports motive les flux vers Paris, Mulhouse, Zurich et Francfort. La voiture est la mode de préférence pour les déplacements vers des villes à moins d'1h30 de route mais une part importante des trajets vers Dijon et Lyon s'effectue par le train. Le principal avantage du TGV perçue par les entreprises est sa rapidité et les principales barrières à l'utilisation sont les prix, les horaires et la desserte proposée. Plus de la moitié des entreprises estiment que le TGV a eu un impact moyen ou fort sur leur activité permettant plus d'accès aux événements professionnels et des changements dans la mobilité professionnelle, et 2/3 évalue l'impact pour le développement économique au sens plus large comme étant significatif.

Le support de présentation est attaché au présent compte rendu.

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

1. Un barème de prix plus équilibrés et plus prévisibles

Le prix des billets du TGV Rhin-Rhône est identifié comme un handicap à son utilisation. Pour les entreprises la question n'est pas tellement la disponibilité de prix bas pour un trajet donné mais plutôt le manque de lisibilité et de prévisibilité des prix proposés. Les entreprises sont souvent confrontées à des écarts de prix importants pour la même destination en fonction de la date de réservation et l'horaire du TGV. Un travail est à mener sur un barème de prix lisibles correspondant aux attentes des entreprises. La question des péages est un facteur important, ceux appliqués à la LGV Rhin-Rhône sont jugés trop chers par rapport à d'autres lignes à grande vitesse.

2. Une clarification du système de réservation

Les entreprises rencontrent des difficultés à réserver des places dans certains TGV depuis Belfort-Montbéliard quand des places existent dans le même TGV depuis d'autres gares de départ. Elles souhaiteraient des explications sur le système de réservation utilisé par SNCF Mobilités pour le TGV Rhin-Rhône pour savoir s'il y a, par exemple, des quotas de places par gare de départ.

3. Des horaires plus réguliers donnant plus de flexibilité aux entreprises

Les entreprises ont besoin de flexibilité et la grille horaire du TGV Rhin-Rhône ne propose pas suffisamment de liaisons aux bons moments de la journée par rapport aux besoins de déplacement. Malgré le confort et la sécurité du TGV le choix se porte souvent sur la voiture, faute d'offres alternatives adéquates. Les entreprises souhaitent des horaires

réguliers et cadencés permettant des liaisons plus fréquentes avec les villes desservies par le TGV Rhin-Rhône. La création d'un service du type TER-GV pourrait être une piste de réflexion en ce sens.

4. Une offre internationale et des accès aéroportuaires plus efficaces

Les liaisons internationales proposées par le TGV Rhin-Rhône sont insuffisantes, notamment vers l'Allemagne ; les entreprises s'y rendant sont quasi obligées d'utiliser la voiture pour leurs déplacements. Il est de même pour l'accès aux grandes plateformes aéroportuaires avec un seul TGV proposé pour Roissy Charles de Gaulle et aucune liaison directe vers Lyon St Exupéry. La création d'une liaison ferroviaire directe avec l'Euroairport est un enjeu de taille pour les acteurs économiques et il faudra que l'offre TGV Rhin-Rhône évolue en conséquence.

5. Une offre de mobilité complète intégrant d'autres modes de transport

Les entreprises sont intéressées par la création d'offres de mobilité intégrant différentes modes de transport (train, transports urbains, vélo...) dans le même support (billet ou service d'information). La disponibilité des produits de ce type faciliterait les déplacements de bout en bout en évitant les ruptures de charge et les difficultés d'organisation d'une chaîne de transport complète, favorisant ainsi l'utilisation du TGV comme élément clé de la chaîne. Ceci nécessitera un grand travail collaboratif entre les autorités organisatrices de la mobilité et la SNCF. Si ce travail est entrepris dans une vraie logique commerciale il représentera un formidable vecteur de développement de services et d'applications par les start-ups, à l'instar de ce qui a été observé au Royaume-Uni depuis la libéralisation des transports.

6. Une baisse du prix des parkings

Le prix du parking longue durée à la gare Belfort-Montbéliard TGV est identifié comme un frein à l'utilisation du TGV car il rajoute un coût non négligeable aux frais globaux d'un déplacement par TGV.

Monsieur 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 Dijon, Mulhouse, Besançon et Strasbourg un évènement sera organisé à Lyon début 2019 pour constituer formellement le Forum économique. Il rappelle aux participants l'importance de l'achèvement de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône pour le monde économique, et les appelle à appuyer sa réalisation auprès des décideurs.