

L'arrivée du TGV à Royan ... perceptions d'entreprises

Réunion/débat – 30 juin 2015

Le cadre

Il y a un an, le CODEV a engagé une démarche de suivi et d'alerte quant à la sensibilisation et à l'anticipation de l'amélioration de la desserte ferroviaire du territoire de la CARA (TGV, TER)

Ce projet peut être le moteur d'un développement économique majeur pour notre territoire, il peut amplifier son attractivité et dynamiser son image.

L'échéance annoncée de 2020 (Contrat de Plan Etat/Région) est tout à la fois lointaine et proche. Elle suggère une forte mobilisation locale, des collectivités et des acteurs économiques.

C'est dans ce cadre que nous avons entrepris **une première consultation exploratoire auprès d'entreprises de l'agglomération**. 51 d'entre-elles nous ont répondu et nous ont fait part de leurs interrogations, de leurs attentes, de leurs projets, ...

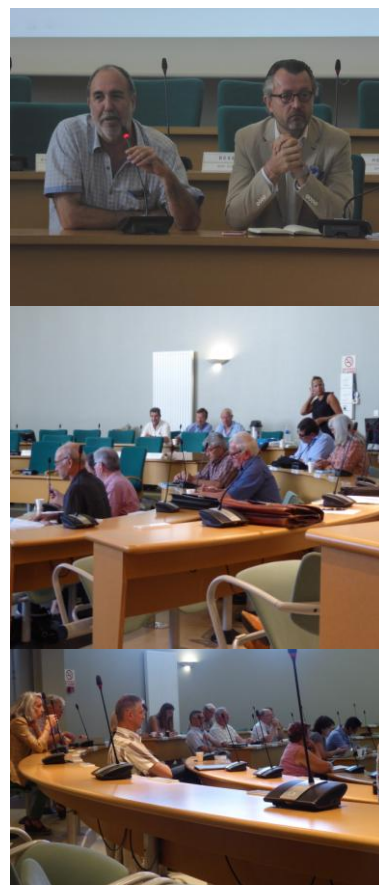
Cette réunion vise la restitution de cette enquête et l'engagement d'un débat sur les enjeux sous-tendus.

Propos introductifs

Jean Prou, Président du CODEV, en rappelle succinctement le fonctionnement. Il souligne notamment que les travaux produits ont vocation à susciter le débat, avec un regard prospectif. En l'occurrence, il salue la présence conjointe d'élus de la CARA, d'entreprises et de membres du CODEV pour débattre de la desserte ferroviaire du territoire ; thématique ouverte à des enjeux plus globaux de positionnement et d'attractivité économique.

Jean-Pierre Tallieu, Président de la CARA, remercie le CODEV de son initiative et souligne l'intérêt et l'engagement très vifs de la CARA sur cette question de desserte ferroviaire ; engagement dont la réalisation de la gare multimodale à Royan constitue un emblème.

Christophe Plassard, référent de l'atelier « *l'urgence à anticiper l'arrivée du TGV* » présente les résultats de l'enquête et les principaux questionnements qui en résultent.



L'enquête

(cf. le diaporama de présentation en annexe)

Les points saillants qui ressortent de cette enquête sont les suivants :

La connaissance du projet

- Le projet de TGV reste très méconnu et suscite un relatif scepticisme
- Sa réalisation, même hypothétique, est en revanche clairement considérée comme un évènement majeur et une opportunité pour le territoire
- La mobilisation locale pour l'accueillir reste faible à ce jour

Les effets attendus pour l'activité des entreprises répondantes

- Un impact économique favorable clairement établi pour plus de 90% des répondants
- Des effets positifs directs en termes d'image et d'accroissement de clientèle (tant par l'élargissement du périmètre commercial des entreprises locales que par l'accueil de nouveaux clients)
- Une appréciation plus nuancée quant aux impacts en termes de diversification d'activités et de partenariats

Les effets à espérer ou à craindre pour l'ensemble du territoire

- La perception d'un impact touristique global très positif (image, accessibilité)
- Une appréciation plus nuancée quant aux impacts en termes d'accueil de nouvelles entreprises
- Une crainte concernant la fragilisation de l'offre de TER
- Le risque évoqué d'une « non maîtrise » du développement urbain

Les actions qui doivent accompagner l'arrivée du TGV. De manière tout à fait prioritaire :

- Une communication forte pour faire connaître le projet
- Une organisation des modes de déplacements depuis les gares

Principaux éléments du débat

Avant le TGV, ... l'enjeu préalable de l'électrification de la ligne Angoulême-Royan

Ce point est central dans le débat. L'électrification de la ligne Angoulême est un préalable à la perspective de la desserte par le TGV.

Surtout, cette électrification doit permettre, en tant que telle, d'améliorer sensiblement la desserte de TER (vitesse, fréquence) et donc la liaison à Angoulême (ancrage à la LGV).

Les financements sont acquis et le premier enjeu est de se mobiliser sur ce projet pour qu'il puisse être mis en œuvre dans les meilleurs délais. Or, plusieurs « inquiétudes » sont exprimées sur ces délais :

- Les distorsions de discours entre la SNCF et SNCF réseau ; la seconde, très endettée, mettant en avant la difficulté à engager de front plusieurs projets de cette nature,
- Le cadre de la nouvelle « Grande Région » qui pourrait susciter des arbitrages dans les grands projets prioritaires,

Dans un contexte de raréfaction des finances publiques, ce projet est, de fait, en concurrence avec d'autres en termes de priorités de réalisation. Il est souligné l'exigence de le promouvoir avec volontarisme.

Relevons aussi, au titre des « inquiétudes » celle qui concerne la politique tarifaire appliquée par la SNCF et l'impact potentiellement très négatif d'une augmentation importante des prix.

L'exigence d'un cadre de réflexions plus large que le seul projet de TGV jusqu'à Royan

Autre point récurrent du débat, l'exigence de ne pas se « fixer » sur la seule liaison Angoulême-Royan par TGV, certes emblématique, mais très réductrice **des enjeux de positionnement et de desserte qui se posent à l'agglomération royannaise**. Ces enjeux sont évoqués et débattus :

- Il convient de se poser la question générale de l'enclavement, avec forcément des interactions entre modes de transports :
 - Le fer,
 - La route,
 - Le fleuve : liaison au Verdon et à Bordeaux,
 - L'air, avec la valorisation de l'aérodrome de Royan dans un contexte incertain quant au devenir de l'offre sur La Rochelle / Rochefort)
- Il convient aussi de croiser les différentes échelles territoriales et la cohérence des modes de déplacements à ces différentes échelles:
 - L'axe Limoges/Royan,
 - L'ensemble de la haute Saintonge,
 - La liaison au Verdon et la logique d'estuaire,
 - La liaison à Bordeaux, future métropole régionale, vers laquelle les conditions d'accès sont aujourd'hui très insatisfaisantes
 - Les déplacements internes au territoire de la CARA
 - La liaison à Paris, ...
- Ces deux points renvoient à la question plus globale **de l'attractivité du territoire** en général et de son attractivité économique en particulier. L'accessibilité physique est un élément ; il n'est pas le seul. Deux remarques sont faites sur ce point :
 - L'enjeu complémentaire (voir préalable) du Très Haut Débit. Cette exigence est traitée. Il est même souligné que « l'offre THD peut susciter une attractivité et peut « tirer » le TGV »
 - L'intérêt qu'il y aurait à ce que la CARA se dote d'un projet global de territoire.

L'arrivée du TGV aux Sables d'Olonne, une référence ?

L'exemple des Sables-d'Olonne est cité à plusieurs reprises. La station vendéenne a accueilli le TGV en 2008. Plusieurs remarques sont formulées :

- *Le contexte économique et financier était plus favorable il y a 7 ans. Par ailleurs, la desserte de la Roche/Yon depuis Nantes et Paris était déjà relativement performante (plus que celle de Saintes)*
- *Les deux stations ont une structure économique très comparable,*
- *Le TGV a suscité un développement économique, notamment autour des activités du numérique,*
- *Un travail très important de mobilisation locale (privée et publique) a très clairement favorisé le projet.*

L'enjeu de l'implication / mobilisation des acteurs

L'enquête souligne que cette mobilisation est globalement perçue comme faible. Ce point est débattu.

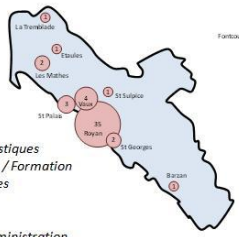
- Il est mis en avant que le **contexte est globalement difficile** et qu'il ne favorise pas l'appropriation du projet : méconnaissance des vrais enjeux, multiplicité des acteurs, complexité technique de mise en œuvre, conjoncture financière qui fragilise les projets, même admis dans leur principe,
- **La mobilisation des collectivités** est toutefois mise en avant, avec notamment l'engagement avéré de la CARA et de la ville de Royan (investissement important sur la gare multimodale et sur la perspective de création d'un quartier d'affaires)
- **La mobilisation des entreprises** est rendue difficile par la nature du tissu local (représentation importante des PME/TPE), par une difficulté à se projeter sur le long terme, par la perception que ce projet est « un serpent de mer »
- Il ressort de ce débat qu'il est indispensable de **fédérer les acteurs impliqués, d'animer une démarche collective et d'amplifier la voix du territoire** pour promouvoir et accompagner le projet. Clairement, il ressort que **la CARA à un rôle majeur d'ensembliser à jouer sur cette question**.

Annexe – le diaporama de présentation



L'arrivée du TGV à Royan ... perceptions d'entreprises
Réunion/débat – 30 juin 2015

L'enquête – Les répondants

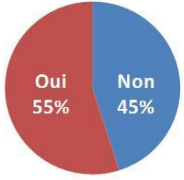


51 entreprises

- 16 : Hébergements touristiques
- 13 : Conseil / Immobilier / Formation
- 12 : Commerces / Services
- 3 : Bâtiment
- 3 : Milieu associatif
- 3 : Enseignement et administration
- 1 : Ostréiculture

« L'arrivée du TGV est annoncée à Royan à échéance 2020. La ligne desservira Angoulême, Cognac, Saintes, Saujon et Royan. Royan-Paris s'effectuera en 3h30, sans rupture de charge »

Le saviez-vous ?



Oui 55% / Non 45%

Partagez-vous ces affirmations générales ?

Plutôt d'accord / Plutôt pas d'accord

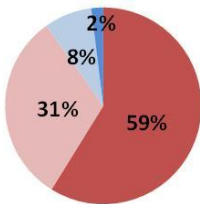
- « Je suis convaincu, aujourd'hui, que ce projet aboutira »: 60% Oui, 40% Non
- « C'est une échéance lointaine, il demeure beaucoup d'incertitudes »: 71% Oui, 29% Non
- « C'est une échéance proche, il faut anticiper activement cette arrivée »: 78% Oui, 22% Non

Partagez-vous ces affirmations générales ?

Plutôt d'accord / Plutôt pas d'accord

- « Le TGV est un évènement majeur pour le territoire de Royan Atlantique »: 94% Oui, 6% Non
- « Le TGV est une opportunité pour le développement économique du territoire »: 98% Oui, 2% Non
- « Les acteurs économiques du territoire sont mobilisés et actifs pour accueillir ce projet »: 51% Oui, 49% Non

« Pour VOTRE activité, cette perspective est-elle ? »



■ Très positive (59%)
■ Positive (31%)
■ Sans effet direct (8%)
■ Négative (2%)

... très positive et positive (46 réponses) pour ...

OUI / NON

- L'image globale de mon activité: 83% Oui, 17% Non
- Accroître ma clientèle locale (arrivée de nouveaux clients): 80% Oui, 20% Non
- Accroître ma clientèle externe (élargir mon périmètre commercial): 83% Oui, 17% Non

... très positive et positive (46 réponses) pour ...

OUI / NON

- Diversifier mes activités: 63% Oui, 37% Non
- « Qualifier » mes activités (montée en gamme de mes produits/services): 61% Oui, 39% Non
- Développer des partenariats interentreprises: 59% Oui, 41% Non
- Faciliter mon recrutement: 54% Oui, 46% Non

« Quels effets, le territoire de la CARA peut-il attendre (espérer ou craindre) de cette arrivée ? »

| Principaux effets à espérer | ●●●●● | ●●●●○ | ●●●○● | ●●○●● | ●○●●● | ○●●●● |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Un développement de l'attractivité touristique | 98% | 0% | 2% | | | |
| Un développement de l'attractivité résidentielle | 84% | 14% | 2% | | | |
| Une diversification de l'attractivité touristique | 82% | 14% | 4% | | | |
| Un saut qualitatif en termes d'image et de notoriété | 76% | 22% | 2% | | | |
| Une plus grande occupation des résidences secondaires | 76% | 22% | 2% | | | |
| L'implantation de nouvelles entreprises | 69% | 27% | 4% | | | |
| Un élargissement du bassin d'emplois | 67% | 31% | 2% | | | |
| Principaux effets à craindre | | | | | | |
| Une fragilisation de l'offre de TER | 41% | 59% | 0% | | | |
| Un développement urbain non maîtrisé | 35% | 65% | 0% | | | |
| Un effet à espérer ... ou à craindre | | | | | | |
| Une croissance des prix fonciers et immobiliers | 51% | 37% | 12% | | | |

« Quelles actions doivent, selon vous, accompagner l'arrivée du TGV ? »

| | OUI | | NON |
|--|-------------|----------|-----|
| | Prioritaire | Marginal | |
| Une communication forte pour faire connaître le projet | 88% | 10% | 2% |
| Une organisation des modes de déplacements depuis les gares | 75% | 20% | 6% |
| Le développement de l'offre hôtelière | 73% | 18% | 10% |
| Le développement de produits touristiques intégrés à cette offre | 65% | 31% | 4% |
| Le développement urbain et économique à proximité de la gare de Royan | 63% | 31% | 6% |
| Le développement de l'immobilier d'entreprises | 51% | 43% | 6% |
| Le développement urbain et économique à proximité de la gare de Saujon | 24% | 53% | 23% |

Quelques enseignements

- Une **méconnaissance** fréquente du projet et un certain **scepticisme**. Néanmoins l'expression d'un **vif intérêt** et une **réalisation**, même hypothétique, considérée comme un **évènement majeur et une opportunité** pour le territoire
- Un **impact économique potentiel clairement identifié** (développement de clientèle / valorisation de marchés spécifiques). Notamment en matière de **tourisme**
- Un impact potentiel est aussi identifié en termes d'**organisation urbaine** et d'articulation des **différentes formes de mobilités locales**
- **Trois enjeux** se dégagent ...:
 - un enjeu de **communication et de mobilisation**
 - un enjeu de **développement économique**
 - un enjeu d'**aménagement** (Royan et Saujon, flux vers la Tremblade, vers le Verdon, ...)