

2011, la grande vitesse en Franche-Comté. Comment réussir ensemble ?

2^{es} Rencontres de la Grande Vitesse
en Franche-Comté (synthèse)

Jeudi 14 mai 2009
Besançon (Nouveau théâtre)

Sommaire

2

Édito de Marie-Guite Dufay,
Présidente de la Région Franche-Comté

3

Point d'avancement sur le projet
• Calendrier de réalisation de la LGV
• Élaboration des dessertes du TGV

6

Synthèse des ateliers
• Atelier 1 : Emploi, économie, innovation :
quelles stratégies d'ici 2011 pour les
acteurs économiques francs-comtois ?

• Atelier 2 : Attractivité, identité,
notoriété : comment créer l'image de la
Franche-Comté, nouvelle région à grande
vitesse ?

• Atelier 3 : Quelles mobilités pour les
Francs-Comtois avec la mise en service
du TGV Rhin-Rhône ?

15

L'analyse du CESR de Franche-Comté

16

Synthèse de la table ronde

19

Conclusion

« 2011, la grande vitesse en Franche-Comté. Comment réussir ensemble ? »



Il nous reste peu de temps. Dans moins de trente mois, le projet de LGV Rhin-Rhône sera devenu une réalité et les TGV traverseront la Franche-Comté à grande vitesse.

- La Région qui, grâce à la détermination de Raymond Forni, a œuvré pour la réalisation concrète de la première étape de la ligne, s'attache maintenant à coordonner et promouvoir les initiatives liées à l'accueil de cette infrastructure à dimension européenne.
- Les élus se mobilisent en proposant des zones d'activité économique à proximité des gares. C'est leur rôle, mais ce n'est pas suffisant. Il est impératif d'aller plus loin en créant une véritable dynamique régionale et en incitant les

acteurs à travailler ensemble.

C'est l'objectif que je donne à nos collectivités ainsi qu'aux partenaires économiques, en incitant à la création de gouvernances pour l'accueil du TGV. Nous les mettons en place, tant au niveau régional, avec la constitution d'une Conférence permanente des exécutifs dédiée au TGV, qu'au niveau local, autour des gares en construction ou en projet.

La promotion de notre territoire ne sera pleinement efficace que si nous transformons en synergie les éventuelles concurrences qui pourraient apparaître entre les sites d'accueil d'entreprises.

Les collectivités territoriales franc-comtoises investissent 320 millions dans la construction de la LGV. Cet investissement colossal ne sera payant que si toutes les forces économiques, politiques et sociales convergent dans le même sens pour accompagner ce projet.

Marie-Guite Dufay
Présidente de la Région Franche-Comté



Point d'avancement sur le projet

Le calendrier de réalisation de la LGV Rhin-Rhône

Marc Svetchine, directeur régional Bourgogne/Franche-Comté de Réseau Ferré de France présente l'état d'avancement de l'ensemble du projet Rhin-Rhône, étoile ferroviaire à trois branches, avec un horizon de réalisation défini en 2020.

Branche Est

La 1^{re} tranche est actuellement en chantier et ses deux extrémités (2^e tranche) ont été déclarées d'utilité publique. Une convention a été signée avec l'État afin de réaliser des études de détail sur ces deux extrémités : de Genlis à Villers-les-Pots (21) d'une part, et de Petit-Croix (90) jusqu'à Lutterbach (68), d'autre part. L'objectif est d'acheter tous les terrains pour la branche Est d'ici le 25 janvier 2012.

Le chantier de la 1^{re} tranche de la branche Est se déroule selon le calendrier prévu. La mise en service du 1^{er} TGV aura lieu le 11 décembre 2011.

Branche Sud

Les études préliminaires sont bien avancées. La Franche-Comté disposera de deux entrées dans l'agglomération lyonnaise : les gares de Lyon Part-Dieu et Saint-Exupéry, représentant un accès direct au réseau grande vitesse vers la Méditerranée, puis vers l'Espagne. Pour entrer et sortir de l'agglomération lyonnaise, la branche Sud utilisera le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

Cette branche Sud partira le long de l'autoroute A39 en direction d'Ambérieu et contournera Bourg-en-Bresse avec une desserte de la gare centrale. Bourg-en-Bresse ne verra plus passer de fret en centre-ville mais les trains de voyageurs pourront s'y arrêter.

La concertation locale est en cours dans la Bresse. Sept sous-variantes sont étudiées. L'objectif est de définir un projet pour engager une consultation formelle

à l'automne 2009. La branche Sud crée trois nouvelles gares qui seront situées à Bourg-en-Bresse, entre Lons-le-Saunier et Louhans, et à proximité de Dole (gare interconnectée avec le réseau TER Dijon-Dole-Auxonne-Besançon).

Branche Ouest

Cette branche traversera l'agglomération dijonnaise. Son tracé est protégé, pour cette partie, dans les documents d'urbanisme des communes concernées. Le site de la nouvelle gare, Porte-Neuve, sera proche du centre et du futur réseau de tramway. RFF a proposé depuis dix-huit mois un cahier des charges pour rejoindre la LGV Paris-Lyon, avec une desserte de Montbard. La réponse de l'État est attendue.

Marc Svetchine, RFF

« Quand on construit une ligne à grande vitesse, c'est pour 100 ans. Il faut donc essayer d'anticiper les mouvements. »



L'élaboration des dessertes du TGV Rhin-Rhône

Pierre Messulam, directeur du projet TGV Rhin-Rhône à la SNCF, explique le processus d'élaboration des dessertes et informe de l'avancée du chantier, côté SNCF.

Installations construites par la SNCF

Le planning est respecté :

- 30 avril 2009 : pose de la première pierre de la gare Besançon Franche-Comté TGV ;
- septembre/octobre 2009 : pose de la première pierre de la gare de Belfort-Montbéliard TGV ;
- mars 2009 : inauguration du technicentre de Lyon qui accueillera soixante TGV en entretien ;

Pierre Messulam, SNCF

« Le projet de dessertes horaires s'apparente pour certains aspects au Rubik's Cube : vous déplacez deux trains et à la sortie, vous en avez déplacé quatre que vous n'aviez pas vus. Il faut donc recommencer dans l'autre sens, en espérant que les deux premiers ne seront pas trop chahutés. »



- travail sur les garages périphériques de Mulhouse, Strasbourg et Nice.

Schéma de desserte

Combien y aura-t-il de TGV ? Où vont-ils s'arrêter ? Quelles seront les possibilités de liaisons du territoire avec le reste de l'Europe ? Une démarche de concertation a été engagée entre l'État, les collectivités territoriales, RFF et la SNCF. L'objectif de cette mission est de stabiliser les dessertes et les horaires d'ici fin 2009, afin de permettre aux AOT (Autorités organisatrices de transport) de connecter leurs réseaux de transports régionaux et locaux. Le projet Rhin-Rhône se construit autour de deux axes – Nord-Sud et Est-Ouest – pour lesquels se posent de nombreux problèmes de saturation des nœuds ferroviaires.

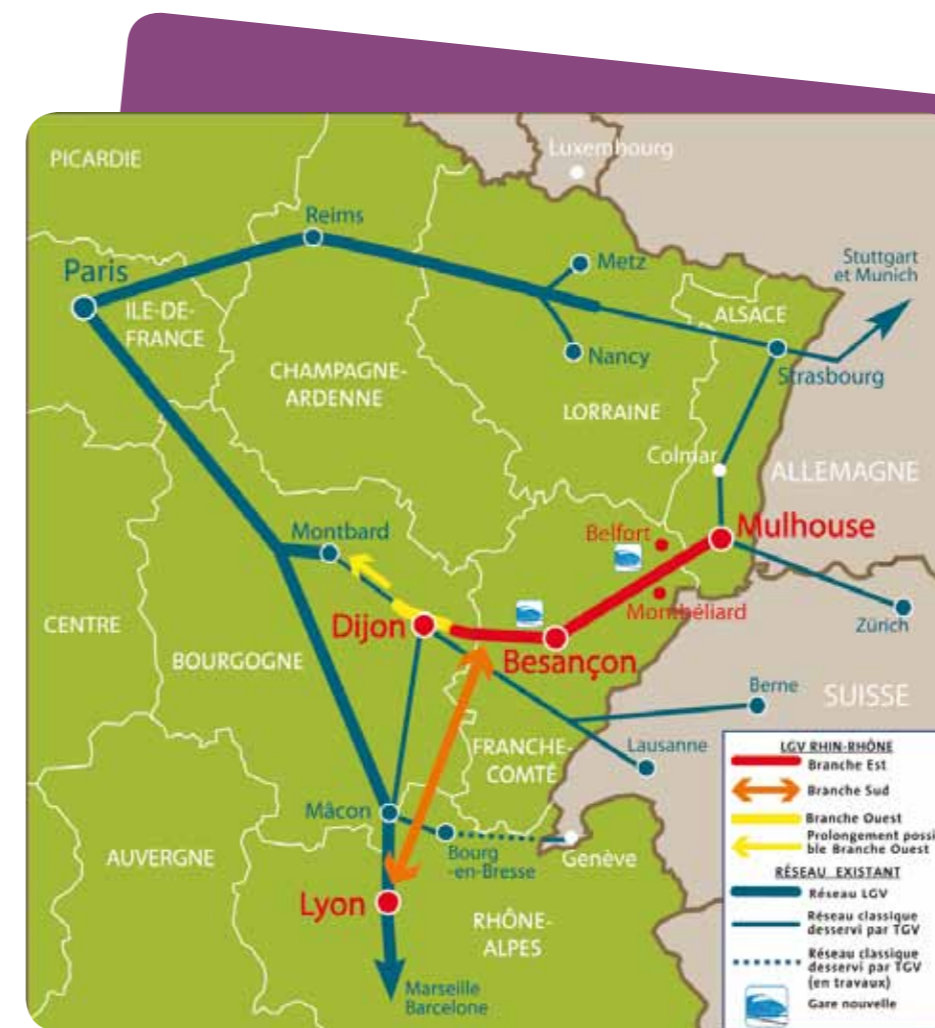
Les collectivités locales ont été sollicitées et la SNCF a reçu 34 courriers faisant état de plus de 300 demandes qui convergent autour de cinq grands points :

- le respect du Dossier d'approbation ministérielle ;
- une desserte performante de la métropole Rhin-Rhône vers les grandes agglomérations et au sein même de cette métropole ;
- les correspondances et l'intermodalité ;
- une desserte internationale performante vers la Suisse et l'Allemagne ;
- une desserte des grands aéroports internationaux, notamment Bâle-Mulhouse.

Rappel de la carte et du schéma de desserte

Sur l'axe Est-Ouest, 5,8 millions de passagers sont attendus chaque année. Cet axe se prolonge vers la Suisse, mais toutes les ambitions ne pourront être réalisées en décembre 2011, compte tenu de problèmes de cadencement avec les trains suisses. Une ouverture est prévue vers le Nord en direction de Roissy et de Lille. Aujourd'hui, les prolongations vers Bruxelles ne sont pas envisagées pour des raisons de complexité technique.

Sur la route Rhin-Rhône-Méditerranée, des dessertes vers Bâle et Francfort sont à l'étude. Depuis Bâle, il est facile de rejoindre Milan ou le Nord de l'Allemagne. La liaison avec Fribourg est à l'étude pour fin 2012. Pour l'Espagne, les liaisons ne seront pas en place avant 2012 car la voie ferrée vers Barcelone n'est pas terminée.



L'élaboration des dessertes : un processus itératif complexe

Réseau Ferré de France propose d'abord des sillons, puis la SNCF y appose un schéma de dessertes en fonction de l'état du marché et aux horaires les plus pertinents pour sa clientèle.

Il s'agit d'un processus itératif comparable au Rubik's Cube, tant le changement du moindre élément entraîne de conséquences. Par ailleurs, la SNCF doit établir l'estimation économique du projet de dessertes horaires, son coût rapporté au nombre attendu de passagers et la faisabilité de la production des trains et de leurs équipages. L'ensemble de ces trois démarches parallèles permet d'obtenir une desserte entièrement finalisée.

Pierre Messulam rappelle que l'objectif de la LGV est de desservir les grandes agglomérations, avec des liaisons rapides et plutôt de longue distance. La desserte TER qui s'adjointra à la LGV aura un effet démultiplicateur avec la création de *hubs* ferroviaires à Dijon, Besançon, Belfort-Montbéliard et Mulhouse.

Emploi, économie, innovation : Quelles stratégies d'ici 2011 pour les acteurs économiques francs-comtois ?

L'Agence Régionale de Développement (ARD) présente le potentiel foncier et immobilier réservé à l'accueil d'entreprises autour de l'arrivée du TGV, spécifiant les qualités de la main-d'œuvre régionale et ses évolutions, les points forts régionaux en termes de spécialisation économique (quatre pôles de compétitivité), les dynamiques en cours avec les régions et les pays limitrophes.

Le Comité Régional de Tourisme fait état de l'offre touristique en Franche-Comté en termes quantitatifs et qualitatifs, de la fréquentation touristique en nombre et en typologie de clientèle, de l'économie touristique, des atouts et des faiblesses de la région. La Suisse et l'Allemagne constituent deux marchés particuliers.

Grand témoin : Jean-Yves Heyer, directeur de l'agence « Reims Champagne Développement »

Jean-Yves Heyer, fait part de son expérience pour l'arrivée du TGV Est-Européen. L'agence a été créée 1600 jours avant l'arrivée du TGV. « Cinquante millions d'euros avaient été investis dans le TGV et il s'agissait de les rentabiliser », résume Jean-Yves Heyer.

La région rémoise possède des caractéristiques proches de la Franche-Comté : déficit d'image et de notoriété, habitants sérieux et modestes.

Avec le TGV, Reims se situant désormais à 45 mn de Paris et à 30 mn de Roissy, le positionnement peut se formuler ainsi : « Reims, 21^e arrondissement de Paris ».

La ville s'est dotée de 1000 hectares de parcs d'activités pour le tertiaire, la logistique et l'industrie.

Aménager des zones constitue l'étape la plus simple. Il faut ensuite pouvoir les remplir et se positionner par rapport à la concurrence. L'agence a su attirer des investisseurs privés pour ces aménagements : 340 000 m² programmés et 450 millions d'euros investis.

Les actions de communication ont commencé dès 2003 et se sont déclinées d'abord sur le mode « people » avec des Rémois célèbres (Eunyce Barber, Robert Pirès, Isabelle Adjani, Patrick Poivre d'Arvor) puis sur le mode économique avec des décideurs du CAC40 liés à Reims. Tous ont fait gracieusement la promotion de Reims.

L'agence a contacté 50 000 entreprises pour en implanter finalement 54. Ces entreprises ont généré 2 800 emplois et 120 millions d'euros de flux financiers. L'agence s'est fixée comme objectif d'accompagner l'implantation de 500 emplois chaque année, au lieu de 100 emplois par an jusqu'ici.

Au final, le résultat se chiffre à 2 400 créations d'emploi nettes sur les cinq dernières années. Un euro investi par l'agence constitue un levier de 28 euros dans l'économie locale.

L'aspect fondamental de la réussite de l'arrivée du TGV, c'est le sourcing. Une entreprise voulant la garantie de pouvoir recruter localement, l'agence a sollicité des écoles comme Sciences-Po, Sup-Info et l'École centrale de Paris.

Jean-Yves Heyer conclut par quelques conseils :

- Pour 400 projets exogènes par an, 60 seulement s'implanteront dans le quart nord-est. On ne vient jamais sur un territoire par hasard. Il faut développer les liens : 100 % des investisseurs ont visité Reims.

- Les entreprises suivent les familles.

- Un investisseur compte le nombre de grues pour être convaincu du dynamisme local.

- Il faut créer une connexion intéressante à l'aéroport Bâle-Mulhouse.

administratif mais un bassin d'emploi. Jean-Yves Heyer définit trois types de stratégies à mettre en place :

- La différenciation : c'est le marketing territorial.

- Le renforcement du produit territorial : les familles doivent trouver leurs repères, le conjoint trouver facilement un emploi.

- L'identité et la fierté sont à développer via la communication.

Thèmes-clés issus du débat

Sensibilisation des chefs d'entreprise

Des participants constatent qu'une fois les zones d'activités économiques prêtes, l'étape la plus difficile consiste à convaincre les chefs d'entreprises de s'y installer. Selon Jean-Yves Heyer, « la sensibilisation des acteurs locaux se fait pratiquement toute seule, il faut laisser travailler les structures déjà présentes sur le territoire comme les CCI, les services économiques des villes, les agences de développement existantes, qui ont l'habitude du réseau local. » Son agence s'est donc focalisée sur le développement exogène.

Il ne s'agissait pas que Reims écrase les villes moyennes comme Châlons-

en-Champagne ou Epernay mais soit la « tête de gondole » qui attire les contacts au niveau international pour une redistribution sur l'ensemble du territoire. Yves Ackermann, président du Conseil général du Territoire de Belfort, insiste sur le fait que le développement endogène relève des élus locaux. Par contre, la Région doit aider au développement exogène et au renforcement de l'attractivité de la Franche-Comté.

Jean-Yves Heyer rappelle que les chefs d'entreprises commencent à s'intéresser au projet lorsqu'ils voient les infrastructures sortir de terre. Il met en garde contre le « politiquement correct » qui peut s'opposer à « l'efficacité économique ». En effet, en fournissant des parcs d'activités de haute qualité environnementale (HQE) aux entreprises, la collectivité réalise un effort louable en matière de développement durable mais il faut être vigilant sur les coûts de commercialisation. Enfin, pour mobiliser les décideurs, il faut se déplacer là où ils se trouvent, les rejoindre dans leurs assemblées générales et en faire des ambassadeurs de leur territoire.

Jean-Yves HEYER, « Invest in Reims » :

« Le TGV vous positionne en ligue 1 mais ne vous garantit en aucune façon d'être champion de France. Si vous avez de beaux parcs vides, cela ne sert à rien. Donc il est important d'aller chercher des investisseurs immobiliers qui vous aideront à installer les entreprises. »



Gouvernance

« Une des raisons du retard de la Franche-Comté tient au fait qu'elle peine à trouver le leader charismatique qui pourrait entraîner tous les partenaires dans son sillage », constate Daniel Gahn, membre du Conseil Économique et Social Régional (CESR) de Franche-Comté. « Quels modes de gouvernance pouvons-nous mettre en place pour fédérer non seulement les territoires et l'offre proche des lignes TGV mais aussi les territoires plus éloignés? », demande Sophie Butard, chef de projet à la Communauté de communes du Pays de Saulx, qui doit déjà répondre à la demande de chefs d'entreprise alsaciens.

Jean-Yves Heyer rappelle l'importance de « faire marcher le monde économique et le monde politique main dans la main » et de dépasser les frontières politiques, administratives, intellectuelles ou culturelles. Le G10 est une structure de gouvernance rassemblant Reims et les neuf autres plus grandes agglomérations voisines. Elle s'étale sur deux régions et trois départements.

En Franche-Comté, un système de gouvernance similaire a déjà été mis en place : la Conférence régionale des Exécutifs qui rassemble la présidente de la Région, les présidents des Conseils généraux et les présidents des quatre Communautés d'agglomération régionales.

Territoire pertinent

Christian Proust, conseiller général, vice-président de la Communauté d'agglomération Belfortaine, soulève le problème de « l'émiettement communal de la Franche-Comté » et de la présence de deux métropoles potentielles : Besançon et Belfort-Montbéliard. Yves Ackermann, président du Conseil général du Territoire de Belfort, se demande si Belfort-Montbéliard doit plutôt se rapprocher de Mulhouse ou de Besançon pour atteindre la taille critique.

Tous s'accordent sur le fait que l'arrivée du TGV oblige à renforcer le processus de métropolisation. L'état d'esprit impulsé dans ce sens par la Région encourage les collectivités autrefois « ennemies » à travailler ensemble. Ainsi que le résume Joseph Parrenin, premier vice-président de la Région Franche-Comté : « Le débat sur le périmètre métropolitain n'est pas

clos, mais aujourd'hui il ne s'agit plus de nier la réalité. Le renforcement des liens entre Mulhouse et Belfort-Montbéliard ou entre Besançon et Dijon constitue un phénomène économique naturel, qui doit être accompagné. La LGV doit faire de la Franche-Comté une région davantage ouverte aux coopérations interrégionales ».

Doutes

Des points faibles sont relevés : la difficulté à organiser de grandes manifestations de niveau mondial, la faiblesse du nombre d'emplois métropolitains supérieurs en Franche-Comté, le manque de dynamisme du marché immobilier, la fiscalité pas assez harmonisée et la difficulté à développer le tourisme d'affaires, en l'absence d'hôtels de grande capacité.

Synthèse des échanges de l'atelier 2

Attractivité, identité, notoriété : comment créer l'image de la Franche-Comté, nouvelle région à grande vitesse ?

Bruno Vidalie, directeur de l'Agence d'urbanisme du Territoire de Belfort, s'interroge sur l'attractivité de la Franche-Comté et les moyens de la développer. Il rappelle que le TGV modifie le rapport du territoire à l'espace et qu'il met la Franche-Comté en relation avec des espaces qui n'ont actuellement ni lien avec cette région, ni image d'elle. Il s'interroge sur les éléments possibles de la construction de l'attractivité : les gares et leur environnement, le tourisme et la culture, le TGV « made in Franche-Comté » (Alstom) et l'Université.

Grand témoin : Patrice Noisette, responsable pédagogique du Master management urbain, environnement et services à l'ESSEC

Pour Patrice Noisette, le risque le plus fréquent en terme de politique d'attractivité, notoriété et identité, consiste à se précipiter sur les questions de communication et d'image avant même d'avoir identifié des projets.

L'attractivité touche les questions de

compétitivité et de solidarité qui consistent à identifier les atouts et les projets clés qui profiteront à tous.

« Il faut tout d'abord se positionner, explique-t-il ». La Franche-Comté se définit comme une région d'identité forte mais surtout d'identité plurielle et il faudra trouver ce qui lie et unit tous les Francs-Comtois. Le positionnement n'est pas un état mais une action, une mise en mouvement. Il répond à la question : quelle stratégie collective développer et quelles sont les stratégies des acteurs qui peuvent la renforcer? En quoi cette stratégie est-elle crédible, c'est-à-dire justifiée par l'identité? Il est aussi absolument nécessaire de se comparer à d'autres.

La question de l'attractivité est réversible : avant de se demander comment on va attirer les autres, il s'agit de se demander comment on va aller vers eux ; avant de définir ce que le TGV va apporter à la Franche-Comté, il faut définir ce que le territoire va mettre dans ce TGV.

Patrice Noisette, ESSEC

« Quand on parle de compétitivité à l'échelle d'un territoire, on parle bien de solidarité. La compétitivité qui va compter finalement dans la concurrence internationale, c'est celle de l'ensemble du territoire. En termes économiques, le bon indicateur, ce n'est pas la personne ou l'entreprise la plus performante, c'est peut-être plutôt le niveau des entreprises et des personnes les moins performantes. »



**Antoinette Gillet,
Région Franche-Comté**

« L'enjeu de l'attractivité est capital pour le développement de l'enseignement supérieur et de l'animation. Il faut attirer des étudiants en Franche-Comté et développer les complémentarités avec les universités voisines. »



Thèmes-clés issus des débats

Une image neuve mais surtout une image vraie

François Lorefice, directeur marketing du FC Sochaux-Montbéliard, appelle les Francs-Comtois à « partager une image neuve, un peu moins « protestante », davantage ouverte sur l'extérieur ». Vincent Nuyts, directeur de la communication de la ville de Besançon, pense que « l'arrivée de la LGV peut constituer une occasion de mettre en avant une Franche-Comté plus urbaine. »

Michel Neugnot, vice-président de la Région Bourgogne, constate que la LGV traverse des territoires ruraux et s'inquiète de la possibilité de communiquer en direction des jeunes qui ont plutôt tendance à rallier les zones urbaines. Patrice Noisette suggère que ce dilemme soit résolu par les services offerts. « Il faut repenser le rapport des services et du territoire via la mo-

bilité et les nouvelles technologies », dit-il. Marc Svetchine, directeur régional Bourgogne/Franche-Comté de RFF, témoigne de son expérience de recrutement d'environ 80 cadres. « L'Est traîne toujours cette image d'usines sidérurgiques vieillies avec des cheminées qui fument, le tout dans un brouillard peu engageant et des températures polaires », ironise-t-il.

C'est pourquoi il faut faire venir les gens sur le territoire afin qu'ils constatent combien la région est agréable. Marc Svetchine préconise de s'appuyer sur les valeurs traditionnelles de la Franche-Comté, le sérieux des gens, leur modestie, la qualité de vie. « Avec nos 1 150 000 habitants, il serait ridicule de vouloir créer une image grandiose qui ne correspondrait en rien à nos valeurs et nos atouts », explique-t-il.

Philippe Trimaille, vice-président de la Communauté d'agglomération Mulhouse Sud Alsace, considère lui aussi que la Franche-Comté recèle une image traditionnelle riche, tout en représentant également la modernité via les secteurs de pointe développés dans les pôles de compétitivité.

Il souligne que cette image de la Franche-Comté s'accorde bien avec celle du TGV : « le TGV est un transport propre, il symbolise la modernité mise au service des valeurs traditionnelles de respect de l'environnement ».

Culture, tourisme, enseignement supérieur, des éléments phares de l'attractivité

Jean-François Robert, président du CESR, met en avant la richesse touristique de la région. Il faut créer des produits et savoir les vendre. François Lorefice souligne « qu'en étant à deux heures de Paris, on devient banlieue parisienne ». Il est donc possible d'offrir aux amateurs de culture et de tourisme vert des opportunités de week-ends.

Dans le Jura et le Doubs, on constate une croissance du nombre de personnes qui viennent passer leurs congés annuels. Pour valoriser ces atouts touristiques et culturels, il faudra que la LGV et les TER permettent une véritable irrigation du territoire régional.

L'enseignement supérieur peut aussi constituer un point d'appui. Jeanine Bonamy, membre du CESR, considère que le Pôle de recherche et d'enseignement supérieur (PRES) Bourgogne/Franche-Comté représente l'occasion d'obtenir un équilibre satisfaisant entre les étudiants entrants et sortants du territoire. Il existe aussi un partenariat entre la Franche-Comté et la Suisse qui s'exprime via des accords entre l'UTBM (Université Technologique de Belfort-Montbéliard) et la Haute École ARC de l'Arc jurassien.

Sans oublier les liens entre les pôles de compétitivité et le monde de

l'enseignement supérieur, de la formation et de la recherche. Jean Rosselot, conseiller municipal de Besançon et délégué à l'agglomération du Grand Besançon suggère le développement d'un concept original dans la métropole Rhin-Rhône avec un enseignement supérieur organisé de façon horizontale et non pas verticale.

La métropole idéale: une métropole de réseaux

Les participants de l'atelier s'accordent sur la nécessité de redéfinir les périmètres dans lesquels tous les projets doivent s'inscrire pour être attractifs. La nécessité de travailler en réseau s'impose. Patrice Noisette considère que la Franche-Comté ne peut agir seule et que deux échelles doivent être prises en compte: l'échelle transfrontalière et l'échelle interrégionale. Cet élargissement s'opérera à travers deux démarches qui doivent se croiser: la volonté des élus et des collectivités de créer des espaces de projet, la volonté des acteurs eux-mêmes de développer leurs propres réseaux et de venir apporter leurs projets aux élus.

Il faut se préoccuper des liens avec les métropoles voisines comme Lyon, Strasbourg ou même Paris.

Philippe Trimaille croit beaucoup à la coopération métropolitaine pour s'appuyer sur les atouts respectifs des uns et des autres. Il faut définitivement

cesser de penser en termes de concurrence dans l'espace métropolitain.

Le territoire pertinent est celui que l'on construit et que l'on fait fonctionner. Si le concept de la métropole Rhin-Rhône peut servir pédagogiquement à expliquer aux acteurs les changements d'échelle à opérer, il peut créer de la déception, car une métropole, au niveau international, ne ressemble pas à cela. À l'inverse, il peut faire fuir des personnes qui penseront qu'il s'agit d'une grande ville. Patrice Noisette conclut ainsi: « Comme la Clio, votre métropole doit avoir tout d'une grande! » Son intérêt est de cumuler les avantages de la métropole en termes de réseau, tout en évitant ses inconvénients et en restant un territoire vert.

François Lorefice, FC Sochaux-Montbéliard:

« Nous pouvons attirer beaucoup de monde. Il suffit que nous arrivions à nous rapprocher et partager une image neuve, un petit moins « protestante », ou en tout cas moins policée, pour arriver à s'ouvrir. Il faut au moins ouvrir nos portes, sinon le TGV passera très vite et nous n'aurons pas même le temps de mettre la clé dans la serrure. »

Quelles mobilités pour les Francs-Comtois avec la mise en service du TGV Rhin-Rhône ?

Grand témoin : Mireille Faugère, directrice générale déléguée SNCF Voyages France Europe

En introduction, Mireille Faugère dresse la liste des particularités du projet Rhin-Rhône :

- Ce projet n'a rien à voir avec les précédentes lignes à grande vitesse, toutes reliées à Paris. Ce nouveau barreau va permettre des mobilités inusitées. Il y a 15 ans, la SNCF a inventé les TGV ne passant pas par Paris, avec des gares qui ne sont plus au cœur des villes. Cette desserte de province à province

représente 40 % du trafic TGV.

- C'est un projet reliant des provinces internationales à des provinces françaises.

- Il va naître dans un contexte de concurrence ouverte entre les compagnies de chemin de fer.

- Ce projet se caractérise par son niveau très élevé de contraintes techniques, notamment avec le cadencement TER et le fret.

- Il se construit dans un état d'esprit d'une grande maturité. Les maîtres-mots sont accessibilité, intermodalité, durabilité. Cette éco-mobilité doit être soutenable économiquement.

Mireille Faugère, SNCF

« Au moins 20 % des clients TGV ont une correspondance TER. La croissance des dessertes TER qui a été réalisée à l'occasion de l'arrivée du TGV Est-Européen a été plus importante que les strictes dessertes TGV. On a redessiné les territoires dans l'accessibilité. La SNCF souhaite que les AOT réfléchissent aux correspondances via les TER autant qu'aux trajets domicile-travail. »



Cyprien Richer présente ensuite un diaporama réalisé par l'Observatoire des effets territoriaux des gares TGV Rhin-Rhône par le laboratoire universitaire Théma qui détaille les résultats d'une étude sur les mobilités en Franche-Comté.

Thèmes-clés issus des débats de l'atelier 3

Accessibilité

L'arrivée de la LGV en Franche-Comté va dessiner une nouvelle carte des mobilités. L'ensemble des participants attend des liaisons efficaces – en termes de vitesse et d'horaires – de l'ensemble du territoire régional vers les métropoles de Lyon, Paris, Strasbourg, liaisons qui devront permettre l'organisation facile de journées de travail dans ces agglomérations.

François Jeannin, FNAUT

« En 2015-2020, il y aura un réseau ferroviaire à deux vitesses en Franche-Comté : d'un côté tout ce qui roulera sur la LGV Rhin-Rhône, des trains de toutes nationalités, de tous opérateurs ; de l'autre, peut-être un certain nombre de lignes TER si les Régions peuvent encore se les payer. »



Toutes ces nouvelles possibilités de déplacements doivent être accessibles à tous. Les principaux sujets de travail sont l'accessibilité des gares pour les personnes non motorisées, les parkings peu onéreux à proximité des gares, la desserte des gares excentrées, la nécessité de liaisons routières de qualité pour compléter l'offre.

L'accessibilité des gares hors centre-ville fait débat. La Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) déclare les « honnir » autant du fait de leur difficulté d'accès que des coûts considérables qu'elles entraînent pour les collectivités.

Michel Loyat, vice-président de la Région Franche Comté délégué aux Transports et aux Relations avec la SNCF, explique que la Région prévoit l'extension du périmètre TER en décembre 2011, afin justement d'améliorer la desserte des gares. Celle-ci sera aussi bien amé-

liorée par la réouverture de la ligne Belfort-Delle, « chaînon manquant » entre l'aire urbaine et la nouvelle gare TGV, ainsi qu'entre les réseaux ferroviaires suisse et français. Mireille Faugère invite « à penser large et sans tabou » relativement à la problématique des gares. Les gares de centre-ville et les gares LGV sont complémentaires. Quant à la desserte routière, elle est aussi nécessaire que les autres modes de transport.

Intermodalité

L'arrivée du TGV est une occasion de repenser l'accessibilité du territoire et de revoir l'ensemble de la desserte TER. « 20 % des clients TGV ont une correspondance TER », rappelle Mireille Faugère. Les AOT qui gèrent les réseaux locaux ont donc une double-mission à l'alchimie complexe : assurer une desserte quotidienne locale pour les trajets domicile-travail et développer les liens entre le réseau LGV et l'ensemble du territoire régional qui doit être irrigué

par des dessertes fines.

Jean-Claude Roy, vice-président de la Communauté d'agglomération du Grand Besançon délégué aux transports, souligne que l'intermodalité constitue un dossier prioritaire de l'intercommunalité depuis 2002. « La collectivité parie sur une croissance des connexions TGV/TER qui se propagera au cœur de la cité, sur et grâce au réseau TCSP », affirme-t-il.

Christian Proust note cependant que l'intermodalité, dans la pratique, représente moins de 1 % des déplacements, hormis la marche à pied. Pour créer une véritable intermodalité, il faut adopter, comme en Suisse, le cadencement généralisé. Michel Loyat apporte une réponse à cette question en annonçant que décembre 2011 correspond aussi à l'horizon choisi par la Région pour le cadencement généralisé des TER.

Jean-Louis Bertrand propose les services de l'association Mobilibre, association de covoiturage de proximité. Elle peut constituer une solution pour l'accès aux gares TGV. Autre piste, la desserte routière par car Livéo qui fonctionne très bien et a doublé sa fréquentation entre Besançon et Vesoul depuis 2004. Enfin, il convient de renforcer les complémentarités avec la ligne 4 de la SNCF qui dessert Chaumont, Vesoul, Belfort et Mulhouse, entre Paris et Bâle.

Inter-cités ou TER-GV

Jean-Pierre Thabourin, vice-président de la Communauté d'agglomération Belfortaine, lance le débat sur la nécessité des relations inter-cités de qualité. Le TGV doit-il en être l'outil ? En effet, il est conçu en priorité pour relier des métropoles distantes le plus rapidement possible et avec le moins d'arrêts possible. Faut-il développer d'autres solutions pour une bonne desserte métropolitaine ?

Michel Loyat explique que l'étude de la Région sur le sujet de l'inter-cités traite non seulement du thème de la vitesse, mais aussi du matériel roulant, de la tarification et du financement de ce mode de transport ferroviaire à inventer, intermédiaire entre le TER et le TGV.

Pour Philippe Trimaille, le TER-GV ne semble pas nécessaire car la LGV Rhin-Rhône a la particularité de desservir des agglomérations peu distantes les unes des autres. Par le biais d'un système intelligent de chevauchement des dessertes, les liaisons sont construites de manière à ce que grande vitesse et desserte métropolitaine ne soient pas antinomiques.

Positionnement économique pertinent

Le prix des billets TGV apparaît pour nombre de participants comme un critère décisif du développement de la mobilité. La demande de pouvoir utiliser le TGV avec un abonnement de travail est formulée. Pour Claude Chalon, président de la Communauté d'agglomération du Grand Dole, qui a mis en place sur son territoire un système de tarification très faible des transports en communs : « Comment justifier cette quasi-gratuité si de l'autre côté les tarifs du TGV sont prohibitifs ? » Mireille Faugère indique que « La grande vitesse coûte très cher et l'argent fait défaut ». Actuellement la SNCF se maintient grâce à la rentabilité des TGV qui permettent une péréquation totale de toutes les lignes déficitaires.

Avec la concurrence, cette situation ne perdurera pas. Or si la SNCF n'a pas la responsabilité des dessertes, elle doit répondre des tarifs TGV. Le nombre de trains est lié au prix et ce prix est lié au niveau de péage que la SNCF ne connaît pas aujourd'hui. Le péage constitue déjà 30 % du prix du billet, il évoluerait vers 35 %. « Aujourd'hui, l'équation tarifaire comporte encore un certain nombre d'inconnues », déplore Mireille Faugère.

Relations avec la Suisse

Jacques André Tschoumy souligne combien la LGV Rhin-Rhône va aussi changer la vie quotidienne des Suisses. Michel Loyat s'accorde sur le fait que les liaisons avec la Suisse sont capitales pour les travailleurs frontaliers et les relations inter-cités. Il ne faut pas oublier les TGV jurassiens vers Neuchâtel, Berne et Lausanne dont les temps de parcours ont été améliorés. La branche ouest du projet Rhin-Rhône contribuera aussi à améliorer ces relations. Fin 2009, la Région met en place une centrale d'information multimodale qui couvrira aussi la zone transfrontalière.

Abordant un aspect plus sombre de cette thématique, nombre de participants déplorent la suppression, ressentie comme brutale, d'un TGV Lyria Paris-Berne. Selon la FNAUT, cette disparition « empoisonne le débat ». Mireille Faugère explique la position de la SNCF. Les dessertes TGV non subventionnées doivent correspondre aux besoins réels de mobilité. Or les Suisses prennent maintenant le TGV à Bâle et non plus à Berne, à cause du TGV Est-Européen et des deux liaisons aériennes mises en place par Air France depuis Berne. D'où une baisse dramatique des usagers du TGV Paris-Berne.

Craintes

Outre la problématique du TGV Lyria Paris-Berne, quelques autres craintes sont exprimées par les participants, notamment les menaces pesant sur la ligne 4. Celle-ci relève de l'État et un médiateur doit être nommé à cet effet. Au final, l'essentiel des peurs se résume à l'avènement en Franche-Comté d'un possible réseau ferroviaire à deux vitesses : d'un côté la LGV Rhin-Rhône, de l'autre le TER, si la Région peut encore le financer.

Claude Chalon, Grand Dole

« La grande vitesse ne va-t-elle pas aller contre les mobilités ? Tout le monde souhaiterait avoir une liaison directe vers Paris et tout le monde souhaiterait que le TGV s'arrête dans sa ville. Des arbitrages s'avèreront nécessaires. Certes, il faut des TGV qui passent vite, mais aussi des TGV qui s'arrêtent. Il faudra sans doute prévoir des types de TGV différents, certains effectuant de petits bonds, d'autres de grands bonds. »



Pour conclure, Emmanuel Faivre, chef du service aménagement du territoire au Conseil général de Haute-Saône, suggère que le laboratoire Théma ajoute un cinquième axe d'observation à ses travaux : la ségrégation spatiale et sociale créée par la LGV.

L'analyse du CESR de Franche-Comté

Pour ouvrir les débats de l'après-midi, la vision du Conseil économique et social régional est présentée par son président, Jean-François Robert.

Jean-François Robert, CESR

« Si la Franche-Comté ne se sert pas du TGV pour réaliser une partie de son développement, le risque de voir les métropoles adjacentes – Strasbourg, Paris et Lyon – aspirer chez elles nos meilleures entreprises, nos meilleurs universitaires, nos meilleurs étudiants, nos meilleurs chercheurs, est plus que réel. »



Le 3 juillet 2007, les conseillers de l'ensemble des CESR du Grand Est se réunissaient à Besançon après le lancement du TGV Est-Européen.

• Le CESR de Champagne-Ardenne a insisté sur l'absolue nécessité d'anticiper en matière de desserte et d'organisation. Leur méthodologie a été reprise pour la LGV Rhin-Rhône.

• Concernant la tarification, les CESR ont observé que l'offre d'un transport rapide et peu polluant doit aussi être accessible à tous. Le CESR de Lorraine a réalisé une étude tarifaire comparative avec les TGV déjà en service. Mais les négociations tarifaires sont intervenues à quelques semaines de la mise en service de la ligne, d'où des mécontentements dus aux tarifs prohibitifs proposés aux heures de pointe et vers Paris. Les collectivités doivent donc faire entendre leurs exigences tarifaires bien en amont.

• Le TGV ne fait pas spontanément le bonheur économique d'une région nouvellement desservie.

La commission communication du CESR a effectué une enquête auprès des conseils de développement des Pays. Le 31 octobre 2008, le CESR a adopté à l'unanimité un rapport intitulé « Faire du TGV Rhin-Rhône un facteur de développement pour la Franche-Comté ». Ce rapport fait deux constats :

• Le TGV est un outil de développement du territoire, mais pas un outil spontané d'aménagement du territoire.

• Le TGV privilégie la vitesse dans une logique commerciale, et ne peut être un omnibus à grande vitesse.

Les deux priorités sont donc les suivantes :

• La qualité des dessertes et l'irrigation du territoire régional ;

• L'essor de l'économie régionale en développant les échanges et les coopérations entre voisins immédiats et avec de nouveaux territoires rendus plus proches.

Par conséquent, le CESR a émis les recommandations suivantes :

• Le Conseil régional doit mettre en place une gouvernance régionale. Le projet LGV Rhin-Rhône doit être transversal à toutes les politiques publiques. Une enveloppe financière spécifique doit être prévue pour la réalisation de parcs innovants autour de la ligne TGV.

• Le recensement des besoins de desserte et leur validation par la SNCF doivent être traités de manière urgente et les Francs-Comtois doivent se faire entendre. Ils ne voudront pas financer des liaisons Zurich-Paris ou Strasbourg-Lyon sans arrêt en gares comtoises.

• Les acteurs économiques doivent être mobilisés.

Le CESR a constaté que les acteurs francs-comtois ne sont pas tous conscients du potentiel offert par LGV. Or, si la Franche-Comté ne se sert pas du TGV, les métropoles environnantes aspireront ses meilleurs atouts.

« Quelles perspectives partenariales pour 2011 ? »

La métropole en question

Comment constituer une métropole cohérente, pertinente à l'échelon international ?

« Besançon, la capitale régionale, est-elle tournée vers Dijon ou vers Belfort-Montbéliard ? », se demande Yves Ackermann.

Pour Jean-Louis Fousseret, c'est le TGV lui-même qui va créer « une métropole en réseau entre Dijon, Belfort-Montbéliard, Mulhouse, Besançon, Dole, Vesoul et la Suisse ». Cette métropole peut s'appuyer sur sa culture des microtechnologies. Les CHU de Dijon et Besançon viennent de signer une convention. De même, Dijon avec 25 000 étudiants se place au 10^e rang des universités françaises, Besançon au 11^e. En unissant ces deux universités et toutes les écoles, on peut se hisser au rang de Strasbourg. Yves Krattinger constate qu'aujourd'hui en France, la croissance se

fabrique dans les métropoles de plus de 500 000 habitants. À l'intérieur des agglomérations franc-comtoises, il s'agit de trouver les moyens d'échanger dans la diversité, condition de l'innovation, la recherche, le développement

Jean-Louis Fousseret, Grand Besançon

« Il y a beaucoup à faire en terme d'image et de notoriété. Si nous travaillons seuls, nous n'aurons pas la taille critique. Un territoire attractif passe aussi par des universités et des centres hospitaliers performants ainsi que par la mise en place d'un projet culturel. »



du tertiaire supérieur. « Il ne faut pas renoncer à l'ambition de faire de Besançon une beaucoup plus grande ville », clame-t-il, y compris au détriment de plus petits territoires qui profiteraient ensuite des richesses produites.

La politique du président de la République s'inscrit dans une logique de mondialisation privilégiant les grandes métropoles, rappelle Christian Proust. Comment prétendre avoir deux métro-

poles – Besançon et Belfort-Montbéliard – en Franche-Comté ?

Pour Yves Krattinger, Belfort-Montbéliard, pas plus que Besançon, ne sont des métropoles : ce sont de grandes agglomérations. Pour

- devenir métropole,
- Besançon doit pré-
- empter le projet Rhin-
- Rhône. Contrairement
- à la Bourgogne, la
- Franche-Comté forme
- le maillon essentiel
- de l'axe Rhin-Rhône
- et doit s'identifier à
- ce rôle. Aussi faut-il
- absolument réaliser la

branche Sud. Dans ce cas, la Franche-Comté pourra émerger et Besançon devenir métropole, en intégrant Dole et Vesoul. Yves Krattinger a une définition des métropoles qui compte : « pour connaître les métropoles, regardez le classement de la ligue 1 de football : les six premiers sont parmi les huit premières métropoles françaises ! ».

Yves Ackermann, Conseil général du Territoire de Belfort

« Le développement, pour nous développeurs locaux, se fait de manière endogène. Nous ne croyons pas à l'entreprise qui va venir du Japon ou des États-Unis et s'implanter localement. C'est une utopie qui a régné pendant des années, faisant croire que, grâce à nos agences de développement, nous allons avoir des entreprises qui viendraient de l'extérieur. »



Sur les territoires francs-comtois, il faudra donc opérer des fusions : il faudra un grand orchestre, et non trois, un grand théâtre, et non trois, un grand musée, une grande gare, un CHU, une université, plusieurs écoles d'ingénieurs, un aéroport international et résoudre la question de la mobilité dans l'espace métropolitain.

Jean-Louis Fousseret suggère que les réponses sont contenues dans l'espace métropolitain Rhin-Rhône. La LGV apportera l'accès rapide à trois aéroports : Mulhouse, Lyon et Dole-Tavaux. Pour l'équipe de football : le FC Sochaux-Montbéliard. « Notre métropole, c'est l'axe Rhin-Rhône », conclut-il. Il ajoute : « Cette réunion invite à l'optimisme. Tout le monde a compris la nécessité de dialoguer, travailler ensemble et le fait que diversité crée richesses ».

Quelques autres points sont abordés lors de cette table ronde :

• La question de la marque

Faut-il créer une marque comme « Only Lyon », « Saint-Étienne forever » ou « Invest in Reims ». Quelle serait cette marque, est-ce que les mots « Franche-Comté » en feraient partie ? Aucune réponse précise n'est apportée ; cependant Patrice Noisette souligne la nécessité de se donner du temps pour établir une marque. « La démarche de Lyon a 20 ans d'âge », précise-t-il. Christian Proust ajoute que la création d'une marque nécessite des investissements importants et que seuls ceux qui seront prêts à investir pourront la définir.

• La branche Sud

La nécessité absolue de terminer l'étoile ferroviaire à trois branches et l'importance de la branche Sud vers la réalisation de laquelle les énergies doivent maintenant se tourner : les participants jurassiens, Jean Raquin et Claude Chalon, en sont convaincus. Cette branche permettra de finaliser la fameuse route Nord-Sud, entre Rhin et Méditerranée. D'ici 2020, Claude Chalon propose que le Jura s'attelle dès maintenant à la construction d'un véritable projet de territoire.

Yves Krattinger, Conseil Général de Haute-Saône

« Quand on parle de métropoles qui créent de la richesse, de qui parle-t-on ? Regardez déjà le classement de la Ligue 1 de football : les six premiers sont parmi les huit premières métropoles françaises. »



Table ronde

- Yves Ackermann, président du Conseil général du Territoire de Belfort
- Claude Chalon, président de la Communauté d'agglomération du Grand Dole
- Jean-Louis Fousseret, président de la Communauté d'agglomération du Grand Besançon
- Vincent Fuster, vice-président du Conseil général du Doubs
- Yves Krattinger, président du Conseil général de Haute-Saône
- Christian Proust, vice-président de la Communauté d'agglomération Belfortaine
- Jean Raquin, président du Conseil régional du Jura

Conclusion de Marie-Guite Dufay

• Les incertitudes économiques

Les participants de la table ronde ont la certitude d'être prêts en matière de zones d'activités économiques, mais le doute subsiste quant à l'installation des entreprises dans ces zones.



« Le TGV peut fonctionner comme un aspirateur ou un ventilateur », rappelle Yves Krattinger. Il ne faudra pas que ce soit Paris qui finalement profite le plus de la LGV Rhin-Rhône, alors que la Franche-Comté a chèrement financé son TGV. Christian Proust note que l'absence de la crise et de l'État dans le débat donne matière à rester prudents. « La Franche-Comté n'a aucun complexe mais reste réaliste », conclut Jean-Louis Fousseret.

• Le tourisme

Le volet touristique est sans doute insuffisamment travaillé. « Comment profiter du fait que la Franche-Comté sera désormais à deux heures de Paris? », s'interroge Vincent Fuster. Il reste à créer des espaces de dialogue et de réflexion pour les acteurs touristiques.

• Belfort-Delle

Il manque 11 millions d'euros pour financer la réouverture de la ligne Belfort-Delle. Marie-Guite Dufay a proposé d'emblée qu'ils soient fournis par l'ensemble des partenaires du premier tour de table mais l'État et RFF n'ont pas encore répondu.

Marie-Guite Dufay, Région Franche-Comté

« Les frontières, les clivages territoriaux sont derrière nous. La Région poursuit son rôle de coordination des collectivités et doit à présent renforcer la mobilisation, avec l'ARD et les acteurs économiques qui feront vivre le TGV. »



Au terme de ces échanges ambitieux qui ont réuni élus et société civile, Marie-Guite Dufay centre son message sur deux points.

• L'inéluctabilité du phénomène de métropolisation

Les mentalités évoluent dans le sens de cette abolition des clivages territoriaux et de la construction de réseaux. Dans cet esprit, la Région doit favoriser l'émergence de ces réseaux de villes et

contribuer à renforcer la coopération interrégionale, en particulier avec la Bourgogne, l'Alsace, la Lorraine et les cantons suisses.

La Région doit aussi favoriser les liaisons entre les villes via les TER, en renforçant encore leurs fréquences et en évoluant vers le cadencement : un train toutes les demi-heures entre Besançon et Belfort-Montbéliard.

• L'assurance d'un travail en cours, continu et de nombreux échanges

La Région, les quatre départements et les quatre agglomérations de Franche-Comté se réunissent régulièrement au sein de la Conférence des Exécutifs. Une Conférence permanente a même été mise en place dès 2008 pour traiter exclusivement du TGV Rhin-Rhône. Entre collectivités, il faut abolir les frontières des compétences et ce grand projet nécessite un animateur, un pilote, rôle que la Région a vocation à tenir.

Par ailleurs, les chefs d'entreprise, qui travaillent dans le court terme, doivent devenir les ambassadeurs des enjeux LGV. Il est du rôle de la Région de faire de la prospective pour la mettre à leur service et c'est pourquoi elle s'est dotée d'une chargée de mission TGV, qui travaille en lien avec l'économie, le sport, la culture, les collectivités. L'Agence Régionale de Développement (ARD) apporte aussi sa pierre à l'édifice.

La Franche-Comté est forte de son esprit de coopération, de son sens de l'inventivité et de l'utopie. Marie-Guite Dufay compte sur tous les acteurs, comme ils peuvent compter sur la Région et sur l'ensemble des collectivités pour réussir le pari du TGV Rhin-Rhône.



Conception, réalisation : Région Franche-Comté, direction de la Communication • Crédits photos SNCF, Femto, D.Cesbron, S.Carnovali • Imprimé en France par I.M.E. sur papier 100 % recyclé label FSC

