



HAL
open science

Gares centrales et gares TGV bis en France: l'enjeu du doublement de la fonction ferroviaire

Valérie Facchinetti-Mannone, Cyprien Richer

► **To cite this version:**

Valérie Facchinetti-Mannone, Cyprien Richer. Gares centrales et gares TGV bis en France: l'enjeu du doublement de la fonction ferroviaire. III jornada europea sobre alta velocidad y territorio: "Areas metropolitanas y grandes ciudades con varias estaciones", Nov 2008, Ciudad Real, Espagne. pp.16. hal-00978719

HAL Id: hal-00978719

<https://hal.science/hal-00978719>

Submitted on 14 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.

Gares centrales et gares TGV bis en France : L'enjeu du doublement de la fonction ferroviaire

Valérie Facchinetti-Mannone et Cyprien Richer
Laboratoire THEMA - UMR 6049

III jornada europea sobre alta velocidad y territorio
Universidad de Castilla-La Mancha, Ciudad Real, 20 novembre 2008

En France, l'extension du réseau de lignes à grande vitesse obéit à une « logique d'efficacité » (Menerault, 2007) visant à relier le plus directement et le plus rapidement possible les grandes métropoles. Si ces dernières sont desservies par leur centre, par l'intermédiaire de leur gare historique et/ou d'une nouvelle gare TGV, la plupart des autres aires urbaines du territoire, écartées du tracé des LGV, sont connectées au réseau à grande vitesse par l'intermédiaire des lignes classiques ou de gares nouvelles ex urbanisées construites sur les LGV. Ces gares-bis, aménagées en plus ou moins proche périphérie urbaine, offrent par rapport aux gares historiques centrales plusieurs avantages : elles favorisent les gains de temps, permettent d'élargir l'aire de chalandise de la gare à un territoire régional plus vaste et s'affranchissent des contraintes techniques et financières liées à la densité urbaine. Elles imposent pourtant un dédoublement de la fonction ferroviaire susceptible de bouleverser l'organisation et les dynamiques spatiales des aires urbaines desservies et posent la question du devenir des gares historiques, ferment de l'urbanisation au siècle dernier.

Le partage fonctionnel entre nouvelle gare TGV ex-urbanisée et gare historique centrale suscite de nombreuses questions. Comment ce partage s'opère-t-il ? Comment se traduit-il dans la fréquentation et le fonctionnement des gares ? Comment s'effectuent les relations entre les deux gares de l'aire urbaine ? Quelles sont les conséquences de ce dédoublement de la fonction ferroviaire sur l'organisation des quartiers de gare et plus largement des aires urbaines ? Autant d'interrogations qui se posent aujourd'hui avec une nouvelle acuité dans le cadre des projets de nouvelles LGV. La question des relations entre gare TGV et gare historique, autrefois secondaire, est en effet aujourd'hui au cœur des réflexions que mènent opérateurs ferroviaires et collectivités locales autour de l'intégration territoriale des nouvelles gares périphériques.

Ces gares-bis présentent une grande diversité en termes fonctionnels (simple halte ferroviaire ou pôle de connexion au réseau aérien) et selon leur degré d'intégration au réseau de transport local et régional. Ainsi, après être revenus sur la diversité des configurations territoriales liées à ces nouvelles implantations ferroviaires, nous analyserons les conséquences de ce dédoublement de la fonction de « porte d'accès à la ville » à partir du cas des villes moyennes dont les gares, connectées par le réseau ferré classique, se partagent la desserte TGV. Cette analyse nous permettra de mieux cerner les enjeux des futures gares TGV de la LGV Rhin-Rhône, en cours de construction, que la mobilisation des collectivités locales a permis d'intégrer au réseau classique.

1. Un partage fonctionnel inscrit dans des configurations territoriales diverses

La diversité des configurations territoriales liées au dédoublement de la fonction ferroviaire peut être appréhendée de façons multiples. Deux approches complémentaires ont été privilégiées :

- La première se propose de dresser une typologie des configurations territoriales fondée sur la prise en compte de l'ensemble des critères liés à la localisation, la desserte et les fonctions des gares.

- ▶ La seconde, largement inspirée des réflexions de J. Varlet sur les trinômes d'interconnexion, nous permet de mettre l'accent sur le lien entre gare centrale et gare périphérique afin d'évaluer la performance de la connexion entre les deux plateformes ferroviaires.

1.1 - Une approche typologique multi critères

La première approche se propose d'analyser, sous la forme d'une typologie, comment la situation des gares au sein de l'aire urbaine et du réseau ferroviaire détermine le partage fonctionnel qui s'établit entre gare TGV et gare historique, puis de montrer comment ce dédoublement se traduit en termes de desserte et de fréquentation des gares. L'objectif est de montrer que la question des liaisons entre les deux nœuds ferroviaires et plus largement de l'intégration territoriale des gares, se pose en des termes différents selon les types de configuration territoriale dans lesquels elles s'inscrivent.

Cette première typologie se fonde sur la convergence de critères multiples :

- ▶ Des critères relatifs à la localisation de la nouvelle gare TGV au sein de l'aire urbaine et à la position des gares au sein du réseau ferroviaire.
- ▶ Des critères fonctionnels permettant de préciser les caractéristiques de la desserte de chaque gare et les spécificités de leur fréquentation respective.
- ▶ Des critères présentant la nature des relations entre gare TGV et gare historique et permettant d'évaluer la performance de l'offre de rabattement.

Le croisement de ces critères souligne la grande variété des configurations liées au partage fonctionnel des gares. Plusieurs types peuvent ainsi être identifiés, types qui selon la position respective des gares dans le réseau et/ou les spécificités de leur desserte se déclinent en sous catégories.

Type 1 : Des nœuds d'échelles différentes juxtaposés

Les gares TGV aménagées en périphérie des villes petites et moyennes assurent, avec des fréquences et une offre de destinations variable selon la taille des pôles desservis, une fonction de desserte sur les grandes relations nationales. Les gares centrales des agglomérations à l'écart desquelles elles sont aménagées ont quant à elles une fonction de desserte locale et régionale. Gare TGV et gare historique constituent ainsi deux pôles aux fonctions bien distinctes, inscrits dans des réseaux de desserte d'échelles différentes. L'impact du dédoublement de la fonction ferroviaire a été dans ce cas plus ou moins marqué selon la position et la fonction qu'occupait la gare historique au sein du réseau classique.

→ Lorsque, comme au Creusot, à Vendôme ou à Aix, la gare historique est située sur un axe secondaire médiocrement équipé, les gares TGV ont très nettement amélioré l'accessibilité ferroviaire des territoires sans affecter les fonctions et la fréquentation des gares centrales. Ces dernières ont certes perdu leur fonction de rabattement puisque le trafic qui transitait par ces gares pour rejoindre le réseau principal y accède désormais directement par l'intermédiaire de la nouvelle gare, et jouent uniquement une fonction de desserte locale et régionale vers un nombre de destinations relativement réduit. En définitive, les deux gares se juxtaposent de façon totalement indépendante, comme l'atteste les faibles performances des navettes bus qui les relient. Ces dernières ont d'ailleurs davantage pour fonction de relier la gare TGV au centre ville et non de constituer une connexion avec la gare historique.

→ Dans le cas de Mâcon, Valence ou Avignon, les fonctions et la fréquentation des gares historiques, arrêts intermédiaires situés sur un axe majeur du réseau national, ont été fortement affectées par l'implantation d'une nouvelle gare TGV en périphérie. Outre leur fonction de desserte locale et régionale, les gares historiques continuent d'accueillir les liaisons grande ligne par corail ainsi que quelques TGV. Toutefois, ces flux nationaux ont considérablement diminué et ces gares ont perdu la fonction de correspondance qu'elles jouaient entre flux régionaux et flux nationaux. Leur fréquentation a toutefois été affectée de façon inégale selon le niveau de desserte de la gare TGV. Ainsi, à Mâcon, dont la gare TGV est desservie par 6 allers et retours quotidiens sur les relations entre Paris et la Savoie, la gare historique reste la plus fréquentée (elle concentrait en 2006, 70 % du trafic ferroviaire de l'agglomération) et a assisté à un renforcement de sa fonction régionale. La perte de sa fonction de correspondance n'a pas été

compensée par la mise en place d'une offre de rabattement performante vers la gare TGV, la taille de l'agglomération ne permettant pas d'assurer une rentabilité suffisante à ce type de service. En définitive, les deux gares restent faiblement connectées. A Valence comme en Avignon, le partage fonctionnel s'est opéré en faveur des gares TGV, reliées à haute fréquence à des destinations variées, et les gares centrales dont le trafic a fortement chuté n'accueillent plus que 30 % du trafic ferroviaire des agglomérations. Ce déséquilibre a été compensé par la mise en place de services de navettes entre gare centrale et gare TGV (navettes bus à haute fréquence dans le cas d'Avignon, liaisons TER et navettes autocars dans le cas de Valence). La performance de ces navettes reste inégale. En Avignon, par exemple, les navettes relient la gare TGV au centre ville, et non à la gare historique qui souffre d'une rupture de charge supplémentaire.

Type 2 : Les gares des LGV de contournement

Les gares TGV aménagées sur les LGV de contournement en périphérie des grandes métropoles s'inscrivent dans des configurations dépendantes des types de flux qui les desservent.

→ Dans le cas de Paris, les gares nouvelles de la LGV d'interconnexion, desservies par des flux interrégionaux et/ou européens, constituent des pôles complémentaires aux gares centrales qui restent les nœuds principaux vers lesquels convergent flux régionaux, liaisons grande ligne classique et flux TGV à fréquence élevée. On retrouve la même complémentarité à une toute autre échelle pour l'agglomération tourangelle. La gare TGV de Saint Pierre des Corps, en situation péricentrale sur la ligne classique contournant Tours accueille les flux régionaux, grande ligne et TGV en transit par l'agglomération, alors que la gare historique, en position de cul de sac, constitue l'origine ou la destination des TGV vers Paris et reste un nœud majeur des relations régionales. Cette complémentarité est renforcée par des connexions performantes entre gare centrale et gare périphérique par l'intermédiaire du réseau classique et des transports collectifs urbains de l'agglomération.

→ La gare de Saint-Exupéry s'inscrit quant à elle dans une toute autre configuration. Desservie par des flux TGV radiaux que complètent quelques arrêts sur les liaisons grande vitesse interrégionale, elle n'offre aucune complémentarité à la gare de Lyon Part-Dieu à laquelle elle est d'ailleurs médiocrement reliée.

Type 3 : Un partage fonctionnel complémentaire équilibré

→ Les gares Haute Picardie et Lorraine, aménagées sur les LGV Nord et Est à mi chemin entre deux aires urbaines, s'inscrivent dans des configurations spatiales originales fondées sur un partage fonctionnel complémentaire équilibré avec les gares historiques. Ces dernières conservent leur fonction de desserte régionale et nationale et accueillent plus spécifiquement les flux radiaux corail ou TGV vers la capitale, alors que la gare TGV est desservie par des flux interrégionaux. En termes de fréquentation, les gares centrales restent les gares principales des aires urbaines concernées et leur fréquentation a été peu affectée par la mise en service de nouvelles gares TGV. Gare centrale et gare TGV sont reliées par des navettes autocar qui présentent toutefois des niveaux de performance forts inégaux. Les gares aménagées en proche périphérie urbaine de Reims ou de Calais, malgré une situation différente, s'inscrivent également dans un partage fonctionnel complémentaire équilibré avec les gares historiques. Elles présentent une fréquentation et une desserte bien spécifiques, marquées par la prépondérance des flux interrégionaux dans le cas de Champagne Ardenne TGV et des flux Transmanche dans le cas de Calais. Les gares historiques polarisent flux radiaux à grande vitesse, relations nationales par corail et flux régionaux. Cette complémentarité fonctionnelle est enfin renforcée par des liaisons ferroviaires performantes entre les deux gares.

1.2 - Les « trinômes d'interconnexion ferroviaires » pour caractériser les relations entre gare centrale et gare bis

En complément de cette approche du partage fonctionnel des gares, il apparaît intéressant d'analyser le système de relations qui se met en place entre la gare historique, proche du cœur

de l'agglomération, et la gare nouvelle, en périphérie sur le réseau LGV, en reproduisant la démarche développée par Jean Varlet pour caractériser l'intégration des réseaux de transport rapide dans les régions urbaines. Le concept de « trinôme d'interconnexion » (Varlet, 2000) associe deux plates-formes multi-modales reliées entre elles par une bonne liaison. Plus précisément, le trinôme d'interconnexion se compose :

- ▶ d'une plate forme ferroviaire centrale réalisant l'interconnexion au coeur de l'agglomération entre le chemin de fer classique et les transports collectifs urbains ;
- ▶ d'une plate forme aéroportuaire où s'articulent les réseaux aériens, ferroviaires et autoroutiers à toutes les échelles (régionale, nationale, internationale) ;
- ▶ d'une liaison performante connectant les deux plates-formes, troisième terme du trinôme qui permet ainsi les correspondances entre toutes les échelles de mobilités.

La démarche, appliquée aux grands pôles urbains disposant d'une plate-forme aéroportuaire, peut être reproduite pour caractériser d'autres formes de trinômes d'interconnexion, et plus particulièrement ceux liés au dédoublement de l'accès à la grande vitesse. Pour connecter toutes les échelles de mobilité, il convient de palier l'éloignement des gares nouvelles par la mise en place de liaison performante entre les plates-formes centrale et périphérique. La mise en place d'une intermodalité performante sera d'autant plus importante que les nouvelles gares n'ont pas de fonction de desserte locale et polarisent un espace qui dépasse l'échelle de l'agglomération. Ainsi, l'existence d'un trinôme d'interconnexion serait en mesure d'affirmer le rôle de plaque tournante des gares bis et de réduire leur isolement vis-à-vis de la plupart des fonctions urbaines.

L'adaptation de la démarche nécessite de définir de nouveaux critères pour caractériser le lien entre la gare historique et la gare TGV. Nous avons choisi de caractériser ce lien par cinq critères :

- ▶ le type de mode utilisé : à minima, nous pouvons relever si la liaison est ferroviaire ou non. Ce premier critère, purement modal, est de première importance car il permet d'estimer la performance de liaison gare centrale-gare périphérique. Une liaison TER par sa visibilité, sa capacité et son attractivité pourra assurer des liens autrement plus forts qu'une liaison bus ou car. En France, quatre couples de gares bénéficient de liaison TER : Tours/St-Pierre des Corps, Valence/Valence TGV, Reims/Champagne-Ardenne et Calais/Fretun. De nouvelles gares vont intégrer une desserte TER comme Besançon-Auxon, Belfort-Meroux et Vandières. Cependant, la majorité des gares-bis sont reliées à la gare centrale par une navette-car.
- ▶ L'existence ou non d'une interconnexion avec le réseau LGV : Le fait que la liaison inter-gare permette d'accueillir des TGV n'est pas un critère pour affiner le lien entre les deux gares. Seulement, par extension, nous pouvons considérer ce critère comme important pour un trinôme d'interconnexion intégral car il rend possible un partage fonctionnel plus équilibré entre les deux gares et assure l'accès à la grande vitesse (la LGV) depuis le centre-ville et sans correspondance. Il s'agit donc d'une caractéristique importante d'autant qu'elle offre des opportunités de relations TER-GV à l'échelle régionale. Cette possibilité est exploitée lorsqu'il existe une liaison TER entre les deux gares sauf pour la future gare de Méroux sur le TGV Rhin-Rhône. La liaison avec Belfort sera possible en TER mais l'absence d'interconnexion empêchera les TGV de desservir la gare centrale.
- ▶ La qualité des relations : ce critère prend en compte l'organisation de l'offre de transport, principalement la rapidité des liaisons, la fréquence et l'adaptation des horaires. Il convient de préciser que toutes les gares ne sont pas dans la même situation en fonction de la quantité de TGV qui la desservent : la desserte d'une gare nouvelle desservie avec quelques TGV par jour doit faire l'objet d'une articulation horaire fine entre TER et TGV. Les gares possédant une nodalité forte nécessiteront davantage un niveau de fréquence élevée. Certaines relations sont directes et assez bien coordonnées aux départs et arrivées des TGV ; même lorsque la liaison n'est pas effectuée en TER (Amiens/ TGV Haute Picardie). Dans d'autres cas, les navettes ont une faible fréquence et manquent de rapidité par rapport à l'automobile (Lyon/St-Exupéry).

- ▶ La qualité des correspondances : il s'agit dans ce cas d'apprécier le cheminement nécessaire au passage d'un mode à un autre. Un transfert quai à quai sera jugé plus favorable à l'attractivité de la liaison ferroviaire. Dans ce cas, la gare TGV et la gare TER sont fonctionnellement intégrées comme cela existe à Saint-Pierre des Corps, dans la gare de Champagne-Ardenne et bientôt à Besançon-Auxon TGV. Dans d'autres cas, les gares sont dissociées et le transfert nécessite un cheminement plus long. Si, à Mâcon-Loché, le voyageur doit rejoindre la station de bus, dans la plupart des cas, il accède à sa correspondance devant le parvis de la gare. La signalétique et l'information multimodale apparaissent dès lors comme des éléments importants pour maintenir un bon niveau d'articulation intermodale.
- ▶ L'intégration tarifaire : Elle assure une liaison fonctionnelle forte et sans rupture tarifaire pour l'utilisateur. L'intégration tarifaire dénote également une coordination des acteurs et une volonté d'encourager la desserte du centre par les transports collectifs. A Valence, Avignon, Tours ou Reims, la coordination tarifaire existe et donne la possibilité à l'utilisateur d'intégrer son post-acheminement au coût de son billet TGV. En revanche, l'exemple des navettes à la gare d'Aix-en-Provence TGV est caractéristique d'une absence de tarification intégrée et d'une difficile liaison à la gare centrale (les navettes desservent la gare routière au centre-ville).

En fonction des résultats pour chacun des critères, nous pouvons déterminer la qualité du trinôme d'interconnexion ferroviaire selon 3 degrés :

- ▶ Trinôme intégral : Ce degré optimal, qui caractérise les aires urbaines dont les deux gares sont connectées par voies ferrées, met en relation et intègre tous les niveaux de desserte de l'agglomération. D'une accessibilité remarquable semble découler un dynamisme plus équilibré entre les deux gares. Cette forme d'interconnexion complète assure une accessibilité à la plus grande partie des ménages de l'agglomération, même les plus modestes et non motorisés.
- ▶ Trinôme incomplet : Ce degré intermédiaire est caractérisé par un déséquilibre entre les deux gares lié notamment à l'impossibilité pour les TGV d'emprunter la liaison ferroviaire, ou à la rupture de charge qu'impose le recours à des services de rabattements par navettes lorsque les deux gares ne sont pas connectées par réseau ferré. Une relation entre les deux gares existe mais plusieurs éléments témoignent d'une intermodalité inégalement valorisée (tarification non intégrée, pas de changements quai à quai, faible coordination horaire ...).
- ▶ Absence de trinôme d'interconnexion : Ce troisième type de trinôme caractérise une forme de relation précaire voire inexistante entre la gare centrale et la gare TGV. Dans ce cas, TGV et réseau classique s'ignorent et l'accessibilité de la gare périphérique est difficile, voire impossible en transport collectif. L'intermodalité déficiente se traduit par une forte pression automobile autour de la gare bis. L'accès à la grande vitesse s'oriente ainsi davantage vers les ménages motorisés des espaces périurbains.

La carte de France des trinômes d'interconnexion permet de visualiser synthétiquement la qualité des relations entre gare centrale et gare bis. Sur les 22 trinômes étudiés, on note qu'une moitié d'entre eux (10) ont une performance très médiocre. D'autres, plus rares, sont incomplets, comme en Avignon ou autour de la gare TGV Haute-Picardie. Dans ce cas, les bons niveaux des liaisons en car (fréquence suffisante, rapidité et l'intégration tarifaire) compensent quelque peu l'absence de connexion avec le TER. Enfin, outre les trinômes parisiens qui relèvent d'une configuration spécifique, quatre couples de gares, auxquels s'ajoute le projet bisontin, sont actuellement caractérisés par une interconnexion intégrale.

Cette analyse montre également que si les gares nouvelles les plus récentes sont toujours aussi éloignées des centres urbains, elles intègrent de plus en plus les conditions d'une bonne intermodalité. En Lorraine, la gare-bis de Vandières, qui remplacera en 2012 la gare de Louvigny, devrait constituer un trinôme d'interconnexion intégral avec Metz et Nancy. Dans l'aire urbaine lyonnaise, la liaison LESLYS va bientôt assurer de meilleures relations entre Part-

Dieu et Saint-Exupéry. Enfin, les agglomérations de Besançon et de Belfort ont déjà trouvé les moyens de relier leurs nouvelles gares du TGV Rhin-Rhône en TER, tandis que Montbéliard cherche actuellement une solution pour améliorer la performance de son trinôme.

Si l'on prolonge ces réflexions à propos des opérations d'aménagements urbains, nous pouvons faire l'hypothèse que suivant la forme du trinôme d'interconnexion ferroviaire, la nature des liens entre les projets urbains des gares centrales et périphériques peut également être différente :

- ▶ le premier type d'interconnexion est en mesure de faciliter une complémentarité des projets urbains et le renforcement de multipolarités urbaines ;
- ▶ tandis que pour les autres degrés du trinôme, les projets seraient plutôt concurrents ou indifférents sans lien avec la planification urbaine.

L'analyse des trinômes d'interconnexion intégraux des aires urbaines de Tours, Valence et Reims nous permet de vérifier ces hypothèses et d'analyser les conséquences du dédoublement de la fonction ferroviaire dans ce cas bien particulier de configuration.

2. Les conséquences du dédoublement de la fonction ferroviaire : le cas des trinômes intégraux

2.1 - Présentation des cas analysés

Les villes moyennes retenues polarisent des aires urbaines totalisant de 160 000 hab. pour Valence à 400 000 habitants pour Tours, qui ont enregistré au cours des années 90 des rythmes de progression assez proches. Ces trois pôles urbains, marqués par la prépondérance des activités tertiaires, présentent des fonctions directionnelles relativement peu étoffées car ils sont soumis à la polarisation de grandes métropoles à l'ombre desquelles ils se sont développés. Tours présente toutefois un profil métropolitain plus affirmé, mais le rapprochement avec la capitale à la suite de la mise en service du TGV Atlantique l'ont clairement fait basculer dans l'aire d'influence de Paris.

Ces trois aires urbaines bénéficient d'une double desserte ferroviaire caractérisée par un partage de la desserte TGV entre gare centrale et gare extérieure. Dans le cas de Valence et de Tours, la gare périphérique, desservie à haute fréquence vers des destinations variées, est devenue la porte d'accès principale de l'aire urbaine alors que la gare historique n'accueille que quelques TGV vers Paris. Dans le cas de Reims, le partage entre gare TGV et gare historique est plus équilibré : la gare centrale constitue l'origine et la destination de liaisons TGV fréquentes vers Paris, alors que Champagne-Ardenne TGV est desservie par les relations TGV interrégionales que complètent 3 allers et retours quotidiens vers la capitale. Le dédoublement de leur fonction ferroviaire s'inscrit dans des trinômes d'interconnexion complets puisque gare centrale et gare TGV sont connectées par l'intermédiaire du réseau classique. La constitution de ces trinômes résulte de situations variées. Dans le cas de l'agglomération tourangelle, la nouvelle gare a été construite à Saint Pierre des Corps, à l'emplacement d'une gare détruite lors des bombardements de la seconde guerre mondiale, sur la ligne classique Paris-Bordeaux qui contourne l'agglomération. Cette situation permet d'éviter les manœuvres de rebroussement imposées par la situation en cul de sac de la gare centrale. A Valence, la gare TGV, construite à l'intersection de la LGV Méditerranée et de la ligne classique Valence-Grenoble, est reliée à la gare centrale par l'intermédiaire de la ligne du sillon alpin. A Reims, enfin, la connexion résulte de la réalisation d'un raccordement ferroviaire spécifique financé par les collectivités locales. Ces nouvelles gares TGV sont ainsi également des gares TER.

La comparaison de ces trois cas nous a semblé pertinente dans la mesure où, au-delà de ces points communs, les trois gares TGV présentent des situations différentes. La gare de Saint Pierre des Corps, en position péricentrale, s'inscrit dans le tissu bâti dense de la première

couronne de faubourgs de l'agglomération. A Reims, la nouvelle gare TGV a été aménagée sur la commune de Bezannes, en limite du tissu bâti de l'agglomération. A Valence, enfin, la gare TGV occupe une situation périurbaine, à 10 km au NE de l'agglomération. Ces trois nouvelles gares ont également été aménagées dans des contextes temporels différents, comme en témoigne leur conception architecturale : Tours et St Pierre des Corps sont desservies par le TGV Atlantique depuis le début des années 90, la gare TGV Rhône-Alpes Sud a été mise en service en 2001 et Champagne Ardenne TGV a été inaugurée en juin 2007. Ainsi, au-delà d'une similarité de contexte, les trois cas présentent des nuances en termes spatial et temporel qui vont permettre d'une part d'évaluer le rôle de la plus ou moins grande proximité urbaine dans les dynamiques observées et d'autre part l'influence des contextes temporels.

2.2 - Impact du partage fonctionnel sur la fréquentation et le fonctionnement des gares historiques

Les conséquences du dédoublement de la fonction ferroviaire sur la fréquentation des gares historiques sont très dépendantes du niveau de desserte des deux gares. Ainsi, dans le cas de Tours et de Reims, les deux gares de l'aire urbaine ont été desservies par TGV de façon concomitante, alors qu'à Valence, la création de la nouvelle gare a entraîné un report de la quasi-totalité des TGV qui desservaient la gare centrale depuis 1983. La création d'une nouvelle gare en périphérie a de ce fait eu des impacts différents sur la fréquentation des gares centrales. Les gares de Tours et de Reims ont certes assisté à un recul de leur fréquentation lié au report d'une partie des flux interrégionaux vers la nouvelle gare, mais cela n'a pas vraiment affecté leur trafic puisque dans le même temps, la mise en place de liaisons TGV radiales se traduisait par une forte croissance du trafic vers Paris et un renforcement leur fonction de pôle d'échange régional. Ces gares centrales sont restées les plus fréquentées en raison d'un partage plus équilibré des flux à grande vitesse. Dans le cas de Valence, par contre, la gare centrale, qui a perdu sa fonction de pôle d'échanges national au profit de la gare TGV, a enregistré une chute brutale de sa fréquentation au moment de la mise en service de la LGV Méditerranée. La restructuration totale de l'offre de desserte sur le réseau classique lui a toutefois permis de conforter sa fonction de plate-forme locale et régionale et de retrouver dès 2004 une progression régulière de fréquentation. Valence ville n'est plus qu'un pôle secondaire dans la hiérarchie ferroviaire de l'aire urbaine. Enfin, de manière générale, le dédoublement de la fonction ferroviaire se traduit par des profils de clientèles bien distincts entre gare TGV et gare historique. La fréquentation des premières est dominée par des flux longue distance marqués par la prépondérance des motifs professionnels et touristiques alors que les gares historiques accueillent des flux de type pendulaire de portée plus réduite.

Ces mutations de la fréquentation des gares centrales ont eu des incidences variables sur leur organisation et les tissus dans lesquels elles s'insèrent. Les gares de Tours et de Reims, qui ont fait l'objet d'un réaménagement intérieur complet lors de la mise en service du TGV, ont été peu affectées par ce changement de fonctionnalité. La gare centrale de Valence, très fréquentée aux heures de pointe et peu animée durant la journée, fonctionne désormais comme une « gare de banlieue ». Cette évolution a eu des conséquences sur les services et commerces de la gare et des environs qui ont vu baisser leur chiffre d'affaires. Les services de brasserie-restauration qui occupaient l'aile nord de la gare ont fermé en 2006. L'office du tourisme a quitté les bureaux qu'elle occupait en gare pour des locaux plus spacieux et plus modernes au cœur de l'hypercentre. A l'échelle du quartier, enfin, établissements hôteliers, restaurants et commerces ont assisté à une baisse de leur fréquentation.

Ces évolutions contrastées reflètent ainsi les caractéristiques du partage fonctionnel établi entre gare centrale et gare périphérique, mais aussi de la plus ou moins bonne intégration des gares TGV au territoire qu'elles desservent.

2.3 - L'intégration territoriale des nouvelles gares TGV

Dans les trois cas étudiés, gare nouvelle et gare historique sont reliées par l'intermédiaire du réseau classique. L'offre de rabattement entre les deux gares présente toutefois des niveaux de performance contrastés. Dans le cas de Tours comme de Reims, les liaisons entre les deux gares s'effectuent par le biais de navettes ferroviaires spécifiques et par prolongement de certaines des relations TER desservant la gare centre. Chaque TGV bénéficie ainsi de relations TER vers la gare centrale. A Valence, ces liaisons s'effectuent uniquement par le biais des trains régionaux qui relient Valence aux villes du sillon alpin, et l'intégration horaire reste inégale car ces services TER sont organisés avant tout pour répondre aux besoins de déplacement pendulaire. Ainsi, plus de la moitié des TGV desservant la gare ne bénéficient d'aucune correspondance ferroviaire et les temps de correspondance sont parfois longs.

Les gares sont également connectées par l'intermédiaire des transports collectifs desservant l'agglomération. Quant la gare nouvelle s'inscrit dans le périmètre de l'agglomération, comme c'est le cas à Tours ou à Reims, la desserte en bus urbain a été adaptée pour insérer la gare TGV dans les circuits de desserte. A Valence, la localisation de la gare hors du Périmètre des Transports Urbains (La ligne 26, qui relie Saint-Marcel-les-Valence au centre ville, a son terminus dans la zone d'activités des Plaines ... à 600 m de la gare !) et l'insuffisance numérique des rabattements ferroviaires ont conduit les collectivités locales à mettre en place une offre abondante de rabattement par services d'autocars interurbains. La nouvelle gare bénéficie ainsi, avec 92 mouvements d'autocars quotidiens, d'une desserte interurbaine routière étoffée.

Ces gares bénéficient enfin d'une bonne accessibilité routière. A Saint Pierre des Corps, la construction de la nouvelle gare s'est accompagnée d'importants travaux de restructuration de la voirie, et la proximité de l'A 10 facilite son accessibilité depuis l'ensemble de l'aire urbaine. Le sud de l'agglomération de Reims bénéficie également d'une bonne accessibilité routière par l'intermédiaire de l'A4 (Paris-Strasbourg), de l'A 26 (Calais-Troyes), et de la RN 51, accessibilité que le futur contournement de l'agglomération par l'A 4 bis viendra encore renforcer. A Valence enfin, la gare TGV est desservie par la RN 532, voie rapide de liaison entre l'A 7 et l'A 49. Cette liaison interurbaine assure à la gare une accessibilité performante aux principales concentrations de populations et d'emplois du nord de la Drôme. Les trois pôles d'échanges offrent en outre d'importantes capacités de stationnement et par leur situation périphérique ils sont moins touchés par la congestion.

Cette offre de rabattement complète favorise une bonne articulation entre TGV et réseaux de dessertes locale et régionale. L'analyse des rabattements sur les gares centrales et périphériques de ces trois agglomérations permet d'évaluer plus finement ses performances, même si nous ne disposons que d'informations partielles sur les rabattements ferroviaires. Dans le cas de Valence, la connexion ferroviaire reste sous utilisée en raison de plusieurs facteurs : le sous équipement de la ligne du sillon alpin, à l'origine de retards et de ruptures de correspondance, l'absence de navettes dédiées et la configuration du bâtiment voyageurs qui impose aux voyageurs en correspondance un cheminement malcommode au sein de la gare. A Champagne Ardenne TGV, par contre, où les correspondances s'effectuent de quai à quai, le TER représente 30 % des rabattements.

Si l'on considère maintenant les modes de rabattement non ferroviaires utilisés par les voyageurs, des différences notables apparaissent entre gare centrale et gare périphérique. Alors que les gares centrales présentent une répartition équilibrée entre modes de rabattement, la voiture reste le mode d'accès dominant aux gares TGV périphériques en raison de leur meilleure accessibilité routière, des disponibilités plus importantes de l'offre de stationnement et du rabattement de clientèles extérieures à l'agglomération. L'accès en taxi est également plus important en raison d'une moins bonne intégration aux réseaux de transports collectifs des agglomérations et d'une part plus forte de la clientèle d'affaires. La marche à pied ne constitue que très marginalement un mode d'accès à ces gares en raison de leur situation excentrée. On note par contre peu de différences entre les gares-bis des trois pôles urbains étudiés, si ce n'est une utilisation légèrement plus importante de la marche et des transports collectifs urbains à Saint Pierre des Corps, gare intégrée dans le tissu bâti de l'agglomération.

2.4 - Des projets d'aménagement urbain complémentaires ?

L'analyse des opérations d'aménagement urbain réalisées ou projetées aux abords des gares bis permet d'appréhender les conséquences du dédoublement de la fonction ferroviaire sur l'organisation des quartiers de gare, l'approche chronologique retenue permettant de montrer l'évolution des stratégies d'acteurs suscitées par ces nouvelles implantations ferroviaires.

La ville de Saint Pierre des Corps a profité de l'arrivée du TGV pour remodeler totalement le quartier de la gare. Le projet « ZAC Gare », lancé dès 1987, s'étend sur les terrains qui s'allongent entre le centre ville et la coupure que représente le faisceau ferroviaire. La première phase de cette opération d'aménagement poursuivait plusieurs objectifs :

- il s'agissait en premier lieu d'intégrer le quartier de la gare au reste de la ville par une restructuration intégrale des voies d'accès à la gare, financée conjointement par la ville, le département et la Région.
- Les abords de la gare ont été totalement rénovés pour renforcer sa fonction de pôle d'échanges : stations de taxi et arrêts de bus ont été aménagés au plus près du parvis qui a été intégralement rénové et piétonnisé. Un nouveau parking en silo, offrant une capacité de 540 places, a été construit à l'ouest de la gare et un parking courte durée de 80 places a été réalisé à l'est à l'emplacement d'un ancien bâtiment SNCF.
- Plusieurs constructions ont également été érigées autour du parvis de la gare afin d'en faire un pôle d'activités tertiaires (hôtel, bâtiment « vitrine » pour la valorisation du tissu économique local et immeubles de bureaux)

La deuxième tranche, qui prolonge la première vers l'Est et l'Ouest, reposait sur la réalisation de nouveaux logements sociaux, une extension des capacités de stationnement et la construction de nouveaux immeubles de bureaux sur les terrains s'étendant à l'est du site.

Seule une partie des objectifs fixés ont été atteints. Le quartier de la gare est bien devenu un pôle d'échanges intégré au reste du centre ville. Si l'ensemble des parkings projetés dans le cadre de la ZAC ont été réalisés, il n'en est pas de même pour les locaux destinés à accueillir des activités. Immédiatement à l'Est de la gare, La « Tour saint Pierre » accueille en rez-de-chaussée des commerces de quartiers de gare typiques (brasserie, restauration rapide et location de véhicule) et les bureaux sont occupés par des professions libérales et des entreprises de service locales qui ont choisi de se rapprocher de la gare. Les autres projets de bureaux n'ont par contre jamais été réalisés et la deuxième tranche de la ZAC s'est finalement recentrée sur l'offre immobilière résidentielle. En définitive, la restructuration du quartier de la gare a permis d'améliorer l'image et le fonctionnement de cet espace sans modifier sa centralité. Le tissu économique de Saint Pierre des Corps, banlieue cheminote de l'agglomération tourangelle, n'offrait pas les potentialités suffisantes à l'émergence d'un nouveau centre d'affaires au sein du pôle urbain, d'autant que la gare centrale de Tours est intégrée dans un projet de restructuration à l'échelle du centre ville.

Alors qu'à Saint Pierre des Corps, les élus ont largement anticipé l'arrivée du TGV, la commune centre de l'agglomération a eu plutôt une position attentiste vis-à-vis du rapprochement avec la capitale. Cette absence de stratégie s'explique par différents facteurs. Tout d'abord la gare centrale ne bénéficie, on l'a vu, que de 4 allers et retours avec la capitale, et les élus étaient davantage mobilisés par le projet de Palais des Congrès, réalisé entre la gare et l'hypercentre quelques années après l'arrivée du TGV. La « ZAC centre ville », conçue en fonction de ce nouvel équipement n'a finalement intégré que tardivement le quartier de la gare. La place de la gare a été totalement réaménagée pour faciliter les relations avec le centre ville et deux programmes tertiaires et résidentiels ont été lancés après l'arrivée du TGV autour de la gare. Ce renforcement de l'offre de bureaux (dix fois supérieur à l'offre de la « ZAC Gare » de Saint-Pierre des Corps) n'a pas attiré d'entreprises extérieures à la région, comme l'espéraient les promoteurs de l'opération, mais a permis à des entreprises locales de se relocaliser à proximité de la gare et de l'hypercentre. Les opérations réalisées à proximité de la gare centrale ont incontestablement porté de l'ombre au projet de Saint-Pierre des Corps. L'absence

de concertation entre les deux communes, rivales politiques, a empêché toute coordination entre les projets. Toutefois, on peut se demander si cette concertation aurait été suffisante pour inverser les dynamiques territoriales préexistantes et renforcer l'attractivité de la commune de banlieue.

A Valence, les stratégies de valorisation se focalisent sur le site de la nouvelle gare dont on entend faire un pôle structurant à l'échelle du triangle Valence-Romans-Tain l'Hermitage. Le site de la gare TGV a fait l'objet, dès le stade du projet, de stratégies d'anticipation précoces en termes de maîtrise foncière et de coopération intercommunale, stratégies portées par le Syndicat Mixte Rovaltain, chargé de l'aménagement du site. Le projet résulte d'une lente maturation, reflet de la volonté de trouver un large consensus auprès de la cinquantaine de communes adhérentes au Syndicat mixte. Les premières études convergèrent vers un projet de zone d'activités économiques excluant toute fonction résidentielle ; ceci afin d'enrayer le mitage pavillonnaire qui marque fortement le paysage de la plaine de Valence. Il fallait également doter cette zone d'activités d'une identité spécifique afin qu'elle ne concurrence pas les autres pôles d'activités du bassin valentinois. Après de longues années de gestation, le projet s'est orienté, au cours de l'année 2006, vers la création d'un parc technologique et scientifique HQE axé sur l'environnement et le développement durable. Cette réorientation, liée à certains choix d'implantation¹ a permis d'intégrer la zone dans trois pôles de compétitivité.

Le projet d'aménagement couvre 162 ha, répartis en trois secteurs :

- A l'ouest de la gare, un pôle tertiaire de 10 ha, totalement commercialisés, est en cours de réalisation.
- Au nord, le parc d'activités du 45^{ème} parallèle (20 ha) accueille de petites entreprises industrielles et tertiaires.
- Les terrains situés à l'est de la gare accueilleront à plus long terme un vaste parc économique et scientifique dédié aux activités orientées vers la haute technologie et le développement durable.

Cette zone d'activités regroupe aujourd'hui une cinquantaine d'entreprises, organismes et antennes des collectivités territoriales. Afin de ne pas concurrencer les autres zones d'activités du bassin valentinois, le syndicat Rovaltain mise sur un développement exogène. Toutefois, les premières implantations restent d'origine locale ou régionale : 80 % des emplois résultent de mouvements internes à la région. La nouvelle gare TGV a ainsi suscité l'émergence d'un nouveau pôle d'activités bénéficiant d'une identité forte renforçant son attractivité. Toutefois, bien que le projet soit le fruit d'un consensus affiché entre les collectivités locales, la question des concurrences territoriales avec les zones d'activités préexistantes resurgit de façon régulière. Le projet porté par Rovaltain est en définitive fortement pénalisé par l'absence de communauté d'agglomération autour de la principale ville du département et par la mise en sommeil du projet de SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) de la plaine de Valence. Malgré son rôle de vitrine, la zone d'activités Rovaltain souffre de l'ambiguïté de sa situation : celle d'un pôle marginalisé par l'absence de projet de territoire porté et soutenu par la ville à la périphérie de laquelle elle est aménagée. L'aménagement du site entre aujourd'hui dans une nouvelle phase. L'alternance politique au sein de la commune de Valence a permis de relancer les réflexions sur la constitution d'une communauté d'agglomération. Une nouvelle réflexion est engagée sur la transformation du pôle d'activité en noyau d'urbanisation en développant une mixité d'usage et en ouvrant la zone à des fonctions résidentielles.

Ces dynamiques ont peu affecté le quartier de la gare centrale, qui devrait bénéficier de l'opération « les Boulevards de Valence », en cours de réalisation pour désengorger le centre ville et atténuer l'effet de coupure entre hypercentre et faubourgs. Dans ce contexte, le quartier de la gare historique, malgré le déclin des services destinés aux grands voyageurs, devraient s'affirmer comme un pôle d'échanges régional intégré aux dynamiques fonctionnelles

¹ Choix du Syndicat Départemental d'Energie de la Drôme (SDED), à la recherche de nouveaux locaux, puis celui du centre de ressources de la CCI de la Drôme.

d'un centre élargi et embelli. Les deux gares s'inscrivent chacune dans des espaces à la fonctionnalité bien distincte. L'absence de concurrence spatiale, liée au fait que les deux gares ne bénéficient pas du même niveau d'accessibilité à l'échelle nationale, est également le fruit des concertations mises en œuvre, concertation que la mise en place d'une communauté d'agglomération devrait encore renforcer.

A Reims, les deux quartiers de gare font l'objet de projets d'aménagement ambitieux et complémentaires, intégrés dans les dynamiques territoriales de la communauté d'agglomération. A Bezannes, la nouvelle gare TGV s'inscrit dans une zone d'extension urbaine prévue au Schéma directeur de la région rémoise de 1992. Dès l'annonce de l'arrivée du TGV, le projet d'aménagement est confié à la communauté d'agglomération Reims métropole qui en 2004 délimite une ZAC de 172 ha dont elle se charge de la maîtrise foncière et de la viabilisation. Le projet, mené en étroite concertation avec la commune de Bezannes, repose sur une mixité fonctionnelle. En face de la gare sera aménagé un parc tertiaire d'une 60aine d'ha, dont la première phase, commercialisée dans sa totalité depuis le début de l'année 2008, regroupera des activités de services et des groupes bancaires. Deux quartiers de logements de faible densité, situés au nord et à l'est du village de Bezannes, accueilleront d'ici une 20aine d'années entre 350 et 400 logements. Un espace de loisirs et d'équipements d'une 30 aine d'ha regroupant un hippodrome, un golf, des hôtels et des services et commerces destinés à la nouvelle population complètera l'opération. L'étroite coopération entre les différents acteurs, la proximité d'une unité urbaine de taille importante et l'intégration de ce nouveau quartier au territoire de l'agglomération par le biais de la voie ferrée et du futur tramway constituent autant d'atouts pour l'émergence d'un nouveau morceau de ville. Toutefois, les projections optimistes de phasage du projet risquent d'être retardées par la crise financière et par la concurrence du quartier Clairmarais en voie d'achèvement à proximité de la gare centrale.

La gare centrale est située en position d'interface entre l'hypercentre et un quartier d'arrière gare, le quartier Clairmarais, marqué par la présence d'importantes friches industrielles et ferroviaires. L'arrivée du TGV au cœur même de la ville a suscité dès les années 90 un projet de reconquête de ce quartier. L'objectif est de tirer profit de ces opportunités foncières proches du centre pour constituer un nouveau pôle tertiaire et réduire l'effet coupure qui isole le quartier du reste de la ville. La rénovation de la gare centrale, achevée en 2007, sera complétée par la constitution d'un pôle d'échanges sur le parvis de la gare, puis de l'aménagement d'un second parvis côté Clairmarais. Une passerelle enjambant les voies permettra de faciliter les relations entre le quartier et le reste du centre. Le projet, en cours de réalisation, repose sur la constitution d'un pôle tertiaire de 80 000 m² de bureaux, complété par des opérations de logements au SW et au nord du quartier. L'objectif de cette mixité fonctionnelle est de rendre son animation à ce secteur de la ville. A termes des équipements, destinés à la population du quartier et plus largement du centre complèteront cette restructuration.

Les projets développés autour des deux gares de l'agglomération rémoise sont tous deux portés par une structure intercommunale et reposent sur la conception d'un développement économique et urbain cohérent qui dépasse l'échelle des quartiers de gare. La rénovation de la gare centrale a été l'occasion de requalifier les espaces urbains d'arrière gare et l'implantation d'une nouvelle gare à Bezannes constitue le point de départ d'un nouveau quartier urbain qui permettra d'intégrer la gare au tissu bâti de l'agglomération. S'il est évidemment bien trop tôt pour évaluer les retombées de ces deux projets d'aménagement, on peut toutefois s'interroger sur la concurrence entre Clairmarais et Le projet de ZAC développé sur le territoire de Bezannes.

Les exemples des agglomérations de Tours et de Valence, s'ils soulignent la nécessaire mise en œuvre de stratégies de développement complémentaires entre les différents acteurs, montrent également les limites de la conception de pôles tertiaires autour des gares périphériques dans les agglomérations qui comme Reims se caractérisent par un partage équilibré de la fonction ferroviaire.

3. Nouvelles gares-bis de la LGV Rhin-Rhône : quels projets dans les aires urbaines de Besançon et de Belfort/Montbéliard ?

Cette troisième partie s'intéresse au cas des nouvelles gares du projet de LGV Rhin-Rhône. En phase de construction, cette ligne va desservir les aires urbaines de Besançon et de Belfort-Montbéliard en 2011 par l'intermédiaire de gares-bis. Dans un contexte de réflexion sur l'insertion régionale de la grande vitesse², ce troisième temps observe les régularités et les singularités de la LGV Rhin Rhône avant d'analyser les projets de transport et d'aménagement autour des gares.

3.1 - Présentation et spécificités de la LGV Rhin-Rhône

Le projet de ligne TGV « Rhin-Rhône » remonte aux années 1990 et s'inscrit dans un contexte de réflexion sur la réalisation d'un réseau européen de la grande vitesse. Cette nouvelle LGV, déclarée d'utilité publique en 2002, vise à relier l'espace rhénan français (de Mulhouse à Strasbourg) et allemand (Karlsruhe, Frankfurt ...) à la vallée du Rhône (Lyon) et son débouché méditerranéen (Marseille, Montpellier, Espagne). Le projet de LGV Rhin-Rhône, équipement prioritaire au niveau européen, compte 3 phases. La première tranche de la branche est, entre Villers-les-Pots, sur la ligne Dijon-Dole et Petit-Croix sur la ligne Belfort-Mulhouse devrait être mise en service en décembre 2011 et précède le raccordement de Mulhouse et l'accès à Dijon (Deuxième tranche). Les deux autres phases (ouest et sud³) sont moins avancées et des incertitudes subsistent sur le financement et le choix du tracé.

La construction de cette LGV s'inscrit dans un long processus de réalisation d'infrastructures de transport entre Paris, Lyon et l'espace Rhénan, que Jean-Jacques Bavoux et Maximilien Piquant ont appelé « l'effet du triangle ». Le projet Rhin-Rhône est souvent présenté comme la première ligne transversale à grande vitesse. A première vue, cette spécificité est incontestable puisque la LGV Rhin-Rhône est la première LGV à ne pas être physiquement rattachée à une étoile du réseau parisien. Cependant, sous de nombreux aspects, la transversale Dijon-Mulhouse, ressemble beaucoup à une radiale Paris-Bâle. En outre, l'achèvement du projet de la LGV Paris-Rhin-Rhône préfigure, à l'image du réseau autoroutier, une alternative à la liaison Paris-Lyon proche de la saturation.

Derrière une dynamique forte visant à renforcer liaisons nationales et internationales à grande distance, les espaces traversés apparaissent en retrait. Dès lors, on peut se demander dans quelles mesures ces espaces peuvent-ils bénéficier d'une nouvelle accessibilité et la traduire en un surplus d'attractivité pour leur territoire ? Même si ces questions sont complexes voire prématurées, nous pouvons esquisser quelques éléments d'analyse sur les cas des gares de Besançon et de Belfort-Montbéliard.

3.2 - Doublement de la fonction ferroviaire dans les aires urbaines de Besançon et Belfort-Montbéliard

Simultanément à la réalisation de la LGV, de nouvelles gares sont en construction à Méroux entre Belfort et Montbéliard et à Auxon à proximité de Besançon ; en cours de rénovation à Mulhouse ou en projet à Dijon sur le site de Porte-Neuve. Au total, sur une LGV de 200 km

² Pour analyser les effets territoriaux des gares de la LGV Rhin-Rhône, un observatoire piloté par Pascal Bérion (ThéMA-Université de Franche-Comté) a vu le jour. L'observatoire, financé par la SNCF et les conseils régionaux de Bourgogne et de Franche-Comté, se compose de quatre axes sur la mobilité, l'intermodalité, sur l'aménagement des gares et la dynamique métropolitaine.

³ L'enjeu de cette branche sud est de permettre une liaison Lyon-Strasbourg en 2h10 et donc de donner toute l'envergure au projet de grande vitesse Rhin-Rhône.

environ, 4 gares vont être réalisées ou rénovées. Ceci équivaut à une gare tout les 65 km soit la plus importante densité de gare sur une LGV en France. Ce premier élément est un marqueur de la montée en puissance de l'acteur local dans les grands projets d'infrastructure. Un autre marqueur de cette réalité est la répartition du financement qui s'établit à parts presque égales entre l'Etat (à hauteur de 751 M€ par l'AFITF⁴), Réseau Ferré de France (pour 642 M€, le propriétaire des voies et le maître d'ouvrage du projet) et les collectivités locales qui versent une enveloppe aussi élevée que RFF (653 M€) soit 28 %.

Ces quatre gares, au cœur d'agglomérations françaises moyennes (autour de 300 000 habitants) associées dans une aire métropolitaine, témoignent de différentes manières de concevoir la desserte des territoires par des lignes à grande vitesse. Au cœur d'une aire urbaine de 271 000 habitants (523 000 habitants avec Bâle), Mulhouse a choisi de conserver sa gare historique et de la réaménager avec le double horizon des TGV Est et Rhin-Rhône. Dijon, capitale de la Région Bourgogne (326 000 habitants), a fait le pari de la grande vitesse en centre-ville en projetant à un horizon incertain (2025) la construction d'une nouvelle gare centrale qui se substituera à la gare actuelle en cours de réaménagement. Enfin, deux gares-bis seront créées en périphérie des villes de Besançon et de Belfort-Montbéliard à une quinzaine de kilomètre des centre-ville.

- ▶ La gare TGV « bis » de Meroux, située au cœur de « l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard »⁵, dessert un vaste ensemble bipolaire à dominante urbaine de près de 300 000 habitants.
- ▶ La capitale franc-comtoise, Besançon, dont l'aire urbaine (225 000 habitants) polarise une vaste partie de l'espace régional, sera desservie par une nouvelle gare au nord de la ville, dans le secteur périurbain d'Auxon.

Notre analyse porte sur les conséquences du doublement de la fonction ferroviaire que la construction de ces deux dernières gares va provoquer. La nouvelle offre imposera en premier lieu une réorganisation des dessertes. Aujourd'hui, la capitale franc-comtoise bénéficie d'une accessibilité ferroviaire assez importante concentrée sur l'axe Dijon-Mulhouse qui relie, par de nombreux TER et quelques TGV (6 vers Dijon) Besançon aux principales villes de l'aire métropolitaine. Le carrefour ferroviaire Bisontin permet également des relations vers Lyon via le Jura. Si ces liaisons sont assez nombreuses (6) sur une voie ferrée peu performante, elles s'effectuent principalement en train Corail (1 seul TGV). La gare de Besançon-Viotte à laquelle les habitants de Besançon sont attachés⁶, constitue un nœud ferroviaire important situé à proximité du centre historique en plein espace urbanisé.

Avec la construction de la ligne à grande vitesse, le centre de gravité des dessertes TGV changera clairement de gare. La nouvelle gare d'Auxon va accueillir la grande majorité du trafic TGV. Besançon-Viotte conservera moins de la moitié de sa desserte TGV grâce à la possibilité d'accueil des TGV sur liaison entre les deux gares. Conséquence directe de cette réorganisation, le trafic de la gare historique est prévu en baisse et les usagers du TGV devraient se concentrer sur la gare d'Auxon : la SNCF prévoit à partir de 2011, 1 100 000 voyageurs TGV pour la gare nouvelle et 250 000 pour la gare centrale. Pour Besançon, la gare d'Auxon est un moyen de capter des dessertes entre Mulhouse et Dijon. Sans cette gare, la ville risquait de n'avoir qu'une desserte TGV réduite, puisque le décrochement de la LGV pour rejoindre la gare de Viotte nécessite un temps important.

Pour Belfort-Montbéliard, la totalité du trafic TGV transitera par la gare construite à Méroux. Les deux gares centrales accueillent actuellement un faible trafic TGV (4 TGV à Montbéliard et aucun à Belfort) compensé par une bonne desserte par les trains corail. Belfort notamment, situé sur l'axe historique Paris-Bâle, dispose de 7 allers/retours quotidiens vers Paris. La gare bis

⁴ L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France.

⁵ Cette dénomination n'est pas celle de l'INSEE mais est utilisée par L'association « Aire urbaine 2000 » qui a laissé sa place en 2002 au Syndicat mixte de l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle.

⁶ A l'initiative du maire de Besançon, Jean-Louis Fousseret, les habitants ont été appelés à se prononcer sur le choix de la gare TGV. Ils ont exprimé une position claire (75 %) en faveur de la gare de centre-ville.

confisquera la desserte TGV résiduelle de Montbéliard et permettra de « recycler » des trains corail en TGV. La SNCF attend 900 000 voyageurs à Meroux et un trafic en baisse à Belfort et Montbéliard.

Dans cette configuration de partage fonctionnel déséquilibré, des projets de réouverture de ligne ferroviaire aspirent à mieux connecter la gare TGV aux villes centres et à faciliter le rabattement en transport collectif.

Aujourd'hui le trajet en bus entre Auxon et la gare de Besançon prend près d'une heure et nécessite deux correspondances. La liaison entre les deux gares devrait être sensiblement améliorée mais le temps de parcours pourra difficilement passer en dessous de la demi-heure que ce soit en TER ou en voiture. L'axe routier de la rue de Vesoul entre le centre et l'accès autoroutier Nord est déjà régulièrement saturé, et le trafic automobile généré par la gare TGV devrait créer des engorgements supplémentaires. Pour la desserte routière de la gare d'Auxon, le Département a décidé de réaliser un accès principal par un tracé neuf de la RD 1. Il sera complété ultérieurement d'un accès Ouest, qui desservira la gare et les futurs parkings par le Nord. La desserte routière de la gare se fera en cul-de-sac, les municipalités d'Auxon ayant prévenu qu'elles lutteraient fermement contre tout projet de transit. La réouverture d'une ancienne voie ferrée permettra de relier Besançon-Viotte à la gare bis et de constituer un trinôme d'interconnexion intégral, même si des doutes subsistent sur l'intensité des fréquences ou sur l'intégration tarifaire. Sur cette liaison TER Auxon-Viotte, des haltes ferroviaires seront aménagées à Miserey-Salines, Ecole-Valentin et Portes de Vesoul. Cette stratégie de desserte de la gare TGV périphérique s'inscrit dans une politique de revalorisation de l'étoile ferroviaire pour la desserte des espaces périurbains et des zones d'activités périphériques.

Concernant la desserte de la nouvelle gare TGV de Méroux, le volet viarie est bien avancé. La RN 19 entre Héricourt et Delle est réaménagée en partie en 2x2 voies et connectée à l'autoroute A36 au niveau de l'échangeur de Sevenans. Une voie d'accès sera créée à partir du tracé de la route nationale et desservira un parking de 1300 places. Le volet ferroviaire envisage la réouverture de la ligne Belfort-Delle-Bienne. Cette ligne, fermée au trafic voyageur en 1992, est au centre des débats sur la desserte de la gare TGV. En effet, la gare étant située près de la ligne, l'association interligne TGV Belfort- Bienne milite depuis 2001 pour la réouverture de la liaison franco-suisse dans le cadre de la construction de la LGV. En 2006, le comité de pilotage politique sur la conception de la future gare TGV de Meroux approuve l'idée de la réouverture complète de la ligne Bienne-Delle-Belfort.

Enfin au vue de l'absence de desserte Montbéliard-Gare TGV, les élus de la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard jugent désormais prioritaire la desserte de la future gare TGV. Deux solutions ambitieuses sont envisagées pour combler ce « vide » entre Montbéliard et la gare TGV : la première est un mode de transport innovant, sorte de tramway sur route, qui pourrait prendre la forme d'une route automatisée. La seconde solution qui « donnerait une résonance nouvelle à l'Aire Urbaine » consiste à réaliser une boucle ferroviaire Belfort/ Montbéliard, à laquelle il ne manque que la jonction Est, gare TGV-Montbéliard.

3.3 Des options d'aménagements similaires

Un panorama des aménagements projetés dans les aires urbaines de Besançon et Belfort-Montbéliard, permet de comprendre les dynamiques existantes en présentant les différents sites et leur évolution future.

Les communes d'Auxon font partie de la communauté d'agglomération du Grand Besançon. Par conséquent les projets développés au niveau de la gare apparaissent dans les principaux documents de planification stratégique (PDU, SCOT (en cours d'élaboration) ou Schéma de développement du secteur nord). La réouverture de l'ancienne ligne de Vesoul vers la nouvelle gare TGV apparaît d'ailleurs comme un élément de cohérence entre les différents documents.

Conformément au scénario retenu par l'agence d'urbanisme pour le secteur Nord, la création des haltes ferroviaires doit accompagner les projets de densification de l'urbanisation autour de ces nœuds.

Le projet prétend constituer un « quartier économique » de 100.000 m² (entreprise, grande zone commerciale et artisanale) autour de la gare TGV, sorte de « Sophia-Antipolis franc-comtois » où les entreprises seront plantées parmi les arbres et reliées par des petites routes ou chemins. Le pôle Besançon - Franche-Comté TGV est reconnu depuis 2007 par la communauté d'agglomération du Grand Besançon comme un des quatre pôles d'intérêt métropolitain de l'agglomération bisontine où l'offre en tertiaire supérieur sera prioritairement développée.

Le site de la gare TGV de Meroux s'inscrit au cœur du Syndicat mixte de l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle à la frontière de trois départements. Montbéliard et sa communauté d'agglomération sont situées dans le département du Doubs (25), Héricourt est en Haute-Saône (70) tandis que Belfort et son agglomération relèvent du territoire de Belfort (90) ; le tout à proximité d'une limite régionale avec l'Alsace et d'une frontière nationale avec la Suisse.

La gare est implantée sur la commune de Méroux-Moval dans la communauté d'agglomération Belfortaine. Les projets d'aménagement des alentours de la gare, concrétisés par un projet de ZAC, relèvent donc de l'initiative du territoire de Belfort. Ainsi, l'agglomération de Montbéliard apparaît dans une position moins privilégiée que Belfort pour capter la dynamique TGV pour trois raisons : Montbéliard est plus éloignée de la gare TGV que sa voisine (15 km contre 10) ; la gare s'implante dans une commune de la communauté d'agglomération Belfortaine ; enfin, Montbéliard ne bénéficie pas de liaison en transport collectif avec la gare TGV alors que Belfort devrait profiter de la réouverture de la liaison Belfort-Delle. Au final, le Territoire de Belfort se trouve dans une position intéressante pour capter le rabattement des flux régionaux, depuis Montbéliard et la Haute-Saône (Luxeuil/Lure/Vesoul). Même la desserte autoroutière entre Montbéliard et la future gare TGV nécessite un détour par le futur échangeur de Sévenans.

La définition d'une Zone d'aménagement concerté (ZAC) de 60 hectares autour de la gare assure la maîtrise des opérations à la communauté d'agglomération belfortaine. Le projet planifie -outre l'aménagement de la gare TGV, la gare TER, la gare routière et des parkings- l'implantation de services de proximité, d'équipements collectifs et d'activités économiques et tertiaires. Le coût de ces aménagements est évalué aujourd'hui à 7,5 millions d'euros répartis à parité entre le Conseil général du Territoire de Belfort et la Communauté de l'Agglomération Belfortaine⁷. Le projet se décline à trois niveaux scalaires :

- A l'échelle du pôle d'échanges, l'organisation du site s'appuie sur deux zones principales : l'une dédiée aux transports collectifs et une vaste emprise automobile. Concernant les TC, la ligne ferroviaire Belfort-Delle enjambe les voies TGV et permet une correspondance via une passerelle. Un accès pour les bus permet de déposer les usagers à proximité du dôme TGV et des voies TER. Un parking courte durée de 150 places et un parking longue durée de 1150 places complète le pôle d'échanges. Le site SNCF a une surface de 60 000 m².
- A l'échelle de la zone d'activités, la zone à urbaniser accueillera essentiellement des activités économiques ou de services à dominante tertiaire sur six secteurs répartis de part et d'autre de la route d'accès à la gare. La surface atteint plus de 120 000 m² avec 62 000 à 83 000 m² constructibles dans une première phase.
- A l'échelle de la ZAC (60 ha), le projet se compose de l'espace gare, d'une zone urbanisable pour les activités tertiaires de 22ha, d'une réserve foncière d'une 20aine d'ha et d'un espace naturel préservé de même dimension.

⁷ Zone d'aménagement concerté de la gare TGV / TER de Belfort-Montbéliard, document de concertation

Les enjeux qui se dégagent des projets d'aménagement autour des gares bis d'Auxon et de Meroux-Moval montrent bien les recompositions territoriales que suscitent l'intégration de ces nouvelles gares dans les réseaux de desserte et les dynamiques économiques des aires urbaines concernées.

Conclusion

Les gares bis sont ainsi à l'origine de nouvelles configurations ferroviaires et territoriales variées selon la position des gares, leur niveau de desserte et leur plus ou moins bonne intégration au réseau de transport régional. L'analyse des trinômes d'interconnexion intégraux montre que si une connexion ferroviaire entre gare centrale et gare périphérique, est nécessaire pour pallier les effets pervers de l'implantation d'une gare TGV en périphérie, elle dépend également de la façon dont les flux se partagent entre gare nouvelle et gare historique. Les exemples développés montrent que si un partage fonctionnel équilibré et complémentaire s'avère pertinent pour que le fonctionnement de la gare centrale ne pâtisse pas trop de la mise en service d'une nouvelle gare ex-urbanisée, cette situation soulève de multiples interrogations quant à la constitution d'une nouvelle centralité hors de la ville. Les situations observées montrent en effet qu'un partage équilibré reste favorable au centre, qui en plus d'une accessibilité performante bénéficie de l'ensemble des synergies nécessaires au développement d'un pôle tertiaire.

Les exemples d'Auxon et de Meroux montrent que le mythe des effets structurants de la grande vitesse a la vie dure ! Les politiques d'aménagement urbain se concentrent sans originalité sur l'organisation de grandes zones tertiaires, plus ou moins bien intégrées aux autres projets d'agglomération. Les importantes disponibilités foncières périphériques sont en partie exploitées mais l'éloignement aux centres urbains oblige à repenser la desserte par les réseaux routiers et de transport collectif. Sur ce plan, il semble que les collectivités locales se saisissent davantage des enjeux relatifs à l'accessibilité des gares bis en cherchant à constituer des trinômes d'interconnexion ferroviaire pour assurer des liens plus étroits avec le centre historique. Le paradoxe est que l'important investissement réalisé au niveau des infrastructures de liaison tend à limiter l'intérêt d'une présence physique d'une entreprise sur le site de la gare TGV. L'autre question qui émerge concerne la coopération métropolitaine. La réalisation de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône résulte aussi d'une volonté forte des acteurs locaux de faciliter les échanges dans l'aire métropolitaine. Seulement dans un contexte où la croissance économique n'est pas assurée, deux projets similaires de zone d'activité tertiaire distants de 80 km (25 min), semblent relever davantage de la concurrence que de la coopération.