HAL
open science

Quels effets territoriaux pour les nouvelles gares de la LGV Rhin-Rhône?

Valérie Facchinetti-Mannone

To cite this version:

Valérie Facchinetti-Mannone. Quels effets territoriaux pour les nouvelles gares de la LGV Rhin-Rhône?. Images de Franche-Comté, 2011, 43, pp.16-19. hal-00973411

HAL Id: hal-00973411

https://hal.science/hal-00973411

Submitted on 4 Apr 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

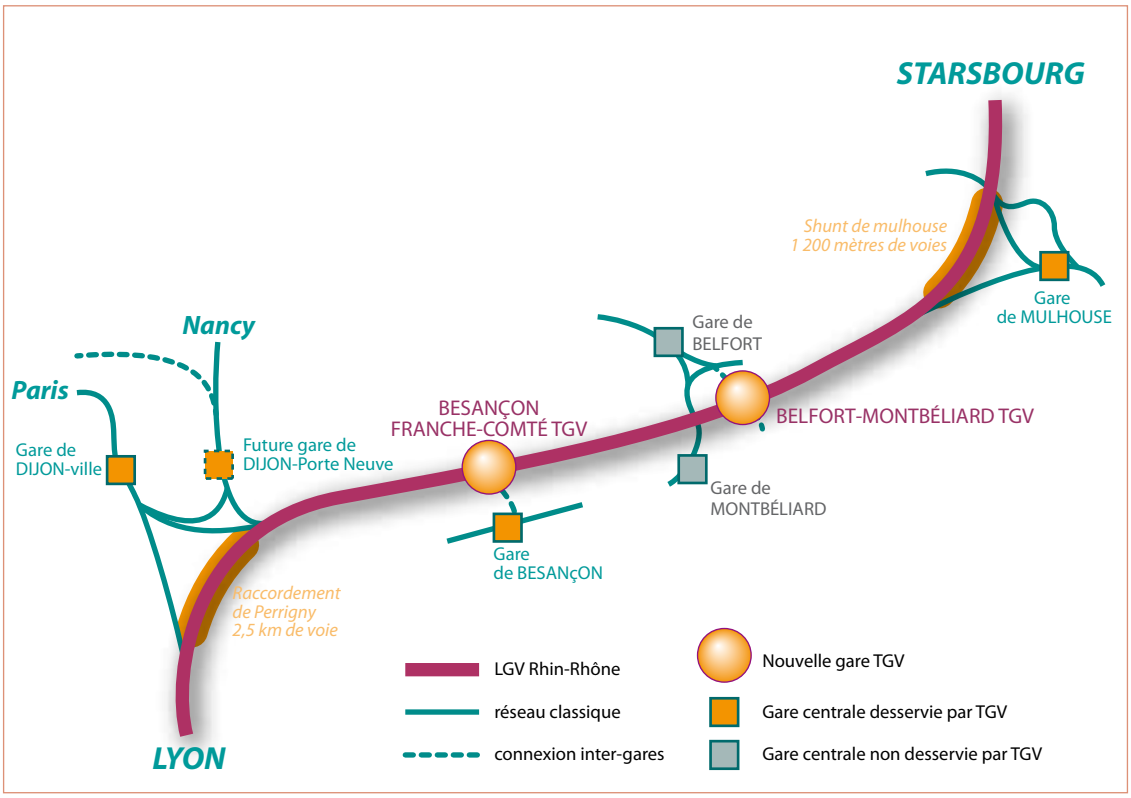
AMÉNAGEMENT

Quels effets territoriaux pour les nouvelles gares de la LGV Rhin-Rhône ?

Valérie FACCHINETTI-MANONNE, ThéMA, UMR 6049 du CNRS-Université de Bourgogne

Deux gares TGV ont été construites en Franche-Comté pour desservir Besançon et Belfort-Montbéliard. Or, le degré de centralité des gares influence la réussite des stratégies adoptées dans la mesure où il conditionne la capacité des acteurs locaux à coordonner leurs actions autour de projets d'aménagement conformes aux dynamiques spatiales préexistantes. La localisation de ces gares périphériques, largement dictées par des contraintes techniques et financières, ont peu pris en compte ces dynamiques, et il s'avère difficile de mobiliser l'ensemble des acteurs autour de projets situés aux marges de leurs compétences territoriales.

Figure 1 : la localisation des nouvelles gares du « Rhin-Rhône »



L'étude consacrée à l'implantation des gares TGV en Europe a montré que les « effets » territoriaux de la grande vitesse dépendaient conjointement du niveau de desserte des gares, de la mise en œuvre de stratégies de valorisation adaptées au contexte local et de la localisation des gares au sein des aires urbaines desservies. À de rares exceptions près, les gares centrales s'intègrent dans des projets urbains ambitieux qui ont permis de requalifier et de renforcer la centralité de quartiers de gare longtemps marginalisés. Les nouvelles gares TGV en situation « péricentrale », qu'elles

soient intégrées au tissu bâti ou en très proche périphérie urbaine, sont favorables à la constitution de nouveaux quartiers aux fonctions diversifiées. Par contre, les gares TGV édifiées à l'écart de tout noyau d'urbanisation n'ont eu que des retombées limitées, que les mesures d'accompagnement aient privilégié, comme en France, l'essor de nouveaux pôles économiques, ou, comme en Espagne, la réalisation de programmes résidentiels de grande envergure.

Deux gares en Franche-Comté

En Franche-Comté, la localisation des gares de la LGV Rhin-Rhône n'échappe pas à ces considérations, même si la participation des collectivités au financement de la LGV a permis d'améliorer l'insertion de ces gares au territoire (figure 1). En position périurbaine, à 11 km au nord de la ville, Besançon Franche Comté TGV s'intègre dans un « système à deux gares » fondé sur la réouverture de la ligne Besançon-Devecey, par laquelle transiteront les quelques TGV desservant Besançon-Viotte et les navettes TER entre les deux gares de l'agglomération. Belfort-Montbéliard TGV, au cœur de l'Aire Urbaine Nord franc-comtoise, sera intégrée au réseau ferré régional par l'intermédiaire de la ligne Belfort-Delle, mais les gares historiques de Belfort et Montbéliard ne seront plus desservies par TGV. Bien qu'il soit prématuré d'évaluer les « effets » territoriaux de ces nouvelles gares — qui dépendent davantage des politiques qu'adopteront les collectivités que de la contraction de l'espace-temps — la présentation des stratégies de valorisation déployées autour de gares inscrites dans des configurations similaires permet d'éclairer les conséquences de ces choix d'implantation.

Figure 2 : les systèmes à deux axes

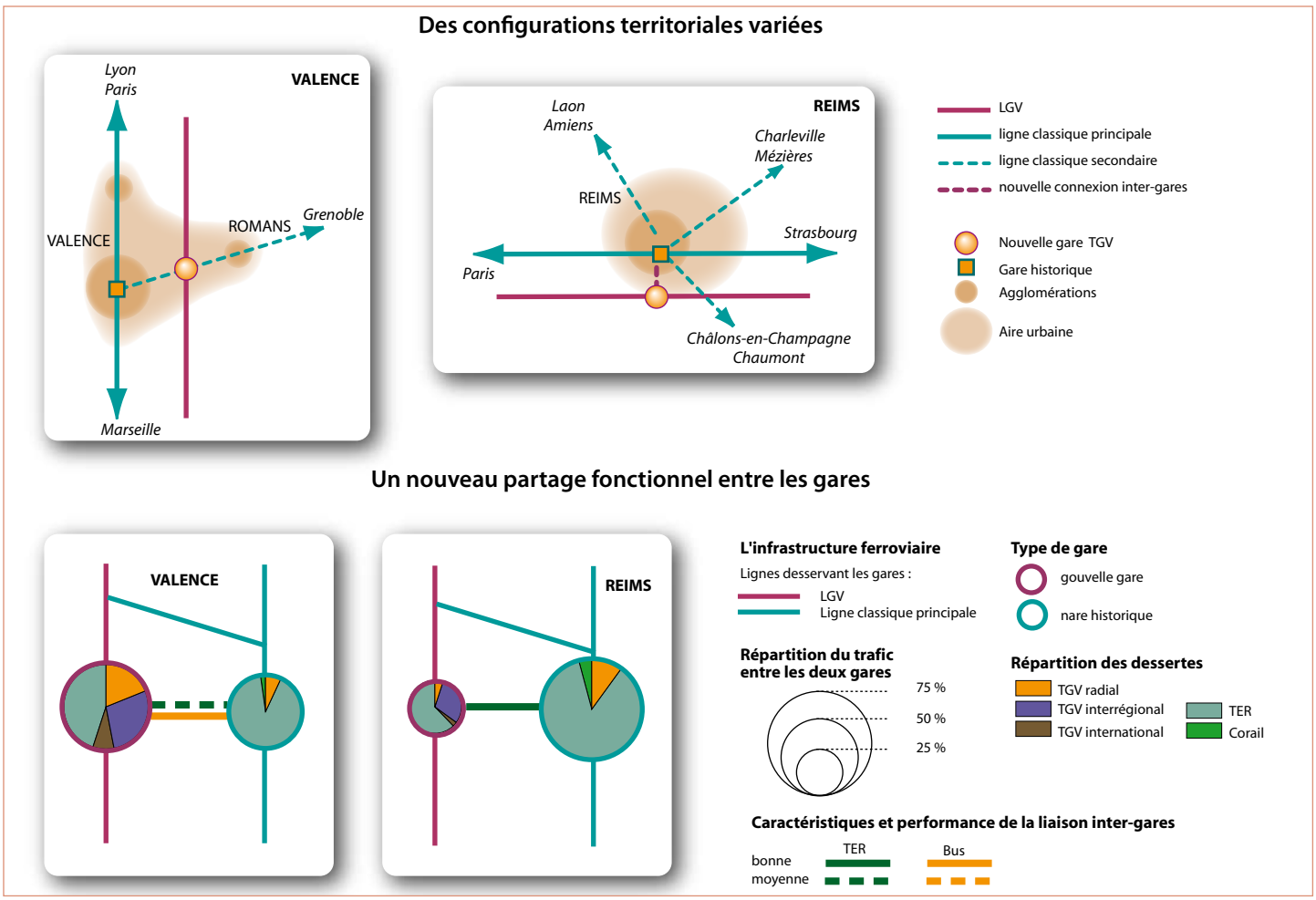
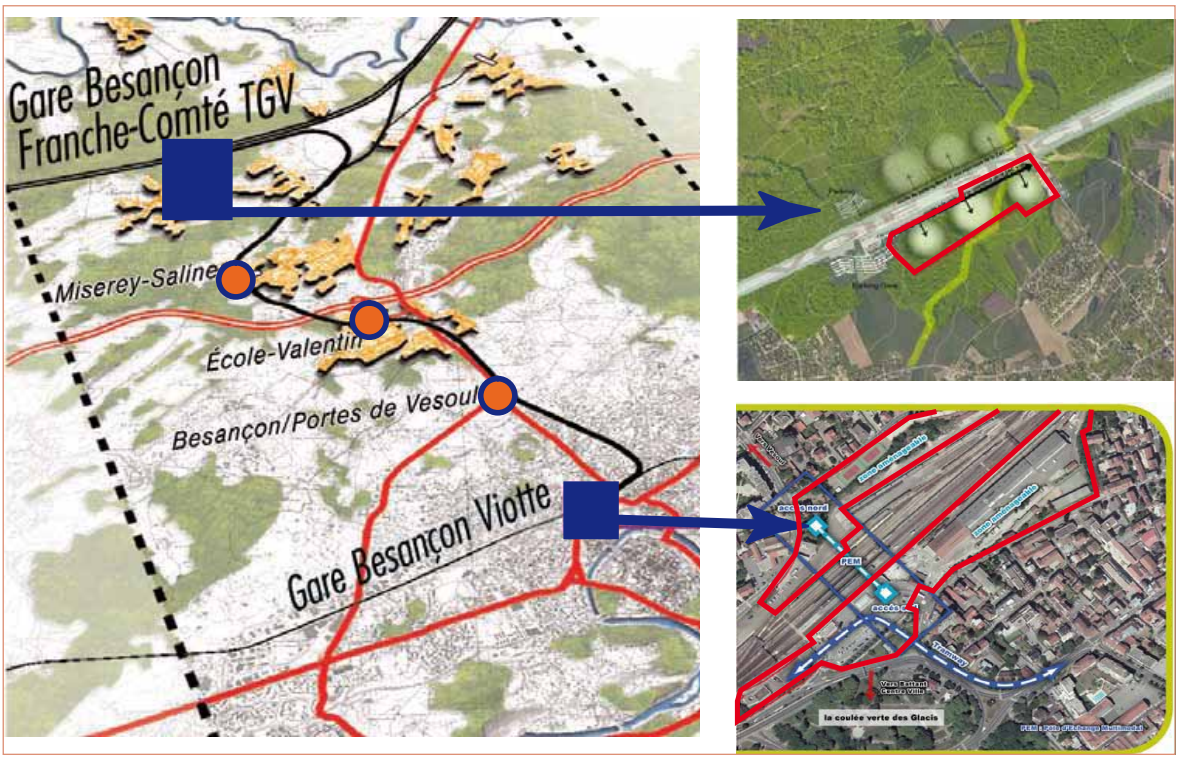


Figure 3 : le système à deux gares bisontin : les périmètres du projet

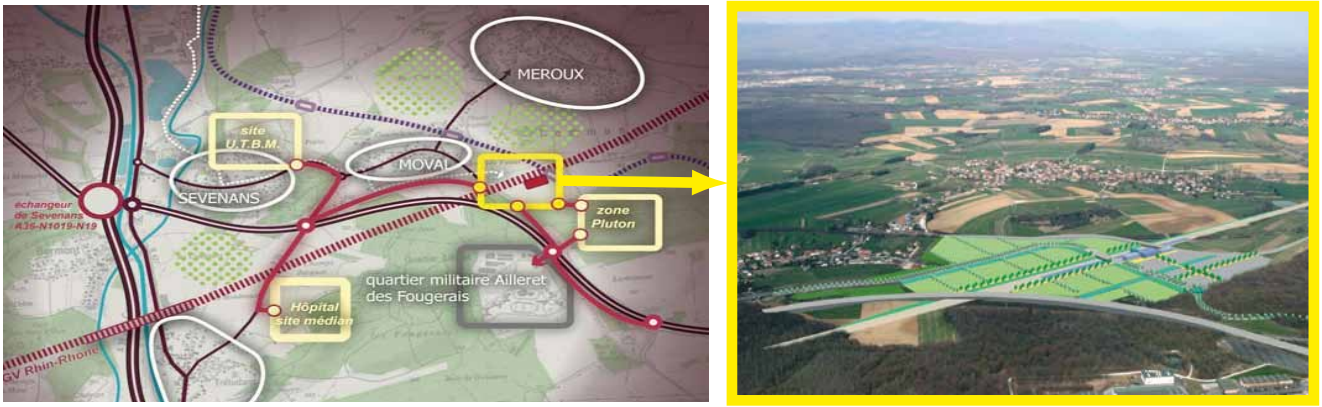


Les conséquences territoriales des systèmes à deux gares

Les exemples de Reims et Valence permettent d'appréhender l'impact territorial des systèmes à deux gares (figure 2). Depuis 2001, La gare TGV édifiée à 11 km de Valence, à l'intersection de la LGV Méditerranée et de la ligne du sillon alpin, est devenue la gare principale de l'agglomération. Elle est en effet desservie par la quasi-totalité des flux TGV, alors que la gare centrale, point de convergence des liaisons régionales, n'accueille que les rares TGV qui transitent encore par la ligne Paris-Lyon-Marseille. Ce déséquilibre est compensé par des liaisons TER entre les deux gares. Implantée en 2007, aux portes de l'agglomération, la gare TGV de Reims est reliée à la gare historique par un raccordement ferroviaire spécifique, favorable à la mise en place de correspondances systématiques entre TGV et TER. Le fonctionnement du système repose ici sur une complémentarité de la desserte : la gare centrale accueille les TGV en provenance ou à destination de Paris, et la gare TGV est desservie par les liaisons à grande vitesse interrégionales.

La gare TGV de Besançon s'inscrit dans une configuration intermédiaire par rapport à ces deux cas. Sa situation excentrée, le déséquilibre de la desserte et le parc tertiaire projeté la rapprochent de Valence, alors que le fonctionnement des rabattements TER et l'intégration de la grande vitesse dans un projet d'aménagement associant les deux gares de l'agglomération présentent des similitudes avec le cas de Reims (figure 3). En dépit du maintien de quelques TGV à Viotte, le transfert en périphérie de la plupart des dessertes ferroviaires nationales affectera la fréquentation de la gare centrale et se répercutera sur son environnement. Les stratégies de valorisation ont toutefois anticipé ce risque. La constitution d'un pôle d'échanges, aux capacités intermodales renforcées par la mise en service du tramway, compensera ces pertes de trafic et les disponibilités foncières du quartier de la gare permettront de renforcer ses fonctions tertiaires et résidentielles. La requalification du quartier de la gare Viotte pourrait toutefois faire de l'ombre à l'émergence d'un nouveau parc tertiaire en périphérie. Malgré une

Figure 4 : Belfort-Montbéliard TGV, une nouvelle centralité apte à cimenter l'aire urbaine ?



concertation étroite entre les acteurs pour faire de la liaison inter-gare un axe structurant, la question du développement concomitant de deux pôles tertiaires dans l'agglomération reste posée, la desserte TGV constituant rarement un facteur de localisation aux yeux des entreprises de services, plus sensibles à la proximité des aménités centrales.

Belfort–Montbéliard TGV : un nouveau pôle au cœur d'un territoire urbain multipolaire ?

Le nord de la région sera desservi par une nouvelle gare située au centre de gravité des pôles urbains qu'elle dessert. Cette localisation, adaptée à un territoire multipolaire, permet à l'ensemble des pôles écartés du tracé de la LGV de bénéficier d'un accès égal au réseau.

Dans le cas de Belfort-Montbéliard TGV, qui disposera d'une desserte TGV étoffée au cœur d'une aire urbaine densément peuplée, les stratégies mises en œuvre par les collectivités apparaissent plus favorables à l'intégration territoriale de la gare, mais bien des incertitudes demeurent. Ainsi, la réouverture au trafic voyageurs de la ligne Belfort-Delle ne sera pas effective lors de la mise en service de la LGV, et Montbéliard ne disposera pas de rabattements ferroviaires vers la nouvelle gare. La gare TGV s'inscrit au cœur d'un espace qui fait l'objet de projets de développement coordonnés destinés à favoriser l'émergence d'une nouvelle centralité apte à cimenter l'Aire Urbaine autour d'un des sites de l'Université techonologique de Belfort-Montbéliard (UTBM), de la future plate forme hospitalière et de nouvelles zones d'activités (figure 4). Il n'existe toutefois pas de documents de planification globale à l'échelle de ce territoire urbain sur lequel s'exercent les compétences de trois agglomérations et de trois départements.

Au sein de ce périmètre, la gare TGV a suscité la mise en place d'un projet de parc tertiaire de 60 ha, relevant de la compétence du territoire de Belfort. Ce nouveau projet, risque dans le contexte de crise qui touche le tissu industriel local, de réveiller les concurrences territoriales entre les différents pôles de l'aire urbaine, et à une échelle plus large entre les projets de parcs tertiaires à vocation métropolitaine qui s'égrènent, sans grande originalité, le long de la LGV.

En Franche-Comté, le transfert en périphérie urbaine des points d'accès au réseau à grande vitesse, même s'il est compensé par la mise en place de connexions ferroviaires avec les gares historiques, soulève de multiples questions quant au devenir des gares centrales et au développement de parcs tertiaires en périphérie urbaine ; et bien que les différentes collectivités fassent preuve de capacités d'anticipation et de coopération, les stratégies de valorisation restent soumises à des inerties territoriales longues à modifier ■