

Impacts du TGV Rhin-Rhône sur l'Aire urbaine de Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle

Quel bilan au 1^{er} septembre 2014 ?



Source : sncf.fr

CCI du Territoire de Belfort

***Club TGV Rhin - Rhône
Cercle Belfort-Montbéliard / Franche-Comté***

Bilan des impacts du TGV Rhin-Rhône sur l'Aire urbaine de Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle

Le 11 décembre 2011, après plusieurs décennies d'attente, le TGV est arrivé dans le Nord de la Franche-Comté.

Cet événement marquant pour le territoire, a été intensément préparé depuis 2009 par le Club TGV Rhin-Rhône, Cercle Belfort-Montbéliard/Franche-Comté. Les objectifs étaient alors de faire travailler ensemble entreprises et collectivités, afin d'anticiper les changements en matière de développement économique et d'aménagement, liés à l'arrivée du TGV.

Les effets du TGV pouvant être positifs ou négatifs, mais jamais automatiques, il était nécessaire que cette préparation soit réalisée. Ainsi, les travaux du club TGV Rhin-Rhône, Cercle Belfort-Montbéliard/Franche-Comté, ont abouti à un recueil de 69 propositions pour réussir l'arrivée du TGV dans le Nord Franche-Comté.

Aujourd'hui, plus de deux ans après la mise en service de cette LGV dans le Nord Franche-Comté, des effets sur le territoire peuvent déjà être observés.

Le présent bilan a ainsi pour objectif de dresser une synthèse de ces effets et d'évaluer la portée des actions entreprises par le club TGV. Il a été réalisé notamment grâce à des entretiens avec différentes collectivités et une enquête auprès des entreprises.

**Plus de 2 ans après l'arrivée du TGV,
quel bilan pour l'Aire urbaine de Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle (BMHD) ?**



Sommaire

PREAMBULE	4
LA MOBILITE.....	5
1. L'ACCESSIBILITE DE LA GARE TGV BELFORT-MONTBELIARD FRANCHE-COMTE.....	5
a. Les transports en communs.....	5
b. La voiture.....	6
c. Les taxis	8
2. LES OFFRES FERROVIAIRES	10
a. Le TGV Rhin-Rhône.....	10
b. Les autres offres ferroviaires	15
L'OFFRE TOURISTIQUE ET CULTURELLE.....	17
1. L'OFFRE TOURISTIQUE.....	17
a. Les objectifs liés à l'arrivée du TGV	17
b. L'évolution de l'offre touristique	17
2. LES EFFETS DU TGV SUR L'ACTIVITE TOURISTIQUE	18
a. L'hôtellerie et la restauration	18
b. Les congrès, colloques et séminaires.....	21
c. L'événementiel	22
3. L'IMAGE DE LA FRANCHE-COMTE	24
a. L'Originale Franche-Comté	24
b. La communication touristique en gare TGV-BMFC	24
DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE.....	26
1. LES EFFETS DU TGV SUR LES TERRITOIRES	26
a. L'économie.....	26
b. L'enseignement et l'attraction de nouvelles populations	28
2. LES EFFETS DU TGV SUR LES ENTREPRISES	30
a. L'importance du TGV pour les entreprises.....	30
b. Les effets observés par les entreprises	35
SERVICES AUX ENTREPRISES, AUX SALAIRES ET AUX VOYAGEURS.....	39
1. LES SERVICES EN GARE TGV BELFORT-MONTBELIARD FRANCHE-COMTE.....	39
2. LES SERVICES AU CŒUR DE LA JONXION	40
a. L'état d'avancement de la Jonxion.....	40
b. Les attentes des entreprises et des collectivités.....	43
OUTILS DE L'AIRE URBAINE DE BELFORT-MONTBELIARD-HERICOURT-DELLE.....	44
1. LES IMPACTS DE LA GARE TGV-BMFC SUR L'AIRE URBAINE DE BMHD.....	44
2. LES ORIENTATIONS POUR L'AIRE URBAINE DE BMHD.....	45
a. Une stratégie de développement commune.....	45
b. Vers une unification des organisations.....	46
CONCLUSION.....	48
REMERCIEMENTS	49
INDEX DES REFERENCES	50
ANNEXES.....	51

PREAMBULE

Afin de réaliser ce bilan des effets du TGV Rhin-Rhône sur l'Aire urbaine de Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle, la méthodologie employée a consisté à **interroger les collectivités et les entreprises du territoire**. Ensuite, leurs différents retours d'expérience ont été synthétisés et mis en corrélation avec des données chiffrées lorsqu'elles étaient disponibles.

➤ *Un questionnaire aux entreprises*

Une enquête a ainsi été réalisée auprès des entreprises du Territoire de Belfort via un questionnaire mis en ligne de fin juillet à début août 2014 par la CCI du Territoire de Belfort.

Ce questionnaire propose des questions différentes en fonction du type d'entreprise interrogée : d'une part les **"industries / services à l'entreprise"** et d'autre part les entreprises du type **"commerce / tourisme / restauration"**. Chaque entreprise a ainsi été questionnée sur son utilisation du TGV Rhin-Rhône (fréquence d'utilisation, destinations, motifs de déplacement), sa satisfaction de la gare TGV Belfort-Montbéliard Franche-Comté et des offres proposées par la SNCF, ainsi que sur les effets positifs ou négatifs qu'elle a pu observer. De plus, cette enquête a été l'occasion pour les entreprises d'exprimer leurs attentes et leurs différentes remarques concernant le TGV.

➤ *Des entretiens avec les collectivités*

Par ailleurs, différentes collectivités et organismes ont été interrogés afin de recueillir leur retour d'expérience lors d'entretiens réalisés en juillet et août 2014. Ces entretiens ont ainsi été l'occasion pour les collectivités de faire part de leurs observations ainsi que de leurs attentes concernant le TGV et ses effets sur le développement des territoires. La liste de ces différents organismes et collectivités est présente ci-dessous. Il est à noter que d'autres acteurs du territoire ont également été sollicités pour des points particuliers de ce bilan.

L'Agence de Développement Economique de Belfort et son Territoire (ADEBT)

L'Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Montbéliard (ADU)

L'Agence Régionale de Développement de Franche-Comté (ARD)

L'Agence d'Urbanisme du Territoire de Belfort (AUTB)

La Communauté de l'Agglomération Belfortaine (CAB)

Le Conseil Général du Territoire de Belfort (CG90)

Le Conseil Régional de Franche-Comté

EFFIA, gare TGV Belfort-Montbéliard Franche-Comté

Kéolis Pays de Montbéliard

L'office de tourisme de Belfort et du Territoire de Belfort : Belfort Tourisme

L'office de tourisme du Pays de Montbéliard

Pays de Montbéliard Agglomération (PMA)

Le Syndicat Mixte de l'Aire Urbaine de Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle (SMAU)

Le syndicat des taxis du Territoire de Belfort

L'Union des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie (UMIH)

LA MOBILITE

1. L'accessibilité de la gare TGV Belfort-Montbéliard Franche-Comté

a. Les transports en communs

La gare TGV Belfort-Montbéliard Franche-Comté (BMFC) ayant été construite sur une zone vierge de toute urbanisation, il a fallu entièrement construire l'accessibilité par les transports en commun. L'arrivée du TGV a ainsi été un levier qui a contribué à aller vers la réorganisation du service Optymo pour Belfort.

Une ligne de bus classique (ligne 3) permet de relier la gare TGV-BMFC à la ville de Belfort et aux communes voisines. Les tarifs sont les mêmes que ceux de l'ensemble du réseau Optymo. Le trajet dure en moyenne 21 minutes, avec un bus toutes les 20 minutes dans la journée.



Figure 1 : La ligne 3 d'Optymo

Cette ligne fonctionne davantage grâce à sa nature de ligne "classique". En effet, seulement **4% des entreprises interrogées l'utilisent pour se rendre en gare TGV**. Cela peut s'expliquer par le fait que les voyageurs TGV n'apprécient pas cette solution. Ils auraient préféré un système plus rapide, par exemple une navette par autocar sur le modèle de celle de Montbéliard, desservant beaucoup moins d'arrêts qu'une ligne classique.

Cette solution de navette, mise en place par la CTPM, relie la gare TGV-BMFC à Montbéliard, Sochaux et Audincourt, en ne réalisant que 4 arrêts en plus de l'arrêt à la gare TGV. Elle permet également une desserte directement sur le parvis de la gare. Cette navette a environ 55 000 utilisateurs par an, constitués principalement d'**actifs réalisant des déplacements professionnels** sur la journée, et d'étudiants majoritairement en fin de semaine. Début 2013, le prix d'un voyage est passé de 1,50 euros à 2 euros, rajoutant la possibilité de correspondance avec le réseau de bus de Montbéliard.

La gare TGV-BMFC est également reliée à Delle par la ligne 30 du réseau Optymo, avec ensuite la possibilité de liaisons vers la Suisse.

Une borne tactile d'informations et des panneaux d'affichage à l'intérieur de la gare signalent les horaires de départ des bus et navettes. Cependant, les emplacements des arrêts de bus (pour Optymo) ne sont pas assez bien indiqués et de nombreux voyageurs cherchent leur chemin.

L'accessibilité par les transports en commun : attentes et état prospectif

La ligne de bus n°3 d'Optymo qui relie Belfort à la gare TGV-BMFC n'est pas appréciée des voyageurs TGV. Ceux-ci réclament une ligne plus rapide, il y a peut-être possibilité de la moderniser pour **gagner 5 à 10 minutes de temps de trajet**.

Il serait intéressant de trouver un **juste milieu entre une navette et une ligne de bus**. En effet, certains hôteliers regrettent que la navette de Montbéliard n'ait que si peu d'arrêts, car ils souhaiteraient que leurs hôtels soient desservis. Cependant, la société d'exploitation Kéolis ne prévoit pas de faire évoluer cette navette.

Par ailleurs, les voyageurs TGV prenant la ligne d'Optymo pour Belfort apprécieraient d'avoir des **indications claires et rapides à lire**, précisant notamment quel est l'arrêt de bus pour la direction de Belfort et où il se situe depuis l'intérieur de la gare.

Enfin, certaines entreprises aimeraient que les liaisons entre la gare TGV-BMFC et les communes de la couronne belfortaine soient plus faciles.

b. La voiture

La voiture est le mode de transport le plus utilisé pour se rendre à la gare TGV Belfort-Montbéliard Franche-Comté : cela concerne 88% des entreprises interrogées prenant le TGV.

Le stationnement

Un parking "longue durée" et un dépose-minute (anciennement appelé parking "courte durée"), gérés et surveillés par Effia, sont présents à proximité de la gare TGV-BMFC. Ils offrent un total de 1 237 places de stationnement. Une **seconde sortie et une deuxième caisse ont été construites** en mars 2012 afin de réduire les embouteillages du dépose-minute aux heures de pointe, mais quelques utilisateurs se plaignent encore du dimensionnement insuffisant de ce parking. En revanche, si l'on considère les deux parkings, les **taux de remplissage sont compris entre 35 et 45%** seulement. Les parkings ont en effet été dimensionnés pour un nombre de voyageurs en gare bien supérieur au nombre actuel (de 2 500 à 4 000 voyageurs/jour dans les prévisions, contre 1 800 en 2013).



Figure 2 : Le dépose-minute



Figure 3 : Le parking longue durée

De plus, les conducteurs ont des difficultés à s'orienter en voiture par **manque d'indications et de fléchage des parkings** : certains d'entre eux se retrouvent sur le pôle multi-modal car ils ne voient pas l'entrée du parking, provoquant des conflits avec les taxis présents à cet endroit. Depuis l'ouverture de la gare, des potelets de séparation et une barrière ont été installés, ainsi que différents panneaux d'indication au rond-point d'entrée. Cependant, il n'a pas été possible de changer les panneaux à l'entrée du parking pour les améliorer, car ils n'ont pas été validés par Gare & Connexions et par l'architecte.

Par ailleurs, les **tarifs des parkings** sont considérés comme **trop élevés** par les utilisateurs, mais ils permettent de faire fonctionner les équipements. Les abonnements et forfaits mis en place ne sont pas beaucoup utilisés par les femmes/hommes d'affaires. Entre 30 et 40 abonnements seulement sont vendus par mois. Le parking "longue durée" est passé de 20 minutes gratuites à 30, pour inciter les conducteurs à s'y reporter, et ainsi fluidifier le trafic dans le dépose-minute. Mais il n'est pas prévu de réaliser de nouveaux investissements pour que le dépose-minute passe également à 30 minutes gratuites.

Les tarifs sont consultables via le lien ci-après :

<http://www.gares-en-mouvement.com/fr/frtja/acces-gare/parking/>

Une aire de stationnement couverte est également présente pour les vélos et les motos sur le pôle multimodal. Cependant, cette aire est très peu utilisée : il y a parfois quelques motos, mais pratiquement aucun vélo. Les rares cyclistes présents ne font que se promener dans la gare, mais ne prennent pas le train. (source : Effia)



Figure 4 : Aire de stationnement pour vélos et motos

L'échangeur de Sévenans

L'Etat avait inscrit les travaux d'aménagement de l'échangeur de Sévenans dans son Plan de modernisation des itinéraires routiers de Franche-Comté pour la période allant de 2009 à 2014. Les accords avaient donc été conclus, mais cependant, les études sont actuellement bloquées par manque de financement. Par ailleurs, des discussions sont en cours concernant le prolongement des concessions autoroutières. Ce prolongement pourrait permettre aux sociétés d'autoroutes de réaliser des projets comme l'échangeur de Sévenans et la mise à 2x2 voies de la RN19.



Figure 5 : Routes nationales - Echangeur de Sévenans

L'accessibilité en voiture : attentes et état prospectif

L'attente majeure des entreprises concerne les tarifs des parkings. Celles-ci **souhaitent la réduction (voire la gratuité) du stationnement à la gare TGV Belfort-Montbéliard Franche-Comté**. Cependant, Effia ne prévoit pas actuellement d'évolution des tarifs, qui permettent de faire fonctionner les équipements. Ces tarifs n'ont d'ailleurs pas augmenté depuis 2011.

Concernant le manque d'indications et de fléchages dans les parkings, il n'est pas prévu de réaliser d'autres changements que ceux déjà effectués. En effet, même s'il y a toujours des gens qui se perdent, **les retours négatifs ont diminué** et l'accès au pôle multi-modal est maintenant contrôlé.

Par ailleurs, la **nécessité de réaliser les travaux de l'échangeur de Sévenans** est maintenant accrue avec la livraison de l'hôpital prévue pour fin 2016. En effet, la présence de cet équipement va amplifier le trafic et cet échangeur sera alors essentiel.

c. Les taxis

Un arrêté signé par le Préfet du Territoire de Belfort en 2011 autorisait le stationnement de 49 taxis sur le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de la gare TGV-BMFC (28 taxis du Territoire de Belfort et 21 du Pays de Montbéliard). Ces taxis ont ainsi signé une convention avec Gares & Connexions et payent pour avoir l'autorisation d'accéder au PEM.

Cependant, cet **arrêté a été annulé** courant 2014, laissant, en théorie, le pôle d'échange multimodal accessible à tous les taxis. Toutefois, les responsables du PEM n'en permettent l'entrée qu'aux taxis qui ont signé une convention. Mais rien n'empêche les autres taxis de stationner et de prendre de la clientèle sur les autres parkings de la gare, d'où le mécontentement des taxis qui payent pour l'accès au PEM. De plus, ces derniers considèrent que le nombre de 49 taxis autorisés était déjà trop important pour que chaque taxi ait suffisamment de travail. **La concurrence entre taxis est donc très forte, provoquant des tensions** entre ceux du Territoire de Belfort et ceux du Pays de Montbéliard.



Figure 6 : Les taxis sur le PEM de la gare TGV-BMFC

Les effets de l'arrivée du TGV pour les chauffeurs de taxis sont principalement négatifs. Seulement 6% des entreprises interrogées prennent le taxi pour se rendre en gare TGV-BMFC. Les clients ne sont donc pas assez nombreux vis-à-vis de ce qui était attendu, et le nombre de courses des taxis a diminué. Les générateurs de trajets sont des entreprises comme Peugeot, cependant ces trajets ne suffisent pas. La crise économique a en effet entraîné une réduction de 25 à 30% d'effectif pour les voyages au sein des entreprises. Certains taxis ont donc diversifié leur activité en faisant aussi des courses "médicales". Mais celles-ci sont contraignantes, et il est difficile de les combiner avec les courses pour les entreprises.

Entre 85% et 90% des courses partant de la gare TGV-BMFC sont à destination du Territoire de Belfort. Elles ont lieu le matin à l'arrivée des premiers trains vers 9h, et le soir pour les retours. Mais il y a moins de clients vers 14h, car les voyageurs font maintenant l'aller-retour dans la journée, et partent donc le matin.

Concernant la clientèle prise en charge par les taxis, il n'y a plus aucun militaire. Par ailleurs, les voyageurs qui prennent le train maintenant, sont ceux qui prenaient déjà le train avant l'arrivée du TGV, ou bien l'avion. **Le nombre de trajets vers l'aéroport international de Bâle-Mulhouse a ainsi diminué** de manière flagrante, notamment du fait de la réduction des voyages de l'entreprise Alstom. Mais tout dépend du fonctionnement des entreprises et des lieux d'établissement. Par exemple, l'entreprise General Electric continue de réaliser des voyages à destination des Etats-Unis et de Zurich. Néanmoins, chaque course qui se faisait auparavant à destination de l'aéroport international et qui se fait maintenant à destination de la gare TGV-BMFC, représente une **perte de 80 à 100 euros**, du fait du raccourcissement de la distance des courses.



Figure 7 : L'aéroport international
Bâle-Mulhouse-Fribourg

Le point positif pour les taxis de Belfort, c'est le fait que les places de taxis de la gare TGV-BMFC sont une extension de leur place principale dans leur commune de rattachement, leur permettant ainsi de **travailler en gare TGV-BMFC**. Cependant, ils ne sont pas satisfaits du pôle d'échange multimodal qu'ils trouvent trop cher et pour lequel le déneigement ne peut être assuré de manière satisfaisante (impossibilité d'utiliser du sel de déneigement car la gare est certifiée HQE), ce qui complique la montée des voyageurs dans les taxis. Néanmoins, le prix des licences n'a pas changé et les montants restent raisonnables et remboursables, loin des montants de Paris ou même de Dijon.

Un certain nombre de taxis s'était associé au sein de deux centrales d'appels téléphoniques (une pour le 90 et une pour le Pays de Montbéliard) pour proposer un service plus performant. Un rapprochement entre les deux centrales d'appels était envisagé à terme. La centrale d'appel "Agence centrale Taxis Montbéliard" est toujours en fonctionnement, cependant, celle du Territoire de Belfort "**Aire Urbaine Taxis Connexion**" **n'est plus opérationnelle**. Le projet a dû être abandonné car les taxis n'avaient pas le potentiel de voiture suffisant.



Figure 8 : Agence centrale Taxis Montbéliard

Les taxis en gare TGV-BMFC : attentes et état prospectif

Les taxis sont inquiets face à la diminution du nombre de leurs clients. Cela pousse certains taxis du Territoire de Belfort à souhaiter que seuls ceux du département soient autorisés en gare TGV-BMFC. D'autres aimeraient simplement que le nombre de taxis autorisés soit limité, afin qu'il y ait suffisamment de travail pour tout le monde. La **situation actuelle** est assez **complexe** car l'annulation de l'arrêté de stationnement en gare TGV-BMFC pose aujourd'hui la question de la concurrence loyale entre ceux payant un droit d'accès et les autres.

La préfecture du Territoire de Belfort prévoit un **nouvel arrêté de stationnement pour fin septembre / début octobre 2014**. Concernant le Territoire de Belfort, les critères de sélection des taxis autorisés à stationner restent les mêmes, mais la réévaluation de cette liste en 2014 entraîne le rajout de 2 taxis supplémentaires. Les décisions n'ont pas encore été prises concernant le département du Doubs.

Au sujet du pôle d'échanges multimodal, les taxis souhaiteraient qu'il y ait un **meilleur service**, notamment concernant le déneigement lorsque celui-ci est nécessaire. Les gestionnaires du parking sont de bonne volonté à ce sujet, mais il est néanmoins difficile de trouver des solutions non chimiques très performantes.

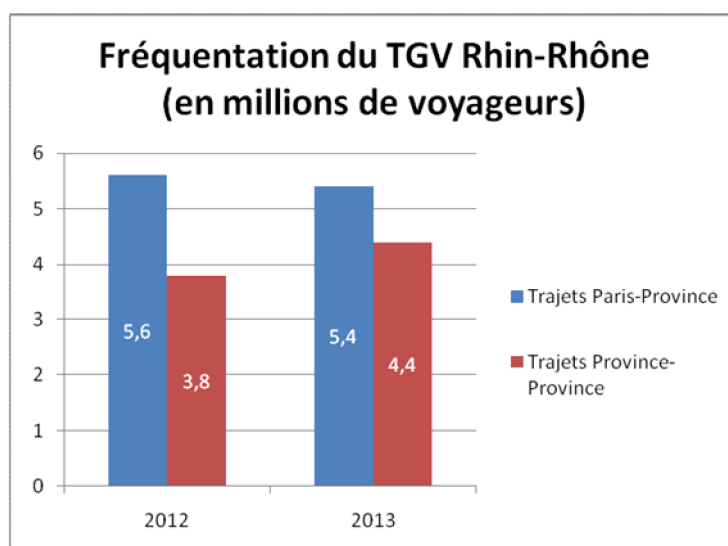
2. Les offres ferroviaires

a. Le TGV Rhin-Rhône

La fréquentation

La ligne du TGV Rhin-Rhône a été mise en service en décembre 2011. Pour cette année là, le nombre de voyageurs à périmètre équivalent a été de 8,8 millions. Le nombre de voyageurs a continué à augmenter les années suivantes : **9,4 millions en 2012** et **9,8 millions en 2013**.

Le trafic est plus important sur la route Est-Ouest (trajets Paris-Province) que sur la route Nord-Sud (trajets Province-Province). Cependant, de 2012 à 2013, les trajets de province à province ont augmenté, alors que les trajets Paris-Province ont diminué (voir graphique suivant, source : SNCF).



D'après une étude de marché réalisée début 2013, 10% des voyageurs sont des professionnels, contre 90% de voyageurs "loisirs". Par ailleurs, la LGV Rhin-Rhône n'est pas utilisée dans le cadre de déplacements domicile/travail, notamment en raison de la localisation des gares en périphérie.

Selon la SNCF, la mise en service du TGV a augmenté le nombre de voyageurs utilisant le TGV en provenance et en direction de Franche-Comté. Cependant, les prévisions du nombre de voyageurs attendus en gare TGV Belfort-Montbéliard Franche-Comté n'ont pas été atteintes : il était prévu 1,1 million de voyageurs par an, soit entre 2 500 et 4 000 voyageurs par jour, et il n'y a eu, en 2013, que 1 800 voyageurs par jour.

Néanmoins, la **fréquentation de la gare TGV Belfort-Montbéliard Franche-Comté** a été en **légère hausse en 2013**, tout comme celle de la gare TGV de Besançon qui a atteint 2 000 voyageurs par jour. En 2012, la fréquentation de ces deux gares était d'un niveau similaire à celle des gares Le Creusot TGV et Champagne Ardennes TGV. Elle était par ailleurs supérieure aux fréquentations des gares Lorraine TGV, Lyon St Exupéry TGV et Mâcon TGV entre autres.

Ainsi, même si les prévisions du nombre de voyageurs en gare TGV Belfort-Montbéliard Franche-Comté n'ont pas été atteintes, la fréquentation de cette gare (et plus généralement du TGV Rhin-Rhône) continue d'augmenter.

Les dessertes

Grâce au TGV Rhin-Rhône, de nouvelles liaisons directes ont été mises en place avec le Sud de l'Allemagne (Baden-Baden, Karlsruhe, Mannheim, Francfort et Freiburg) et avec la Suisse (Bâle, Berne et Zurich). Cependant, ces possibilités de **liaisons internationales**, dont celles avec les aéroports de Zurich ou de Francfort, ne sont **pas encore suffisamment connues**.



Figure 9 : Le TGV Rhin-Rhône au cœur de la Métropole Rhin-Rhône

En conséquence, le trafic en provenance ou à destination de l'international n'a représenté que 18% des voyageurs du TGV Rhin-Rhône en 2012, et a légèrement augmenté pour atteindre 19% en 2013. On retrouve des proportions encore plus faibles parmi les industries et services à l'entreprise du Territoire de Belfort interrogées : **seulement 2% des destinations de ces entreprises correspondent à des voyages vers l'international** (avec uniquement la ville de Zurich).

Cependant, on peut noter que, pour les industries et services à l'entreprise, la destination "Province" est davantage privilégiée que celle de Paris : 56% des destinations contre 42% pour Paris. Cette tendance est inversée pour les entreprises de type "commerce / tourisme / restauration" : les voyages à destination de Paris représentent 59% des destinations, contre 41% pour les voyages Aire urbaine-Province. Les trajets Paris-Belfort sont d'ailleurs la 4ème origine/destination la plus fréquentée depuis le lancement du TGV Rhin-Rhône.

	Aire urbaine - Paris	Aire urbaine - Province	Aire urbaine - international
Industries et services à l'entreprise	42 %	56 %	2 %
Entreprises de type "commerce, tourisme, restauration"	59 %	41 %	-

Figure 10 : Destinations des entreprises du Territoire de Belfort via le TGV Rhin-Rhône

(Source : Enquête CCI90, 2014)

Les temps de parcours

L'arrivée du TGV dans le Nord Franche-Comté a permis de **réduire de manière importante les temps de parcours** de l'Aire urbaine de BMHD vers les grandes agglomérations (voir tableau suivant). Il s'agit d'ailleurs de l'effet positif majeur observé par les industries et les services à l'entreprise interrogées (47% de ces entreprises ont observé cet effet).

Liaison	Avant la LGV Rhin-Rhône	1 ^{ère} étape du TGV Rhin-Rhône
Aire urbaine - Dijon	2h15	0h50
Aire urbaine - Paris	3h50	2h30
Aire urbaine - Lyon	3h45	2h25
Aire urbaine - Marseille	5h05	4h15
Aire urbaine - Frankfurt	4h10	3h20
Aire urbaine - Zürich	2h25	1h45
Aire urbaine - Barcelone	8h20	6h50

Figure 11 : Réduction des temps de parcours depuis l'Aire urbaine de BMHD (Source : SNCF, 2013)

Toutefois, il s'agit de réductions de temps en considérant les parcours de gare à gare, il faut rajouter à cela le temps pour se rendre à la gare TGV Belfort-Montbéliard Franche-Comté.

D'un point de vue régional, si la liaison Besançon-Belfort est très compétitive avec un temps de parcours de 20 minutes en TGV (contre 1h en voiture), les gains de temps de parcours sont quasi-nuls pour la liaison Besançon-Paris. Cependant, malgré la réduction des temps de parcours entre Dijon, Besançon, Montbéliard, Belfort et Mulhouse, il n'a pas été constaté à ce jour une utilisation importante du TGV entre ces agglomérations.

L'offre proposée au départ de Belfort-Montbéliard TGV

Les fréquences des origine-destinations proposées au départ de la gare TGV-BMFC sont présentées dans le tableau suivant.

Destination	Nombre d'aller-retour / journée en partant de Belfort-Montbéliard Franche-Comté TGV (2014)
Strasbourg	4
Zurich	3
Dijon-ville	7,5
Paris	8
Lille	1
Lyon	5
Marseille	3

Figure 12 : Fréquence des origines-destinations en gare TGV-BMFC (Source : SNCF, 2014)

Concernant la relation avec Dijon, un retour à 20h28 a été supprimé, rendant désormais impossible de rejoindre Dijon depuis Belfort-Montbéliard Franche-Comté TGV après 18h06. Le dernier retour de Lyon à la gare TGV-BMFC a été avancé à 17h04 au lieu de 19h04 auparavant. De plus, certaines entreprises considèrent que **les retards sont assez systématiques en direction de Lyon et du sud**. D'après les chiffres de la SNCF de 2014, la régularité des TGV de la route Nord-Sud est en effet inférieure à celle des TGV de la route Est-Ouest (83,3% contre 95%), mais elle s'est cependant améliorée par rapport à 2013 (+2,9 points).

Les entreprises interrogées sont toutes satisfaites de la fréquence des trains. Les horaires et les dessertes sont également appréciés par plus de 80% d'entre elles. Cependant, les tarifs des trains mécontentent 36% des entreprises de type "commerce / tourisme / restauration" et 44% des industries / services à l'entreprise.

Certains considèrent néanmoins que le service se dégrade rapidement et qu'il y a de moins en moins de trains directs : l'offre était attractive au début, mais il y a eu progressivement une disparition des offres transversales, notamment pour Lille qui est pourtant une destination importante.

L'offre du TGV Rhin-Rhône : attentes et état prospectif

Les collectivités interrogées et certaines entreprises du Territoire de Belfort ont exprimé le **besoin de meilleurs horaires et de davantage de destinations** possibles en TGV. Les dessertes constituent en effet l'enjeu premier du TGV. Concernant les horaires des trains, ceux des liaisons de l'axe Nord-Sud leur semblent inadaptés (en particulier pour Lyon). De plus elles font état d'un manque de possibilités pour les retours. De son côté, la SNCF prévoit pour 2015 de faire évoluer la grille horaire Franche-Comté<->Rhône, mais **sans apporter de changements pour Belfort**. La perspective de la SNCF pour 2015 est de proposer une offre globalement stabilisée pour le TGV Rhin-Rhône.

D'autre part, les **liaisons internationales** rendues possibles depuis l'arrivée du TGV ne sont pas encore suffisamment connues et restent peu utilisées par les entreprises du Territoire de Belfort. Un effort est donc à poursuivre par les opérateurs et la SNCF afin de **mieux faire connaître ces offres**. Cela permettrait également de promouvoir la Franche-Comté auprès des clientèles parisienne, lyonnaise, méditerranéenne, mais aussi suisse et allemande.

Pour certaines collectivités interrogées, il est nécessaire de poursuivre le réseau, avec en particulier la branche sud vers Marseille et la branche nord. En effet, la finalité de ce TGV n'est pas la desserte de Paris, mais les liaisons entre l'Europe du Nord et du Sud, et notamment celles avec l'Allemagne et la Suisse.

Une autre attente majeure des entreprises concerne les tarifs des billets de TGV. Elles souhaiteraient qu'il y ait de meilleures formules tarifaires pour les professionnels et également pour la famille. En effet, c'est à la condition que les prix des billets diminuent, que les entreprises qui ne le font pas encore utiliseraient le TGV. **Le coût élevé des voyages est actuellement un frein** qui empêche le TGV de concurrencer les déplacements en voiture. Il y a donc un besoin de démocratisation et de mise en place d'une politique tarifaire adaptée.



ON PEUT VISITER
DE TRÈS BEAUX SITES
AILLEURS QUE
SUR INTERNET.

PARIS-BÂLE EN 3H03*.
PARIS-ZÜRICH EN 4H03*.
NOUVEAU RÉSEAU TGV RHIN-RHÔNE.

SNCF

* Meilleures temps du réseau
TGV* en une seule étape du TGV*. Tous droits de reproduction réservés
SNCF - SA, aux droits de Communication Industrielle - 10000000 - 0000000 - 0000000 - 0000000 - 0000000 - 0000000 - 0000000 - 0000000

TGV Lyria

b. Les autres offres ferroviaires

Les impacts du TGV

L'arrivée du TGV Rhin-Rhône a eu un impact sur la recomposition des dessertes ferroviaires. En effet, il y a eu une réorganisation de l'offre de transport au niveau régional avec un **re-cadencement des TER**.

La mise en service du TGV Rhin-Rhône a également **aspiré d'autres offres ferroviaires**. C'est le cas, par exemple, de l'ancienne ligne Paris-Belfort, faisant de l'offre TGV pour Paris une offre captive. L'ancienne ligne Paris-Belfort permettait l'accès à des territoires peu dynamiques et déconnectés du réseau TGV. Ainsi, **la LGV délaisse des territoires** comme le Haut-Doubs, le Jura et le nord de la Haute-Saône. Elle a également menacé les liaisons entre Pontarlier et la Suisse, et remis en cause le TGV Paris-Lausanne.

Pour certains, la gare de Belfort a su **maintenir son attractivité après l'arrivée du TGV** et a conservé un même nombre de voyageurs/an (pas de chiffres disponibles). Il y avait effectivement une forte inquiétude concernant un report des clients entre TER et TGV. Néanmoins, les taxis ont pu ressentir une baisse de leur activité à la gare de Belfort-ville, où il y a de plus en plus de concurrence avec les taxis de Montbéliard qui y viennent.

La ligne Belfort-Delle

La réouverture de la ligne reliant Belfort à Delle, et plus largement à la Suisse, a pris du retard à cause de problèmes de financement. Elle est désormais prévue pour 2016-2017. Les différents interlocuteurs interrogés n'ont **pas tous la même vision de l'intérêt de cette ligne**.

Pour certaines collectivités interrogées, elle n'est pas intéressante car les suisses viennent davantage en voiture à la gare TGV-BMFC. Pour d'autres, son utilité serait davantage de permettre à des étudiants de venir en cours (à l'UTBM) car le pourcentage de clients qui la prendrait suite à un voyage en TGV serait faible. Cette ligne pourrait également avoir un impact potentiel sur les commerçants situés à proximité.

Cependant, lors d'une enquête réalisée par la CCI du Territoire de Belfort en 2009, une forte proportion d'entreprises avait émis le souhait d'avoir cette liaison permettant une correspondance entre la gare TGV-BMFC et la gare de Belfort-ville. Ce souhait est d'ailleurs toujours d'actualité lorsque l'on interroge les entreprises aujourd'hui.

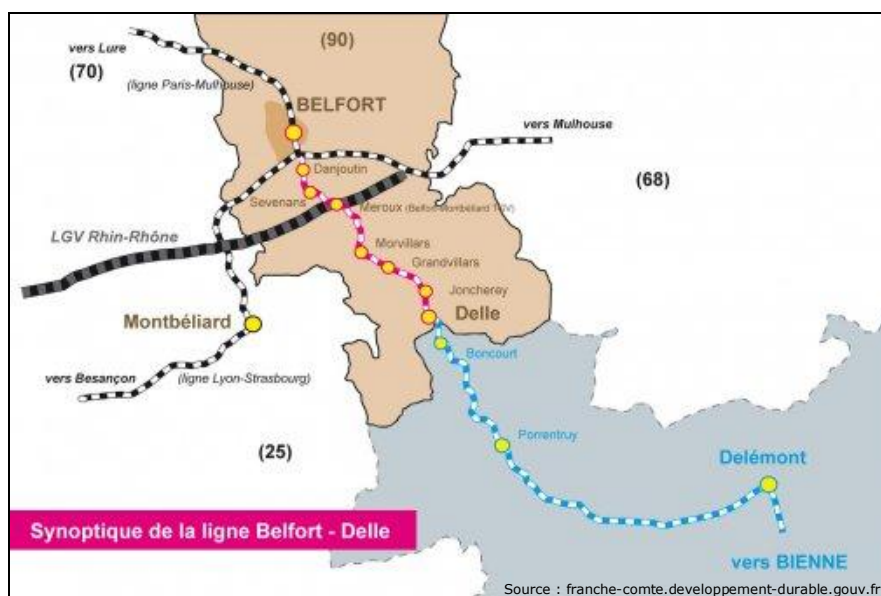


Figure 13 : Synoptique de la ligne Belfort - Delle

Les autres offres ferroviaires : attentes et état prospectif

Les entreprises interrogées ont fait part de leur souhait que l'ouverture de la ligne ferroviaire de Belfort-Delle soit accélérée pour permettre de **relier la gare TGV-BMFC à la gare de Belfort** (et la gare de Trois-Chênes).

Les collectivités ont, quant à elles, exprimé la nécessité de s'intéresser aux relations avec le territoire régional et de parvenir à lier les différents outils des services de mobilité. Il s'agit également d'améliorer les articulations entre TGV et TER.

Certaines collectivités auraient en effet apprécié une autre localisation de la gare TGV Belfort-Montbéliard Franche-Comté, qui aurait pu permettre davantage de possibilités pour les liaisons TER, comme c'est le cas pour la gare de Valence par exemple. Selon elles, il a manqué une réflexion d'aménagement du territoire. La nécessité est maintenant de **réfléchir à la place du train**, avec une attention particulière portée aux TER de proximité. En effet, le TGV est utile pour aller à Lyon, Paris ou Dijon, mais pas pour des destinations comme Mulhouse. De manière générale, certaines collectivités souhaiteraient que soit adoptée une vision inspirée des modèles italiens, et non la vision française "la technologie d'abord" qui se fait au détriment de l'arrivée du TGV dans les villes.

L'OFFRE TOURISTIQUE ET CULTURELLE

1. L'offre touristique

a. Les objectifs liés à l'arrivée du TGV

En matière de tourisme, la région Franche-Comté s'était fixée des objectifs de **développement du tourisme d'affaires et de court séjour** pour attirer une nouvelle clientèle utilisant le TGV. Le Schéma Régional du Tourisme a ainsi incité les villes à développer une offre de tourisme urbain, culturel et de tourisme d'affaires à travers un appel à projets auquel les agglomérations ont répondu.

En lien avec ces objectifs, le schéma départemental de développement touristique du Territoire de Belfort 2012-2015 a identifié **4 filières touristiques génératrices d'image et de retombées économiques** pour le département : les filières "tourisme urbain et culturel", "tourisme événementiel", "tourisme vert et de pleine nature" et "tourisme d'affaires". Ce schéma touristique a été conçu en raisonnant à partir de la gare TGV-BMFC plutôt que du centre-ville de Belfort, car la promotion touristique ne peut se faire sans tenir compte de la gare et de ses alentours, même si elle n'est pas localisée dans le département.



b. L'évolution de l'offre touristique

Pour inciter la clientèle d'affaires à rester et développer le tourisme de court séjour, les offices de tourisme locaux ont adapté leurs offres en maximisant le potentiel patrimonial et naturel du Nord Franche-Comté. De **nouveaux produits ont ainsi été développés** dans la région, afin de faire correspondre les offres aux attentes de la clientèle TGV : des produits de court séjour et de l'événementiel.

Au niveau de l'office du tourisme de Belfort et du Territoire de Belfort, une série de produits packagés a été développée, et des offres TGV + nuit d'hôtel ont notamment été commercialisées par l'office du tourisme et par l'agence Voyages-sncf.com. Les **offres courts séjours mises en place se vendent bien et constituent le produit principal de l'office du tourisme**. Les touristes réalisant des longs séjours résident quant à eux chez des amis ou dans leur famille. Cependant, il ne semble pas qu'il y ait eu une évolution de la vente des produits touristiques liée à l'arrivée du TGV. Les produits "sports d'hiver", mis en place à l'arrivée du TGV, ont bien attiré des touristes parisiens. Mais ce phénomène ne s'est pas prolongé car ces touristes sont habitués à des transports en commun très fréquents et bien réglés, alors qu'il est difficile d'accéder au ballon d'Alsace sans voiture, du fait de la localisation de la gare TGV-BMFC (un travail sur l'accessibilité du ballon d'Alsace est en cours).

Malgré la mise en place de ces offres, certains hôteliers du Territoire de Belfort déplorent un **manque d'accompagnement du tourisme d'affaires** de la part des collectivités et notamment de l'office du tourisme de Belfort et du Territoire de Belfort. Ils considèrent également que mettre en place des actions pour développer le tourisme de loisirs pendant les week-ends est une erreur.



Figure 14 : Site internet de Belfort tourisme

Par ailleurs, le pass Belfort-Montbéliard (permettant des visites sur les deux villes) a été momentanément arrêté afin de le faire évoluer pour qu'il corresponde davantage aux attentes des touristes.

Il est aussi à noter que le marché de la distribution touristique connaît actuellement une forte évolution car les touristes passent de moins en moins par les agences.

2. Les effets du TGV sur l'activité touristique

L'arrivée du TGV en 2011 s'est faite dans un contexte global de crise économique. Ainsi, pour les effets observés ci-dessous, il est difficile de savoir exactement quelle est la part due au TGV et quels effets sont davantage liés à la conjoncture actuelle.

a. L'hôtellerie et la restauration

Pour les collectivités rencontrées, il n'y a pas eu d'évolution marquante de l'activité touristique. En revanche, parmi les entreprises de "commerce / tourisme / restauration" interrogées, la baisse du taux de fréquentation/occupation et la baisse du nombre de nuitées sont des effets négatifs qui ont été très observés (représentant 33% et 17% des effets négatifs observés). De plus, les hôteliers du Territoire de Belfort sont nombreux à avoir ressenti des effets négatifs suite à l'arrivée du TGV et le constat est le même pour ceux du Pays de Montbéliard.

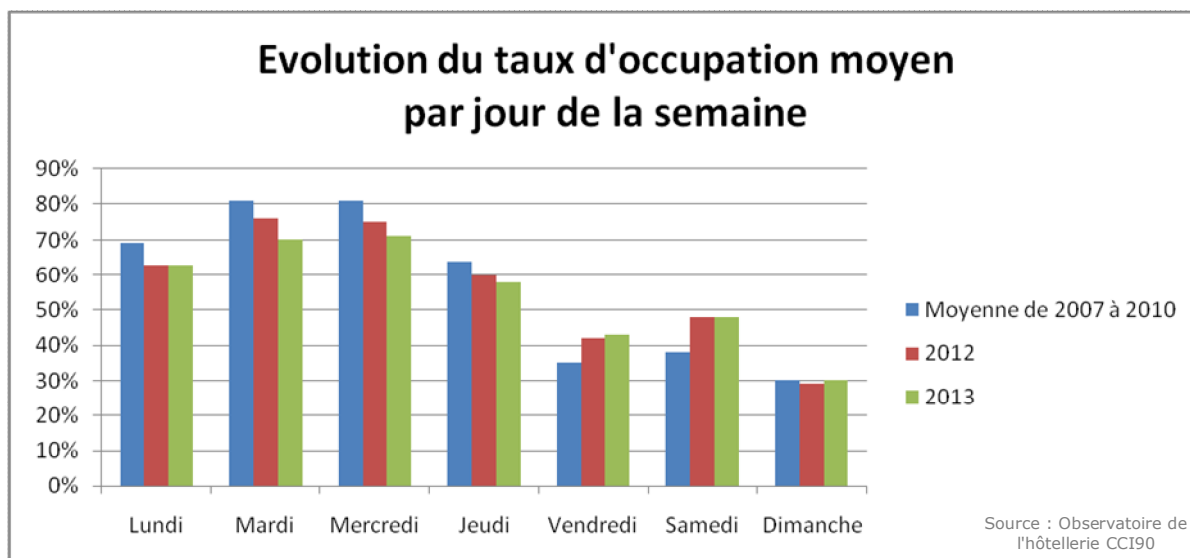
Le nombre de nuitées et le taux d'occupation

Tout d'abord, il faut noter que la clientèle des hôtels du département est constituée à 80% de femmes/hommes d'affaires réalisant des déplacements sur Belfort, contre 20% seulement de tourisme d'agrément. Or, si l'arrivée du TGV en 2011 a réduit les temps de trajet pour venir à Belfort depuis les grandes agglomérations, elle a également permis d'en repartir plus rapidement. De ce fait, les femmes/hommes d'affaires peuvent désormais réaliser leurs déplacements en faisant l'aller-retour sur la journée, et n'ont donc plus besoin de passer une nuit à Belfort.

Les hôteliers ont ainsi constaté une **baisse de la fréquentation de la clientèle d'affaires** et une **diminution du nombre de nuitées**. Ce ressenti est confirmé par les chiffres de l'observatoire de l'hôtellerie mis en place par la CCI du Territoire de Belfort et auquel adhèrent 17 hôtels de l'Aire urbaine de BMHD. Ainsi, les 4 premiers jours de la semaine sont toujours ceux pour lesquels le taux d'occupation est le meilleur, mais ils ont subi une forte baisse : perte de 7 points pour les lundis et jeudis, et perte de 10 points pour les mardis et mercredis (évolution entre "avant le TGV" et 2013, voir graphique suivant). De plus, Michel Vincent-Viry, propriétaire de l'hôtel du Tonneau d'Or à Belfort, estime que le "business du dimanche soir, c'est à dire 400 nuitées," a été perdu à cause du TGV.

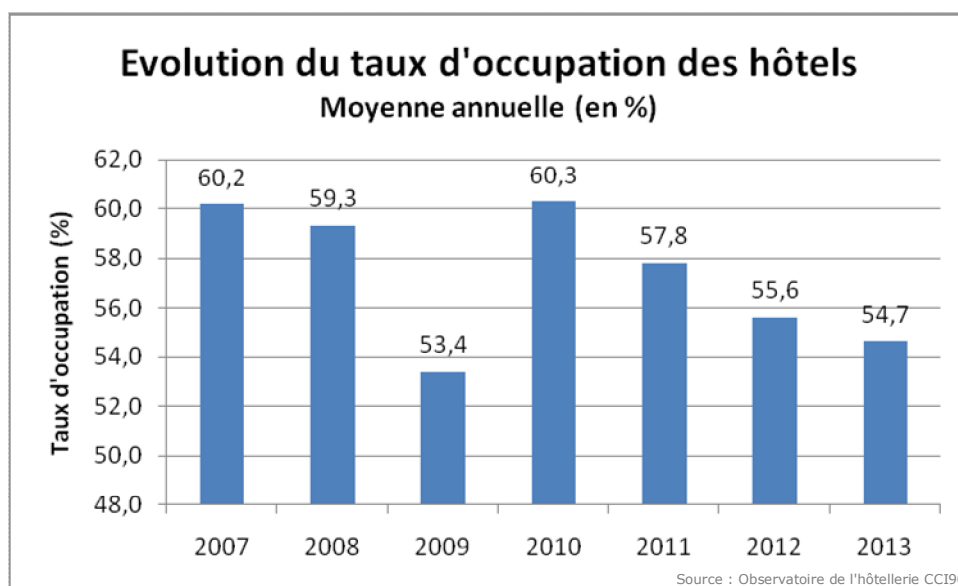
La diminution du nombre de nuitées des touristes a par ailleurs entraîné une **perte de clients pour la restauration**, en particulier les soirs de semaine.

On observe en revanche que **les taux d'occupation des vendredis et samedis ont augmenté** depuis l'arrivée du TGV. Il semble ainsi que les efforts pour développer le tourisme d'agrément aient porté leurs fruits : + 8 points pour les vendredis et + 10 points pour les samedis.



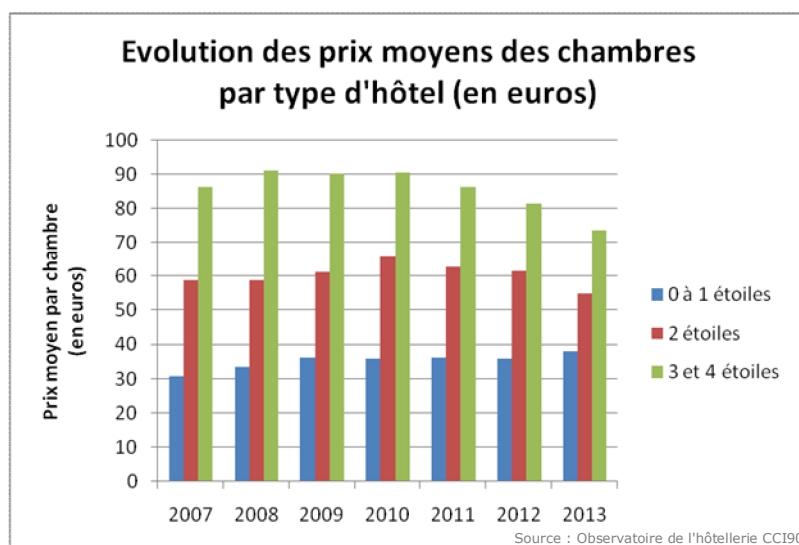
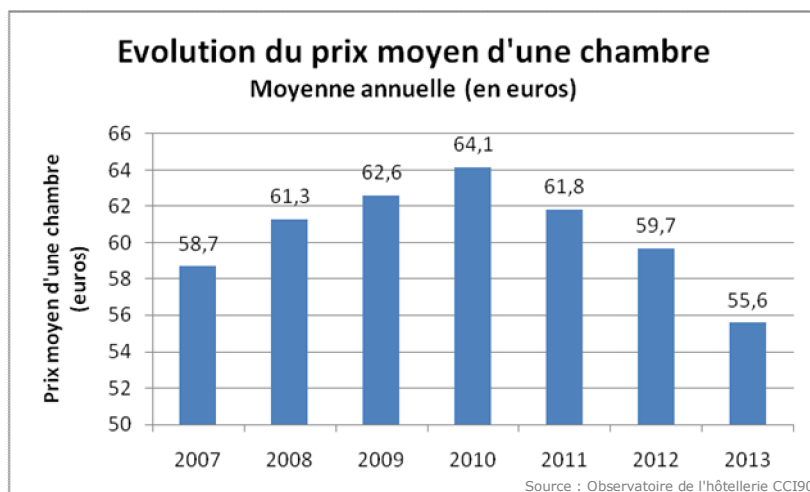
De manière générale, **les taux d'occupation des hôtels n'ont fait que diminuer** depuis l'arrivée du TGV en 2011, en particulier pour les mois de forte attractivité : septembre, octobre et novembre. Le graphique suivant présente l'évolution des taux d'occupation des 17 hôtels de l'Aire urbaine de Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle, adhérents à l'observatoire de l'hôtellerie. Cette diminution est probablement liée au TGV, mais également à la conjoncture qui est à l'origine d'une importante baisse des voyages d'affaires. Elle touche les hôtels de 2 étoiles et plus, mais épargne les hôtels de 0 à 1 étoiles, qui voient leur taux d'occupation légèrement augmenter (+ 3 points de 2011 à 2013). Cette hausse est davantage liée à une augmentation du tourisme d'agrément, car il ne s'agit pas d'une catégorie d'hôtels utilisée pour les voyages d'affaires.

Toutefois, d'après les chiffres de l'office du tourisme de Belfort, on peut noter que le taux d'occupation des hôtels du département est, chaque année, supérieur de 2 à 3 points par rapport à la moyenne franc-comtoise.



Le prix des chambres

Cette diminution globale des taux d'occupation a amené les hôteliers à **brader leurs offres** pour essayer de redynamiser l'aspect touristique. Il y a ainsi eu une baisse du prix moyen des chambres, toutes catégories confondues, depuis 2011 (voir graphiques suivants, source : observatoire de l'hôtellerie). Cette baisse a concerné les hôtels des catégories supérieures (- 13 euros pour une nuitée pour les hôtels 3-4 étoiles sur 2011-2013), mais pas ceux de 0 à 1 étoile qui ont très légèrement augmenté leurs prix (+ 2 euros de 2011 à 2013).



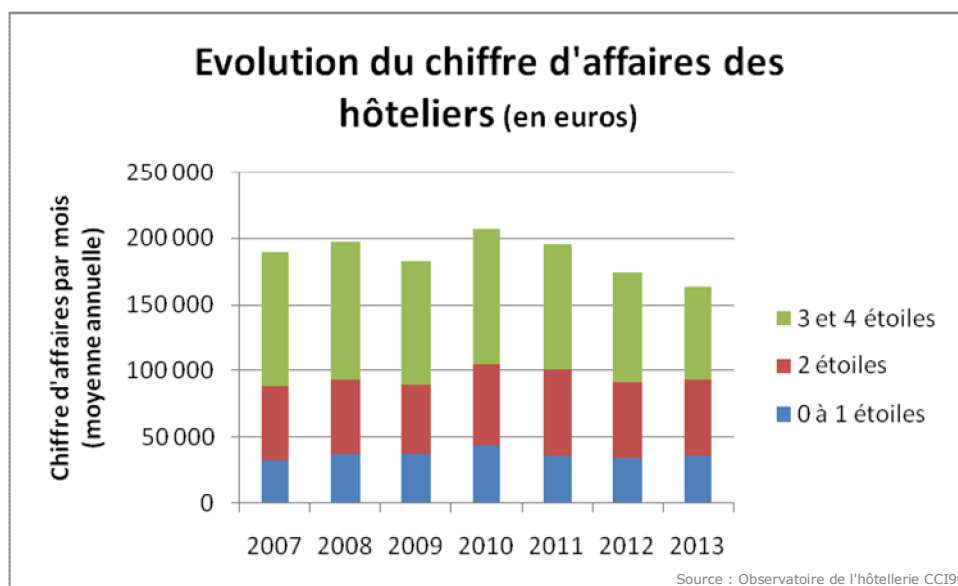
Cependant, le fait que les hôteliers bradent leurs offres entraîne un risque de **baisse de la qualité d'accueil et des prestations**. En effet, certains établissements vont avoir des difficultés à réinvestir pour renouveler les chambres et le matériel.

De plus, la construction de deux hôtels supplémentaires (un Campanile 3 étoiles à proximité de la gare TGV-BMFC et un hôtel 4 étoiles en centre-ville) inquiète les hôteliers qui craignent une chute encore plus importante de leurs taux d'occupation, et non un enrichissement de l'offre hôtelière de Belfort qui permettrait de renforcer son attractivité, comme espéré par certains.

Les impacts sur le chiffre d'affaires

Parmi les entreprises de "commerce / tourisme / restauration" interrogées, l'effet négatif le plus observé suite à l'arrivée du TGV est la **baisse du chiffre d'affaires** (représentant 42% des effets négatifs observés). Cela concerne notamment les hôteliers qui ont constaté une baisse de leur chiffre d'affaires du fait de la diminution des taux d'occupation et des nombres de nuitées.

Cette baisse touche les établissements classés de plus de 2 étoiles (voir graphique suivant, réalisé grâce aux données de l'observatoire de l'hôtellerie de la CCI90). Les établissements ayant entre **0 et 1 étoiles ont vu leur chiffre d'affaires légèrement augmenter** de 2012 à 2013. Cela peut s'expliquer par le fait que les touristes font de plus en plus attention à leurs dépenses, et choisissent davantage des hôtels moins étoilés car ils sont moins chers. De plus, la hausse du tourisme d'agrément en week-end peut également expliquer cette évolution.



L'évolution de la clientèle

Les entreprises de "commerce / tourisme / restauration" interrogées n'ont pas constaté énormément de changements concernant leurs clients. Il n'y a pas eu d'évolution de la clientèle "individuelle loisirs", et 12% de ces entreprises ont constaté une **diminution de la clientèle française et de la clientèle d'affaires**. En revanche, 9% d'entre elles ont constaté une **augmentation de la clientèle étrangère et de la clientèle "famille/groupe"**, mais ces types de clients n'utilisent que très faiblement le TGV. Il est à noter que la clientèle étrangère ne représente que 15% des touristes du département (source : office du tourisme de Belfort).

En observant les chiffres de l'observatoire de l'hôtellerie de la CCI90, mais également ceux de l'office du tourisme de Belfort (chiffres insee), on observe effectivement une baisse de la part du tourisme d'affaires (-4,8 points de 2011 à 2013). Par ailleurs, on peut également constater une **augmentation** (environ + 4 points de 2011 à 2013) **du tourisme d'agrément**, venant compenser en partie "les pertes" liées à la baisse de la clientèle d'affaires.

b. Les congrès, colloques et séminaires

L'arrivée du TGV Rhin-Rhône a été l'occasion de valoriser la capacité de l'Aire urbaine de BMHD à organiser des séminaires et des congrès. L'office du tourisme de Belfort, "Belfort Tourisme", a ainsi mis en place une **communication spécifique sur le tourisme d'affaires**, via un espace "Belfort Congrès" sur son site internet. Cet espace est géré par le Bureau des Congrès de Belfort Tourisme, soutenu par le Club des experts.



Bureau des Congrès BELFORT TOURISME :
Une équipe au service des organisateurs de rencontres professionnelles



54

L'espace "Belfort Congrès" recense notamment les différents lieux de congrès et de séminaires du Territoire de Belfort. Le **centre de congrès à l'Atria représente un pôle important**, mais il y a aussi plus de 10 salles de séminaires en hôtels. On trouve également, sur le département, de nombreuses salles de réunion, 7 amphithéâtres (jusqu'à 867 places) et un parc d'exposition de 4300 m². Des lieux de congrès insolites comme la Citadelle ou le sommet du Ballon d'Alsace sont aussi possibles.

Cependant, le nombre de congrès et de séminaires étant en diminution au niveau national, on observe la même tendance sur le Territoire de Belfort : **baisse constante du nombre de journées congressistes** à l'Atria depuis 2008. Il n'y a pas de chiffres disponibles pour les autres lieux de congrès et de séminaires du Territoire de Belfort. Lorsque la conjoncture est difficile, certaines entreprises ne considèrent plus les congrès/séminaires comme essentiels. Cette baisse a également entraîné une tendance à la diminution des prix de location des salles de réunions et séminaires.

On peut néanmoins penser que les efforts de communication sur le tourisme d'affaires ont permis de limiter cette baisse sur le Territoire de Belfort, tout comme peut-être l'arrivée du TGV. Certaines collectivités interrogées considèrent d'ailleurs que le **TGV a été positif pour les colloques et séminaires**, même si ceux-ci n'ont pas représentés un grand nombre de personnes. On peut également signaler deux colloques universitaires organisés à Belfort en 2012 et 2014 portant notamment sur les effets du TGV, ainsi que des congrès universitaires de niveau européen ou mondiaux organisés en Franche-Comté et pour lesquels le TGV a priori a été un argument de sélection du site organisateur.

c. L'événementiel

L'arrivée du TGV a eu des effets positifs indirects sur l'organisation de certains festivals et spectacles dans l'Aire urbaine de BMHD. S'il ne contribue pas à attirer davantage d'artistes connus, il **facilite grandement leurs déplacements** ainsi que ceux des journalistes et professionnels (Eurockéennes, FIMU, la Poudrière et le Moloco). La couverture médiatique des événements est ainsi meilleure grâce au TGV. Il permet également de rendre plus faciles les **relations avec les partenaires et les mécènes (FIMU)**.

Par ailleurs, la SNCF a promu le festival des Eurockéennes et encouragé l'utilisation du TGV, notamment en organisant des rencontres et des productions d'artistes à bord des TGV le jour du festival. Cependant, le TGV n'est pas un moyen de transport très utilisé par les festivaliers ou spectateurs (FIMU : 5% ont utilisé le train en 2014). Cela peut s'expliquer par le fait qu'ils viennent principalement de la région Franche-Comté ou de l'Aire urbaine de BMHD. On peut toutefois noter qu'il y a désormais un **potentiel pour mieux positionner l'offre événementielle en partenariat avec l'offre transport**, maintenant que la SNCF a une nouvelle orientation marketing/vente tournée vers des offres complètes autour de l'événementiel.

Il y a d'ailleurs eu différents événements festifs en partenariat avec la SNCF pour faire de l'arrivée du TGV un moment marquant. Au cours des 3 dernières semaines avant le départ du 1er TGV Rhin-Rhône, se sont ainsi notamment déroulés : une marche TGV découverte, les Echecs à grande vitesse, et un concours photos "destination Belfort-Montbéliard TGV".

Partez en live avec TGV



Le festival commence à bord de TGV avec un concert exceptionnel des Casseurs Flowters à bord du TGV LIVE n°6703 départ de Paris gare-de-Lyon le 4 juillet à 11h23.

Figure 15 : Les Eurockéennes et le TGV

Les effets du TGV sur l'activité touristique : attentes, benchmarking et état prospectif

Les hôteliers du Territoire de Belfort attendent, de la part des collectivités, un accompagnement marqué du tourisme d'affaires, et souhaiteraient une **concertation avec l'office du tourisme de Belfort et du Territoire de Belfort**, notamment pour analyser les chiffres des taux d'occupation et pour prendre les bonnes décisions. Ils considèrent qu'ils ont perdu une part de marché énorme suite à la mise en service du TGV Rhin-Rhône, contrairement à d'autres villes comme Strasbourg, où certains hôtels proches de la gare ont gagné 15 points de taux d'occupation.

En effet, le bilan touristique est globalement positif en Alsace suite à l'arrivée du TGV Est. Il a eu un effet accélérateur au niveau des clientèles françaises dans l'hôtellerie (+8% pour l'Alsace et +14% pour Strasbourg), sur le taux d'occupation des hôtels à Strasbourg et sur le tourisme d'affaires, malgré une hausse des prix moyens constatée dans la région (source : le "bilan après 2 ans de TGV Est" de l'Observatoire Régional du Tourisme en 2009). Toutefois, la gare de Strasbourg permet l'arrivée des TGV en centre-ville, la situation est donc différente de celle de Belfort avec le TGV Rhin-Rhône. De plus, il y a également eu des effets négatifs, comme la diminution du nombre de nuitées étrangères. Pour Reims qui attendait du TGV Est un impact positif sur son Palais des Congrès, la situation n'a pas évolué.

Valence, dont la gare TGV est située à l'extérieur de la ville, a connu une croissance continue de sa fréquentation touristique depuis une dizaine d'années. En revanche, au Mans, l'arrivée du TGV (gare en centre-ville) a contribué à raccourcir la durée des séjours.

La situation de chaque ville est donc différente face à l'arrivée du TGV sur le territoire. Les **effets sur l'activité touristique ne sont pas automatiques** et dépendent notamment de la localisation de la gare par rapport aux structures d'accueil du tourisme d'affaires et de la mise en œuvre de politiques d'accompagnement. De plus, les effets durables de l'arrivée d'un TGV interviennent sur un temps long de plus d'une dizaine d'années. Ainsi, les hôteliers du Pays de Montbéliard ne se montrent pas vindicatifs, car ils estiment que le TGV Rhin-Rhône sera porteur à terme pour leur activité (8-10 ans). On peut en effet supposer qu'une amélioration de la conjoncture actuelle et le développement de la ZAC de la gare TGV-BMFC, permettront de faire apparaître tout le potentiel du TGV Rhin-Rhône.

3. L'image de la Franche-Comté

a. L'Originale Franche-Comté

Il y a initialement des a priori négatifs concernant l'image de la ville de Belfort, elle est vue comme la ville "loin de tout". Ainsi, lors de la préparation de l'arrivée du TGV, les acteurs du territoire ont pris conscience de la **nécessité de mieux faire connaître la Franche-Comté** et ses territoires, afin de devenir une destination plus ciblée. Ils ont donc décidé de mutualiser leurs moyens pour réaliser une campagne de promotion en commun, uniforme, afin d'éviter une dispersion des messages et renforcer l'impact de la communication.

L'arrivée du TGV a donc été l'occasion d'améliorer l'image de Belfort, mais également du département, et plus largement de la région Franche-Comté. En effet, le TGV est un signe extérieur de métropole, qui augmente la notoriété en donnant l'image d'un territoire tourné vers le high-tech et l'avenir. Ainsi, la Franche-Comté et ses territoires ont pu améliorer leur visibilité et leur notoriété, via la **campagne de promotion intitulée "L'originale Franche-Comté"**.

Cette campagne de promotion a réalisé beaucoup de communications afin de faire connaître les atouts du territoire : des affichages dans les gares de Paris Gare de Lyon, Lyon Part-Dieu, Strasbourg et à l'aéroport de Bâle-Mulhouse, des spots radios, des voyages de presse et un Guide du Routard réalisé sur l'itinéraire du TGV Rhin-Rhône. La marque "L'Originale Franche-Comté" est ainsi devenue une **marque forte**, sur laquelle les organismes de tourisme se sont beaucoup appuyés.



Figure 16 : Exemples de communication de L'Originale Franche-Comté

Cependant, les communications sont désormais moins nombreuses, et un sondage SOFRES réalisé avant et après cette campagne de promotion a montré que la Franche-Comté conservait un faible niveau de notoriété. **Les communications autour de "L'Originale Franche-Comté" doivent donc être poursuivies pour promouvoir les territoires franc-comtois**, car elles porteront davantage d'effets sur le long terme. (source : région Franche-Comté)

b. La communication touristique en gare TGV-BMFC

A l'ouverture de la gare TGV-BMFC, 3 cellules destinées à promouvoir les territoires étaient à disposition des voyageurs : une louée par le canton du Jura Suisse, une par la Jonxion, et une par le Conseil Général du Territoire de Belfort et ses partenaires. Actuellement, uniquement celle du Conseil Général est toujours occupée, mais il n'a pas encore été décidé si la convention actuelle (de 3 ans) serait prolongée. On y trouve de la documentation et des bornes d'informations (écrans tactiles) permettant de se renseigner sur Belfort et Montbéliard, concernant l'offre touristique, les transports, l'économie et les collectivités.



Figure 17 : Cellule de promotion touristique en gare TGV-BMFC

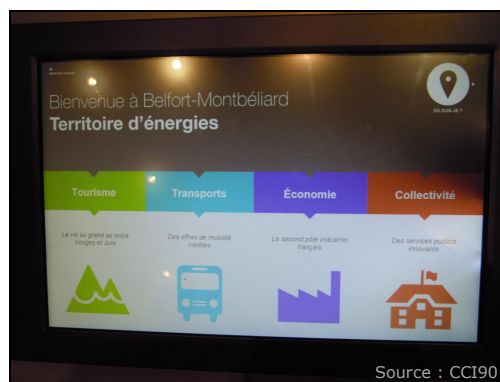


Figure 18 : Ecran d'accueil de la borne tactile

D'autre part, le point restauration/bar/presse "Trib's", présent au sein de la gare TGV-BMFC, vend quelques produits régionaux. Leur disposition a été modifiée pour les insérer dans leur "univers" (l'alimentaire), et pour mieux les placer vis-à-vis des flux de clients. Depuis ces changements de placement, ces produits se vendent mieux (pas de chiffres disponibles).

Par ailleurs, la navette gare TGV de Montbéliard est aussi utilisée à des fins de promotion. Des dépliants touristiques sont ainsi à disposition dans cette navette. Toutefois, peu de dépliants sont emmenés par les voyageurs, et les retombées immédiates ne sont donc pas évidentes.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE

1. Les effets du TGV sur les territoires

Les territoires franc-comtois ont vu dans l'arrivée du TGV une opportunité de développer et de maintenir les activités économiques de la région, ainsi que de favoriser l'installation de nouvelles population. En effet, la situation de la Franche-Comté avant l'arrivée du TGV s'avérait pénalisante, et les acteurs économiques avaient exprimés des demandes d'amélioration des liaisons ferroviaires entre les sièges d'entreprises, les centres de décision et de recherche, et les sites de production.

a. L'économie

Les effets sur l'emploi

Etant donné la conjoncture actuelle concernant l'emploi, il est difficile de déterminer l'impact qu'a eu le TGV. En effet, une étude publiée par l'Acosse (la banque de la Sécurité sociale) a montré que de 2012 à 2013, **l'emploi du secteur privé a baissé** dans toutes les régions métropolitaines, exceptées la Corse et Midi-Pyrénées. De plus, la région Franche-Comté, où l'industrie représente près d'un tiers des emplois des salariés, est celle qui a subi la plus importante baisse (-2,1%).

L'effet le plus mesurable (et le plus significatif) sur l'économie locale, a été constaté pendant la phase chantier, avec la **création de 6 000 emplois** (source : Région Franche-Comté). Ainsi, pour certains, l'effet TGV a eu lieu davantage pendant les 5 années précédant son arrivée. En revanche, il n'y a pas de données concernant les emplois pérennes créés suite à la mise en service du TGV. On peut noter que la Haute-Saône n'a pas eu de retombées économiques après la phase chantier et qu'il n'y a pas eu de fuite d'activités liée à l'arrivée du TGV Rhin-Rhône.

D'après l'Agence Régionale de Développement économique de Franche-Comté (ARD), le groupe PSA a fermé un site sur Paris pour une relocalisation des activités sur Vesoul, peut-être en raison des coûts moindre ou des relations facilitées par la LGV. De plus, des effets positifs ont pu être observés dans le canton du Jura suite à l'arrivée du TGV : **deux entreprises se sont implantées à Boncourt**, commune suisse accueillant quotidiennement des travailleurs frontaliers. Il s'agit d'une usine SWATCH (objectif de création de 800 emplois pour 2020) et de l'entreprise SONCEBOZ (domaine microtechnique). Selon les décideurs de l'usine SWATCH, le TGV a été un des critères de localisation. Mais le bassin d'emplois, combiné à de bonnes conditions d'accès, a aussi été un facteur d'attraction.



Figure 19 : Construction de l'usine SWATCH à Boncourt

Même si ces entreprises se sont installées en Suisse et non en France, les répercussions pour le territoire ne seront pas inexistantes. En effet, les salariés travaillant côté suisse ont tout intérêt à venir habiter en France, faisant ainsi fonctionner l'économie locale (bâtiment, grandes surfaces et commerces...).

Les effets sur l'aménagement et l'immobilier

La construction de la gare TGV Belfort-Montbéliard Franche-Comté a été l'occasion de développer toute une zone d'activité : **la ZAC de la Jonxion**. Celle-ci est composée de la ZAC TGV (100 000 m² de SHON) appartenant au Conseil Général du Territoire de Belfort, et de la ZAC des Plutons (150 000 m² de SHON) propriété de la Communauté de l'Agglomération Belfortaine (CAB). Pour la ZAC des Plutons, la maîtrise foncière avait été assurée très tôt avec le rachat d'anciens terrains militaires. Cependant, elle ne sera pas réalisée avant 5 ans, du fait notamment de fortes contraintes environnementales et du manque de la part de l'Etat dans le plan de financement.

La ZAC de la Jonxion offre ainsi une importante réserve foncière pour l'avenir, et constitue en quelque sorte un "joyau de la couronne", **point fort de l'Aire urbaine de BMHD**. Elle est l'expression d'un territoire moderne et dynamique et doit viser à créer des appels. Si le nombre d'emplois actuellement présents n'est pas encore précisément connu, il est néanmoins prévu à terme 8 000 emplois sur cette zone (40 ans).



Figure 20 : Premiers bâtiments achevés sur la ZAC de la Jonxion

D'autre part, le TGV Rhin-Rhône a aussi contribué au développement de la ZAC TGV au niveau de la gare Besançon Franche-Comté TGV (la procédure de création de ZAC est aujourd'hui terminée). Et par ailleurs, les anciennes bases travaux du chantier de la LGV, présentes sur le département de la Haute-Saône et déjà plate-formées, ont été rachetées afin d'y implanter des activités économiques. (source : ARD)

Concernant l'immobilier, il n'y a **pas eu d'augmentation des prix ou des demandes** de logements à proximité des gares TGV en Franche-Comté. Pour l'Aire urbaine de BMHD, cela peut s'expliquer par le fait que la gare TGV-BMFC n'est pas localisée en centre-ville. L'immobilier d'entreprise ne semble pas non plus avoir connu de demandes significatives supplémentaires en termes de surfaces, ou d'installations de nouvelles entreprises et de nouveaux organismes. Ainsi, une relocalisation au sein des bassins d'emplois est plutôt constatée. (source : Région Franche-Comté) Cependant, le contexte de crise économique intervient là encore, étouffant les dynamiques que peut apporter la gare TGV de Belfort-Montbéliard Franche-Comté.

Les effets sur les relations entre territoires

Pour préparer l'arrivée du TGV, les différents acteurs publics se sont concertés de manière importante. Il y a eu un réel **effet de mobilisation** rassemblant tout le monde dans l'attente de l'arrivée du TGV et avec une même volonté de "faire quelque chose". Cela a créé un **"esprit de coopération très fort" qui dure encore aujourd'hui** (source AUTB). Cependant, des tensions apparaissent entre les territoires gagnants (Belfort, Montbéliard) et les territoires perdants (Dole, Pontarlier) en termes de desserte, mais également entre les villes de Belfort et Montbéliard, la dernière considérant qu'il s'agit davantage de la "gare de Belfort" (ADU).

De part sa dimension transfrontalière, la gare TGV de Belfort-Montbéliard Franche-Comté a permis un **rapprochement avec la Suisse**. L'arrivée du TGV a été l'occasion de construire des liens entre les deux pays à travers le club TGV. Cette coopération s'est ensuite prolongée, et désormais, la Suisse est régulièrement présente lors de réunions avec le SMAU. De plus, cette dimension est amplifiée par le projet de réouverture de la ligne Belfort-Delle qui intéresse les entreprises suisses (venue de main d'œuvre française plus facile).

Etant donné qu'il n'y a pas de ville pour structurer le Canton du Jura, les suisses sont intéressés par les différents équipements présents sur l'Aire urbaine de BMHD (les grandes salles de spectacles, la scène du Granit, le stade Bonal...) mais aussi par le site médian et le futur hôpital. Par ailleurs, des événements (festival éviDanse...) et des conventions sont régulièrement organisés et signées avec le Canton du Jura. On peut citer par exemple, que le Canton du Jura a souhaité s'associer au SMAU pour participer à des études sur les pratiques culturelles. L'étude a donc été mise en commun dans le cadre du programme de coopération territoriale européenne France-Suisse INTERREG. De plus, le SMAU s'inspire de la ville de Bâle, notamment en ce qui concerne l'économie créative (mise en avant des atouts du territoire). Le rapprochement entre la France et la Suisse est donc permanent. (source : SMAU)



Figure 21 : Festival EVIDANSE 2014

En revanche, l'arrivée du TGV Rhin-Rhône n'a pas forcément entraîné plus de relations avec l'Allemagne. Par ailleurs, les possibilités de liaisons avec les aéroports internationaux (Francfort, mais aussi Zurich et Bâle-Mulhouse) ne sont pas suffisamment connues, alors qu'un réel besoin d'amélioration de ces liaisons avait été exprimé, notamment par des entreprises comme Peugeot, Alstom, GE et Parkeon.

b. L'enseignement et l'attraction de nouvelles populations

La formation

Grâce aux travaux du Club TGV pour préparer l'arrivée du TGV Rhin-Rhône, une classe primaire internationale (section américaine) a été ouverte à la rentrée scolaire 2013 à l'école Victor Hugo de Belfort. Pour l'année scolaire 2014-2015, le **dispositif est reconduit et désormais proposé pour les classes de C.E.2, C.M.1 et C.M.2**. Cette section internationale va permettre aux grands groupes implantés sur l'Aire urbaine de BMHD de recruter plus facilement des cadres et ingénieurs du monde entier, dont les enfants ne maîtrisent pas forcément le français. Elle **répond ainsi à une attente exprimée par les entrepreneurs**. La CCI90 travaille actuellement, en lien avec un collège de Belfort, à l'ouverture d'une section internationale pour les collégiens, ce qui permettrait aux élèves de primaire de continuer leur scolarité en section américaine dans la même ville.

Toutefois, lors de la première année de fonctionnement de la section internationale, les effectifs ont été plutôt faibles (12 élèves dont 3 bilingues), laissant entrevoir une marge de progression. Il s'avère en effet que sur les entreprises interrogées, seulement 21% avaient connaissance de son existence. La communication à ce sujet peut donc encore être améliorée. A cet effet, un courrier d'information a été envoyé aux entreprises par la CCI90.



Figure 22 : La section internationale à l'école Victor Hugo de Belfort

Le recrutement

En Franche-Comté, le recrutement de cadres a longtemps été une difficulté. Lors de la préparation de l'arrivée du TGV, les écoles d'ingénieur, l'université et les entreprises ont exprimé le besoin de disposer de liaisons plus performantes avec les grands pôles urbains, et le TGV a été identifié pour améliorer l'attractivité.

Ainsi, l'UTBM, l'Université de Franche-Comté, ou encore le CHU qui avaient des difficultés pour le recrutement de chercheurs et d'enseignants ont indiqué que le TGV **avait eu un effet positif**. Cependant, le TGV reste un argument parmi d'autres, et n'est pas le seul facteur d'attractivité. (source : Région Franche-Comté). L'Ecole Supérieure des Technologies et des Affaires (Esta) à Belfort utilise également l'argument du TGV dans les salons et lors du recrutement d'intervenants et d'étudiants.

L'attraction de nouvelles populations

Le TGV a permis d'augmenter la notoriété du Territoire de Belfort et sa capacité à attirer étudiants et salariés. De plus, la marque "l'Originale Franche-Comté", déclinée par commune, promeut la région et ses savoir-faires. La capacité d'accueil des étudiants, cadres et entreprises est ainsi mise en avant sur le site internet de cette marque territoriale. Par ailleurs, un kit ambassadeur a été distribué à l'arrivée du TGV, afin que les habitants de la région soient eux-mêmes les ambassadeurs des atouts de la Franche-Comté.

**ICI, ON A
DE L'ÉNERGIE
À REVENDRE,
C'EST MÊME
NOTRE
SPÉCIALITÉ.**



**AU PAYS
DES VACHES
MONTBÉLIARDES,
NAISSENT
DES LIONS.**



Depuis 2011, des journées "découvertes" sont également organisées par l'office du tourisme du Territoire de Belfort pour accueillir les nouveaux résidents (et distribution d'un guide d'accueil). Des éléments existent également au niveau des sites internet du SMAU et du Conseil régional de Franche-Comté. Cependant, le TGV n'est pas le facteur principal d'attraction des nouveaux habitants, mais seulement un atout en plus.

2. Les effets du TGV sur les entreprises

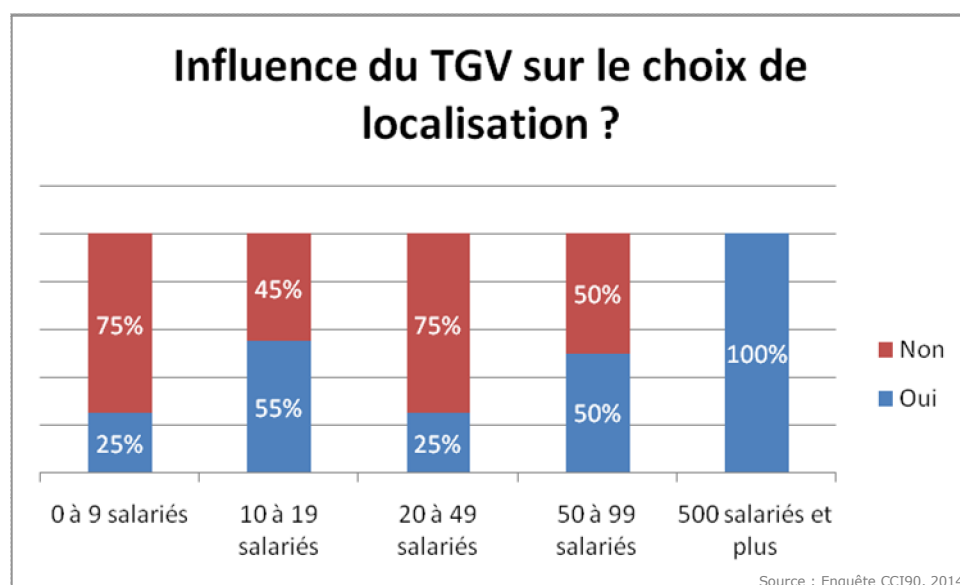
Afin de mesurer les effets de l'arrivée du TGV sur les entreprises, une enquête a été réalisée (via un questionnaire en ligne) auprès des entreprises du Territoire de Belfort. De plus, des organismes tels que la Région Franche-Comté et l'ARD ont contribué à enrichir cette enquête en fournissant leurs propres observations à une échelle plus vaste que celle du département.

Concernant le questionnaire auprès des entreprises du Territoire de Belfort, les réponses proviennent à 52% d'entreprises de commerce/tourisme/restauration et à 48% d'industries/services à l'entreprise. Il s'agit d'entreprises situées pour moitié à Belfort même, et pour l'autre moitié dans d'autres communes du département. La majorité d'entre elles (67%) a entre 0 et 9 salariés et seulement 4% ont plus de 500 salariés. Cela est représentatif de la typologie des entreprises du Territoire de Belfort. Concernant la date de création de ces entreprises, 10,6% des répondants se sont implantés après 2011, c'est à dire après l'arrivée du TGV.

a. L'importance du TGV pour les entreprises

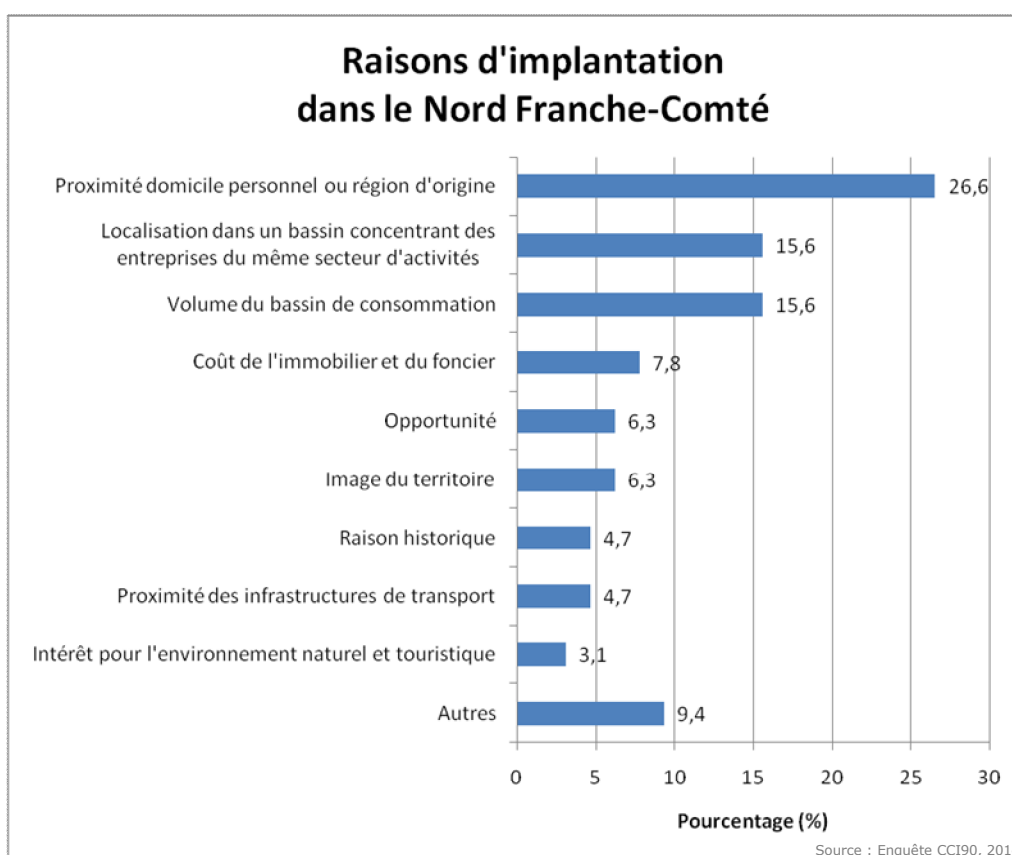
L'impact du TGV sur le choix d'implantation des entreprises

Sur l'ensemble des entreprises interrogées, **35% voient le TGV comme un facteur influençant leur choix d'implantation**. Il s'agit majoritairement d'industries/services à l'entreprise. Le graphique suivant présente la relation entre la taille des entreprises et l'influence du TGV sur le choix de localisation : les petites entreprises de 0 à 9 salariés (et également celles de 20 à 49) sont celles qui ont le moins d'intérêt à être à proximité du TGV, au contraire des grandes entreprises de plus de 50 salariés.



Cependant, 65% des entreprises interrogées, dont toutes celles créées après 2011, considèrent que la présence du TGV n'a pas eu ou n'aurait pas eu d'influence sur leur choix d'implantation. Ces nouvelles entreprises sont en effet majoritairement des petites entreprises de 0 à 9 salariés.

Ces résultats s'expliquent par le fait que la décision d'implantation d'une entreprise relève de plusieurs facteurs et non pas uniquement de la présence du TGV qui n'est qu'un argument supplémentaire. Ainsi, la principale raison d'implantation des entreprises interrogées est la **proximité avec le domicile personnel** des chefs d'entreprise et le fait qu'il s'agit de **leur région d'origine**. La localisation près d'entreprises du **même secteur d'activité** et le **volume du bassin de consommation** sont les autres critères importants pour les entreprises. On peut noter que la proximité des infrastructures de transport n'a été citée que par 4,7% des entreprises comme un critère pour la décision d'implantation (voir graphique suivant).

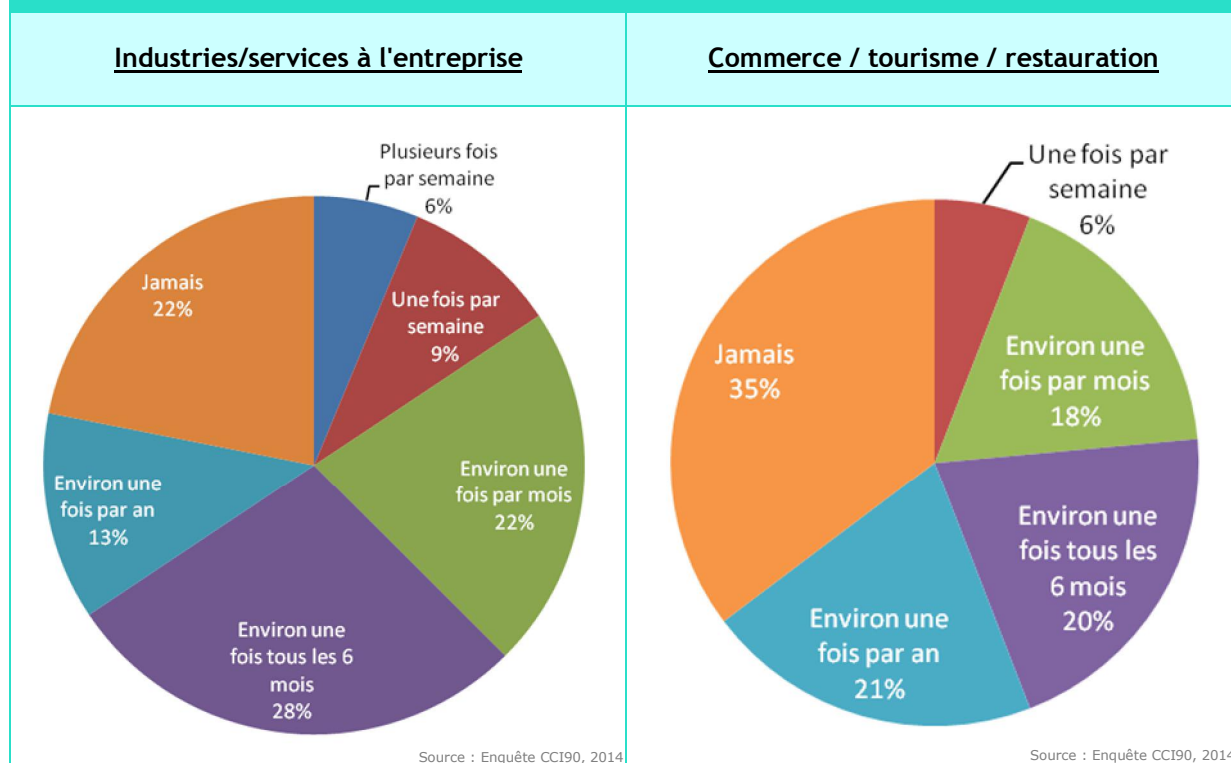


Toutefois, même si le TGV Rhin-Rhône n'a pas une grande influence sur les choix d'implantation des entreprises françaises, il a modifié ceux des entreprises suisses. Elles ont désormais un attrait pour le nord, au détriment du sud du pays qui était auparavant le lieu privilégié des implantations, avec notamment le secteur de Neuchâtel (source : ARD).

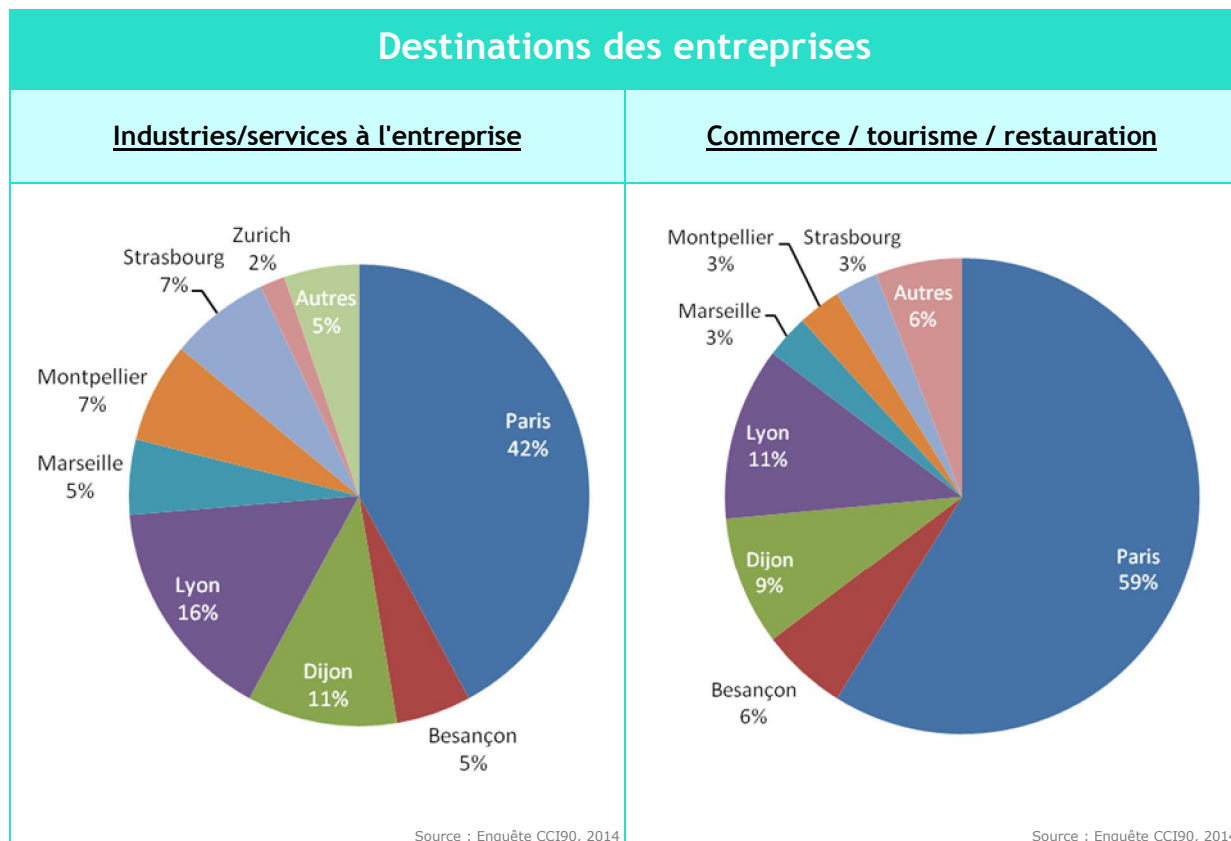
L'utilisation du TGV par les entreprises

Le TGV Rhin-Rhône est très utilisé par les entreprises. En effet, il y a 78% des industries / services à l'entreprise qui l'utilisent et 65% des entreprises du type "commerce / tourisme / restauration". Les industries et services à l'entreprises font des trajets plus fréquemment : 37% en réalisent entre plusieurs fois par semaine et une fois par mois, contre 24% pour les entreprises de type "commerces / tourisme / restauration". Pour ces dernières, on remarque que, globalement, plus le nombre de salariés est important, plus l'entreprise utilise fréquemment le TGV.

Fréquence d'utilisation du TGV Rhin-Rhône



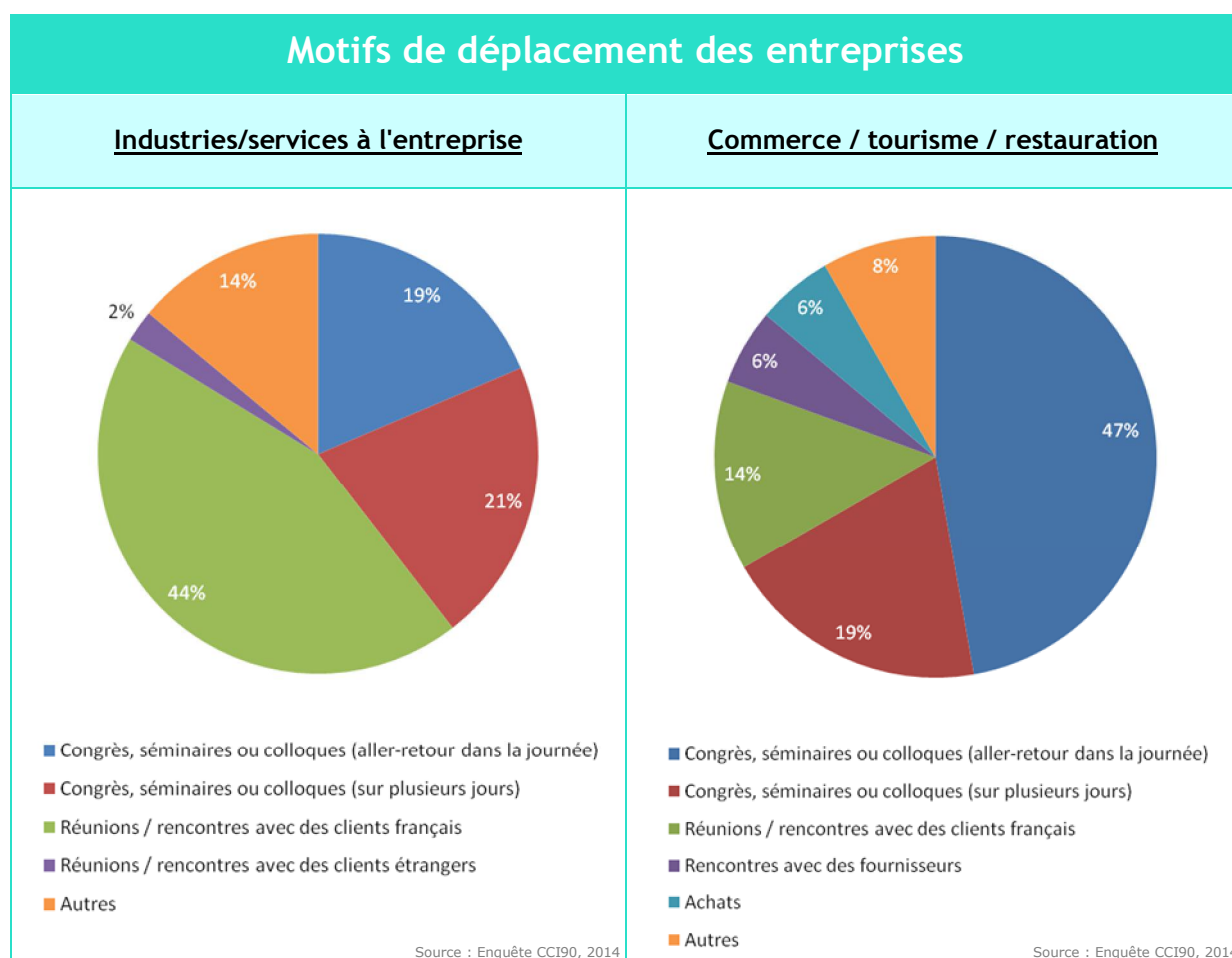
Les entreprises utilisent le TGV Rhin-Rhône principalement pour 3 destinations : **Paris, Lyon et Dijon**. Cependant, les entreprises de type "commerce / tourisme / restauration" vont davantage sur Paris que les industries / services à l'entreprise. Par ailleurs, on peut noter que l'étranger ne représente que 2% des déplacements des industries / services à l'entreprise (avec la ville de Zurich), et 0% pour les entreprises de type "commerce / tourisme / restauration".



Les raisons des déplacements des entreprises en TGV ne sont pas les mêmes selon les types d'entreprises.

En ce qui concerne les industries / services à l'entreprise, il s'agit essentiellement d'**assister à des réunions ou de rencontrer des clients français** (44% des motifs de déplacement). Seulement 2% des entreprises l'utilisent pour rencontrer des clients étrangers. Les congrès, colloques ou séminaires sont l'autre principale raison d'utilisation du TGV pour ces entreprises. Il s'agit davantage d'événements occasionnant des voyages sur plusieurs jours, mais il y a également une importante proportion de voyages aller-retour dans la journée (19%).

Pour les entreprises de type "commerce / tourisme / restauration", les déplacements se font principalement dans la journée pour **des congrès, séminaires ou colloques** (47% des motifs de déplacement), mais également sur plusieurs jours (19%). Ces entreprises font beaucoup moins de réunions/rencontres avec des clients, mais davantage d'achats et de rencontres avec leurs fournisseurs, ce qui est lié à leur activité.



Les entreprises sont donc nombreuses à utiliser le TGV Rhin-Rhône, quelque soit leur motif de déplacement. Elles y trouvent l'avantage d'un **temps de trajet réduit**, mais également celui de **pouvoir travailler pendant le voyage**. De plus, pour certaines, le TGV offre un meilleur coût de déplacement que d'autres moyens de transport.

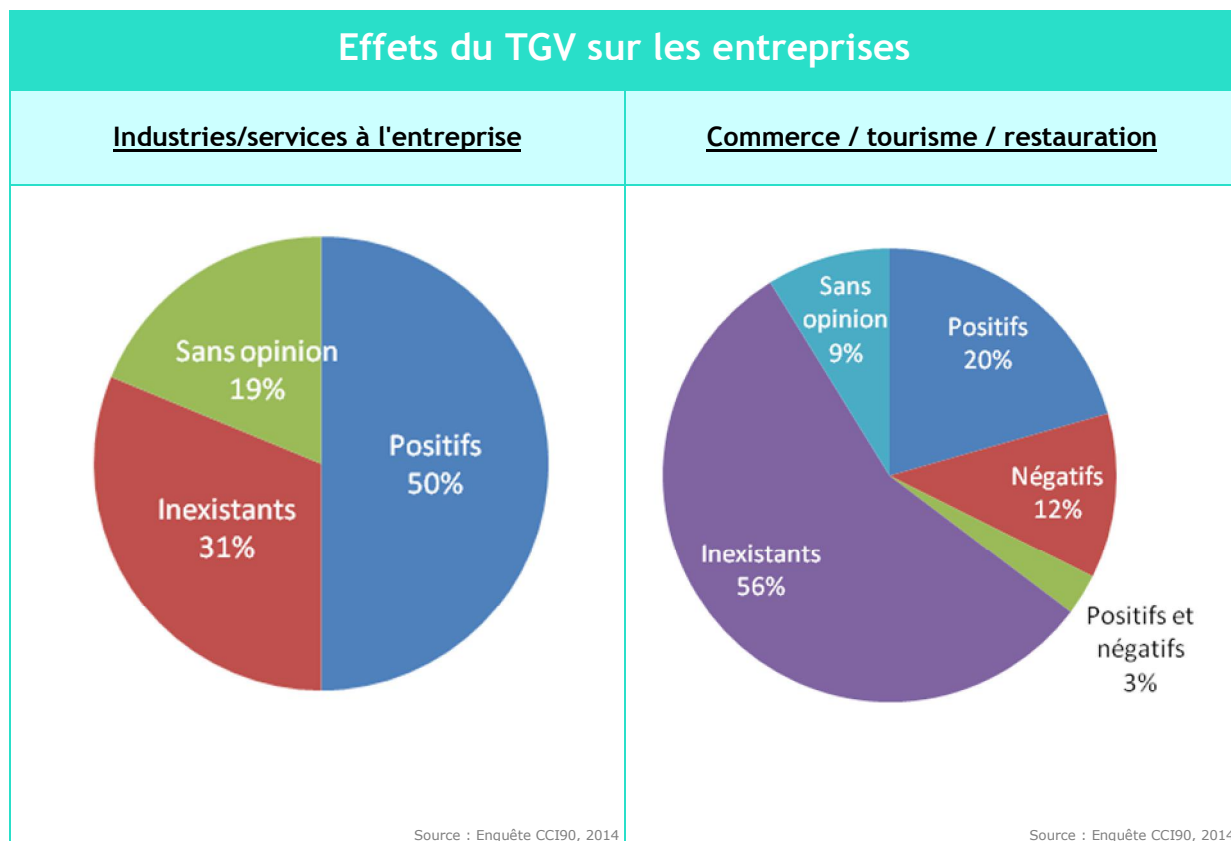
b. Les effets observés par les entreprises

Une enquête auprès des chefs d'entreprise de l'Aire urbaine de BMHD en 2012 a fait ressortir que seulement 5% des entreprises observaient des effets négatifs suite à l'ouverture de la gare TGV-BMFC, et que la majorité (56%) n'observait encore aucun impact. L'impact positif le plus observé était alors le fait que la mobilité était améliorée.

Aujourd'hui, ces proportions ont évolué positivement en ce qui concerne les **industries / services à l'entreprise** : **Aucune d'entre elles n'observe d'impacts négatifs**, et 31% n'observent pas d'effets. **La moitié de ce type d'entreprise observe ainsi des effets positifs.**

En revanche, concernant les entreprises de type "**commerce / tourisme / restauration**", la situation a évolué négativement : 12% d'entre elles ont constaté des effets négatifs, et 56% n'ont pas vu d'effets. Il n'y a donc que **20% de ces entreprises qui ont observé des effets positifs.** (voir tableau suivant)

On peut noter que 21% des entreprises réalisant une communication l'ont modifiée suite à l'arrivée du TGV. Il s'agit de changements sur les sites internet, les flyers ou encore les mails. Les entreprises qui n'ont pas changé leur communication invoquent le fait qu'elles sont relativement petites, que leur clientèle n'utilise pas le TGV ou encore que cela n'induirait pas de retombées sur leur fréquentation ou leur chiffre d'affaires. Le TGV pourrait donc être davantage utilisé comme élément de communication.



Les effets positifs

Les effets positifs observés dépendent du type d'entreprise (voir tableau suivant). Ainsi, si l'amélioration de la **rapidité des déplacements** est un effet majeur pour les industries et services à l'entreprise, ce n'est pas le cas pour les entreprises du type "commerce / tourisme / restauration". Celles-ci considèrent qu'il y a eu avant tout un **gain d'attractivité du département**, et que le **recrutement des salariés** est plus aisé. Ces résultats sont liés avec le fait que les industries / services à l'entreprise utilisent davantage le TGV que les autres entreprises.

En revanche, contrairement aux attentes, le TGV n'a pas permis d'améliorer les relations des entreprises avec l'étranger, cela se retrouve d'ailleurs dans l'absence de destinations internationales dans les réponses des entreprises (hors Zurich).

Effets positifs du TGV sur les entreprises	
<u>Industries / services à l'entreprise</u>	<u>Commerce / tourisme / restauration</u>
<p>1</p> <p>Déplacements plus rapides</p> <p>2</p> <p>Meilleure attractivité du département</p> <p>3 et 4</p> <p>Meilleur cadre de vie des salariés et meilleure attractivité de l'entreprise pour les clients et salariés</p>	<p>1 et 2</p> <p>Meilleure attractivité du département et recrutement des salariés plus aisé</p> <p>3 - 4 - 5</p> <p>Meilleur cadre de vie des salariés, meilleure attractivité de l'entreprise pour les clients et salariés et augmentation du chiffre d'affaires</p>

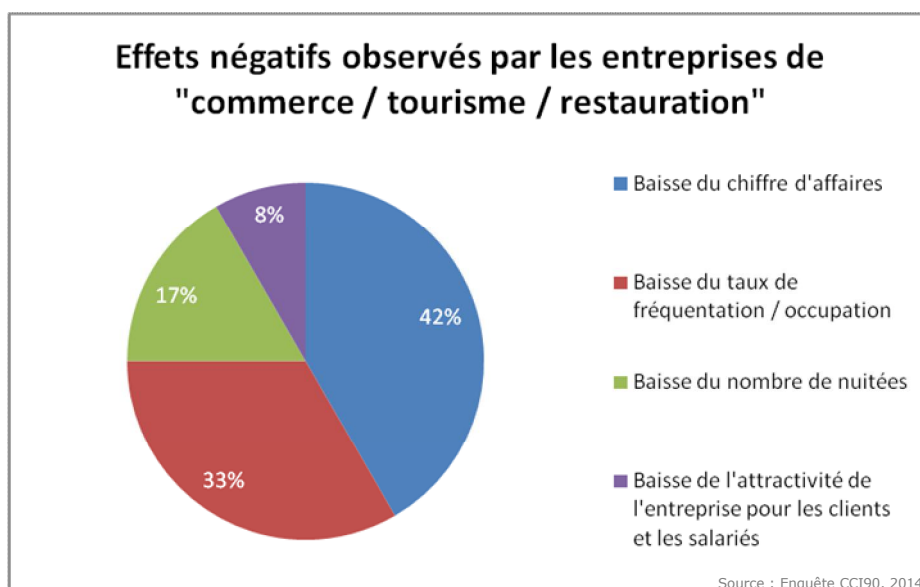
Source : Enquête CCI90, 2014

Par ailleurs, la Région Franche-Comté a eu le retour d'un certain nombre de PME qui, tout comme les grandes entreprises, ont indiqué qu'elles avaient plus de facilités à faire venir les clients ou donneurs d'ordres dans la région, le TGV représentant un argument décisif. Une entreprise assurant le service client de SFR a également mentionné qu'elle avait bénéficié d'un meilleur accompagnement de consultants internes basés à Paris, ce qui lui a permis de monter en gamme et d'obtenir de nouveaux marchés.

Les effets négatifs

Les industries / services à l'entreprise n'ont constaté aucun effet négatif suite à l'arrivée du TGV.

Les entreprises de "commerce / tourisme / restauration" ont principalement observé une **baisse de leur chiffre d'affaires** (42% des effets observés) et une **baisse de leur taux de fréquentation/occupation** (33%). Ces résultats sont en corrélation avec le fait que le TGV permet aux touristes et femmes/hommes d'affaires de réaliser un déplacement sur la journée, réduisant ainsi fortement leurs dépenses sur Belfort.



Développement économique et attractivité du territoire : attentes et état prospectif

Les entreprises du Territoire de Belfort sont majoritairement satisfaites de l'action des collectivités locales pour préparer l'arrivée du TGV Rhin-Rhône (61%). Elles le font d'ailleurs savoir à travers leurs commentaires : "Merci pour votre écoute et félicitations au Président Seid - et à ses services - pour son dynamisme et son implication".

Seulement 4% d'entre elles ont fait état d'un manque de concertation et de prise en compte, notamment de certaines petites entreprises de TP locales.



Par ailleurs, les entreprises considèrent que le TGV Rhin-Rhône est "une belle réalisation", et espèrent fortement qu'"il reste". En effet, la **desserte par le TGV est importante pour le maintien et le développement de l'activité et de l'attractivité de la Franche-Comté**. Le TGV Rhin-Rhône s'avère donc nécessaire car il relie les territoires franc-comtois aux grandes agglomérations de Paris, Lyon, Strasbourg, Bâle et Zurich.

De plus, son arrivée a permis une remise à niveau du territoire, en plaçant Paris à 2h20. Toutefois, il ne s'agit pas d'un avantage concurrentiel mais seulement de retrouver des atouts. En effet tous les territoires sont désormais à 2h de Paris, **le TGV est donc requalifiant** et permet d'entrer dans "la cour des grands" en amenant de nouvelles opportunités, mais il ne va pas transfigurer les choses à lui seul. Il convient donc de développer l'attractivité du territoire, avec notamment des systèmes de transports performants reliant les villes entre elles. Le SMAU a également développé un projet de boucle locale haut-débit en vue d'améliorer l'attractivité : il s'agit "d'équiper le territoire".

Cependant, le contexte actuel de crise a étouffé les potentialités et dynamiques apportées par l'arrivée du TGV, alors que ses apports pour l'industrie auraient pu être encore plus importants. Le TGV Rhin-Rhône n'a donc pas encore montré toute sa teneur, mais a sans doute permis de mieux résister à la crise grâce à une remise à niveau de la Franche-Comté et de ses territoires.

SERVICES AUX ENTREPRISES, AUX SALARIES ET AUX VOYAGEURS

1. Les services en gare TGV Belfort-Montbéliard Franche-Comté

Différents services sont présents en gare TGV-BMFC : un espace de vente SNCF, un point d'information, un espace de location de véhicules, un point restauration/bar/presse "Trib's" et une cellule occupée par le Conseil Général du Territoire de Belfort en partenariat avec le Pays de Montbéliard Agglomération (PMA), la Communauté de l'Agglomération Belfortaine (CAB) et le Syndicat Mixte de l'Aire Urbaine de BMHD (SMAU).

Dans ce dernier espace, des informations sur l'Aire urbaine de BMHD sont disponibles via des brochures, des dépliants, des écrans télévisuels mais également une borne tactile. Cette borne multimédia permet aux voyageurs d'obtenir des **renseignements sur le tourisme, les transports, l'économie et les collectivités de l'Aire urbaine de BMHD**. En plus d'être un outil de promotion des territoires, cette cellule a pour objectif d'afficher, sur un lieu fréquenté, la **volonté politique d'une aire urbaine entre Belfort, Montbéliard, Héricourt et Delle**. De plus, cette cellule pourra potentiellement, à terme, être privatisable. Cela permettrait à des entreprises comme GE d'afficher leur présence en gare.



Figure 23 : Promotion de l'Aire urbaine de BMHD en gare TGV-BMFC

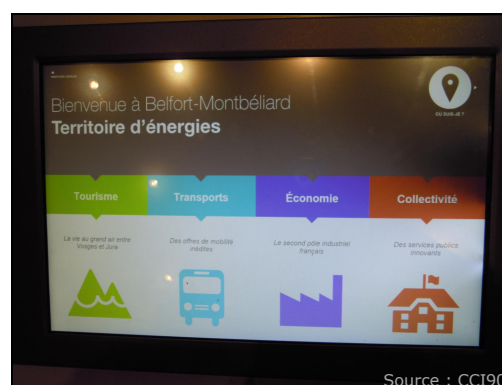


Figure 24 : Ecran d'accueil de la borne tactile

Les deux autres cellules initialement louées par le canton du Jura Suisse et par La Jonxion ne sont actuellement plus occupées.

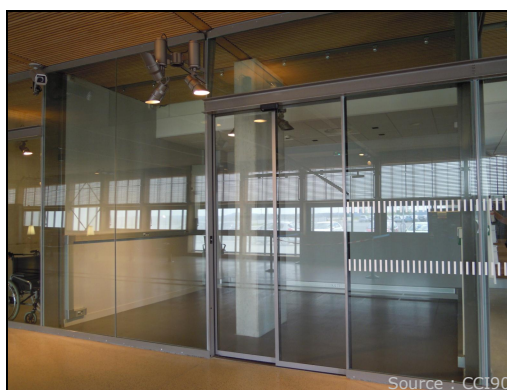


Figure 25 : Cellule vide

Le wifi est présent en gare TGV Belfort-Montbéliard Franche-Comté via l'opérateur SFR. Cependant, la connexion internet est payante si le client est chez un autre opérateur (notamment Orange ou Bouygues Télécom), alors que la volonté du Club TGV était que ce service soit entièrement gratuit.



Figure 26 : Page d'accueil internet



Figure 27 : Service payant

Toutes les entreprises du Territoire de Belfort interrogées utilisent la gare Belfort-Montbéliard Franche-Comté comme gare de départ. **La grande majorité d'entre elles (environ 92%) en sont satisfaites.** Certaines entreprises ont fait part de leurs attentes concernant une mise en avant des atouts locaux et régionaux en s'inspirant du savoir-faire de l'Alsace, ou encore le besoin de plus d'informations sur les offres et l'attractivité touristique et commerciale de Belfort. Il semble donc que l'espace de promotion de l'Aire urbaine de BMHD (cellule du CG et de ses partenaires) n'est pas suffisamment repérable au sein de la gare TGV-BMFC.

2. Les services au cœur de la Jonxion

Le secteur de la gare TGV-BMFC est un **secteur complexe à urbaniser** du fait de fortes contraintes environnementales et car l'orientation qui a été choisie est d'y mettre les fonctions supérieures de l'agglomération de Belfort-Montbéliard. Ainsi, cette zone d'activités est essentiellement dédiée à des équipements collectifs, des activités économiques et du tertiaire supérieur. En revanche, les orientations préconisent d'éviter l'implantation de zones commerciales, usines et industries.

a. L'état d'avancement de la Jonxion

"La Jonxion", ensemble de bâtiments situés sur la ZAC du même nom, en est actuellement aux **débuts de son développement**. Une société a été créée spécialement pour la réalisation de ce projet (initialisation et financement). Il s'agit de la Société par Action Simplifiée (SAS) Alliance Développement qui est un partenariat entre acteurs publics et privés. Elle regroupe en effet la société d'économie mixte du Territoire de Belfort (Sempat) qui détient 51%, et des acteurs privés essentiellement issus du secteur du BTP (49%). Maintenant que le premier ensemble immobilier est construit, SAS Alliance Développement vend les locaux pour augmenter sa trésorerie afin de lancer un nouveau bâtiment. (source : Adept)



Figure 28 : La Jonxion

Pour cette première étape, sur les 50% vendus, 2/3 ont été initiés par la puissance publique contre 1/3 seulement pour le secteur privé. Il s'agit donc essentiellement de **délocalisations d'établissements publics** de Belfort (Adebt, Sodeb...) en vue de faire un amorçage et de créer une dynamique sur la zone. En effet, des bâtiments vides ne seraient pas attractifs et n'inciteraient pas les entreprises privées à s'y installer. Actuellement, il n'y a pas eu de désaffectation ni d'engouement, mais les choses évolueront avec le temps (source : CAB). Un recensement du nombre d'emplois générés par les entreprises présentes sur la ZAC n'a pas encore été réalisé à ce jour.

Le premier ensemble immobilier présent sur le site est constitué de 4 bâtiments organisés autour de 2 patios et d'une rue intérieure : les bureaux "tour", les bureaux "patio", le centre d'affaires et l'hôtel et le restaurant.



1. LES BUREAUX «TOUR»
2. LE CENTRE D'AFFAIRES

3. LES BUREAUX «PATIO»
4. HOTEL ET RESTAURANT

Les bureaux "tour" (1) et "patio" (3)

Dans le plus haut bâtiment de la Jonxion (5 étages - 6 800 m²) et dans le bâtiment numéroté 3 (2 étages - 4 300 m²), des bureaux de 50 à 900 m² sont disponibles à la vente ou à la location. Parmi les entreprises actuellement présentes dans la tour (numérotée 1), on trouve notamment la Chambre interdépartementale d'agriculture Doubs/Territoire de Belfort et d'autres acteurs du secteur agricole (voir ci-dessous pour une liste plus détaillée).

Entreprises présentes dans la tour de la Jonxion (juillet 2014)
Fretenergy / Modern'habitat
Plafond Laffond
SFCA
Crédit agricole
Cotofrance
BEGE
SODECC
Fédération du BTP 90
Allucyne
La terre de chez nous
Association interdépartementale de formation 25/90
Jeunes agriculteurs et FDSEA 90

MSA de Franche-Comté
Chambre d'agriculture 25/90
Sogycobois / Mécabois / GROSS
L'AUBE / ENSEMBLE / IMMAU
BEJ

Le centre d'affaires (2)

Le bâtiment numéroté 2 est le centre d'affaires (2 400 m²). Il propose à la location de nombreux bureaux pré-équipés de 7 à 30 m², 8 salons d'affaires et 6 salles de réunions de 10 à 60 personnes. Le concept de ce centre est de **favoriser l'accueil temporaire d'entreprises**. Il leur permet ainsi de louer des bureaux et des salles de réunion uniquement quand elles en ont besoin et pour la durée qui leur convient, avec une large palette de services à disposition : internet, adresse mail personnalisée, poste téléphonique, grand écran LCD, visioconférence, service postal, photocopieur, accès aux espaces communs de détente et cuisine, secrétariat commun, stationnement...

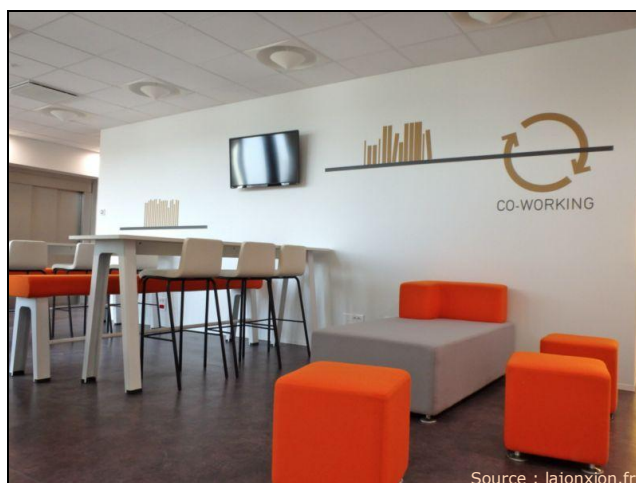


Figure 29 : Espace de co-working au centre d'affaires

Il existe plusieurs offres proposant différentes utilisations et services : location de bureaux privés "all inclusive" pour 1 à 3 personnes, domiciliation commerciale, et des formules "nomades" pour les entreprises qui souhaitent venir seulement ponctuellement (recrutement, télétravail, coaching...). Ces différentes offres sont intéressantes pour les entreprises qui se développent ou pour celles qui se restructurent. En effet, les services sont utilisables grâce à un badge remis à l'entreprise, et sont facturés en fonction de la consommation. Cela permet aux nouvelles entreprises de **réduire leur investissement de départ**, et cela permet également de **réduire les charges de fonctionnement**.

Des entreprises sont déjà présentes dans le centre d'affaires, on peut citer notamment RFF, le SMTc et l'Adebt (Agence de développement économique de Belfort et de son territoire), mais de nombreux locaux sont encore inoccupés. De plus, il semble que les bureaux de 7 m² ne se vendent pas car ils sont considérés comme trop petits par les entreprises. Certaines cloisons ont donc dû être enlevées pour agrandir les bureaux.

Dans ce même bâtiment, une **crèche interentreprises** doit ouvrir ses portes en septembre 2014. Avec 440 m² de surface et un jardin privatif, elle offrira 42 places.

Hôtel et restaurant (4)

Un hôtel "Campanile" et des services de restauration seront ouverts en septembre 2014 (bâtiment numéroté 4), permettant de réaliser une partie importante de la ZAC. L'hôtel offrira ainsi 68 chambres équipées du wifi et la clientèle d'affaires aura accès à un restaurant de qualité. De plus, un point de restauration rapide, de type bar lounge, sera également présent.



Figure 30 : L'hôtel Campanile sur la ZAC de La Jonxion

On peut noter que, tout proche de la gare TGV-BMFC, l'hôpital Médian sera livré fin 2016. Il constitue le futur centre hospitalier de Belfort-Montbéliard avec près de 3 500 emplois sur site (source : étude franco-suisse d'octobre 2013).

b. Les attentes des entreprises et des collectivités

Les entreprises et collectivités ont fait part de leur souhait de voir la ZAC se développer et qu'il y ait une activité économique plus importante : de **fortes attentes** ont été exprimées concernant la mise en place de la **crèche, du restaurant et du point de restauration rapide**. Les salariés déjà présents sur la ZAC ont en effet un sentiment d'éloignement du fait de l'absence de restauration à proximité. Par ailleurs, d'autres demandes ont été faites : l'implantation de bureaux de tabac, d'une boulangerie et une vélo-route depuis Héricourt. De plus, la poursuite du développement de la ZAC est attendue par les responsables du parking Effia qui espèrent que cela permettra d'avoir un meilleur taux de remplissage du parking de la gare TGV-BMFC : les clients et visiteurs du Home d'affaires de la Jonxion sont en effet invités à utiliser le parking longue durée de la gare.

Par ailleurs, une entreprise interrogée a fait part de sa satisfaction de l'état d'avancement de la ZAC avec la réalisation de l'hôpital Médian qui "est déjà un bon exemple de développement".

OUTILS DE L'AIRE URBAINE DE BELFORT-MONTBELIARD-HERICOURT-DELLE

1. Les impacts de la gare TGV-BMFC sur l'Aire urbaine de BMHD

Une position de carrefour

La présence de la gare TGV Belfort-Montbéliard Franche-Comté a permis à l'Aire urbaine de BMHD de passer d'une position "nord-sud" à une **position de carrefour**. En effet, elle est située entre deux obstacles que sont les Vosges et le Jura, faisant d'elle une porte intéressante qui offre des **possibilités d'accès vers la Suisse et vers Paris**. Ces liaisons, facilitées par la gare TGV-BMFC et l'aéroport international de Bâle-Mulhouse-Fribourg, font ainsi de l'Aire urbaine de BMHD une position stratégique pour les grandes entreprises.

Figure 31 : Situation de l'Aire urbaine de BMHD (Source : SMAU)



Un signe extérieur de métropole

L'Aire urbaine de Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle représente un important bassin de population de plus de 300 000 habitants. La gare TGV-BMFC est un **signe extérieur de métropole et de modernité** qui a donné au territoire la **capacité d'attirer**. Les autres éléments qui font d'un espace une métropole sont notamment des universités, un aéroport ou encore un hôpital (source : CAB).

Un rapprochement des acteurs du territoire

La gare TGV-BMFC a également permis à la dimension "Aire urbaine" de prendre plus d'ampleur. En effet, les voyageurs qui partaient auparavant chacun de leur gare à Belfort ou à Montbéliard, utilisent désormais la même gare et peuvent donc s'y rencontrer et discuter pendant leur voyage en train. Le TGV a ainsi favorisé le **rapprochement et le travail en commun des acteurs des différents territoires**. (source : SMAU)

Une mise en valeur de l'espace médian

Par ailleurs, l'arrivée du TGV a permis un effet structurant d'aménagement du territoire : le développement et la mise en avant d'un futur pôle important, le secteur autour de la gare TGV Belfort-Montbéliard Franche-Comté. Le territoire de l'Aire urbaine de BMHD ayant déjà plusieurs centres, la décision politique a été de ne pas construire un "troisième centre" mais de densifier cet "espace médian" sans vider les centres-villes. Il s'agit donc de maîtriser cet espace en y mettant des **services complémentaires de dimension "Aire urbaine"** qui ne concurrenceront pas ceux qui existent déjà ailleurs.

On peut également souligner que la gare TGV-BMFC a été l'occasion de promouvoir l'Aire urbaine de BMHD via une cellule, toujours présente, au sein de la gare (voir partie "services aux entreprises, aux salariés et aux voyageurs"). De plus, la marque territoriale "l'Originale Franche-Comté" permet également de promouvoir l'économie et l'attractivité de l'Aire urbaine de BMHD.

2. Les orientations pour l'Aire urbaine de BMHD

a. Une stratégie de développement commune

Le club TGV Rhin-Rhône, Cercle Belfort-Montbéliard/Franche-Comté, est jugé par les politiques comme le précurseur et l'accélérateur de l'Aire urbaine de BMHD. Le SMAU (Syndicat Mixte de l'Aire Urbaine) qui est la structure porteuse du Pays de l'Aire urbaine de BMHD, poursuit aujourd'hui le travail de **construction d'une stratégie de développement** cohérente à l'échelle du bassin de vie et d'emplois de Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle. Différentes thématiques telles que le développement économique, l'enseignement supérieur, la recherche, la santé ou encore les transports, doivent en effet être pensées à l'échelle de l'Aire urbaine de BMHD. (Site internet du SMAU : <http://www.pays-aireurbaine.com/>)



Figure 32 : Page d'accueil du site internet du SMAU

Pour obtenir une meilleure visibilité de l'Aire urbaine de BMHD au niveau national et un réel saut qualitatif sur le plan de la coopération entre les collectivités du Nord Est Franche-Comté, les élus de l'Aire urbaine de BMHD ont décidé en 2013 de créer dès que possible un "**Pôle métropolitain**", travaux repris par les nouveaux élus issus des élections municipales de mars 2014. Il ne s'agit pas d'un nouvel échelon territorial mais d'un modèle permettant de **structurer des coopérations déjà engagées** depuis 30 ans et d'en développer de nouvelles. (Source : SMAU, plus d'informations : [plaquette de présentation du Pôle métropolitain](#))

C'est pour cette raison que je défends d'abord la constitution d'un pôle métropolitain à l'échelle de l'Aire urbaine. Le dossier est prêt techniquement. C'est l'étape essentielle pour avancer dans la coopération entre toutes les collectivités de notre bassin de vie.

Figure 33 : Déclarations de Yves Ackermann dans L'Est Républicain (16/07/2014)

b. Vers une unification des organisations

Pour que l'Aire urbaine de BMHD acquière toute sa dimension, il est donc nécessaire d'unifier un certain nombre d'organisations des différents territoires. L'idée serait d'avoir notamment, à terme, une seule agence de développement économique, une seule agence d'urbanisme, une seule maison de l'emploi et une seule AOT (autorité organisatrice de transports) pour Belfort et Montbéliard. On peut noter que l'Adebt (Agence de développement économique de Belfort et son territoire) travaille déjà plutôt sur le périmètre de l'Aire urbaine de BMHD et que les politiques œuvrent fortement pour qu'une unique agence de développement économique soit créée. De plus, il serait nécessaire que des équipements de dimension Aire urbaine soient mis en place afin de proposer des offres à l'échelle de l'Aire urbaine de BMHD.

Si certains considèrent qu'il n'y a pas encore eu de rapprochement des institutions, la création d'équipements de dimension Aire urbaine est cependant en cours avec la réalisation de l'hôpital médian prévue pour fin 2016.

Le tourisme

En ce qui concerne la thématique du tourisme, des freins réglementaires empêchent le rapprochement entre Belfort et Montbéliard. Ainsi, l'idée d'une centrale de gestion de clientèle commune (pour les hôteliers) n'a pas pu être mise en place à cause de problèmes administratifs. Les partenariats entre les offices de tourisme de Belfort et de Montbéliard sont donc minimes, mais ces derniers travaillent tout de même ensemble au comité régional du tourisme. On peut noter que le pass touristique Belfort-Montbéliard a été arrêté pour le faire évoluer afin qu'il corresponde davantage aux attentes des touristes. Par ailleurs, il est important de préciser que, réglementairement parlant, il est impossible pour un office de tourisme de vendre des produits qui ne sont pas sur son périmètre d'actions.

La promotion du tourisme à l'échelle de l'Aire urbaine de BMHD et l'idée de faire des offres touristiques interdépartementales, interrégionales ou internationales s'avèrent donc très difficiles à réaliser du fait de blocages réglementaires. Différents sites internet proposent néanmoins un recensement des différents événements sur l'Aire urbaine de BMHD : "onfaikoi" (www.onfaikoi.com) et "je sors dans l'aire" (www.pays-aireurbaine.com/fr/jesorsdanslaire/).



Figure 34 : onfaikoi.com

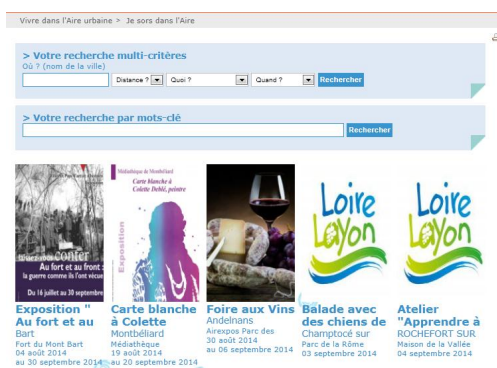


Figure 35 : "je sors dans l'aire"

Les transports

Le projet de mise en place d'une AOT et d'une offre unique à l'échelle de l'Aire urbaine de BMHD est contraint par de nombreuses difficultés techniques et juridiques. En effet, ce service est assuré en régie sur le Territoire de Belfort, alors qu'il s'agit d'une délégation de service public à Kéolis pour Montbéliard. Toutefois, le contrat arrivant à échéance en 2016, une **thématique de travail a été mise en place** par le SMAU afin d'étudier la question d'une AOT à l'échelle de l'Aire urbaine de BMHD.

Par ailleurs, on peut souligner qu'un observatoire de la mobilité sur l'ensemble de l'Aire urbaine de BMHD a été créé par le SMAU. De plus, suite aux travaux du Club TGV, un **titre de transport pour l'Aire urbaine de BMHD** a été mis en place : le **pass ok**. Il propose des abonnements mensuels et hebdomadaires ainsi que des voyages à la journée, à la fois sur les réseaux de bus de Montbéliard (CTPM), de Belfort (Optymo) et en TER. Le succès de ce pass est convenable, avec environ 3 800 abonnements mensuels par an. Il s'agit surtout d'actifs et de quelques étudiants.

L'uniformisation des offres des AOT présentes sur l'Aire urbaine de BMHD reste néanmoins un travail à poursuivre.

CONCLUSION

Grâce au Club TGV Rhin-Rhône, Cercle Belfort-Montbéliard / Franche-Comté, les collectivités et entreprises se sont unies afin de faire de l'arrivée du TGV un succès. Les efforts de mobilisation et de coopération alors entrepris ont été poursuivis par les différents acteurs du territoire, contribuant à faire de l'Aire urbaine de Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle une réalité au quotidien.

Plus de deux ans après son arrivée, le TGV a répondu en partie aux attentes qu'il nourrissait. De plus, il semble que les effets pour le Nord Franche-Comté n'auraient pu que difficilement être meilleurs que ceux observés, étant donnée la situation de crise économique au niveau national.

Ainsi, le TGV a permis de **désenclaver la Franche-Comté** en réduisant fortement les temps de parcours vers les grandes agglomérations. Il s'agit d'un atout considérable que les entreprises ne manquent pas d'exploiter. Il est cependant regrettable que les déplacements vers l'international ne se soient pas développés.

Par ailleurs, l'arrivée du TGV a été l'occasion de mettre en place toute une communication pour promouvoir la Franche-Comté. Les différents **territoires et leurs savoirs-faires** ont ainsi bénéficié d'une **forte mise en valeur**, comme espérée par les membres du club TGV. De plus, la création d'une section américaine à Belfort a contribué à accroître l'attractivité de l'Aire urbaine de Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle.

Cependant, malgré l'amélioration de l'image de la Franche-Comté, les hôtels de l'Aire urbaine de BMHD ont subi des effets négatifs. La possibilité pour les femmes/hommes d'affaires de réaliser un aller-retour en TGV dans la journée a entraîné une **diminution des taux d'occupation des hôtels en semaine**. En revanche, le taux de remplissage des hôtels le week-end est désormais meilleur.

Pour d'autres thématiques comme notamment l'emploi, il est très difficile d'obtenir des données et d'estimer la part de l'effet TGV et celle de la conjoncture. De manière générale, il n'y a d'ailleurs pas de méthode d'analyse reconnue au niveau national pour mesurer les effets de la grande vitesse.

Par ailleurs, tous les projets mis en œuvre pour l'arrivée du TGV n'ont pas encore totalement été menés à terme et font l'objet d'attentes de la part des entreprises et des collectivités : développement économique autour de la gare TGV-BMFC, réouverture de la ligne Belfort-Delle, poursuite de la LGV Rhin-Rhône... **Ainsi, le bilan actuel des effets du TGV est voué à évoluer, car tout comme l'a montré l'expérience dans d'autres territoires, les effets TGV mettent plus d'une dizaine d'années à dévoiler toute leur ampleur.**

REMERCIEMENTS

Ce présent bilan des impacts du TGV Rhin-Rhône sur l'Aire urbaine de Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle a pu être réalisé grâce à la participation de nombreuses personnes, qu'il convient à ce titre de remercier :

- ❖ Guillemette Auclair-Meunier, chargée de mission auprès du Directeur Général - Région Franche-Comté
- ❖ Thierry Besançon, président du syndicat des taxis du Territoire de Belfort
- ❖ Corinne Bohlinger, chargée de mission à la Communauté de Communes du Sud Territoire (CCST)
- ❖ Pierre Chauve, directeur du Développement et de l'Aménagement à la Ville de Belfort/CAB
- ❖ Sébastien Cornu, directeur adjoint de Belfort Tourisme
- ❖ Cidalia Das Neves - Désévaux, chargée de la communication et du développement des publics au Centre Chorégraphique National de Franche-Comté à Belfort (CNNFC)
- ❖ Arnaud David, responsable marketing et communication de Kéolis Pays de Montbéliard
- ❖ Vincent Donier, directeur de l'ARD de Franche-Comté
- ❖ Sandrine Dupuy, directrice de la Poudrière - co-directrice du festival Impetus
- ❖ Léa Girardin, directrice du FIMU à la Ville de Belfort
- ❖ Sébastien Goudey, président de l'UMIH
- ❖ Gaël Hermant, responsable du commerce Trib's en gare TGV-BMFC
- ❖ Aline Husson, chargée d'affaires à l'ADEBT
- ❖ Arlette Laroye, directrice de l'office de tourisme du Pays de Montbéliard
- ❖ Jean-Pierre Lehec, directeur de l'économie, du partenariat et du logement au CG90
- ❖ Christophe Lejeune, enseignant chercheur en gestion stratégique à l'ESTA
- ❖ Paul Leslie, secrétaire général de l'association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée
- ❖ Alain Ménétré, président de la FNAIM de Franche-Comté
- ❖ Dominique Musslin, directeur de l'ADU
- ❖ Didier Sarrazin, chargé d'études économiques à la Maison de l'Emploi du Pays de Montbéliard
- ❖ Marthe Szabo, responsable de sites - Belfort Montbéliard TGV
- ❖ Foudil Teguia, directeur du SMAU
- ❖ Bruno Vidalie, directeur de l'AUTB
- ❖ Martine Vienot, chargée d'affaires au Pays de Montbéliard Agglomération

INDEX DES REFERENCES

Sites internet :

- ❖ ARD Franche-Comté : ardfc.org
- ❖ Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée : transeuropetgv.net
- ❖ Belfort Tourisme : belfort-tourisme.com
- ❖ Club TGV Rhin-Rhône : clubtgvrhinrhone.eu
- ❖ Conseil Général du Territoire de Belfort : cg90.fr
- ❖ Conseil Régional de Franche-Comté : franche-comte.fr
- ❖ DREAL Franche-Comté : franche-comte.developpement-durable.gouv.fr
- ❖ "je sors dans l'aire" : pays-aireurbaine.com/fr/jesorsdanslaire/
- ❖ La Jonxion : lajonxion.fr
- ❖ Les Eurockéennes : eurockeennes.fr
- ❖ LGV Rhin-Rhône : lgrhinrhone.com
- ❖ L'Originale Franche-Comté : franche-comte.org
- ❖ "onfaikoi" : onfaikoi.com
- ❖ Réseau de bus de Belfort Optymo : optymo.fr
- ❖ Réseau de bus de Montbéliard CTPM Kéolis : ctpm.fr
- ❖ SMAU : pays-aireurbaine.com
- ❖ SNCF : sncf.com

Ouvrages numériques :

- ❖ Chiffres clés de l'Aire urbaine de Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle (édition 2014, SMAU)
- ❖ Etude franco-suisse pour la détermination du potentiel d'attractivité économique des territoires du Conseil général de Belfort et de la République et Canton du Jura (2013, CG90 - République et Canton du Jura)
- ❖ Les synthèses des rencontres de la grande vitesse en Franche-Comté (2008, 2009, 2010 et 2011, Conseil Régional de Franche-Comté)
- ❖ Schéma Départemental de Développement Touristique du Territoire de Belfort 2013-2015 (CG90 - Belfort Tourisme)
- ❖ TGV Est-Européen et Rhin-Rhône : renforcer leur impact au service des territoires alsaciens (mai 2013, CESER ALSACE)
- ❖ Et les documents antérieurs du Club TGV...

ANNEXES

Les annexes suivantes sont disponibles en version numérique, sur le DVD gravé "Bilan des effets du TGV 2014" :

- **le questionnaire aux entreprises** : fichier PDF "Enquête sur les effets du TGV Rhin-Rhône"

Chemin d'accès : "Questionnaire en ligne aux entreprises/Le questionnaire/Enquête sur les effets du TGV Rhin-Rhône"

- **les réponses au questionnaire** : fichier Excel "Résultats bruts enquête TGV"

Chemin d'accès : "Questionnaire en ligne aux entreprises/Analyse des résultats/Résultats bruts enquête TGV"

- **les entretiens avec les collectivités et organismes rencontrés** : dossier "Entretiens avec collectivités et organismes"

Chemin d'accès : Le dossier "Entretiens avec collectivités et organismes" se trouve à la racine du DVD gravé.



Contact :

CCI du Territoire de Belfort

www.belfort.cci.fr

Courriel : cci@belfort.cci.fr

Tél. 03 84 54 54 54

Fax : 03 84 54 54 03