



agence d'urbanisme de la région mulhousienne



LE TGV VA CHANGER LA DONNE

DANS LA REGION MULHOUSIENNE

POUR EN SAVOIR PLUS ...

Consulter l'étude :

Accessibilité externe de la Région Mulhousienne / AURM - 72 p. : cartes, mai 2008

Consultable sur notre site web :

www.aurm.org

Éléments bibliographiques :

- Etude de définition de l'offre de transport sur l'axe Rhin-Rhône, articulé avec les projets gares liées à l'arrivée de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône / Réseau métropolitain Rhin-Rhône.

- Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de la branche Est du TGV Rhin-Rhône/ RFF-SNCF, mai 2000. Consultable à l'Agence

- Présentation de la politique ferroviaire du Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer / Dossier de presse, 28 février 2007.

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Dossier_de_presse_Valide_-_Politique_ferroviaire_cle545186.pdf

L'arrivée des TGV va modifier les habitudes de déplacements des mulhousiens. Dans ce contexte, l'Agence d'Urbanisme a réalisé une étude pour prendre en compte la complémentarité des modes de déplacements. La vision globale apportée constitue une aide à la décision pour les collectivités.

LE TGV AVEC SES NOUVELLES DESSERTES : UN ENJEU POUR AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ

Avec l'arrivée du TGV Est Européen à Mulhouse, le transport par rail a repris toute sa place dans la concurrence qui se joue entre les modes de transport. Si l'avion reste compétitif pour atteindre les villes les plus éloignées (Sud Ouest de la France et villes européennes), au départ de Mulhouse, les liaisons TGV (Est Européen puis Rhin Rhône dès 2011), vont considérablement réduire les temps de parcours, à l'image de la liaison Mulhouse-Paris.

Pour améliorer encore l'accessibilité de notre territoire, plusieurs préconisations sont proposées dans l'étude réalisée par l'Agence :

- Jouer la carte de la complémentarité entre les modes de transport en favorisant, notamment, la desserte de l'EuroAirport par le rail.
- Développer des dessertes TGV vers l'Ouest sans correspondance à Paris.
- Faciliter les liaisons entre Mulhouse et les pôles stratégiques de correspondance ferroviaire : Bâle (réseau CFF, ICE et desserte vers le Nord de l'Italie), Fribourg (réseau DB, ICE), et Strasbourg ("Magistrale" TGV Paris Budapest).

DISPOSER D'UNE VISION GLOBALE POUR MIEUX DÉCIDER

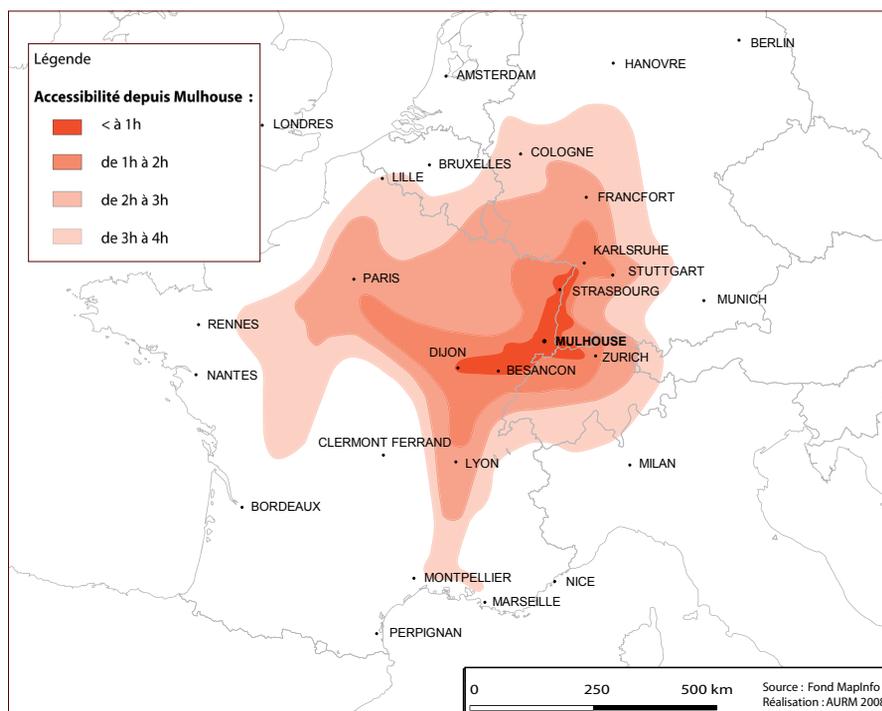
L'amélioration des temps de parcours ferroviaire constitue une nouvelle donne, qui conduit les collectivités à se positionner pour gagner l'enjeu de l'accessibilité et de la desserte du territoire.

Mulhouse et les autres agglomérations (concernées par l'arrivée du TGV Rhin-Rhône), se déterminent actuellement sur les dessertes ferroviaires dont elles souhaitent bénéficier.

L'étude a construit une vision globale des dessertes et mis en évidence les complémentarités et les secteurs géographiques à prendre en compte pour le rééquilibrage entre modes.

Cet outil d'aide à la décision s'adresse à des techniciens et des élus pour éclairer la collectivité dans ses choix, c'est à dire : définir ses orientations, et argumenter ses propositions lors des discussions avec les partenaires.

L'accessibilité ferroviaire projetée en 2011



L'étude a analysé l'accessibilité ferroviaire, routière et du transport aérien pour les situations 2008, 2011, 2020 et long terme.

La carte ci-dessus présente l'accessibilité ferroviaire en 2011. Mulhouse ne sera plus qu'à 2h40 de Paris et à 4H20 de Marseille.

PENSER AUSSI À LA DESSERTE LOCALE

L'étude sur l'accessibilité externe est complétée par une analyse plus fine des conditions de liaison entre les communes de la Région Mulhousienne et la gare centrale.

Elle permettra de connaître l'ensemble de la chaîne des déplacements entre les communes et les principales villes européennes.

Méthodes

Démarche d'étude

Pour conduire l'analyse comparée des temps de parcours, l'étude s'est calée sur des hypothèses de phasage de réalisation des infrastructures.

Sources et mode de calcul des temps d'accès

Pour la situation 2008 :
Fiches horaires SNCF et EuroAirport, site web navigation routière (via Michelin, etc...)

Pour les situations projetées :
Compilation de plusieurs sources. (voir bibliographie p.1),

Résultats

Analyse et comparaisons des temps de parcours fer, aérien, routier.

Cadre de l'étude

Chef de file : CAMSA
Partenaires : Sitram.
Chef de projet AURM :
Stéphane DREYER
Date(s) : 2007-2008
Périmètre concerné :
Région Mulhousienne

Synthèse réalisée par Cécile
LEHR-COQUET. Avril 2009