



Agences d'Urbanisme du Grand Est

Les impacts territoriaux du TGV Est et du TGV Rhin-Rhône pour les agglomérations du Grand Est de la France

Juin 2005



Les agences pilotes

- Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Messine (AGURAM)
1 rue Thomas Edison
57000 METZ
- Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne (AURM)
33 Grand'Rue
68100 MULHOUSE
- Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération de Strasbourg (ADEUS)
9 rue Brûlée
67000 STRASBOURG

Les agences participantes

- Agence d'Urbanisme du Territoire de Belfort ;
- Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Besançon ;
- Agence d'Urbanisme, de Développement et d'Aménagement de la Communauté d'Agglomération de Châlons en Champagne;
- Agence d'Urbanisme de l'Agglomération du Pôle Européen de Développement;
- Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Montbéliard;
- Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Aire Urbaine Nancéienne;
- Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région de Reims;
- Agence d'Urbanisme de Développement et d'Aménagement de la Région Troyenne;
- Service d'Aménagement de la Communauté d'Agglomération Dijonnaise;

Sommaire

Pages

I.	Introduction	5
II.	Les lignes TGV du Grand Est	7
III.	L'évolution future de l'offre ferroviaire	9
	1. Pour les liaisons internationales	9
	2. Pour les liaisons nationales	10
	3. Pour les liaisons interrégionales	11
	4 Pour les liaisons régionales	12
	5. Problèmes indirects liés à la mise en service des TGV	13
	6. Evolution de l'offre ferroviaire : synthèse	13
IV.	TGV et développement économique	15
	1. La zone de pertinence du TGV	15
	2. Tendances de distribution spatiale des fonctions urbaines supérieures et effets d'organisation territoriale	15
	3. Le TGV n'est pas une cause de développement économique, mais une opportunité	16
	4. Vers un nouvel équilibre entre agglomérations	17
	5. Le TGV comme vecteur d'image de la ville	18
V.	TGV et urbanisme	19
	1. Les gares TGV : recomposition ou création	19
	2. Les enjeux urbains des quartiers de gares centraux	20
	3. Gare et accessibilité	20
	4. TGV et foncier	21
	5. Le TGV et ses effets	21
VI.	Conclusion	22



I. INTRODUCTION

La mise en service des deux lignes de TGV constitue pour les Régions et les agglomérations du Grand Est un évènement majeur, attendu par de nombreux acteurs. Quel est l'impact de cette nouvelle offre de déplacements ? Que signifiera-t-elle vraiment pour les territoires desservis ?

Il est aujourd'hui admis que la mise en service d'une grande infrastructure de déplacements ne pas nécessairement accompagnée d'effets mécaniques, reproductibles d'un territoire à l'autre. Il est en revanche avéré que le développement de l'infrastructure interagit fortement avec les évolutions que les territoires desservis sont susceptibles de développer de manière endogène. Bien souvent, les territoires que l'on peut qualifier de favorisés, préférentiellement desservis par chaque nouveau mode de transports, tirent le meilleur profit des équipements qu'ils ont préalablement su attirer par leur attractivité. Les infrastructures de transports ont ainsi souvent pour effet de renforcer les contrastes existants entre territoires en développement et territoires enclavés, soulevant le risque de renforcer l'isolement des espaces non desservis, pourtant déjà défavorisés.

Qu'en est il des TGV Est et Rhin Rhône et des régions formant le Grand Est?

C'est à cette question que ce dossier tente d'apporter quelques éléments de réponse. Pour cette investigation, trois champs ont été identifiés :

- **L'offre de transport ferroviaire**

Les TGV privilégient, les déplacements entre origines et destinations les plus fréquentées, et «shuntent» au contraire les points de plus faible fréquentation. Un examen approfondi de l'impact de l'offre TGV sur l'offre ferroviaire globale montre les améliorations apportées par le TGV sur l'offre de transport ferroviaire, mais aussi les itinéraires régionaux ou interrégionaux qui subiront, du fait de la nouvelle carte de l'offre ferroviaire, une dégradation de leur accessibilité ferroviaire.

- **Le développement économique**

Modifiant la carte de l'accessibilité des villes, le TGV induit plus largement des évolutions parmi les acteurs économiques : quelle visibilité est-il possible d'avoir sur ces évolutions s'agissant du Grand Est ? Comment les forces du tissu économique se comporteront-elles vis-à-vis du bouleversement de l'offre ferroviaire ? Telles sont les questions qu'ouvre encore la mise en oeuvre du TGV.

- **Les quartiers gare**

La typologie des gares du Grand Est couvre les principaux types suivants, montrant une grande diversité de situations :

- les gares « urbaines », situées en ville, accueillant les TGV en plus des autres trains de grande ligne et du trafic voyageurs régional ;

- les gares TGV mises en place spécifiquement dans le cadre de la réalisation des lignes à grande vitesse ;
- les gares non desservies par le TGV pour lesquelles une liaison ferroviaire et des correspondances existent ou doivent être développées ou renforcées avec la gare TGV la plus proche.

A cette typologie des gares se superpose naturellement celle des villes concernées, selon leur position dans la hiérarchie et dans la géographie des villes hexagonales ou européennes.

Dans de nombreux cas, les collectivités ont cherché à anticiper par la réalisation de programmes de transformation et de développement de leurs quartiers gares, l'arrivée du TGV avec des objectifs variant fortement d'une ville à l'autre.

Afin de cerner ces trois champs, l'ensemble du réseau des agences d'urbanisme a été mis à contribution, répondant aux questions que leur ont adressé les trois agences chargées de la conduite du projet (agences de Metz, de Mulhouse et de Strasbourg).

De cette matière, non encore exploitée dans le détail, nous tirons dans un premier temps cette synthèse, qui constitue :

- un retour aux agences qui ont fait l'effort de répondre ;
- un dossier proposant un premier balayage de la problématique.

Selon les remarques et les suggestions qu'apporteront les uns ou les autres, rien n'exclut qu'un examen plus détaillé du matériau réuni ne soit exploité aux fins d'une restitution plus complète.

II. LES LIGNES TGV DU GRAND EST

Le Grand Est accueillera le **TGV Est** à l'horizon 2007. Cette nouvelle ligne à grande vitesse (LGV) débutera à Vaires (Ile-de-France) pour s'achever à Baudrecourt (Lorraine) dans sa première phase.

- Tous les trains grandes lignes au départ de la Gare de l'Est de Paris (direction Chalons en Champagne, Reims, Metz, Nancy, Luxembourg, Frankfurt, Strasbourg, Stuttgart, Mulhouse et Basel) seront concernés par une restructuration du réseau. A partir de 2007 les liaisons entre ces destinations et Paris seront assurées en TGV. L'infrastructure LGV ne desservant pas directement les communes du grand Est (hormis Strasbourg), les relations grande vitesse Paris Est-Pro-

vince ne pourront pas assurer les relations interrégionales comme le font les grandes lignes aujourd'hui.

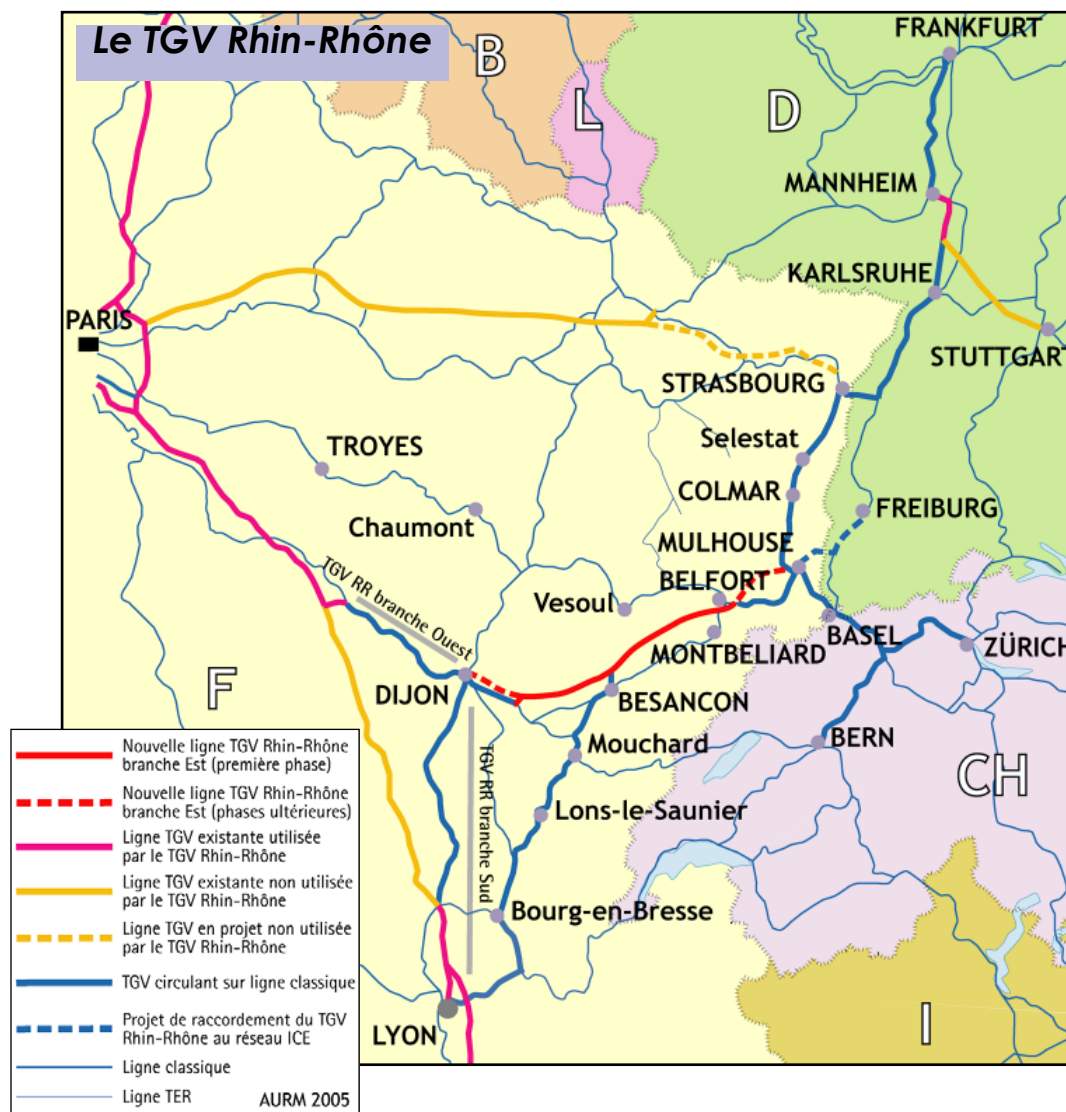
- Dans la logique du développement de la grande vitesse, trois nouvelles gares d'interconnexion seront créées : Champagne-Ardenne, Meuse et Lorraine. La structuration de l'offre TGV en partie autour de ces nouvelles gares reconfigure l'offre interrégionale assurée aujourd'hui par des liaisons grandes lignes dans le grand Est



- Les gares TGV d'interconnexion permettront d'assurer des relations depuis le Grand Est en direction de Lille, Rennes, Nantes et Bordeaux sans changement à Paris. Pour ces liaisons, un arrêt est prévu dans l'une des trois gares périphériques de la région parisienne.
- A l'horizon 2015, dans le cadre de la deuxième phase du TGV Est, la ligne à grande vitesse sera prolongée de Baudrecourt (Lorraine) à Vendenheim (Alsace).

Le projet du **TGV Rhin-Rhône** est constitué de trois nouvelles branches à grande vitesse : la branche Est (entre Dijon et Lutterbach), la branche Sud (entre Dijon et la ligne du TGV Sud-Est à Macon) et la branche Ouest (le fuseau Dijon-Centre et la ligne du TGV Sud-Est, à Aisy).

- Un raccordement du TGV Rhin-Rhône avec l'ICE par le pont de Chalampé est envisagé dans le schéma européen à grande vitesse.
- L'ouverture de la première phase de la branche Est entre Auxonne (Bourgogne) et Petit-Croix (Franche-Comté) est prévue pour 2011 avec des gares nouvelles TGV à Besançon-Auxon et à Belfort-Meroux. Le calendrier de la réalisation des phases ultérieures du TGV Rhin-Rhône n'a pas été encore précisé.
- La mise en service du TGV Rhin-Rhône modifiera les liaisons ferroviaires entre l'Alsace, l'Allemagne et la Suisse, mais également celles existant entre la région parisienne et le Bassin Méditerranéen et qui transitent par la Franche-Comté, la Bourgogne et Rhône-Alpes. Ces deux fonctions se traduisent par la création de deux axes structurants : l'axe est-ouest Zürich / Bern – Basel – Mulhouse – Dijon – Paris et l'axe nord-sud Frankfurt – Strasbourg / Basel – Mulhouse – Dijon – Lyon – Méditerranée.



En résumé : Les deux infrastructures LGV Est et Rhin-Rhône auront des effets conséquents au niveau de la création d'une nouvelle offre de

transport ferroviaire à l'échelle Européenne, mais aussi plus localement sur l'offre ferroviaire existante dans le Grand Est.

III. L'ÉVOLUTION FUTURE DE L'OFFRE FERROVIAIRE

Les deux infrastructures LGV Est et Rhin-Rhône auront des effets conséquents au niveau de la création d'une nouvelle offre de transport ferroviaire à l'échelle Européenne, mais aussi plus localement sur l'offre existante dans le Grand Est

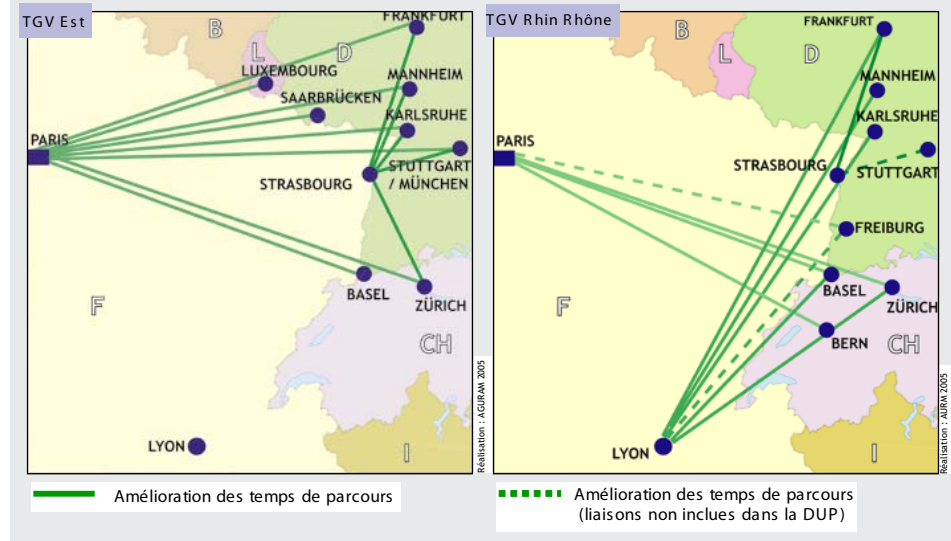
L'offre ferroviaire voyageurs va évoluer à l'échelle du Grand Est, tout d'abord autour du TGV Est, et ensuite à partir de la mise en service du TGV Rhin-Rhône par branches successives. L'offre ferroviaire de voyageurs a été étudiée à l'échelle du Grand Est pour les principales agglomérations. L'état de l'offre concerne les liaisons nationales, (inter-)régionales et internationales (Grandes Lignes et TER). Plusieurs dates ont été retenues pour évaluer le niveau de l'offre en fonction du projet. Pour le TGV Est, l'évolution de l'offre entre 2004 et 2007 puis 2015 (les deux dernières dates correspondent à la mise en service des deux phases du TGV Est) a été analysée.

Pour le TGV Rhin-Rhône, l'état initial de l'offre a été retenu en 2004, un état de l'offre est réalisé pour 2011 et 2015. Ces deux dates correspondent à la mise en service de la première phase du TGV Rhin-Rhône et de la deuxième phase du TGV Est.

Les modifications de l'offre liées à la mise en service des lignes à grande vitesse doivent être mises en parallèle de l'offre actuelle pour les différentes agglomérations. Des constats pourront être établis concernant des améliorations, des dégradations concernant le temps de parcours et la fréquence des liaisons ou encore la disparition de certaines liaisons.

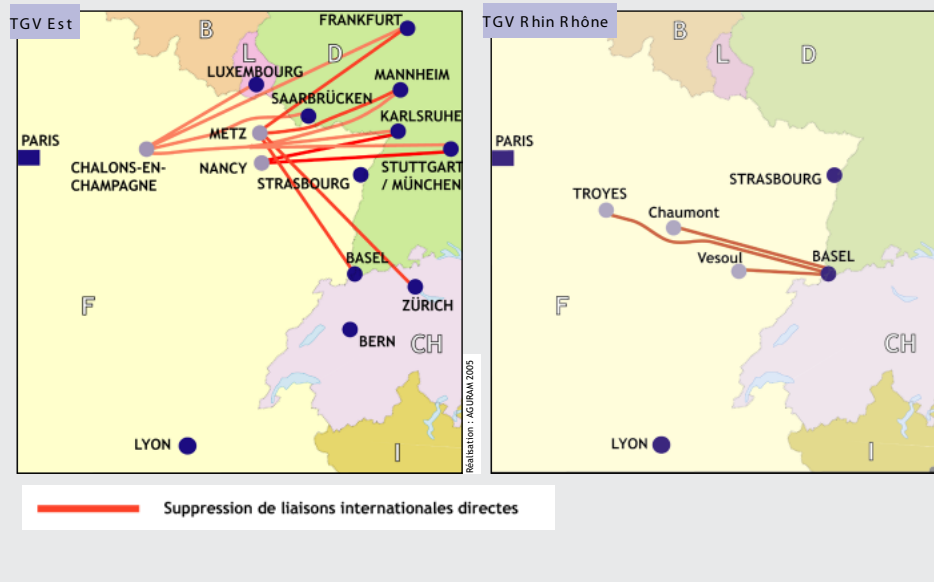
1. Pour les liaisons internationales :

- Amélioration des temps de parcours entre quelques grandes agglomérations françaises, l'Allemagne et la Suisse. Le TGV Est « rapprochera » Paris et Strasbourg de l'Allemagne et de la Suisse, le TGV Rhin-Rhône « rapprochera » Lyon de l'Allemagne et de la Suisse mais également Paris de la Suisse.



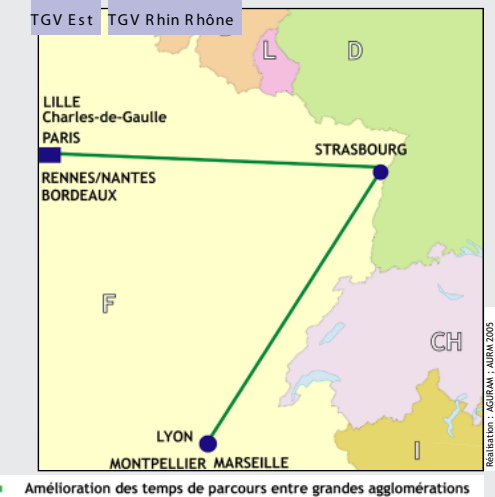


- Suppression de certaines liaisons directes entre des agglomérations du Grand Est, l'Allemagne, la Suisse et le Luxembourg. Toutes les villes du Grand Est voient leurs liaisons avec des villes étrangères proches se dégrader (sauf Strasbourg). L'arrêt des TGV, au départ de Paris à destination de l'étranger, dans les gares d'interconnexion permettrait de réduire les désagréments pour les villes concernées. (Un aller/retour à destination de Frankfurt depuis la gare Lorraine sera testé).

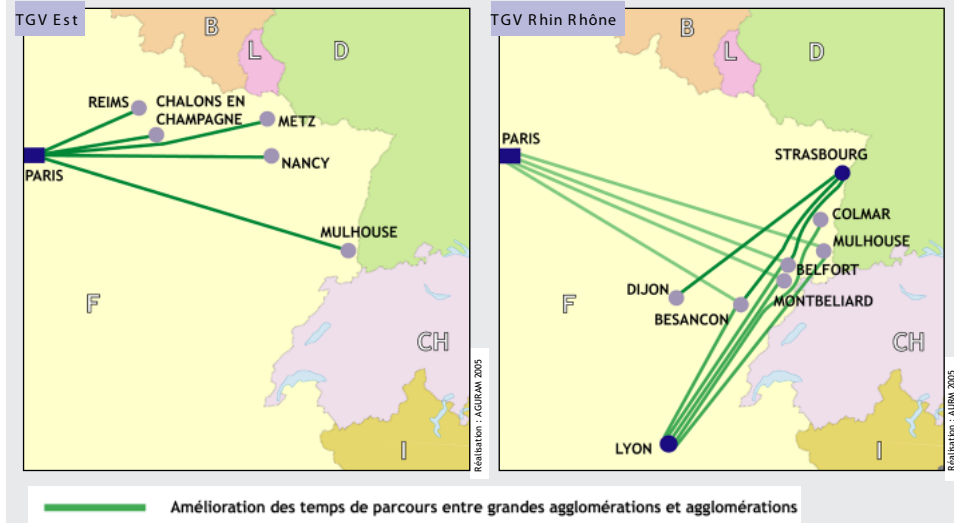


2. Pour les liaisons nationales

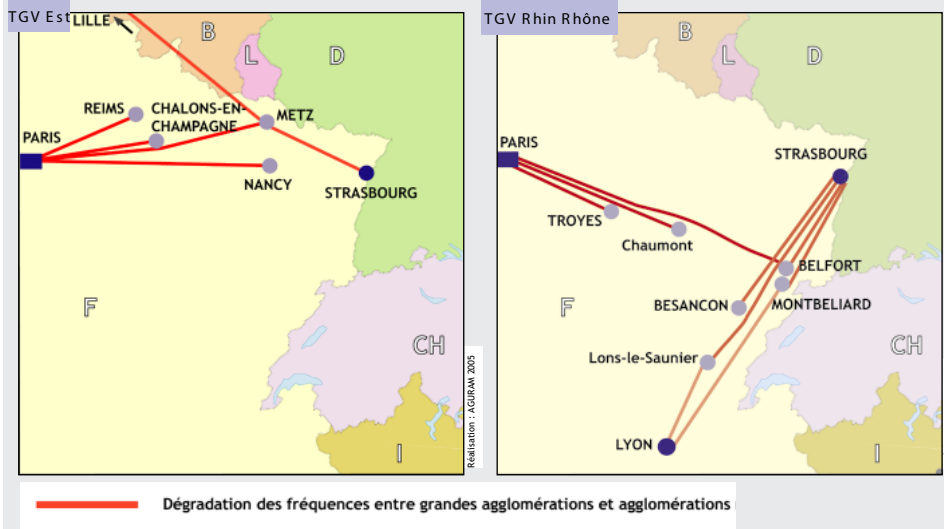
- Amélioration des temps de parcours entre les grandes agglomérations françaises: Paris, Strasbourg et Lyon. Les extensions successives du réseau LGV permettent d'intégrer Strasbourg au « club » des villes desservies par le TGV qui structurent le territoire national.



- Amélioration des temps de parcours entre les grandes agglomérations françaises (Paris, Lyon et Strasbourg) et certaines agglomérations du Grand Est desservies telles que Besançon, Metz, Mulhouse, Nancy...etc.

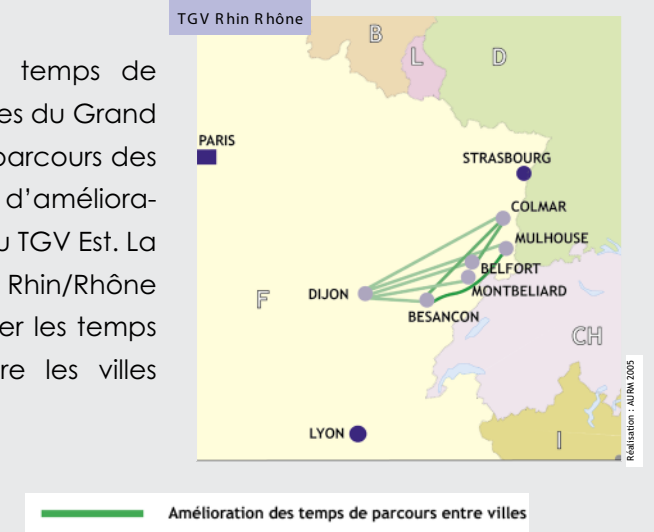


- Dégradation des fréquences pour certaines liaisons entre les grandes agglomérations françaises et les agglomérations du Grand Est.

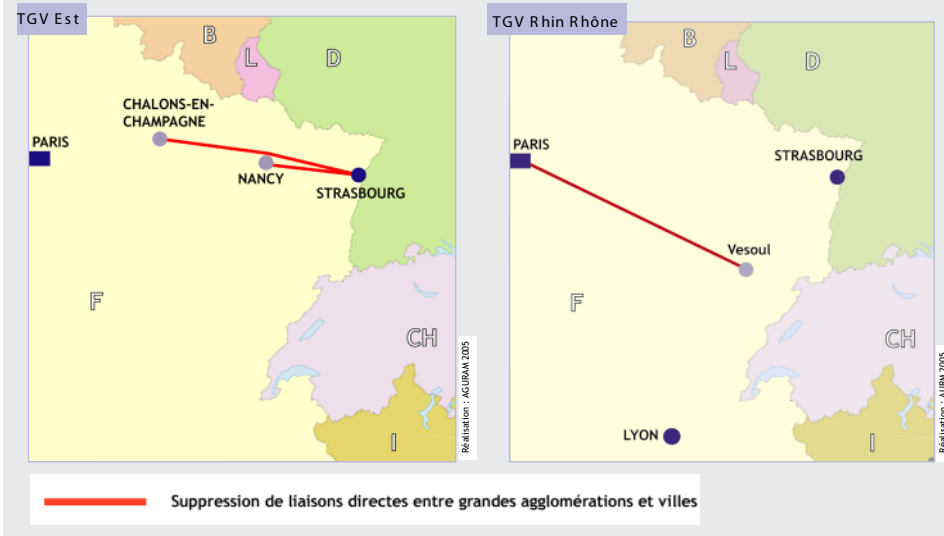


3. Pour les liaisons interrégionales :

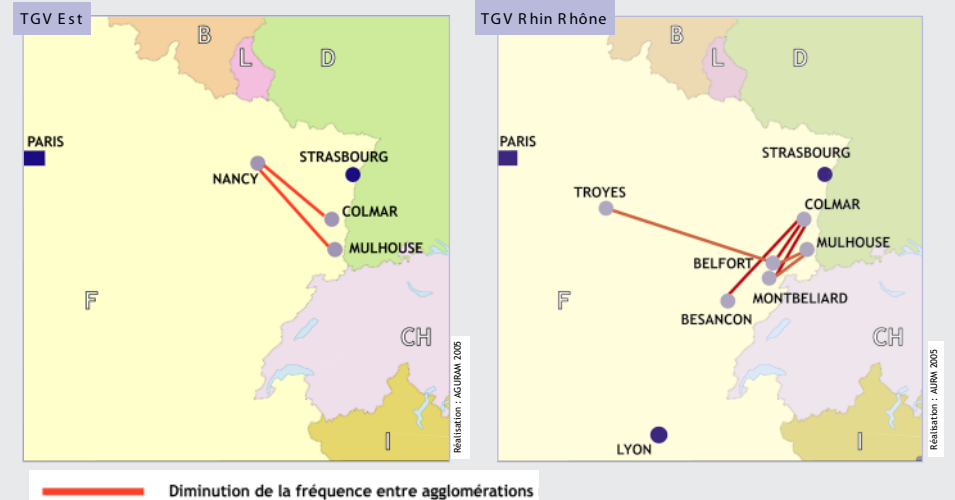
- Amélioration des temps de parcours entre villes du Grand Est situées sur les parcours des TGV. Il n'y a pas d'amélioration dans le cas du TGV Est. La structure du TGV Rhin/Rhône permet d'améliorer les temps de parcours entre les villes desservies.



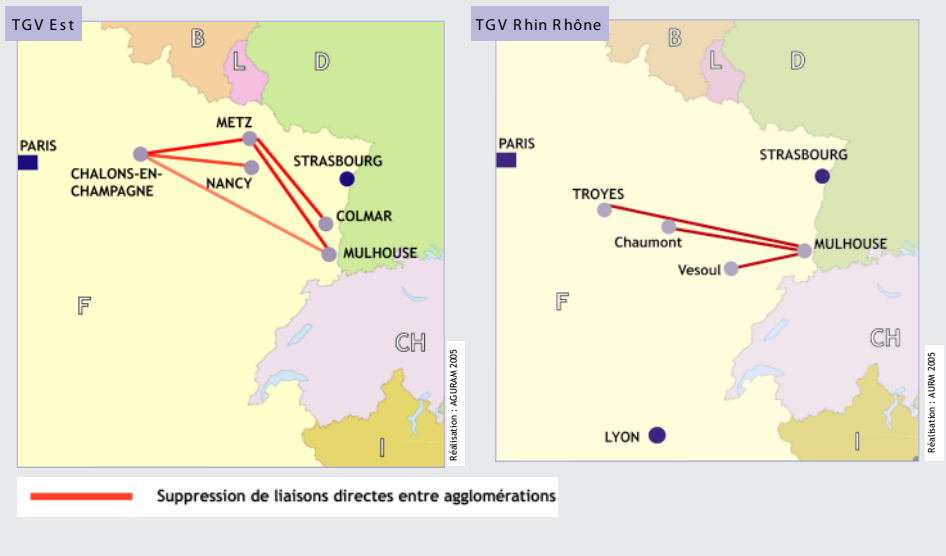
- Suppression de certaines liaisons directes entre les grandes agglomérations françaises et certaines agglomérations du Grand Est.



- Diminution de la fréquence des liaisons entre agglomérations du Grand Est.

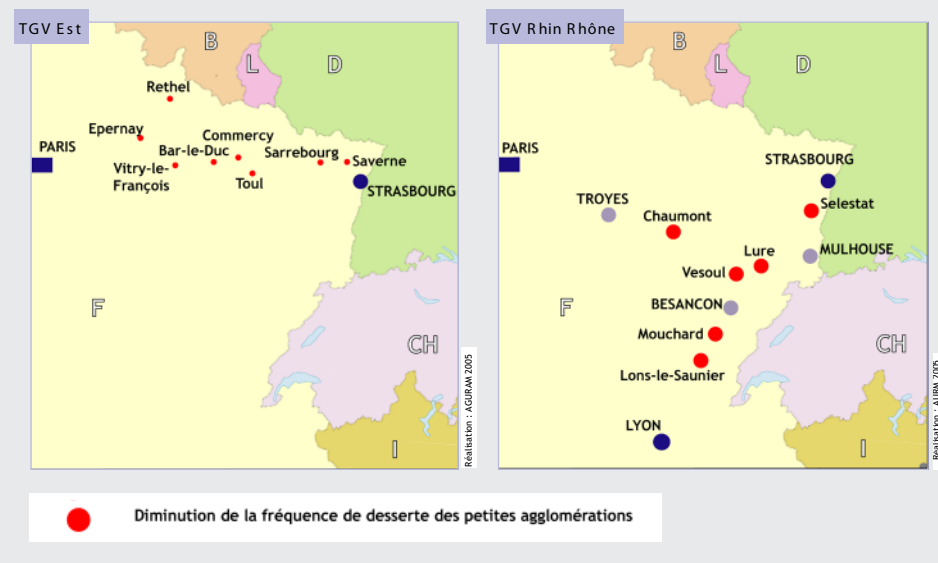


- Suppression de liaisons directes entre agglomérations du Grand Est. Elles demeurent nombreuses et réduisent de manière importante les destinations de départ depuis Châlons, Metz, Montbéliard et Mulhouse.

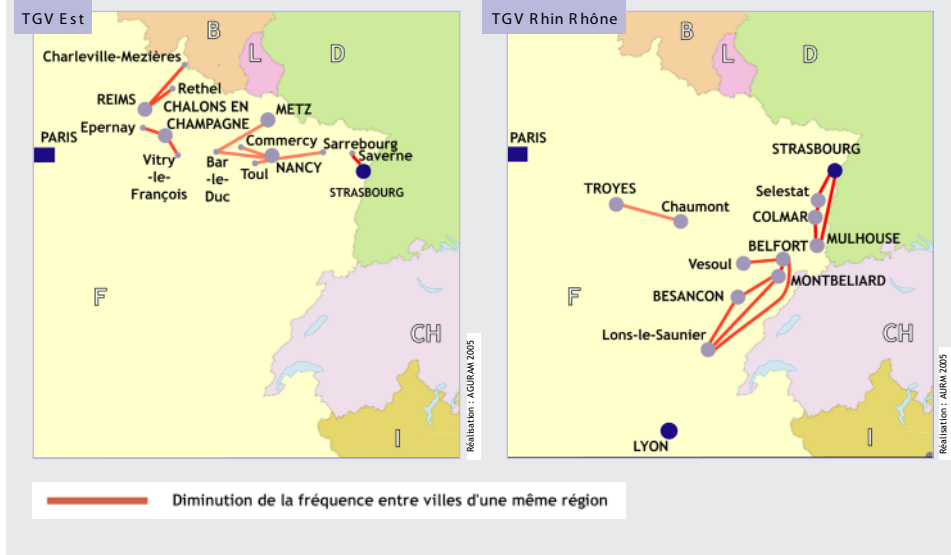


4. Pour les liaisons régionales :

- Diminution de la fréquence de desserte des petites agglomérations qui sont aujourd'hui desservies par des Grandes Lignes. Risque de dégradation totale de l'offre pour ces petites agglomérations, si les Grandes Lignes supprimées ne sont pas remplacées par des trains régionaux.



- Diminution de la fréquence de liaisons entre villes d'une même région liées à la mise en place du TGV. Un nombre important de liaisons est concerné, la suppression de ces liaisons devra faire l'objet de compensation financière.



5. Problèmes induits par la mise en service des TGV :

- Risque de saturation des sillons ferroviaires relevant du réseau de ligne classique lié à la mise en service des TGV.
- Dégradation qualitative de l'offre régionale, les clients utilisant les TGV pour réaliser un trajet régional se verront confrontés à la tarification spécifique TGV (plus élevée que la tarification grande ligne) et à l'obligation de réserver. Une ségrégation sociale par le prix peut être générée (exemple : depuis la mise en service d'une

rame TGV Strasbourg-Lyon-Marseille, ce train n'est plus accessible aux abonnements de travail, car la réservation est obligatoire).

6. Evolution de l'offre ferroviaire : synthèse

Les TGV Est et Rhin-Rhône améliorent significativement les temps de parcours entre quelques grandes agglomérations françaises comme Paris, Strasbourg et Lyon.

Des améliorations...

- Le réseau grande vitesse associant les TGV Est, Sud Est et Rhin-Rhône place les villes de Dijon et de Strasbourg en véritables carrefours de la grande vitesse ferroviaire à l'échelle nationale et européenne. Le TGV Est offrira à partir de Strasbourg des liaisons directes vers Paris, vers l'Île-de-France (Charles-de-Gaulle, Marne-la-Vallée et Massy), mais également vers Lille, Rennes, Nantes, Bordeaux, le sud-ouest d'Allemagne et le nord-ouest de la Suisse. Le TGV Rhin-Rhône offre des liaisons supplémentaires vers Lyon, Marseille, Nice, Barcelona et Frankfurt.
- Hormis la liaison Metz-Luxembourg, toutes les liaisons internationales au départ des agglomérations du Grand Est (hors Strasbourg et Dijon) seront supprimées et reportées au départ des gares interconnexions ou d'autres gares.

- Les agglomérations du Grand Est desservies par le TGV Est voient leur temps de parcours améliorés vers Paris. Celles desservies par le TGV Rhin-Rhône voient également leurs temps de parcours améliorés vers Paris, Strasbourg et Lyon. Cependant la fréquence des liaisons devrait diminuer.

Mais aussi des dégradations...

- Les liaisons entre agglomérations du Grand Est, y compris à l'intérieur d'une même région, risquent d'être dégradées voire supprimées. Les liaisons vers l'Allemagne sont également exposées à des risques de suppression.

L'impact sur les liaisons entre les villes dans le territoire du Grand Est sera important. Le nombre des liaisons inter-villes comme Strasbourg – Nancy ou Strasbourg - Metz (– Luxembourg – Bruxelles) diminuera de manière importante. La mise en service de la seconde phase du TGV Est, pourrait permettre d'assurer la liaison Strasbourg - Metz par la nouvelle ligne de grande vitesse.

Les liaisons inter-villes comme Sélestat-Colmar-Belfort ou Mulhouse-Vesoul-Troyes risquent d'être fortement dégradées. Certaines villes ne seront pratiquement plus desservies par des trains Grandes Lignes.

- Afin d'atténuer les effets négatifs (les dégradations de l'offre sur certaines liaisons), la mission des Régions pourra être de rétablir l'équilibre face à la diminution de l'offre causée par la suppression du réseau Grandes Lignes. Pour cela, un point précis concernant l'état de l'offre actuelle et son évolution doit être réalisé afin de faire appliquer l'article 127 de la loi SRU et d'attribuer aux Régions concernées les compensations financières adéquates. Concernant les liaisons interrégionales, des accords entre les régions traversées qui assurent ce type de relation, doivent être recherchés.

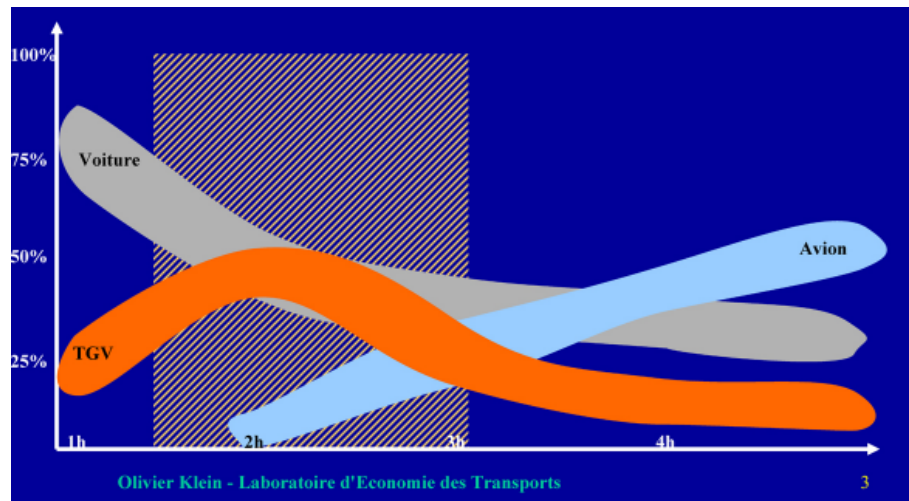
Le maillage du réseau à grande vitesse ferroviaire à l'échelle Grand Est amplifie les positions des grandes agglomérations (Paris, Strasbourg et Lyon).

IV – TGV ET DÉVELOPPEMENT ECONOMIQUE

1. L'optimum du TGV : un trajet compris entre 1h30 et 3h

L'offre TGV permet d'identifier, pour les déplacements professionnels, deux segments distincts, qui correspondent chacun à un type de réseau :

- avec un aller-retour et une réunion possible dans la demi-journée, l'offre configure un réseau qualifié «intégré». L'intensité, la nature des relations et les risques de concurrence entre territoires dépendent des contextes locaux et des caractéristiques des agglomérations en présence. Cette configuration peut favoriser la concentration des services dans l'agglomération principale, si les autres agglomérations sont de moindre importance.



- avec un aller retour et une réunion possible dans la journée, l'offre configure un réseau qualifié de «multipolaire». Dans cette configuration, l'offre tend à renforcer le rôle de chaque agglomération comme pôle économique de chaque territoire.

2. Tendances de distribution spatiale des fonctions urbaines supérieures et effets de l'offre TGV sur l'organisation territoriale

- Les fonctions de commandement sont aujourd'hui très fortement polarisées en Région Parisienne aujourd'hui. Le TGV ne modifiera pas cette répartition spatiale, sauf de manière très marginale. La concentration de ces fonctions et des sièges sociaux sur Paris est un élément structurant à forte inertie. Elle ne sera pas influencée notablement par l'évolution de l'offre de déplacements.

Récemment, les fonctions métropolitaines supérieures ont eu tendance à se renforcer de façon plus dynamique dans certaines grandes agglomérations de province.

Pour les deux cas, le TGV peut être un accélérateur de ces dynamiques métropolitaines.

- Vis-à-vis de ces dynamiques, l'offre TGV soulève deux enjeux :
 - réussir à maintenir des sièges sociaux d'entreprises de dimensions nationales ou internationales en province ;

- Optimiser le développement des Fonctions Urbaines Supérieures au sein des pôles urbains de province.

Les effets de l'offre TGV sont naturellement plus sensibles pour certaines activités économiques. Ainsi, les activités d'études, de conseil et d'assistance, nécessitant pour certaines d'entre elles d'atteindre pour leur développement un rayonnement au moins national, sont particulièrement influencées par l'amélioration de l'offre de transport.

- Les effets organisationnels de l'offre de déplacements sont de deux ordres :
 - une intégration territoriale (réseau intégré) : les fonctions et les services supérieurs ou stratégiques accessibles en moins d'une heure tendent à se regrouper en un seul lieu, dont le rayonnement s'étend ;
 - une réorganisation territoriale (réseau multipolaire) : le TGV, son infrastructure et son offre contribuent à modifier le fonctionnement en réseau. Les agglomérations qui sont des carrefours ferroviaires de la grande vitesse renforcent leur rôle structurant au sein du réseau métropolitain. Contrairement au premier cas où tous les services (commandement et coordination) sont regroupés en un point), les carrefours ferroviaires sont des lieux de concentration des fonctions de coordination.

Dans les deux cas, il y a accentuation des différences en matière de potentialités de développement entre les agglomérations situées le long des LGV et disposant d'une offre de service variée, et le reste du territoire.

3. Le TGV n'est pas une cause de développement économique, mais une opportunité

La desserte d'une agglomération par la grande vitesse n'est pas une condition suffisante pour engendrer le développement de l'économie d'un territoire. Le TGV a, par contre, un effet d'entraînement sur les villes qu'il dessert.

L'arrivée du TGV est une chance et une opportunité à saisir pour permettre à un territoire de se développer :

- la desserte ferroviaire à grande vitesse n'est plus un argument discriminant, mais devient une condition nécessaire ;
- par la collaboration de nombreux acteurs, avec un portage efficace du projet, pris en compte à tous les niveaux comme un élément clé pour l'avenir du territoire, l'arrivée du TGV est une opportunité à saisir permettant de faire évoluer l'offre foncière, immobilière et territoriale d'une agglomération.

Les cas de Lille et du Mans offrent l'exemple d'une synergie entre TGV et actions d'aménagement et de développement, le TGV formant l'un des constituants indispensables à la réalisation du projet d'ensemble.

Montchanin et Vendôme offrent à l'inverse des contre exemples, des contenus de projets territoriaux pertinents n'ayant pas été mis en phase avec l'offre TGV.

La réussite du projet est aussi conditionnée par la qualité de l'offre (distance-temps et fréquence).



Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

La Communauté d'Agglomération du Grand Besançon
180 000 habitants – 59 communes
Un territoire harmonieux dans la Vallée du Doubs au patrimoine culturel exceptionnel.

Afin d'accompagner la mise en œuvre d'un projet d'agglomération mobilisateur ayant pour objectif d'offrir à ses communes membres un espace d'équilibre, de progrès et de solidarité, la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon recrute son :

Chef de projet " Aménagement TGV "
Cadre d'emploi des ingénieurs ou par voie contractuelle.
réf : 3496/CT

Le CIADT affiche une nouvelle ambition pour la politique des transports qui concilie développement économique, attractivité des territoires dans une Europe élargie et de développement durable. L'accueil et la valorisation de la ligne Rhin-Rhône constituent le premier grand défi du projet d'agglomération qui associera la Ville, l'agglomération, la région et le département. Le calendrier retenu pour la réalisation de la ligne à grande vitesse (début des travaux en 2006, livraison entre 2010 et 2012) amène la CAGB à construire, dès aujourd'hui, un projet territorial attractif et multidimensionnel impliquant l'ensemble des partenaires institutionnels et privés. Au terme de la phase étude et de l'avant projet (2004-2006), le chef de projet pourrait être chargé de la mise en place d'une structure de gouvernance ayant pour objet le portage et la gestion de projets.

Véritable ensembleur, vous aurez en charge de :

- Conduire les actions pour le compte de la CAGB et de la Ville de Besançon avec les partenaires.
- Détecter et définir les besoins en assistance à maîtrise d'ouvrage et organiser les études complémentaires.
- Définir, organiser et piloter le mode de gouvernance du projet TGV de l'agglomération de Besançon.
- Coordonner les différentes interventions et projets à conduire par les collectivités publiques partenaires dans leurs champs de compétence, avec l'aide également de l'Agence d'Urbanisme.

De formation supérieure, vous justifiez d'une expérience de la fonction " d'ensembleur " acquise sur des fonctions de chef de projet mêlant aménagement et développement de politiques transports et infrastructures. Vous avez démontré votre aptitude à la conduite de projets transversaux ainsi que votre faculté à mobiliser des partenaires internes et externes.

4. Vers un nouvel équilibre entre agglomérations

La modification de l'offre ferroviaire, par les améliorations qu'elle apporte et par les dégradations qu'elle engendre (notamment s'agissant des liaisons interrégionales), va modifier les équilibres concurrence-complémentarité entre agglomérations.

Par exemple, comment les relations de coopération entre les universités de Strasbourg et de Nancy continueront-elles à se construire, alors même que l'offre ferroviaire entre ces deux agglomérations risque de se voir dégradée (les TGV Paris-Strasbourg ne s'arrêteront pas à Nancy, alors que c'est le cas actuellement pour tous les trains grande ligne entre Paris et Strasbourg) ?.

A l'opposé, le TGV Rhin-Rhône, à la condition qu'il fonctionne comme un TER à grande vitesse (TER-GV) entre Dijon-Besançon-Belfort-Mulhouse est une opportunité pour les universités (entre autres) de ces agglomérations de renforcer leurs liens et leurs actions de coopération.

La place de chaque agglomération dans ce nouvel équilibre concurrence-complémentarité sera fonction de trois paramètres :

- sa position ou non sur l'infrastructure (villes non desservies, villes étapes, villes têtes de lignes, ...) ;
- l'éventail de ses relations TGV (lien unique avec Paris ou étoile ferroviaire) ;
- la qualité de l'offre de transport (amplitude, fréquence et horaires adaptés).

Concernant l'appel à projet métropolitain Rhin-Rhône de la DATAR, le TGV Rhin-Rhône (fonctionnant comme un TER-GV) est le point d'entrée fédérateur permettant d'envisager une coopération métropolitaine entre les cinq agglomérations.

5. Le TGV comme vecteur d'une image de la ville

Le TGV est un vecteur de développement touristique. Elargissant leur rayon d'accessibilité, apportant un effet d'image positive aux agglomérations desservies, il peut générer un surcroît d'affluence touristique et relancer l'attractivité touristique.

L'accroissement de la visibilité que peut apporter le TGV pour une agglomération est décisif pour le tourisme, mais également pour l'attractivité générale de l'agglomération, en particulier vis-à-vis des entreprises à la recherche d'implantation.

Au TGV se trouve associée une image de modernité : au-delà de la performance de déplacement, l'image TGV se décline sur tout un éventail d'actions de communication et de marketing urbain.

La communication institutionnelle utilise le TGV de deux façons : le premier est axé sur l'objet TGV, l'offre de déplacements et l'ensemble des services susceptibles de la prolonger, notamment en gare. Le second associe TGV et image urbaine, tout particulièrement lorsque le TGV est articulé à la réalisation d'un parti architectural et urbain permettant de formaliser une entrée dans la ville fortement mise en scène.

Enjeux les 21/03/04

Londres
made in Reims®

Passage d'Erlon - Reims

Invest in Reims

A Reims, venez retrouver l'esprit des grandes capitales européennes
Comme à Covent Garden, découvrez tout un art de vivre tourné vers la performance.
La 12ème ville de France offre les conditions idéales pour réussir votre implantation,
comme d'autres leaders l'ont fait : Arcelor, AstraZeneca, Boehringer, Valéo...

Invest in Reims
ACD

À 35 minutes de Roissy Charles de Gaulle
et à 45 minutes de Paris par le futur TGV Est,
rejoignez la 1^{ère} agglomération gastronomique de France.

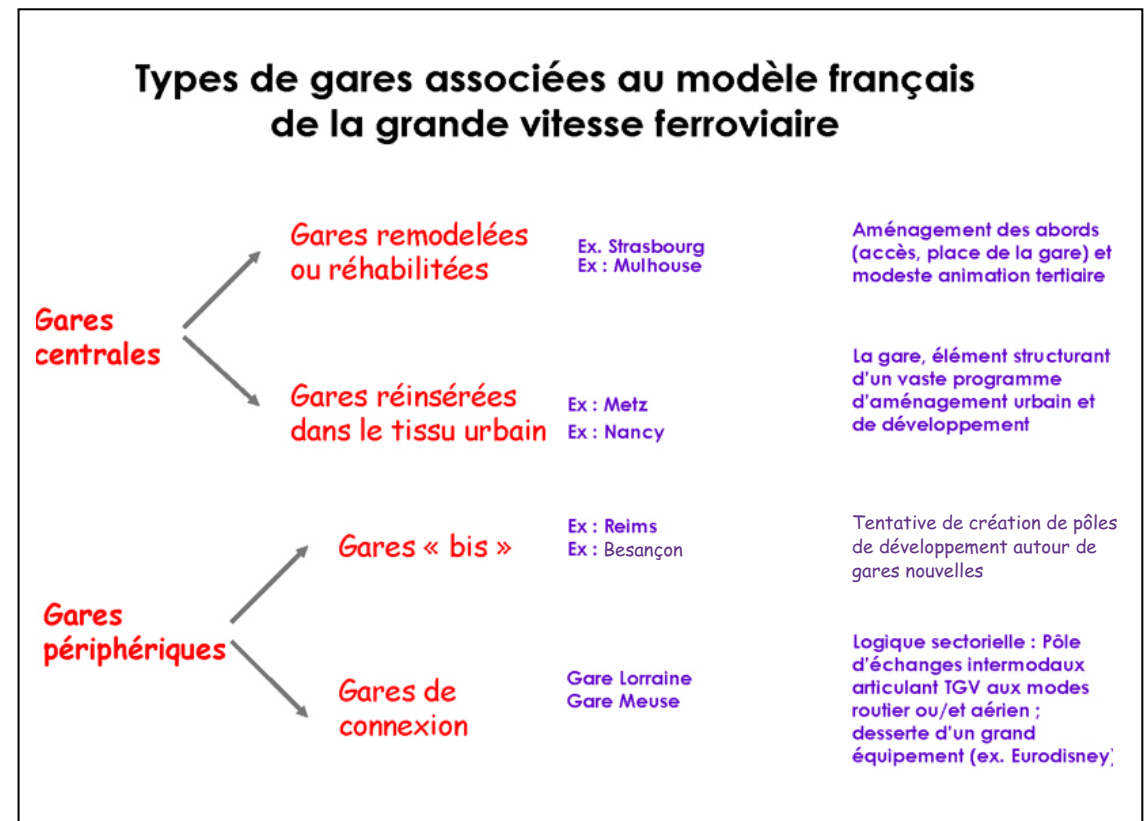
Tél. : +33 (0)3 26 77 10 90
contact@investinreims.com - www.investinreims.com

V – TGV ET L'URBANISME

1. La gare TGV : gares remodelées ou nouvelles gares ?

Les deux lignes TGV du Grand Est desserviront les agglomérations suivant des modalités très diverses. Les différents types d'environnement dans lequel se situeront les gares TGV présentent, de ce fait, de grandes différences quant aux potentialités de développement.

Quatre types de gares TGV seront représentées au sein du Grand Est, soulevant chacun des enjeux d'urbanisme et des possibilités de projet urbain très contrastées.



2. Les enjeux urbains des quartiers de gare TGV centraux

- Dimension physique :
 - opportunité d'agrandir et d'étendre le centre-ville à de nouveaux quartiers ou espaces; renforcer et améliorer la qualité du lien entre la gare et le Centre Ville si la gare est facilement accessible à pied (aménagement urbains, espaces publics, services, commerces, insertion de fonctions urbaines).
 - opportunité de développer les liaisons entre quartiers jusque là séparés par les infrastructures ferroviaires et routières (aménagement de gares biface, avec de nouveaux accès à la gare et de nouvelles relations gare-quartiers urbains).
- Dimension économique :
 - tout un éventail de possibilités, allant de la création de programmes monofonctionnels à la réalisation de programmes d'accueil d'activités diversifiées.
- Dimension symbolique :
 - transformer l'image de la ville, la gare TGV étant une porte de la ville, et pouvant figurer un nouveau lieu représentatif de la ville.
 - créer un signal en adoptant un parti urbanistique ou architectural fort.
 - accompagner la transformation/mutation des espaces urbains traversés (Développement de perspectives, mises en valeur des équipements phares).
- Dimension sociale :
 - réintégrer le quartier gare dans le tissu urbain, recréer de l'attractivité résidentielle, qualifier l'occupation sociale...

- les pressions foncière et immobilière éventuellement générées par le TGV peuvent accélérer les phénomènes de spécialisation sociale à l'œuvre dans la plupart des agglomérations ... un accompagnement de la part de la collectivité peut alors s'avérer nécessaire.

**Un enjeu pour la gare et le quartier gare :
passer d'un espace de transit à un espace de vie,
où se concentre une part de l'offre urbaine**

3. Gare et accessibilité (dimension réticulaire)

Les sites d'activités des agglomérations sont répartis de manière multipolaire. Cette distribution spatiale est organisée en fonction des infrastructures de transport, axes routiers majeurs essentiellement.

L'un des enjeux soulevés par la desserte TGV est de parvenir à relier un ou plusieurs sites d'activité de l'agglomération à la gare par le biais d'un transport collectif efficace.

Comment se connectent les modes de transport avec la gare (en fonction du type de gare) ?

- gares périphériques ou bis : ces gares posent la question du lien avec l'agglomération, partant de l'idée que l'offre de liaison doit présenter dans le meilleur des cas un éventail plurimodal d'offre de déplacements.

- gares centres : mettre à profit l'échéance de la mise en service de la ligne TGV pour créer une connexion avec un mode de transport urbain, afin d'optimiser l'articulation gare-ville. Il s'agit souvent d'une opportunité consistant à réaliser aujourd'hui ce qu'il aurait de toutes façons été nécessaire de faire demain.

Articuler entre elles différentes échelles de desserte du territoire :

- articulation des modes de transport : TGV et TER, TGV et TC, TGV et route

4. TGV et foncier

Une question récurrente se pose pour toutes les gares : l'arrivée du TGV induit-elle de façon systématique un renchérissement du prix du foncier et de l'immobilier ?

Un exemple de ce phénomène a été fortement médiatisé : l'augmentation très importante du prix du foncier dans certains quartiers de Marseille depuis la desserte Paris-Marseille en LGV.

Cet exemple appelle deux remarques :

- quelle est la part de responsabilité du TGV dans cette évolution ? D'autres démarches concomitantes n'expliquent-elles pas aussi les évolutions constatées ?
- cette évolution observée est-elle transposable dans le Grand Est ?

S'agissant du territoire du Grand Est situé à une heure (ou moins) de Paris en TGV, les déplacements quotidiens domicile-travail sont susceptibles d'être modifiés. Si ces évolutions entraînent un renforcement de l'attractivité résidentielle (à Reims par exemple), quelles conséquences pour le marché immobilier (à la vente et à la location) pour le parc de logements situés à proximité de la gare ?

5. Le TGV et ses effets :

a) Les effets probables

- mobilité accrue des personnes et des activités
- image modifiée
- perception d'un espace-temps contracté
- dynamique de métropolisation (concentration des fonctions urbaines supérieures).

b) Les effets sous conditions

- effets sur les dynamiques de réseaux d'acteurs (sous condition d'une politique volontariste);
- effets sur l'organisation territoriale (sous condition d'une politique d'aménagement et de développement du territoire);

c) Les effets indirects

- Pas d'effets systématiques d'installations de nouvelles entreprises;
- une amélioration de l'offre touristique en raison de l'accroissement de l'accessibilité des territoires;
- possibilité de renchérissement du foncier.

VI - CONCLUSION

Grande vitesse et développement métropolitain

Le développement des fonctions urbaines supérieures au sein des agglomérations françaises s'appuie de façon croissante sur les dynamiques de réseaux d'acteurs.

Ces réseaux se forment, pour une part grandissante, à l'échelle nationale, Paris et la Région Parisienne renforçant ainsi de façon croissante leur rôle métropolitain. De ce point de vue, la desserte des territoires par le TGV constitue un enjeu vital pour le développement ou le maintien de certaines fonctions urbaines dans nos villes. Les acteurs locaux du développement expriment à cet égard une attente particulièrement forte de désenclavement des villes du Grand Est.

La plupart d'entre elles se situent en revanche généralement en dessous du seuil critique correspondant à un développement métropolitain et à une insertion valable au sein du réseau des villes européennes. C'est pourquoi le développement des fonctions métropolitaines stratégiques dans ces villes est aussi fonction de leur capacité à organiser des réseaux d'acteurs à des échelles interurbaines locales. Ainsi, les villes du Grand-Est sont toutes engagées, à des degrés divers, dans des logiques de coopérations interurbaines : coopérations transfrontalières, coopérations dans le cadre de réseaux de villes, projets de coopération métropolitaine...

Les propos d'acteurs montrent que la dynamique de ces réseaux métropolitains est fortement conditionnée :

- par l'efficacité de l'offre de déplacements (et en particulier, s'agissant de déplacements professionnels, de l'offre ferroviaire) ;
- par la qualité de l'offre urbaine propre aux centres ville et aux quartiers gare : convivialité, lieux de rencontres, faculté à accueillir de grands événements, image et lisibilité, attractivité...

Ces réseaux se structurent de plus en plus souvent à l'échelle régionale, en raison de l'empreinte régionale forte générée par les administrations de l'Etat et des Régions dans de nombreux domaines du développement (culture, économie, santé, formation supérieure et recherche...). L'exercice des compétences régionales en matière d'organisation du transport ferroviaire et en matière de développement économique constitue de ce point de vue une réponse adéquate. Mais les échelles de coopération métropolitaine débordent l'échelle régionale dans la plupart des cas : elles s'appuient en effet sur des logiques interurbaines qui sortent du cadre régional : ces réseaux locaux sont, pour le Grand Est, plus souvent pertinents aux échelles transfrontalières ou interrégionales.

S'agissant du Grand Est, l'arrivée des TGV peut remettre en cause ces dynamiques territoriales, renforçant les effets de hiérarchie urbaine entre Paris et quelques métropoles (Lyon, Strasbourg..) et les autres villes du Grand Est. Il peut au contraire constituer un formidable levier de développement pour ces villes, sous condition :

- de veiller au maintien et au développement d'une offre ferroviaire régionale attractive et efficiente ;
- de déployer des cadres de coopération interrégionaux et transfrontaliers permettant d'assurer une offre de déplacements interurbains répondant aux dynamiques de coopération interterritoriale.

L'offre de déplacements n'est toutefois pas le seul ingrédient dont s'alimente le développement métropolitain. Encourager les dynamiques d'acteurs et les réseaux d'acteurs, c'est aussi proposer un cadre permettant des évolutions territoriales ou urbaines en synergie avec le bouleversement de l'offre de déplacements, grâce notamment :

- à la formalisation d'un projet urbain articulé au TGV, offrant des possibilités d'accueil optimisées pour des fonctions urbaines en lien avec l'offre de déplacements;
- à une dynamique d'actualisation et de mise à niveau de l'offre urbaine (services, espaces publics, mise en valeur patrimoniale, animation urbaine, espaces de convivialité, etc...);