



## FORUM ECONOMIQUE RHIN-RHÔNE / DIJON LE 28 NOVEMBRE 2018

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

#### Compte-rendu

#### **Participants :**

M. MIREPOIX	Président, CCI Côte d'Or
M. TRIMAILLE	Vice-Président, Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée
M. LAGRANGE	Vice-Président, Région Bourgogne-Franche-Comté
M. MARTIN	Président du Directoire du Groupe ROGER MARTIN
M. CHAUVY	Directeur infrastructures de transport, Mulhouse Alsace Agglomération
M. THOMAS	Vice-Président, Conseil Départemental de la Côte d'Or
M. BEZEUX	Gérant, L'Or des Valois
M. MARQUE	Gérant, SARL Guildive
M. LOUVRIER	Gérant, Pebylou Finances ( <i>Retraité</i> )
M. GARDE	Gérant, SARL Mon Taxi
Mme KOLB	Secrétaire Générale, MEDEF Côte d'Or
M. POISSE	Directeur des Services d'Information, Gebo Cermex
M. ETIEVANT	Directeur Délégué TGV Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Mobilités
M. LAFERTÉ	Directeur Marketing Clients Marchés Axe TGV Sud-Est, SNCF Mobilités
M. DURAND	Directeur Développement des Territoires, CCI Côte d'Or
Mme BOURGEOIS	Assistante Développement des Territoires, CCI Côte d'Or
M. GOURNAY	Vice-Président, FNAUT Bourgogne-Franche-Comté
M. LESLIE	Secrétaire Général, Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée
Mme FRANCK	Assistante, Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée

#### **Excusés :**

Mme JUBAN	Adjointe au Maire de Dijon
M. PATRIAT	Sénateur de la Côte d'Or
M. MARTIN	Député de la Côte d'Or
M. FALCONNET	Maire de Chenôve, Vice-Président de Dijon Métropole
Mme FONTAINE	Directrice, Office de Tourisme Dijon Métropole
M. DESCOMBES	Président, Association Pierre de Bourgogne

---

M. Mirepoix accueille les participants en soulignant l'importance des lignes à grande vitesse pour la vie des entreprises au quotidien. La facilitation des déplacements, l'accès aux aéroports ainsi que l'accroissement des exportations vers les marchés européens sont des arguments plaidant pour la réalisation complète de la LGV Rhin-Rhône, projet soutenu par la CCI Côte d'Or.

M. Trimaille rappelle le travail mené par les clubs TGV à Mulhouse, Belfort, Besançon et Dijon pour que les territoires préparent l'arrivée du TGV Rhin-Rhône. L'objectif du Forum économique Rhin-Rhône est de poursuivre cette mobilisation, pour fédérer les acteurs économiques de Strasbourg à Lyon, animer les échanges entre ces acteurs et faire connaître leurs besoins auprès de la SNCF. Il rappelle le travail de lobbying de l'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée pour l'achèvement de la branche Est, qui revêt une grande importance pour le développement des activités des entreprises.

M. MARTIN insiste sur l'importance de l'accessibilité des gares TGV pour les entreprises. L'accès aux aéroports est également crucial, et des liaisons ferroviaires de qualité doivent être développées.

M. LAGRANGE appuie le fait que la proximité d'accès au réseau TGV est primordiale pour l'activité économique. L'expérience du bassin creusotain est exemplaire à cet égard.

Après ces introductions liminaires M. Leslie présente les éléments de contexte en ce qui concerne la LGV Rhin-Rhône – les caractéristiques du projet, son état d'avancement, et la desserte actuelle de Dijon par le TGV Rhin-Rhône. M. Leslie restitue les principaux résultats du sondage mené auprès des entreprises côte-doriennes en juillet 2018. Le sondage montre que les déplacements professionnels vers les villes de l'Est sont principalement pour les affaires (visites de clients ou de fournisseurs/sous-traitants) tandis que les événements professionnels et les formations sont un facteur important pour les déplacements à Paris.

L'accès aux aéroports motive les flux vers Paris mais aussi Mulhouse pour l'Euroairport. La voiture est la mode dominante pour les déplacements vers l'Est et les destinations internationales proches, même si les temps de trajet par la route sont nettement plus importants que par le train (le cas de Strasbourg est à souligner en ce sens). Le principal avantage du TGV perçu par les entreprises est sa rapidité et les principales barrières à l'utilisation sont les prix, les horaires et la desserte proposée.

Près d'un tiers des entreprises estiment que le TGV a eu un impact moyen ou fort permettant le développement des marchés existants et plus d'accès aux événements professionnels. Le potentiel du TGV de faire évoluer les pratiques de mobilité des entreprises est souligné. Le tiers des entreprises évalue l'impact du TGV Rhin-Rhône pour le développement économique au sens plus large comme étant significatif.

### ***Le support de présentation est attaché au présent compte rendu.***

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

## **1. Des horaires et des fréquences plus adaptés aux besoins des entreprises**

L'offre actuelle du TGV Rhin-Rhône vers les destinations à l'Est est jugée insuffisante et représente un handicap majeur à l'utilisation du TGV par les entreprises (notamment pour les déplacements vers Strasbourg où aucun TGV direct n'est proposé le matin depuis Dijon). Les entreprises souhaitent le plus de liaisons directes possibles entre les principales villes avec des départs plus tôt dans la journée et des retours plus tard permettant d'effectuer une journée complète de travail dans une destination. Sans un nombre de fréquences et d'arrêts suffisants le TGV n'attirera pas la clientèle professionnelle. De même, Dijon doit être plus facilement accessible depuis les principales villes desservies par le TGV Rhin-Rhône (et pas uniquement Paris) pour

favoriser l'implantation des entreprises et le développement des événements professionnels ou grand public. La question de comment l'offre peut créer la demande est centrale à la réflexion sur les horaires et les fréquences.

SNCF Mobilités apporte des éléments de contexte et des explications en ce qui concerne les horaires et les fréquences du TGV Rhin-Rhône. L'organisation de la desserte TGV dépend de plusieurs facteurs comme la nature des marchés entre les différentes villes, les contraintes d'utilisation et de rotation du matériel, et les engagements politiques dans le choix des dessertes, entre autres, ce qui nécessite des arbitrages constants. Un marché à dominant loisirs par exemple sera servi par une offre horaire qui ne correspondrait pas forcément aux besoins professionnels.

Dans le cadre de la refonte de la desserte du TGV Rhin-Rhône en 2019 Dijon bénéficiera d'une relation supplémentaire avec Strasbourg (4 allers-retours au lieu de 3 en 2018). Les TGV desservant Strasbourg ont comme origine Lyon (ou des villes plus au sud) car il n'est pas démontré qu'un marché suffisamment important existe entre Dijon et Strasbourg pour démarrer ces TGV à Dijon. Il est ainsi difficile de proposer des départs de Dijon plus tôt le matin pour Strasbourg.

## **2. Une meilleure accessibilité des gares pour faciliter les suites du voyage**

La poursuite d'un déplacement après l'arrivée en gare peut être difficile si les moyens de transport permettant un acheminement rapide vers la destination finale ne sont pas facilement accessibles. Les taxis ont des difficultés à rejoindre la gare de Dijon Ville à certaines heures, ce qui conduit à une absence de taxis pour la clientèle. Au sein de la gare de Dijon les travaux de mise en accessibilité des quais pour les PMR sont prévus en 2020. L'utilisation du quai A avec accès direct au bâtiment voyageurs n'est pas possible pour des trains vers Paris en raison du plan de circulations dans la gare.

## **3. Autres leviers pour développer la clientèle professionnelle**

Le prix des billets n'est pas perçu comme un obstacle à l'utilisation du TGV. SNCF Mobilités explique que la politique commerciale pratiquée pour le TGV Rhin-Rhône avec des prix bas n'a pas forcément développé la clientèle sur certaines liaisons. De même, la mise en place d'une offre de type Ouigo sur la LGV Rhin-Rhône ne serait pas une solution pour les professionnels car elle se base sur des volumes très importantes (1200 places par train) avec des horaires adaptés au marché loisirs. L'émergence de nouveaux marchés comme le tourisme long courrier peut être un facteur de développement de l'offre mais il faudrait d'abord tester de tels marchés par des TGV affrétés.

Les autres points soulevés concernent l'argument de la sécurité du déplacement qui devrait être intégré dans les choix du transport par les entreprises, et l'absence des fiches horaires imprimées présentant l'offre du TGV Rhin-Rhône.

Monsieur TRIMAILLE clôt les échanges en expliquant les prochaines étapes de la mise en place du Forum économique Rhin-Rhône. A la suite de la série de réunions prévues à Mulhouse, Besançon et Strasbourg un événement sera organisé à Lyon début 2019 pour constituer formellement le Forum économique. Il rappelle aux participants l'importance de l'achèvement de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône pour le monde économique, et les appelle à appuyer sa réalisation auprès des décideurs.