



“2011, la Franche-Comté prête pour la Grande Vitesse !

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

Vendredi 10 décembre 2010
Sochaux

« 2011, la Franche-Comté prête pour la Grande Vitesse »

3^{es} rencontres de la Grande Vitesse • vendredi 10 décembre 2010 •

Musée de l'aventure Peugeot à Sochaux

s o m m a i r e

Discours d'ouverture de Marie-Guite Dufay, Présidente de la Région Franche-Comté	3
TGV Rhin-Rhône : une opportunité exceptionnelle pour la Franche-Comté	4
1 - Renforcer l'attractivité de la Franche-Comté, quels leviers?	5
2 - La mobilisation des acteurs : quels enjeux? quelle stratégie?	7
3 - Recherche, enseignement supérieur, innovation : l'ouverture, un atout indispensable à leur essor.....	8
4 - S'ouvrir vers l'extérieur : quelles échelles pour optimiser le développement?	10
5 - Dépasser les limites territoriales : quelles nouvelles formes de coopération?	11
6 - Un vecteur de réussite : la communication	14
Le nouveau réseau ferroviaire : la nouvelle offre pour 2011	16
1 - Le point sur la construction de la LGV	17
2 - Les prochaines étapes pour le TGV	18
3 - Mise en place du cadencement des TER par la Région	19

Discours d'ouverture de Marie-Guite Dufay, Présidente de la Région Franche-Comté



Ces Troisièmes Rencontres de la Grande Vitesse se tiennent au cœur du poumon industriel de la Franche-Comté, sur le territoire symbolique de l'automobile, à une date également symbolique. En effet, dans un an et un jour, le 11 décembre 2011, la première tranche de la branche

Est du TGV Rhin-Rhône sera mise en service. L'arrivée de la Grande Vitesse va rapprocher les agglomérations et entraîner des mutations très importantes dans le champ des transports, dans le domaine social et économique et dans nos modes de vie.

Notre territoire s'est mobilisé de manière importante autour de tous les enjeux de ce grand projet. En particulier, un travail considérable a été effectué par la Région et la SNCF pour optimiser l'organisation des dessertes. Le Conseil régional a également tout mis en œuvre pour organiser une offre régionale de transports de proximité complémentaire et correctement cadencée avec le TGV. Le souhait de la Suisse d'amélioration des liaisons vers la Franche-Comté a été pris en compte.

Les élus jouent un rôle actif pour construire des projets d'activités associés à la Grande Vitesse. Ainsi, à Belfort-Montbéliard, une société d'investissement réunissant des acteurs locaux a été créée pour initier la réalisation des premiers bâtiments d'activités autour de la nouvelle gare. À Besançon, la création d'un syndicat mixte va permettre un dialogue constructif entre les collectivités et les acteurs économiques.

Une campagne de communication commune aux différentes collectivités sera en outre lancée à l'occasion de la mise en service du TGV Rhin-Rhône.

Je salue également la mobilisation des acteurs sociaux et économiques du territoire pour accompagner l'arrivée du TGV, avec la création des deux Clubs TGV (Club Belfort-Montbéliard Franche-Comté et Club Besançon Franche-Comté). 69 propositions pour préparer l'arrivée du TGV ont été émises par le Club TGV Belfort-Montbéliard Franche-Comté. Le Club Besançon Franche-Comté TGV a défini un programme de 10 chantiers pour l'année 2011.

Cependant, je n'oublie pas que, le 11 décembre 2011, seule la première tranche de la branche Est de la LGV sera mise en service. Il est essentiel que l'ensemble des collectivités concernées, et notamment les Régions Alsace, Bourgogne et Franche-Comté, se mobilisent pour que la seconde tranche soit construite le plus rapidement possible.

Dans cette perspective, une mission de financement sera mise en place prochainement par l'État. De plus, l'association Trans'Europe TGV œuvre pour que soit menée à bien l'intégralité du projet Rhin-Rhône. Enfin, la Région a transmis une contribution à la Commission Européenne pour le futur réseau européen de transport, en rappelant que la branche Sud est intégrée dans l'actuel projet prioritaire 24 défini par l'Union européenne.

Enfin, quelques difficultés restent à aplanir pour que tous les bénéficiaires du TGV Rhin-Rhône soient effectifs : en particulier, les collectivités territoriales insistent auprès de l'État pour améliorer l'accès routier à la gare Besançon Franche-Comté TGV. La Région est prête à investir dans ce domaine. J'espère vivement que tous les participants à ces troisièmes Rencontres de la Grande Vitesse sont convaincus de la détermination de la Région d'aller de l'avant pour profiter le plus possible de l'arrivée du TGV. Les collectivités territoriales et les forces vives de la Région doivent continuer à travailler ensemble pour construire la Franche-Comté de demain. Rendez-vous dans un an pour la mise en service du TGV Rhin-Rhône et, avant ce grand moment, pour les quatrièmes Rencontres de la Grande Vitesse !

Marie-Guite Dufay
Présidente de la Région Franche-Comté

TGV Rhin-Rhône : une opportunité exceptionnelle pour la Franche-Comté

Bientôt, le TGV desservira quotidiennement 27 fois Besançon-Franche-Comté, 10 fois Besançon-Viotte et 34 fois Belfort-Montbéliard. De nouvelles liaisons directes seront mises en place (Bâle, Zurich, Francfort, Marseille, Montpellier, Paris, Roissy et Lille) avec des temps de transport très réduits. En outre, au sein de la métropole Rhin-Rhône, les temps de déplacement seront très limités.

Le TGV constitue ainsi le « fil rouge » autour duquel il faut conforter l'économie franc-comtoise, notamment son industrie, et développer de nouvelles activités tout en préservant l'environnement. C'est une opportunité exceptionnelle pour renforcer l'attractivité du territoire.

Pour tirer le meilleur profit de l'arrivée du TVG, des zones structurantes se mettent en place autour des nouvelles gares Belfort-Montbéliard TGV et Besançon Franche-Comté TGV.

C'est le cas, par exemple, dans le Nord Franche-Comté, avec l'implantation du nouvel hôpital, de l'Université et de parcs d'activité. Pour le secteur de Besançon, des projets sont également en cours d'élaboration.

Au-delà de l'aménagement de ces zones, il faut renforcer l'attractivité culturelle, universitaire et sportive du territoire, non seulement pour favoriser l'installation de nouveaux habitants, mais aussi pour retenir les résidents actuels, afin de limiter le vieillissement de la population.

Un système de transport dense, aisé, peu coûteux et interconnecté autour des gares TGV est également à construire collectivement avec notamment la réouverture de la liaison ferrée Belfort Delle et les liaisons entre la gare Besançon-Franche-Comté TGV et la gare Besançon-Viotte. En outre les accès routiers aux gares et notamment la mise à deux fois deux voies de la RN 57 sont à réaliser au plus vite. Enfin, il faut également améliorer les liaisons ferrées vers les aéroports.

« Le TGV Rhin-Rhône est un TGV régional et européen. Sans l'engagement de toutes les collectivités, sa construction n'aurait pas été possible. Ce nouveau TGV constituera un carrefour européen et une ouverture formidable vers la multi-modalité au service du développement économique, culturel, social et universitaire. »

Guillaume Pépy, président de la SNCF



Étienne Butzbach

« Le TGV Rhin-Rhône ne sera vraiment le TGV Rhin-Rhône que lorsqu'il sera complet. Depuis 27 ans déjà, les acteurs se mobilisent pour sa construction. Il ne faut pas relâcher les efforts. »



Pierre Moscovici

« La Région Franche-Comté doit être remerciée pour sa politique volontariste dans la mise en œuvre du TGV Rhin-Rhône. »



Jean-Louis Fousseret

« Un nouvel espace va être créé autour de la nouvelle gare TGV de Besançon : l'Espace Besançon Centre Franche-Comté pour fédérer les énergies et les talents, et travailler en complémentarité. »

1 Renforcer l'attractivité de la Franche-Comté, quels leviers ?

Patrice Noisette (*responsable pédagogique du Mastère spécialisé en Management urbain de l'ESSEC, chercheur associé à l'ESSEC*) considère que l'attractivité est la capacité d'un territoire à attirer et à retenir des habitants et des entreprises et à permettre son développement. La notion d'attractivité est finalement proche de la notion de rayonnement. Il voit la Franche-Comté comme une terre d'industrie, d'humanisme et d'innovation sociale. Elle est aussi une région d'entrepreneurs qui se caractérise par une faculté de coopération et par la présence de liens importants entre la formation et les entreprises. Elle dispose enfin d'un patrimoine naturel et bâti exceptionnel.

Le développement de son attractivité passe par l'amélioration de la qualité de vie (logement, services, mobilités, formation, patrimoine). La Franche-Comté peut s'appuyer sur plusieurs atouts majeurs : établissements d'enseignements supérieurs et de recherche et réseaux d'entreprises, tourisme, qu'il faut valoriser à l'extérieur.

La Franche-Comté doit user de la même stratégie pour attirer les touristes et retenir les chercheurs ou les cadres. Les touristes sont de formidables ambassadeurs des régions qu'ils visitent. La Franche-Comté est sans doute la région la plus proche de

Paris offrant des possibilités de randonner à ski. La Franche-Comté comprend plusieurs sites classés au patrimoine de l'UNESCO. Enfin, des synergies peuvent être développées autour de personnages emblématiques comme Victor Hugo à Besançon ou Gustave Courbet à Ornans.

Christophe Borg (*professeur au cancéropôle du Grand Est*) souligne que le PRES, en regroupant les universités de Bourgogne et de Franche-Comté, permettra à celles-ci d'atteindre une taille critique et de concurrencer les universités de Strasbourg. La politique de santé dans le domaine de la cancérologie sera un atout pour la notoriété du territoire.

L'arrivée de la Grande Vitesse permettra d'attirer des talents dans la région. Ainsi, **Christophe Florin** (*directeur du site Alstom Transport à Belfort*) insiste sur le fait que la Franche-Comté connaît actuellement des difficultés pour recruter certaines compétences. Les liaisons du TGV Rhin-Rhône permettront d'élargir le bassin de recrutement au-delà de l'Île-de-France vers Strasbourg et l'Allemagne.

L'accessibilité est une opportunité pour un territoire, mais aussi une menace car c'est aussi la possibilité de le quitter. Ce sont les ressources d'un territoire qui permettent de renforcer son attractivité et non seulement son accessibilité.

Pour **Jo Spiegel** (*président de la Métropole Rhin-Rhône*), un territoire attractif est un territoire qui n'est pas replié sur lui-même, qui s'ouvre aux autres en créant des réseaux et en apprenant à coopérer.

Claude Jeannerot (*président du Conseil général du Doubs, sénateur du Doubs*) considère que le TGV seul ne permettra pas le développement de la Région. Plusieurs conditions doivent en effet être réunies. Il faut d'abord partager une vision commune du développement, notamment une vision urbanistique des grands pôles qui se développeront autour des gares. Le TGV doit être considéré comme un coup de fouet, comme un défi stimulant, et non pas comme un point d'arrivée. C'est un point de départ.

Renforcer l'attractivité de la Franche-Comté, quels leviers? (suite)

Il faut également partager une vision des voies de communication autour des gares TGV. La constitution de pôles intermodaux est un facteur de réussite essentiel. Les Francs-Comtois doivent faire preuve d'imagination prospective pour attirer des entreprises proposant des emplois stratégiques à forte valeur ajoutée.

Bernard Garnier (président du cercle Besançon-Franche-Comté du club TGV Rhin-Rhône, président de KH-SK France SAS - groupe Velux) estime qu'il faut des centres de décision locaux pour que le développement soit durable et le territoire attractif. Pour maintenir ou créer des centres de décision dans le territoire, il faut à la fois favoriser le développement d'entreprises existantes et la création de nouvelles entreprises.

Brigitte Bachelard (directrice de la Haute École Arc, Neuchâtel-Berne-Jura) considère que, comme la Franche-Comté, l'Arc Jurassien suisse dispose de nombreux atouts méconnus. Elle pense que ces deux territoires pourraient travailler ensemble, afin de se faire mieux connaître. Elle explique en outre que la Haute École Arc est une université technologique active dans trois cantons : le canton de Berne, le canton du Jura et le canton de Neuchâtel.

Avec l'université technologique de Belfort-Montbéliard, la Haute École Arc a décidé de créer une communauté d'enseignement et de recherche : Arc Europe. Des échanges ont ainsi lieu entre les étudiants et les chercheurs.



Christophe Borg

« Pour être attractif, il faut préalablement faire rayonner la Franche-Comté. »



Patrice Noisette

« La Franche-Comté a, peut-être plus que beaucoup d'autres régions, toutes les caractéristiques d'un développement durable, dans son histoire, et plus encore pour l'avenir. »



Yves Krattinger

« Pour renforcer l'attractivité d'un territoire, il faut définir des trajectoires d'avenir, l'identité ne pouvant reposer uniquement sur les traditions. »

2

La mobilisation des acteurs : quels enjeux ? quelle stratégie ?



Pascal Bérion (*laboratoire Théma, maître de conférence à l'université de Franche-Comté*) explique que les études sur les effets territoriaux des grands équipements de transport démontrent que les développements significatifs observés autour des infrastructures se produisent grâce à la mobilisation des acteurs industriels et des milieux économiques. Ces réflexions doivent être intégrées dans une stratégie globale de développement.

Bernard Garnier indique que, dans la mesure où la liaison TGV Paris – Besançon existe depuis 30 ans, la mobilisation est plus limitée sur le territoire de Besançon. En outre, la mutation liée à l'arrivée du TGV est encore difficilement perçue par les chefs d'entreprise. L'arrivée du TGV permettra pourtant de placer la Franche-Comté et plus généralement la métropole Rhin-Rhône dans une position centrale qui devrait lui apporter de nombreux bénéfices (élargissement du bassin de recrutement pour les cadres...). Dans le territoire de Belfort-Montbéliard, la mobilisation est facilitée par le gain de temps important induit par le TGV.

Jean-François Robert (*président du CESE de Franche-Comté*) estime que les activités déjà installées sur le territoire permettront d'attirer des entreprises, à cet effet la mobilisation des acteurs est primordiale.

Pour **Jo Spiegel**, ce sont les habitants et les acteurs qui changent le territoire. Le politique n'a pas de baguette magique : il est l'animateur du territoire, l'ouvrier du mieux-vivre ensemble. L'enjeu politique nouveau est d'animer, de dynamiser un réseau qui aide les gens à travailler ensemble : il faut mobiliser le territoire.



Jo Spiegel

« Un territoire se mesure d'abord par sa richesse humaine et sa capacité de créativité. »



Claude Vermot-Desroches

« Si un programme réussit, c'est que des hommes et des femmes se sont rencontrés et se font confiance, c'est parce que les gens se connaissent, qu'ils se voient, le TGV va faciliter les contacts. »



Jean-François Robert

« Le Franc-Comtois a du mal à s'exprimer. Il reste un peu trop sur lui-même mais une fois qu'il est lancé, il est efficace. J'espère que la Grande Vitesse sera un catalyseur permettant de booster les différents partenaires économiques pour faire le levier eux-mêmes. »

3 Recherche, enseignement supérieur, innovation :

Oussama Barakat (*vice-président du Conseil des études et de la vie universitaire, université de Franche-Comté*) considère que la Grande Vitesse est vitale pour la recherche scientifique. Pour le développement de la recherche, dont les résultats sont mesurés au niveau international, il faut accélérer les réseaux et les mobilités. Il faut améliorer la visibilité de la recherche pour attirer des chercheurs reconnus.

L'offre de formation de niveau supérieur sera désormais enrichie, les étudiants pourront en effet suivre un cursus de formation sur plusieurs sites (Besançon, Dijon, Mulhouse et Belfort) et le TGV permettra de mener plus efficacement des programmes de recherche nationaux ou européens.

Christophe Borg considère que la recherche académique, comme l'industrie, doit être compétitive. À Paris ou à Lyon, la compétition, nuisible à la compétitivité, est mise en avant. Au contraire, en Franche-Comté, les acteurs travaillent dans un environnement fédératif. Il s'agit là d'un atout. Cependant, du fait de la proximité avec des chercheurs de renom, l'acquisition de savoirs est plus aisée pour les étudiants parisiens. Pour compenser ce manque d'émulation pour les étudiants francs-comtois, il faut que ceux-ci puissent participer à des conférences et réa-

liser des stages dans des grands centres. Le rayonnement d'un territoire passe par l'innovation. De ce point de vue, la Grande Vitesse est essentielle. L'Institut régional fédératif du cancer sera le cinquième centre de cancérologie français. Une équipe médicale unique est mise en place pour chaque spécialité.



Elle gère les soins sur l'ensemble du territoire. Pour mettre en œuvre l'Institut régional fédératif du cancer, qui sera basé à Besançon, il faut attirer des jeunes, être en capacité de les former et de leur donner des opportunités de carrière. Le TGV permettra aux jeunes de participer plus aisément à des séminaires et aux médecins de gagner du

temps. En outre, un Cancéropôle interrégional a été mis en œuvre. Son développement sera facilité par la LGV. Moins les médecins passent de temps dans les transports, plus ils sont à la disposition des patients et à l'organisation des soins, souligne encore Christophe Borg.

Dominique Perreux (*manager de MaHyTec à Dole*) insiste sur les atouts de la Franche-Comté dans le domaine de la mécanique. La Franche-Comté est une région d'entrepreneurs, l'Université participant à leur formation.

Brigitte Bachelard estime que la mobilité est essentielle pour que les enseignants de toutes les régions puissent partager leurs idées. Elle permet aux étudiants et aux chercheurs de se confronter à d'autres cultures, à d'autres méthodes et d'en tirer des enseignements. En outre, le TGV permettra de moderniser l'image de la Franche-Comté et de l'Arc du Jura Suisse.

Christophe Florin souligne que le secteur privé est également présent en Franche-Comté dans le domaine de l'innovation avec, par exemple, le centre de recherche et de développement d'Alstom Transport sur le site de Belfort.

L'ouverture, un atout indispensable à leur essor

Alain Seid (président du cercle Belfort-Montbéliard du Club TGV Rhin-Rhône, président de la CCI du Territoire du Belfort) estime que des complémentarités sont à rechercher entre différentes filières du secteur automobile et du secteur de l'énergie où certaines compétences sont communes. Des formations pourraient ainsi être proposées aux salariés afin que les transferts d'un secteur à l'autre soient facilités.



Oussama Barakat considère qu'une logique de territoire globale est à l'œuvre, dans laquelle des réseaux faciliteront la mobilité des biens et des personnes et généreront de nouvelles richesses sur le territoire. L'université de Franche-Comté, pluridisciplinaire, est composée de plusieurs sites et organisée en réseau. Elle évolue avec la loi LRU et la mise en place du PRES, qui constitue un espace territorial d'enseignement supérieur et de recherche regroupant plusieurs acteurs universitaires, économiques et politiques qui travaillent ensemble. Son développement sera accéléré par la mise en service du TGV.

La constitution d'une réelle stratégie universitaire, dans le cadre du PRES, est un enjeu majeur pour la Franche-Comté, qui postulera avec la Bourgogne pour répondre à l'appel à projet pour les investissements d'avenir. La Région soutient cette initiative. Si les coopérations stratégiques avec la Lorraine, l'Alsace et la Suisse se mettent en place, elles complètent le travail réalisé avec la fondation de coopération scientifique issue du PRES. **Jean-Louis Fousseret** ajoute que la fondation rapprochera les universités du monde de l'entreprise. 8 ou 10 projets seront retenus dans le cadre des initiatives d'excellence. Actuellement, la Franche-Comté est en 11 ou 12^e position. Un travail collectif est ainsi encore nécessaire.



Christophe Borg
« L'Institut régional fédératif du cancer a pour objectif de permettre une égalité de traitement pour les patients atteints d'un cancer sur l'ensemble du territoire de la Franche-Comté. C'est une innovation sociale qui va participer à son rayonnement. »



Patrice Noisette
« Il est nécessaire de construire des stratégies de développement anticipatrices, ce qui est décisif dans le développement d'un territoire, c'est l'innovation. »



Oussama Barakat
« Nous sommes dans une vraie logique d'ingénierie simultanée : le TGV avec son infrastructure et l'infrastructure de la connaissance scientifique qui est en train de se monter avec le PRES. »

4 S'ouvrir vers l'extérieur : quelles échelles pour optimiser le développement ?



Yves Ackermann

« C'est une utopie qui était considérée par beaucoup comme irréaliste il y a une vingtaine d'années, et qui aujourd'hui se réalise, grâce à un travail en commun extrêmement important, une volonté farouche, principalement de la Région Franche-Comté. »



Bernard Garnier

« Il faut que les Frانس-Comtois s'ouvrent sur l'extérieur et prennent des risques mesurés pour partir à la conquête du monde environnant. On peut être bien avec les autres si on est d'abord bien avec soi-même. »

Patrice Noisette considère qu'il existe un ensemble de valeurs partagées sur le territoire. Les acteurs doivent à la fois s'ouvrir sur l'extérieur et structurer le territoire, à travers le développement capillaire des réseaux de communication et la constitution de la métropole Rhin-Rhône.

Au-delà, l'ouverture de la Franche-Comté vers les régions et les pays limitrophes offrira de nouvelles opportunités de coopérations. Ces aspects sont peut-être encore insuffisamment perçus par les Frانس-Comtois.

Bernard Garnier considère que la Grande Vitesse permet d'améliorer l'offre de mobilité et de faire valoir les atouts de la Franche-Comté, qui sont insuffisamment connus. Il estime que le développement de la région sera d'abord endogène.

Alain Seid indique que les entreprises joueront un rôle essentiel dans la mutation du territoire. Il faut les accompagner. L'arrivée du TGV se traduira par une modification des comportements des chefs d'entreprises. Elle favorisera la venue de nouveaux clients et de nouveaux fournisseurs.

Pascal Bérion considère que le périmètre du territoire Rhin-Rhône est encore trop flou, étriqué. Il faut

prendre en compte également les territoires suisse et allemand. Les coopérations autour de projets économiques, culturels, associatifs ou encore universitaires participent à la construction d'un espace de coopération. À l'inverse, les projets locaux, lorsqu'ils ne sont pas construits de manière collective, entrent en concurrence.

Bernard Garnier indique que les entreprises n'ont pas attendu l'arrivée de la Grande Vitesse pour collaborer couramment avec des partenaires français, européens et internationaux et invitent les représentants institutionnels à faire de même.

Yves Ackermann (président du Conseil Général du Territoire de Belfort), souligne le fait que le TGV Rhin-Rhône est le premier TGV qui n'a pas pour but de relier directement la province à Paris. Il a été conçu pour être un TGV européen qui relie Hambourg à Barcelone, à terme. Pour qu'il se réalise, il a fallu une volonté de l'ensemble des élus locaux, des départements, des communautés d'agglomération, qui ont décidé de financer une liaison à vocation internationale, européenne et française, qui ne devrait logiquement pas être financée par les collectivités locales.

5

Dépasser les limites territoriales : quelles nouvelles formes de coopération ?



Alain Seid

« L'implication des différents acteurs devra être plus forte encore après l'arrivée du TGV, dans la mesure où des questions importantes demeurent en suspens, notamment l'accès routier aux gares. »



Dominique Perreux

« Notre avenir est certainement, pour une part importante, dans une association entre différentes régions de proximité. »



Pierre Moscovici

« Il faut faire attention à ce que les coopérations se développent sans que l'identité interne se déchire. »

La coopération est une question de survie pour **Alain Seid**. L'arrivée du TGV change le rapport au temps et à l'espace. Les agglomérations pourront choisir de travailler ensemble ou de continuer à s'ignorer. Actuellement, les volontés de coopération se situent dans un « entre-deux ». Des stratégies d'alliance entre les agglomérations sont en cours de réflexion. Dans la mesure où « la colonne vertébrale du réseau métropolitain » est la LGV, cette dernière peut être un facteur de visibilité, de lisibilité et de compétitivité à l'échelle européenne.

Compte tenu de l'amélioration de l'accessibilité, le développement via la métropolisation pourrait s'effacer au profit d'un développement via la coopération interrégionale, non seulement dans l'espace Rhin-Rhône, mais aussi à l'échelle européenne.

Alain Seid rappelle que c'est la même ligne TGV qui traverse l'ensemble de la région et affirme que tout ce qui est bon pour le Nord Franche-Comté est bon pour la Franche-Comté dans son ensemble.

Dominique Perreux insiste sur la complémentarité entre le Nord et le Sud de la Franche-Comté, notamment dans le domaine de l'énergie. Il est positif que le Nord se rapproche du Sud.

Jo Spiegel pense que le rapprochement des agglomérations pose la question de la rénovation de la gouvernance. Les mises en réseaux et les intercommunalités permettent de traiter de manière « horizontale » les débats et les décisions publics. Le réseau métropolitain, notamment fondé sur des projets culturels, n'est surtout pas une collectivité supplémentaire. Il a pour objectif d'inventer une gouvernance souple sur des « fabriques de projets » associant des acteurs publics et privés.

Pascal Bérion indique que ce sont les villes les plus peuplées et les villes terminales et nodales (Dijon et Mulhouse) qui profiteront le plus de l'amélioration de l'accessibilité, ce qui pourrait entraîner une déstructuration des réseaux urbains, à travers un affaiblissement des villes moyennes et une concentration des pouvoirs. De nouveaux modes de gouvernance devraient ainsi être mis en place pour initier la coopération entre de petites villes et permettre la construction de nouveaux territoires.

Jean-François Robert estime que les territoires de la Bourgogne et de la Franche-Comté sont plutôt complémentaires que concurrents.

Dépasser les limites territoriales : quelles nouvelles

Pascal Bérion explique que, pour améliorer l'action collective, les périmètres de transport devraient être unifiés, à travers la mise en place d'une desserte collective pour une aire urbaine de 300 000 habitants. Les populations, comme les entreprises, font, quant à elles, aisément fi des frontières administratives.

Un intervenant considère qu'un nouveau schéma de transport régional doit être défini afin d'optimiser l'investissement dans la LGV. La définition d'un tel schéma suppose la mise en place d'un nouveau mode de gouvernance des territoires. Un autre intervenant prévient en outre que si les petites agglomérations n'effectuent pas les investissements complémentaires nécessaires dans le domaine des transports, ce sont les grandes agglomérations qui profiteront le plus de la ligne TGV.

Étienne Butzbach rappelle qu'il attend beaucoup de l'amélioration de la liaison Metz-Nancy-Épinal-Belfort pour renforcer le potentiel du TGV Rhin-Rhône et mettre en œuvre la suite du projet.

Pierre Moscovici soulève trois problématiques. La première est régionale. Le TGV constitue une nouvelle étape dans la construction de la région. Il faut mieux communiquer sur la région, sa diversité et ses apports. La seconde est inter-régionale et métropolitaine. Des coopérations se nouent avec les territoires voisins. Il faut toutefois veiller à ce que le développement des coopérations ne conduise pas à une remise en cause de l'identité interne. La troisième est infra-régionale. Il faut désormais construire l'aire urbaine, de manière concrète autour de la gare TGV, mais aussi sur le plan politique.

Jean-Louis Fousseret (maire de Besançon, président de la Communauté d'agglomération du Grand Besançon) insiste sur la nécessité de trouver des moyens d'agir ensemble. Un nouvel espace est défini, l'espace Besançon-Centre-Franche-Comté, pour fédérer les énergies et les talents et travailler en complémentarité. De nombreux projets communs sont mis en place, s'articulant autour du TGV : un bel exemple, l'Institut Régional Fédératif de Cancérologie.



Jean-Louis Fousseret

« La guerre des territoires, la guerre des ego est terminée. On n'est plus en compétition permanente, mais en complémentarité. »



Claude Jeannerot

« Nous saurons dans trente ans si le TGV Rhin-Rhône est une réussite. »



Yves Krattinger

« Si on doit travailler ensemble, c'est pour dessiner la Franche-Comté que nous voudrions voir dans 30 ou 40 ans. Il faut la dessiner ensemble, l'imaginer ensemble dans les technologies de demain, dans les évolutions qui sont devant nous, qui sont irréversibles et dans lesquelles nous pouvons nous inscrire. »

formes de coopération ? (suite)

Yves Krattinger pense que, avec l'hôpital médian et les formations de haut niveau, le TGV donnera une identité au territoire du Nord Franche-Comté. Un travail a été effectué sur les axes de communication entre les agglomérations, les autoroutes et les gares. Il faut aussi travailler ensemble au Sud pour le développement autour de la gare Besançon Franche-Comté.

Claude Jeannerot, souligne quelques signes qui marqueront la réussite du TGV Rhin-Rhône : Besançon sera devenue une grande métropole, qui se sera développée au Nord, au-delà de l'Ognon, avec des entreprises nouvelles, une offre de formation enrichie. Montbéliard, Belfort avec l'aire urbaine auront renforcé leur positionnement d'aujourd'hui pour devenir une grande métropole. Du fait du raccourcissement des distances, ce territoire sera plus fortement arrimé à la Franche-Comté, les coopérations infra-régionales s'en trouveront renforcées.

Marie-Guite Dufay souligne la constitution d'une agglomération Nord Franche Comté et la création d'un Syndicat mixte pour le développement autour de la gare Besançon Franche-Comté qui mettra en œuvre cette vision de développement pour les 30 prochaines années.



6 Un vecteur de réussite : la communication

Vue de l'extérieur, la Franche-Comté est une petite région : sa difficulté à communiquer constitue un handicap, en raison d'une part d'une population quelque peu réservée et d'autre part du morcellement du territoire. La communication sera désormais plus aisée du fait du développement de la coopération entre les différents acteurs du territoire.

Marie-Guite Dufay considère qu'il faut en effet faire savoir en France et dans les pays limitrophes que la Grande Vitesse arrive en Franche-Comté en 2011. Un plan de communication, partagé entre les collectivités et la Région, a été établi pour valoriser les atouts et les savoir-faire francs-comtois à cette occasion.

Alain Seid pense que la communication peut s'appuyer sur les notions suivantes : travail en réseau et respect des valeurs de chacun.

Étienne Butzbach estime qu'il faut effectuer un travail de prospective afin d'identifier les atouts à valoriser. La Franche-Comté est riche de ses deux pôles métropolitains, lesquels doivent se compléter. Dans la communication, il faut faire valoir la diversité de la région et sa mobilisation. Le TGV peut être un formidable accélérateur dans la structuration de l'aire urbaine.

Yves Krattinger considère que la communication de la SNCF sera toutefois suffisante pour faire connaître l'arrivée du TGV. Pour que le TGV soit bénéfique, il faut qu'il desserve des territoires ayant des projets stratégiques. Yves Krattinger rappelle que si le territoire ne se structure pas davantage, il pourrait se vider. Il est essentiel de penser le territoire de la Franche-Comté à long terme.

Yves Ackermann pense qu'il faut travailler ensemble pour faire reconnaître le potentiel industriel existant, la qualité de la recherche, notamment privée, et la qualité de vie. Il considère qu'il est essentiel que le Nord Franche-Comté soit valorisé. Le TGV Rhin-Rhône permettra à l'aire urbaine d'exister. Elle desservira un pôle métropolitain de 500 000 habitants. Elle permettra ainsi au territoire de se faire connaître et de combler le déficit d'image.



Alain Seid

« On était à l'intérieur en train de se regarder travailler et on regardait vers l'extérieur. Demain, avec le TGV, le monde va nous regarder. »



Jean-Louis Fousseret

« Nous avons la possibilité de rayonner dans le monde entier. Je suis résolument optimiste. »



Christophe Florin

« Le site d'Alstom Belfort pourra valoriser son savoir-faire, la mise en service du TGV constitue une ouverture vers l'Europe et un moyen de communiquer vers les centres de décisions mondiaux. Les produits pourront désormais être livrés directement depuis Belfort. En outre, il sera plus facile de rejoindre le siège social, situé à Paris. »



Claude Vermot-Desroches

« Un travail de communication important est effectué autour du Comté. Les consommateurs achètent l'image véhiculée par la région. »

Christophe Florin fait part de la fierté des salariés d'Alstom d'accueillir le TGV. C'est le retour du Train à Grande Vitesse dans son berceau. Les salariés attendent ce moment. Alors que plus de 1200 motrices ont été fabriquées à Belfort., certains d'entre eux n'ont pas encore pris le TGV. Ils voient arriver ce TGV en se disant : est-ce que nous pourrons enfin rouler dedans ?

Claude Vermot-Desroches indique que l'activité de fabrication du Comté représente 7000 emplois. 55000 tonnes de Comté sont produites par an. Il s'agit de la première AOC française. Le territoire a été façonné par les activités agricoles, sylvicoles et pastorales. L'économie est présente sur l'ensemble du territoire et se marie avec l'agriculture.

Patrice Noisette estime que la Franche-Comté est un pays de marques sans territoire. Certaines marques comme le Comté sont très connues, mais on ne fait pas le rapport entre les marques et la région.

Pierre Moscovici considère que le raccourcissement des temps de transport peut conduire à un éclatement de l'identité. Il est nécessaire de solidifier à la fois le projet commun de la Région et l'identité régionale.

Développer la notoriété de la Franche-Comté

Afin de bénéficier au mieux de la mise en service du TGV Rhin-Rhône le 11 décembre prochain, la Région va lancer une opération d'envergure, visant à accroître la notoriété et l'attractivité de la Franche-Comté à l'échelle nationale et internationale. En partenariat avec les principales collectivités de Franche-Comté, cette action permettra de sensibiliser les acteurs économiques, la presse nationale et les touristes potentiels aux atouts de notre belle région. Seront particulièrement visés les territoires desservis par le futur TGV, comme l'Île de France, l'axe Rhin-Rhône (de Strasbourg à Lyon, Montpellier et Marseille) ainsi que l'Allemagne (avec Francfort) et la Suisse (avec Bâle et Zurich). Les premières actions seront menées dès l'automne pour attirer des touristes l'hiver prochain. Un site internet dédié valorisera les atouts régionaux. Tous les Francs-Comtois qui le souhaiteront pourront relayer cette communication et devenir ambassadeurs de leur région à l'extérieur.

Le nouveau réseau ferroviaire : la nouvelle offre pour 2011

Au cœur de l'axe Rhin-Rhône

La nouvelle gare Besançon Franche-Comté TGV affichera quatre liaisons aller-retour TGV vers Strasbourg et Lyon. Elles seront complétées à Besançon Viotte par une liaison aller-retour TGV vers Strasbourg et une autre vers Lyon (également reliée en TER).

Quatre des cinq relations TGV avec Lyon seront prolongées vers la Méditerranée : trois avec Marseille et une avec Nîmes et Montpellier.

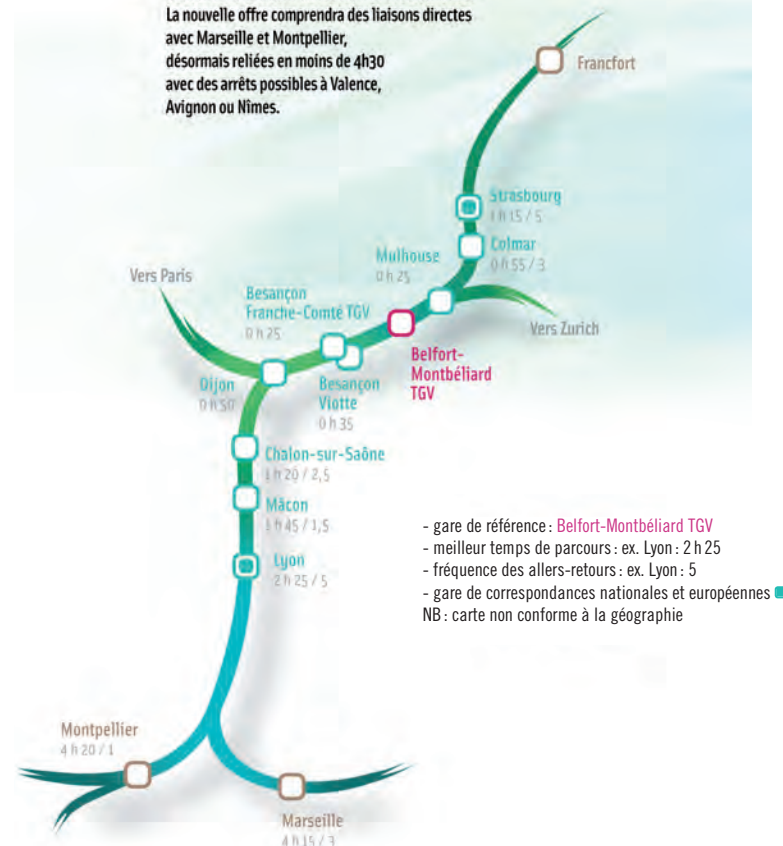


- ville de référence : Besançon
- meilleur temps de parcours : ex. Lyon : 1 h 57
- fréquence des allers-retours : ex. Lyon : 5
- gare de correspondances nationales et européennes
- NB : carte non conforme à la géographie

Vers Lyon et la Méditerranée

En améliorant d'une heure le temps de parcours entre le nord-est et Lyon, TGV Rhin-Rhône justifie également de nouvelles connexions au réseau TGV Méditerranée.

La nouvelle offre comprendra des liaisons directes avec Marseille et Montpellier, désormais reliées en moins de 4h30 avec des arrêts possibles à Valence, Avignon ou Nîmes.



- gare de référence : Belfort-Montbéliard TGV
- meilleur temps de parcours : ex. Lyon : 2 h 25
- fréquence des allers-retours : ex. Lyon : 5
- gare de correspondances nationales et européennes
- NB : carte non conforme à la géographie

1 Le point sur la construction de la LGV

Le directeur des opérations LGV Rhin-Rhône Branche Est (RFF) **Xavier Gruz** rappelle que 6 000 emplois avaient été prévus pour la construction de la première tranche de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône. Un partenariat a été mis en place avec les services de l'État et de la Région dans ce domaine. Le résultat obtenu est remarquable et reconnu. Des porteurs de projet similaires s'intéressent ainsi à la méthode adoptée en Franche-Comté.

Actuellement, 500 personnes travaillent encore sur le chantier. En avril prochain, un bilan économique du chantier sera effectué.

Il rappelle qu'il avait été demandé que 7 % des heures de travail soient réalisées par des personnes en insertion. Ce taux a atteint 12,5 %. Par ailleurs, les entreprises ont été satisfaites des personnes en insertion. Les emplois sur les chantiers ne sont cependant pas pérennes et la majorité des employés ayant bénéficié de ce dispositif d'insertion sont peu mobiles. Des personnes formées ont cependant pu rejoindre des entreprises locales. En outre, compte tenu de la crise économique, certaines entreprises ont réduit leurs effectifs, mais de nouveaux chantiers seront prochainement ouverts.

En mars 2011, le chantier sera complètement terminé. À partir du mois de juin, la caténaire sera mise sous tension. Des essais seront ensuite effectués. En septembre, la ligne sera remise aux futurs exploitants. De septembre à décembre, les mécaniciens de la SNCF seront formés et le dossier de sécurité sera instruit. L'autorisation de mise en service commerciale devrait ainsi être délivrée en décembre 2011.

Le représentant de la Fédération nationale des associations d'Usagers des Transports met en avant la nécessité d'entretenir l'infrastructure et de desservir les territoires de manière efficiente. Le représentant de RFF indique que 300 millions d'euros ont d'ores et déjà été investis pour améliorer le réseau existant.

Xavier Gruz indique que les études et acquisitions foncières sont actuellement réalisées pour la seconde phase. Il faut maîtriser les emprises avant l'expiration de la DUP en janvier 2012. Des diagnostics archéologiques doivent également être effectués.



2 Les prochaines étapes pour le TGV

Pierre Messulam (directeur du TGV Rhin-Rhône - SNCF) indique que le programme de desserte, défini pour l'année 2011, a vocation à s'étoffer. La fréquence des trains à destination de Lyon a fait l'objet de nombreuses négociations. Les élus ont obtenu la mise en circulation d'un train supplémentaire, mais seulement à partir de 2012. Les horaires des dessertes pour les trains roulant en décembre 2011 seront en outre publiés prochainement. Les usagers quant à eux s'inquiètent pour le prix à venir des billets sur cette nouvelle ligne TGV.

S'agissant des trains inter-cités, **Marie-Guite Dufay** rappelle que la compétence de la Région porte sur les TER. La politique de l'État est de mettre en place des trains d'équilibre du territoire. La Région est prête à faire circuler davantage de TER, à condition que la loi SRU soit appliquée. Selon celle-ci, lorsque l'arrivée d'un TGV compromet des lignes de proximité, l'État doit apporter des moyens financiers à la Région afin que celle-ci puisse maintenir ces lignes. Par ailleurs, l'État a décidé d'être l'autorité organisatrice des trains inter-cités.

S'agissant de l'avenir du réseau, **Pierre Messulam** indique que, dans un contexte budgétaire difficile, la priorité est de terminer la branche Est du TGV Rhin-Rhône. Il précise que la branche Sud n'est pas remise en cause, mais que sa réalisation prendra entre 15 ans et 20 ans. Il estime en outre que ce n'est pas catastrophique qu'un tronçon grande vitesse ne soit relié pas à l'ensemble du réseau à grande vitesse. Des améliorations seront apportées par la branche Est.

La Région s'est, par ailleurs, mobilisée sur l'organisation des dessertes. La politique tarifaire sera présentée d'ici l'été prochain. Les élus ont d'ores et déjà annoncé leur vigilance sur la tarification, afin que l'investissement réalisé bénéficie aux populations locales.

Il considère en outre que, pour optimiser les investissements déjà réalisés, il faut mettre en place des infrastructures périphériques, afin d'irriguer l'ensemble du territoire. La priorité est l'inter-modalité routière et ferroviaire. Il faut améliorer les performances des réseaux existants. Il insiste sur l'importance de travailler sur les réseaux inter-cités. L'état des finances publiques ne permettra pas de réaliser des programmes extrêmement ambitieux dans le domaine ferroviaire à court terme.

Pierre Messulam souligne qu'au niveau européen, les projets sont mis en concurrence. Le projet Rhin-Rhône est cependant relativement bien porté par le niveau national. Pour que le projet soit retenu, il faut encore qu'un travail soit effectué sur sa dimension économique.



Pierre Messulam

« La LGV Rhin-Rhône éclaire la géographie de la Franche-Comté sous deux aspects : elle accélère les relations pour éviter l'enclavement de certains territoires. En même temps, elle révèle une communauté géographique d'intérêts économiques entre des sites qui ne se sont jamais pensés, jusqu'à une période récente, comme voisins. »

3

Mise en place du cadencement des TER par la Région

Cendrine Montangon (directrice des Transports, Région Franche-Comté) indique que le cadencement des TER est destiné à améliorer la visibilité des horaires et l'offre de transport. L'organisation des TER sera simplifiée avec d'une part les trains accélérés, qui desservent les gares principales, et d'autre part les trains omnibus, qui desservent toutes les gares.

Elle présente l'offre de TER qui sera proposée dès l'arrivée du TGV, en 2012: 17 allers-retours entre Besançon et Dijon et 12 allers-retours entre Besançon et Belfort. L'offre de TER sera augmentée de 15 %.

La construction des horaires définitifs est en cours de finalisation. Des réunions de concertation se tiennent sur le territoire pour présenter cette offre de transport.

Les infrastructures d'accès aux gares ne seront pas complètement opérationnelles dès l'arrivée du TGV. Toutefois, des travaux sont effectués en attendant l'ouverture de la ligne Belfort – Delle. En outre, un travail sera effectué pour qu'un transport collectif de qualité soit disponible à l'ouverture du TGV, à travers la mise en place de moyens de

transports routiers complémentaires. S'agissant du secteur de Besançon, les navettes ferroviaires circuleront entre Besançon Viotte et Besançon Franche-Comté TGV. Des travaux seront réalisés de manière anticipée pour aménager les haltes prévues sur la liaison ferrée entre ces deux gares.

Concernant la ligne Belfort Delle, Marie-Guite Dufay souhaiterait que son ouverture soit effectuée en 2012. Il existe cependant des contraintes financières, le budget nécessaire à l'ouverture de cette ligne étant de 105 ou 110 millions d'euros. Marie-Guite Dufay salue la participation de la Suisse, qui devrait d'ailleurs augmenter, compte tenu de l'augmentation de la participation de la Région et de l'État.

Cendrine Montangon

« La combinaison harmonieuse entre les trains accélérés et les trains omnibus permettra de répondre à l'ensemble des besoins de déplacements. »



