Le rôle des grandes infrastructures dans la structuration des espaces régionaux : le cas de l'arrivée du TGV dans le réseau métropolitain Rhin-Rhône.

Cyprien Richer, LIVE (Laboratoire Image, Ville, Environnement - ERL 7230)
Université de Strasbourg
Faculté de Géographie/Aménagement
3 rue de l'Argonne
67 000 Strasbourg
cyprien.richer@live-cnrs.unistra.fr

Pascal Bérion, ThéMA (Théoriser et Modéliser pour Aménager - UMR 6049)
Université de Franche-Comté
UFR Lettres SHS
32 rue Mégevand
25030 Besançon Cedex
pascal.berion@univ-fcomte.fr

Le rôle des grandes infrastructures dans la structuration des espaces régionaux : le cas de l'arrivée du TGV dans le réseau métropolitain Rhin-Rhône.

Résumé

Dans un contexte d'émergence d'un réseau métropolitain entre des aires urbaines de Bourgogne, Franche-Comté et Sud-Alsace débordant sur la Suisse et l'Allemagne, cet article porte sur les effets territoriaux potentiels d'un projet de grande infrastructure, la LGV Rhin-Rhône, actuellement en construction. Après avoir mené une réflexion sur la morphologie des réseaux de transport dans ces espaces qualifiés « d'intermédiaires », il mesure les perspectives qu'ouvre le TGV Rhin-Rhône en matière de déplacements et d'accessibilité métropolitaine. Il identifie les tensions et recompositions des jeux d'acteurs dans ce projet d'infrastructure. L'objectif de cette contribution est d'analyser les opportunités et les risques que comporte l'aménagement du réseau TGV pour ces territoires régionaux, construit pour répondre à des enjeux relevant d'autres échelles spatiales.

Mots clés

Réseau métropolitain Rhin-Rhône, Grande vitesse ferroviaire, Accessibilité, Mobilité

The Role of the main infrastructures in the structuring process of the regional areas: the case of the TGV in the Rhin-Rhône metropolitan region.

Abstract

In the context of an emerging transborder metropolitan region between urban areas of France (Dijon, Besançon, Mulhouse), Switzerland (Bâle, Neuchâtel) and Germany (Fribourg), this article deals with the potential territorial effects of a main infrastructure project, the Rhin-Rhône high-speed lane (TGV), currently in construction. After a reflexion on the morphology of the transport network in the intermediate spaces, we measure the prospects of mobility offered by the TGV Rhin-Rhône. This work will identify the tensions and recompositions in the role-playing of actors in this project of high-speed rail infrastructure. The issue of this paper is to analyze the opportunities and the risks resulting from the construction of the TGV network, built to answer to stakes of a higher space scale.

Key words

Metropolitan region Rhin-Rhône, High speed rail, Accessibility, Mobility

Introduction

L'espace Rhin-Rhône est un corridor associé aux grands systèmes de transports : réseau autoroutier Paris-Rhin-Rhône[1], Ligne à Grande Vitesse (LGV), projet de canal à grand gabarit entre Rhin et Rhône … Les principaux obstacles topographiques ont contribué à faire converger les liaisons terrestres par la plaine de Saône (entre Dijon et Mâcon) et *via* le sillon comtois entre Vosges et Jura. Les agglomérations de l'espace Rhin-Rhône se sont constituées en réseau métropolitain en répondant à l'appel à coopération lancé par la DATAR en 2004. L'opportunité a été saisie de renforcer les liens dans cet espace regroupant 2 millions d'habitants répartis dans des pôles de 200 000 à 300 000 habitants (Dijon, Besançon, Belfort-Montbéliard, Mulhouse, Bâle).

Le propos s'intéresse ici plus spécifiquement aux effets territoriaux de la mise en place de la Ligne à Grande Vitesse Rhin-Rhône – dont la mise en service devrait intervenir en décembre 2011 – dans ce réseau métropolitain émergent. A l'image de la construction d'une nouvelle autoroute, l'arrivée du TGV est largement associée par les acteurs locaux au développement des relations entre les principaux pôles de l'espace Rhin-Rhône, à une meilleure accessibilité et souvent à une plus forte attractivité du territoire. Sans entrer dans « une vision déterministe des rapports entre réseaux de transport et structures urbaines » (Offner, 1993), l'objectif est d'observer les mutations territoriales potentielles à travers une convergence de facteurs qui découle de l'implantation de cette nouvelle ligne à grande vitesse. Existe-t-il une dynamique métropolitaine autour de ce projet d'envergure et dans quelle mesure peut-elle contribuer à donner une réalité et à structurer la coopération interrégionale ? Pour répondre à cette question, cette contribution exploite les travaux réalisés dans le cadre de l'Observatoire des gares du TGV Rhin-Rhône[2] et s'inscrit dans le prolongement de différentes générations de recherches du laboratoire ThéMA sur les liens entre dynamiques territoriales et infrastructures autoroutières[3].

Trois volets seront successivement développés : d'abord, une réflexion sur la forme et sur les échelles des grandes infrastructures dans ces espaces « intermédiaires » ; ensuite, la mesure des grandes tendances des mobilités « métropolitaines » et de leurs évolutions dans l'espace Rhin-Rhône ; enfin, au niveau local, la mobilisation des acteurs, leurs projets d'accompagnement et les tensions entre les collectivités pour capter le dynamisme espéré de l'infrastructure.

1 L'espace Rhin-Rhône et ses grands réseaux de transport : un TGV atypique ?

1.1 « Effet du triangle » et avantage aux radiales parisiennes

Schématiquement, le positionnement du réseau métropolitain Rhin-Rhône est à replacer dans un triangle de 400 km de côté, ayant comme sommets trois grandes métropoles : Paris, Lyon et Strasbourg (figure n°1). La construction de la LGV s'inscrit dans un long processus de réalisation d'infrastructures de transport entre ces trois grands pôles, ignorant généralement les besoins des espaces traversés (Bavoux, Piquant, 2000). Si l'on effectue une rapide mise en perspective historique des réseaux ferroviaires et routiers, on remarque d'abord que les trois pôles ne sont pas reliés deux à deux mais comportent des tronçons communs (Bavoux, Piquant, 2000) : Dijon pour le réseau ferroviaire classique et Beaune pour l'autoroute. Par contre, la construction de la LGV Sud-Est ne permet pas l'émergence d'un point nodal intermédiaire puisque le tracé est quasiment rectiligne entre Paris et Lyon.

Dans ce triangle, l'aménagement des radiales parisiennes a été largement privilégié. Les autoroutes A6 Paris-Lyon et A4 Paris-Strasbourg ont été rapidement construites dans les décennies 1960 et 1970. Par contre, la liaison autoroutière Lyon-Strasbourg, constituée de différents tronçons autoroutiers (A6/A39-A36-A35) et d'une route nationale (RN83 en Alsace) n'est pas achevée de bout en bout. L'accessibilité ferroviaire est encore plus inégale : en 2009, il faut respectivement 2h et 2h20 pour relier Paris à Lyon et Paris à Strasbourg, plus d'une vingtaine de fois par jour mais il faut 5h entre Strasbourg et Lyon, six fois par jour en train Corail. L'avantage donné à la constitution de grandes radiales ne facilite pas la desserte de l'espace Rhin-Rhône. Ces infrastructures n'ont

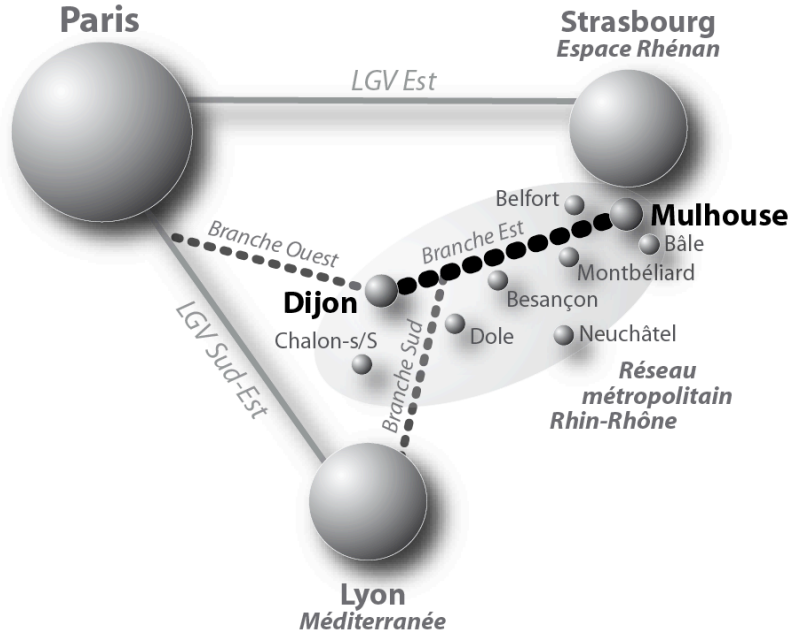
pas été pensées pour desservir l'espace Rhin-Rhône comme en témoigne l'évitement de Dijon par la LGV Sud-Est ou la construction du réseau autoroutier : il a fallu attendre 1994, à la faveur de la constitution de l'A6-bis (A39 en Bourgogne et Franche-Comté) pour que Besançon et Dijon soient reliées par autoroute. Dans cette perspective, les régions Bourgogne et Franche-Comté sont considérées comme des espaces intermédiaires « ossifiés par des mégastructures allogènes et supra-régionales, radiales multipliées d'une capitale boulimique » (Bavoux, Piquant, 2000).

1.2 Le TGV Rhin-Rhône : une transversale incertaine

En décembre 2011, sera mise en service la première tranche de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, qui reliera Villers-les-Pots (Côte-d'Or) et Petit-Croix (Territoire de Belfort) *via* la périphérie de Besançon et de l'agglomération de Belfort-Montbéliard. En complément de cette branche Est entre Dijon et Mulhouse, le projet de LGV compte deux autres phases aux délais de réalisation encore très incertains (figure n°1) :

- La branche ouest, déclarée « Projet d'Intérêt Général » en 2007, qui concerne la traversée de l'agglomération dijonnaise et la liaison vers Paris.
- La branche sud qui devrait permettre une liaison Lyon-Strasbourg en 2h10 et donc donner toute l'envergure au projet de grande vitesse Rhin-Rhône.

Figure 1 : Schématisation de la situation de l'espace Rhin-Rhône et du réseau LGV



Richer (2009)

La construction de la LGV Rhin-Rhône comblera-t-elle les vides observés dans la constitution des grands réseaux, à savoir la réalisation d'une transversale Strasbourg-Lyon et la desserte du réseau Rhin-Rhône ? Le projet Rhin-Rhône est souvent présenté comme la première ligne à ne pas être physiquement rattachée à une étoile du réseau parisien. A première vue, cette spécificité est incontestable puisque toutes les constructions précédentes avaient pour origine la région parisienne (LGV Sud-Est, LGV Atlantique, LGV Nord, LGV Est) ou étaient conçues comme des prolongements de radiales (LGV Rhône-Alpes et Méditerranée). La LGV Rhin-Rhône constitue certes une transversale Strasbourg-Lyon mais ne doit pas être envisagée sous cette seule dimension. En effet, elle renforce également les relations entre Paris et l'espace sud-Rhin (en particulier Mulhouse, Bâle et Zurich) et vise à élaborer une alternative entre Paris et Lyon : « *En association avec la Branche Sud, la LGV Rhin-Rhône préfigure un axe alternatif à la LGV Sud-Est entre Paris et Lyon, dans le but de faire face à la croissance du trafic sur cette ligne* » indique Réseau Ferré de France (RFF) sur le site officiel du projet. D'ailleurs, ces arguments « radiaux » apparaissent décisifs dans le choix de réaliser cette infrastructure car ils conditionnent en grande partie la rentabilité du projet et donc

le financement de l'État. Ainsi, sous plusieurs aspects, le projet Rhin-Rhône a des allures de « LGV-Est bis » et de « LGV Sud-Est bis ».

Si le caractère transversal n'est pas la seule dimension du projet, la desserte du réseau Rhin-Rhône ne semble toujours pas être considérée comme une priorité. Tout d'abord, le projet de TGV Rhin-Rhône n'échappe pas à « l'obsession de la vitesse » comme en témoigne l'évitement de Besançon et de Belfort-Montbéliard desservies par des « gares-bis » à une dizaine de kilomètres des centres urbains. Dijon et Mulhouse aux deux extrémités du projet verront les TGV s'arrêter en leur centre tandis que les projets d'aménagement de pôles d'échanges plus fonctionnels au niveau des gares historiques devraient favoriser les échanges avec leur agglomération. Cependant, ces deux villes ne vont pas profiter d'une position nodale complète : deux contournements ferroviaires en construction le « raccordement de Périgny » et le « shunt de Mulhouse » vont permettre aux TGV Strasbourg-Lyon, pour gagner quelques minutes, d'éviter Dijon et Mulhouse dont la desserte nécessite un rebroussement. Dans cette perspective, c'est tout le réseau métropolitain Rhin-Rhône qui pourrait subir un effet tunnel.

En outre, plusieurs incertitudes demeurent sur la portée réelle du TGV Rhin-Rhône. D'une part, l'envergure européenne du projet, présentée comme une évidence par les défenseurs du TGV, semble difficile à concrétiser au-delà de Bâle, vers l'Allemagne et vers Bruxelles. D'autre part, la dimension « Rhin-Rhône » rendue possible par la réalisation de la branche Sud, se heurte à de nombreux obstacles. Parmi les freins au projet, il y a la concurrence avec le projet TGV Centre-France qui ambitionne également d'offrir une alternative à la liaison Paris-Lyon. En n'empruntant pas la portion de LGV Sud-Est saturée au sud de Paris et en desservant la gare d'Austerlitz, le tracé Centre-France présente un sérieux atout pour la SNCF par rapport à la branche Sud du TGV Rhin-Rhône.

Au final, le TGV Rhin-Rhône n'est pas vraiment atypique car il demeure associé à une logique de grands réseaux de transport, questionnant l'intégration des territoires traversés et desservis.

2 Les mobilités « métropolitaines » du réseau Rhin-Rhône : bilan des déplacements interurbains et perspectives d'accessibilité

2.1 Pratiques de déplacements dans l'espace Rhin-Rhône avant l'arrivée du TGV

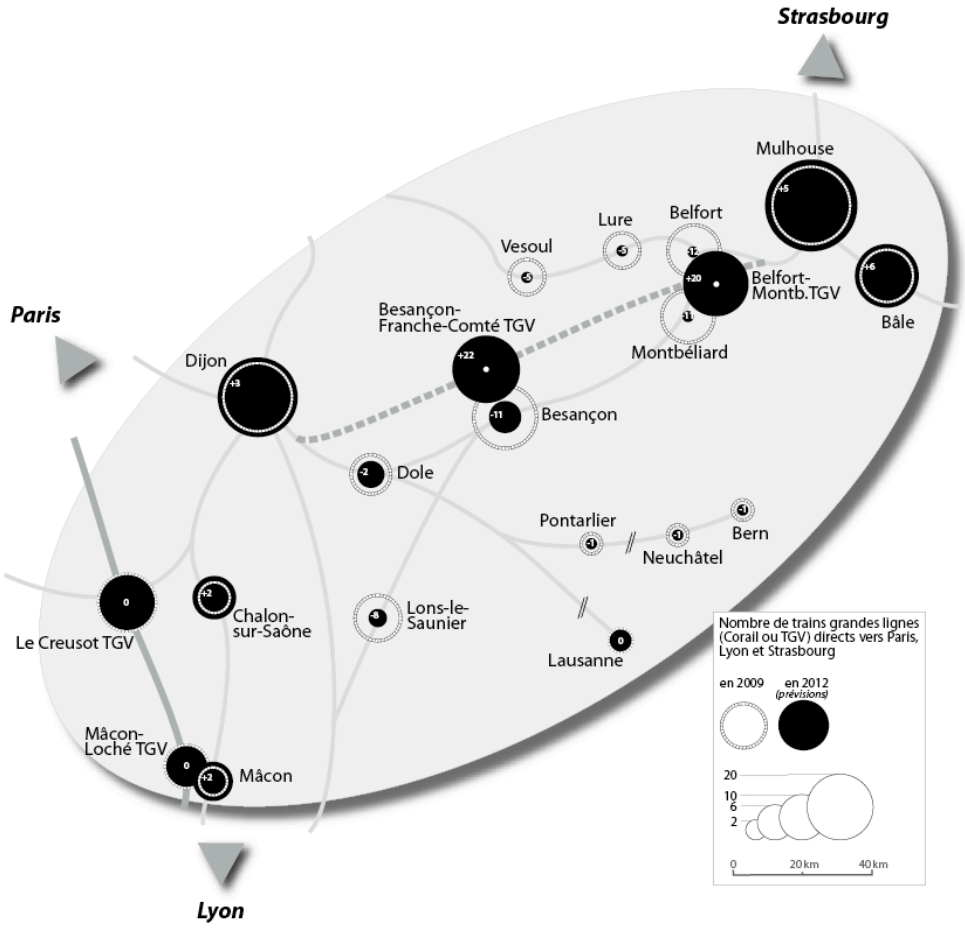
Le projet de TGV Rhin-Rhône n'est pas tracé pour répondre prioritairement aux relations internes du réseau métropolitain en émergence. Dès lors, quels peuvent être ses effets sur les mobilités des habitants de l'espace Rhin-Rhône ? Pour anticiper les mutations pouvant résulter de la mise en place d'une nouvelle infrastructure, l'attention s'est portée sur l'observation de la mobilité réelle et potentielle, c'est-à-dire des pratiques de déplacements et de l'accessibilité.

Deux enquêtes « mobilités » ont été réalisées dans le cadre de l'Observatoire des gares du TGV Rhin-Rhône, l'une à l'échelle de la Région Franche-Comté (janvier 2009, 1 600 réponses), l'autre dans les gares ferroviaires (mars 2009, 3 000 réponses). Elles permettent d'obtenir une situation de référence sur les déplacements interurbains de deux populations spécifiques : les actifs supérieurs pour la première enquête, et les usagers du ferroviaire pour la seconde. Les principaux résultats montrent que la mobilité interurbaine ne dessine pas un territoire partagé où chaque pôle du réseau métropolitain Rhin-Rhône (Dijon-Dole-Besançon-Montbéliard-Belfort-Mulhouse-Bâle) aurait des relations privilégiées avec ses semblables. Les échanges se font de proche en proche (avec les pôles voisins) et avec Paris. L'axe Est-Ouest Bâle-Dijon marque également la zone de pertinence des transports collectifs puisque le réseau ferroviaire capte 30 à 40% des mobilités professionnelles chez les personnes interrogées. En s'éloignant de cet axe, la part modale du ferroviaire décroit sensiblement. Ainsi, l'arrivée du TGV Rhin-Rhône, même s'il accélère les relations entre les différents pôles, s'inscrit dans un couloir où le ferroviaire est déjà très performant. De plus, étant donné l'éloignement des gares TGV de Besançon et de Belfort-Montbéliard et le coût largement supérieur des abonnements TGV par rapport à ceux du TER, les navetteurs de l'axe Rhin-Rhône ne

devraient pas changer leurs habitudes. Parmi les relations entre pôles du réseau métropolitain, la liaison Dijon-Mulhouse est l'une des seules susceptibles de croître sensiblement après la mise en service du TGV Rhin-Rhône.

L'un des résultats marquants des enquêtes mobilités concerne les liens forts entre les villes du réseau Rhin-Rhône et la région parisienne. Des travaux avaient établi la faible autonomie du réseau métropolitain en matière économique, où l'on trouve plutôt des structures d'exécution ou des PMI réduites au rôle de sous-traitants ayant des relations fortes avec les centres directionnels parisiens (Woessner, 2000). Les mobilités des populations enquêtées, actifs supérieurs ou usagers du ferroviaire, dessinent des liens privilégiés avec Paris, largement plus importants qu'avec Lyon et Strasbourg. Ces liens avec la capitale nationale, essentiellement ferroviaires (près de 70% de part modale) apparaissent ainsi décisifs dans la compréhension des mobilités de l'axe Rhin-Rhône. Or, il existe actuellement une sorte « d'équité territoriale » dans les déplacements ferroviaires avec la capitale nationale. Besançon, Dijon, Mulhouse mais aussi Dole, Vesoul, Belfort, Montbéliard et, dans une moindre mesure, Lure et Pontarlier bénéficient de liaisons ferroviaires directes vers Paris et constituent des points d'accès fréquentés pour rejoindre la capitale. Avec l'arrivée du TGV Rhin-Rhône, la desserte va se concentrer sur un nombre limité de gares : Dijon-Ville, Besançon-Franche-Comté TGV, Belfort-Montbéliard TGV, Mulhouse et Bâle. Les autres gares, soit réduites à un rôle secondaire par la construction d'une gare TGV ex-urbanisée (Besançon-Viotte, Belfort-Ville et Montbéliard) soit écartées du réseau à grande vitesse (Vesoul, Lure, Dole, Pontarlier, Neuchâtel et Bern) vont subir une réduction, voire une suppression, de leur desserte directe vers Paris (figure n°2). Cette organisation plus sélective obligera les habitants du réseau Rhin-Rhône à modifier leurs comportements de mobilité et à effectuer une rupture de charge pour accéder à un réseau de transport plus rapide mais à la couverture territoriale plus restreinte.

Figure 2 : Évolution de la desserte vers Paris, Lyon et Strasbourg entre 2009 et 2012



Sources : Données SNCF et prévisions de desserte SNCF, 2009 Richer (2009)

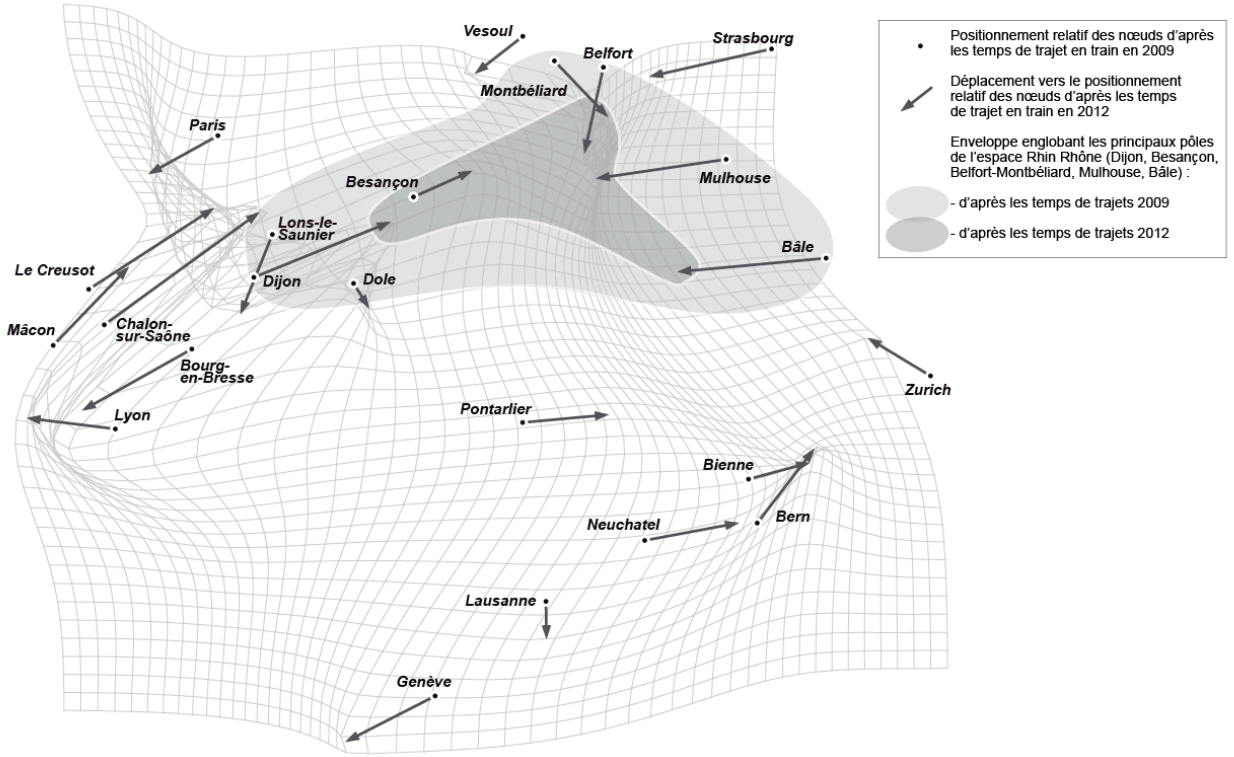
2.2 Évolution de l'accessibilité et distorsion des distances-temps

Les modifications de distance-temps engendrées par l'arrivée d'un TGV sont susceptibles d'avoir de nombreux impacts sur le territoire traversé. Pour mesurer l'évolution de l'accessibilité liée à la mise en place du TGV Rhin-Rhône, une méthode issue de la théorie des graphes a été exploitée. La démarche a consisté à construire un graphe du réseau ferroviaire comportant 23 nœuds schématisant l'espace Rhin-Rhône et les grandes métropoles voisines (Paris, Strasbourg, Lyon, Zurich).

Ici est présenté l'un des résultats de ce travail concernant l'évolution d'un indice de nodalité sur les temps cumulés par nœud pour accéder à chacun des autres nœuds. En 2009, Besançon, Dole et Dijon disposent de la somme des temps de trajet la moins importante pour atteindre tous les autres nœuds, donc de la situation la plus avantageuse dans le graphe. Cette situation reflète la localisation géographique centrale dont disposent Besançon et Dole dans l'espace Rhin-Rhône ainsi que les nombreuses opportunités offertes par le nœud ferroviaire dijonnais. En 2012, la mise en service du TGV Rhin-Rhône bouscule la hiérarchie nodale : Dijon prend la première place, suivie de Besançon et de Mulhouse qui se repositionne. La capitale bourguignonne devient le nœud le plus accessible par le réseau ferroviaire dans cette simulation. Entre 2009 et 2012, les gains de temps cumulés des 23 nœuds sélectionnés sont équivalents à 9000 minutes soit 390 minutes par nœud et 17 minutes par relation. L'impact du TGV Rhin-Rhône, même s'il ne correspond qu'à l'ajout de trois arcs sur le graphe, est donc important en termes de gain de temps. Ces minutes gagnées ne se répartissent pas équitablement dans les différents pôles du réseau Rhin-Rhône. Ce sont les villes aux deux extrémités de la LGV (Mulhouse, Bâle, Strasbourg et Zurich à l'Est et Dijon, Chalon, Mâcon et Le Creusot à l'Ouest) qui gagnent le plus de temps avec l'arrivée du TGV. Ces villes qui correspondent au tiers des nœuds du graphe, captent les deux tiers des gains de temps.

Il existe d'autres manières de visualiser les modifications des distances-temps. A l'aide du logiciel Darcy développé par Cauvin et Vuidel[4], il est possible d'observer les distorsions de l'espace-temps induites par la mise en service du TGV Rhin-Rhône. Les nœuds sont ici placés sur un plan, non pas en fonction de leur position relative dans l'espace euclidien, mais en fonction de leur position « temporelle » les uns par rapport aux autres (figure n°3). Cette représentation présente une marge d'erreur qui peut être interprétée comme le témoignage d'une importante discontinuité des distances-temps. La carte produite montre d'abord deux « amas » de nœuds, l'un concernant l'axe Rhin-Saône, et l'autre le réseau urbain Suisse. L'accroche de Neuchâtel au réseau métropolitain Rhin-Rhône est loin d'être une évidence en terme d'accessibilité ferroviaire contrairement à Bâle. La dynamique la plus visible est le « rapprochement » des nœuds bourguignons (Chalon, Mâcon, Le Creusot, Dijon) et rhénans (Mulhouse, Strasbourg, Bâle). A contrario, Dole, Lons-le-Saunier et Bourg-en-Bresse que les TGV évitent « s'éloignent » du réseau métropolitain par glissement relatif. Ainsi, la « surface temporelle » des pôles du réseau métropolitain Rhin-Rhône se réduit surtout en largeur : il faudra moitié moins de temps pour faire Dijon-Mulhouse en 2012 qu'en 2009 mais toujours le même temps pour Vesoul-Dole. Alors que la surface euclidienne du réseau Rhin-Rhône est très étirée, la surface temporelle devient plus régulière, d'un diamètre constant d'une centaine de minutes.

Figure 3 : Distorsion des distances-temps dans l'espace Rhin-Rhône entre 2009 et 2012



Source : d'après la méthode de la régression bidimensionnelle développée par W.Tobler (programme Darcy, C.Cauvin, G.Vuidel).

Molherat, Richer, Vuidel (2009)

3 Acteurs et projets autour du TGV Rhin-Rhône : une dynamique métropolitaine ?

3.1 Repositionnement des acteurs et rôle de la Région Franche-Comté

Jusqu'au projet de TGV Méditerranée (2001), le financement de LGV était du ressort exclusif de la SNCF. Pour les deux derniers projets de grande vitesse, la LGV Est et la LGV Rhin-Rhône, sa participation plafonne à 60% tandis que la part des collectivités locales atteint 26% pour le TGV Est et 28% pour le TGV Rhin-Rhône. Le financement du projet Rhin-Rhône se répartit presque à parts égales entre l'Etat (751 M), RFF (642 M€) et des acteurs locaux (653 M€) de trois niveaux : communautés intercommunales (Besançon, Montbéliard, Belfort, Dijon, Mulhouse et Strasbourg), conseils généraux (Doubs, Territoire de Belfort, Haute-Saône, Haut-Rhin, Bas-Rhin, Côte-d'Or) et conseils régionaux (Franche-Comté, Alsace, Bourgogne). Ainsi, aujourd'hui, la décentralisation et le retrait de l'État imposent visiblement de nouveaux rapports de force où les acteurs locaux prennent de l'importance. Cependant, si la concrétisation du projet Rhin-Rhône est le fruit d'un lobbying unitaire porté par l'association d'élus « Trans-Europe TGV », son accompagnement ne donne pas lieu à une dynamique collective à l'échelle métropolitaine. A l'inverse, les acteurs nationaux, eux, apparaissent plus unis dans leur conception du projet pour des raisons techniques, économiques et dogmatiques.

Cette absence d'unité locale dans un contexte de multiplication des intervenants entraine des négociations au cas par cas. L'exemple des liaisons entre la gare centrale historique et la nouvelle gare TGV excentrée est caractéristique. Alors qu'aucun des sites accueillant les gares TGV bis ne

bénéficiait de desserte en transport collectif, la liaison avec les trois gares centrales concernées fait l'objet de trois interventions différentes :

- Entre la gare historique de Besançon-Viotte et la gare TGV, un raccordement ferroviaire a été négocié en amont dans le financement global de la LGV. Les deux gares seront donc reliées en 2012 par une voie unique électrifiée pouvant accueillir des TER et des TGV.
- Entre la gare historique de Belfort et la gare TGV de Belfort-Montbéliard, la réouverture de la ligne ferroviaire Belfort-Delle est prévue. Inscrite au contrat de projet État-région 2007-2013, la réactivation de cette voie sera plus longue et plus coûteuse pour les collectivités locales puisque l'État prévoit une participation de l'ordre de 25%.
- Enfin, la liaison entre Montbéliard et la gare TGV n'a pas été anticipée et des incertitudes demeurent sur le type de desserte. Dans ce cas, la liaison sera à l'initiative de l'agglomération de Montbéliard et aucune participation de l'État n'est à attendre.

L'absence de dynamique métropolitaine contraste avec l'implication forte de la Région Franche-Comté. Son rôle apparait presque « naturel » étant donné sa contribution financière (la plus forte des collectivités locales) et la localisation du chantier de LGV presque entièrement en construction sur son territoire. La Région Franche-Comté tente ainsi de jouer le rôle de chef de file pour la dynamique TGV par la création de la mission « Grand Projet » qui fédère toutes les actions autour de cette infrastructure. Cependant, on peut s'interroger sur la compatibilité des stratégies territoriales d'échelles régionale et métropolitaine : dans un projet métropolitain, l'enjeu est de créer des « masses », des polarités plus fortes pour supporter la concurrence à longue distance grâce notamment à « l'outil TGV ». Dans le cadre d'une politique régionale, la cohésion et la solidarité territoriale sont recherchées, notamment par le développement du TER. S'il existe des articulations possibles, le clivage entre sélectivité et solidarité complexifie la gouvernance des projets TGV par l'acteur régional.

3.2 Stratégies locales autour des projets d'accompagnement du TGV

Le projet de TGV Rhin-Rhône n'échappe pas aux rivalités géopolitiques de l'aménagement du territoire largement décrites par Philippe Subra (Subra, 2007). Ces conflits sont surtout le fruit de tensions intra-métropolitaines entre les pôles de l'espace Rhin-Rhône et de tensions intra-urbaines à l'intérieur d'une même agglomération.

Au niveau métropolitain, on peut s'interroger, par exemple, sur la pertinence des aménagements autour des gares TGV : à 80 kilomètres et à 25 minutes de distance en TGV, des zones d'activités comparables sont programmées avec les mêmes arguments. Autour de la gare de Besançon Franche-Comté TGV, un projet de « quartier économique » de 100.000 m² porté par la communauté d'agglomération, vise à créer un petit « Sophia-Antipolis franc-comtois » dans un environnement de verdure. Sur le site de la ZAC de la gare de Belfort-Montbéliard TGV, une zone à urbaniser de 130 000 m² cherchera à accueillir des activités économiques ou des services tertiaires. Dans un contexte où la croissance économique n'est pas garantie et lorsque l'on sait que les zones autour des gares TGV excentrées connaissent des succès très mitigés, ces aménagements potentiellement concurrents ne sont-ils pas surdimensionnés ?

Au final, on peut même se demander si les grandes infrastructures ne se surimposent pas à des stratégies locales parfois balbutiantes. Certains géographes parlent ainsi de « contre-aménagement » (Auphan, 1992) ou de « désaménagement » du territoire (Troin, 2009) concernant ces gares périphériques. Inversement, des travaux ont montré comment d'autres gares, comme celle de Lille-Europe, s'inscrivaient dans l'histoire longue de la planification urbaine (Menerault, 2007). L'exemple de l'agglomération bisontine est révélateur d'une situation où la gare TGV bis vient s'imposer dans des espaces en bordure d'intercommunalité et à la marge des projets stratégiques. Historiquement, l'agglomération bisontine s'est développée sur un axe est/ouest (Dole/Montbéliard) le long du Doubs, puis du chemin de fer et de la route nationale. L'aménagement de l'échangeur Nord de l'autoroute A36 a modifié cet équilibre avec le développement mal maîtrisé d'une zone d'activités. La construction de la gare TGV pousse un peu plus le développement vers la limite nord de l'agglomération, nécessitant l'adaptation des stratégies de planification.

Conclusion

Cet article est revenu sur le positionnement du réseau métropolitain Rhin-Rhône par rapport à la morphogenèse des grands réseaux de transport. Il apparaît que le TGV comme les autres grandes infrastructures, n'a pas comme objectif prioritaire de desservir l'espace Rhin-Rhône. Avec un tracé contournant les villes intermédiaires et avec une réduction de la couverture territoriale de la desserte, il est même hasardeux de préjuger du bénéfice que pourront tirer les territoires traversés par le TGV Rhin-Rhône. Cette contribution tire également le constat d'une absence de management à l'échelle métropolitaine. En effet, le projet TGV n'est pas porté par une dynamique inter-régionale alors qu'il est unanimement perçu comme un enjeu d'envergure pour le réseau métropolitain Rhin-Rhône. Enfin, l'infrastructure ne semble pas à même de soutenir une dimension métropolitaine par le simple fait qu'elle n'accompagne pas des stratégies territoriales... Le plus souvent, elle les contraint. En gardant à l'esprit que la réalisation de ces grandes infrastructures de transports n'entraine pas d'effets automatiques, ce travail pose finalement plus de questions sur le devenir d'un territoire accueillant la grande vitesse qu'il n'apporte de réponses.

Bibliographie

AUPHAN E. (1992), « Les gares TGV régionales : un exemple de contre-aménagement du territoire », *Hommes et Terres du Nord* n°1, pp. 14-20.

BAVOUX J., PIQUANT M. (2000), « Les réseaux de transport entre Paris et Lyon : compétition ou coopération ? », *Flux* n°39-40, pp. 30-39.

BÉRION P. (1996), *Grandes infrastructures de transport et aménagement du territoire: méthodologie et mise en place de l'Observatoire des effets territoriaux de l'autoroute A 39*, Thèse de doctorat, Université de Franche-Comté, 620 p.

BÉRION P. (2002), « La construction d'une grande infrastructure de transport et ses premiers effets territoriaux : le cas de l'autoroute A39, section Dole–Bourg-en-Bresse », revue *Géocarrefour*, vol.77, n°1/2002 « Autoroutes, acteurs et dynamiques territoriales », Lyon, pp 7-20

BÉRION P. (2005), « Autour des effets territoriaux de l'autoroute A39 en terre jurassienne », *Images de Franche-Comté* n°32, pp. 10-13

BÉRION P., JOIGNAUX G., LANGUMIER J.F. (2007), « L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : enrichir les approches du développement territorial », Revue d'Economie Régionale et Urbaine, n°4-2007, pp. 651-676

FAIVRE E. (2003), *Infrastructures autoroutières, mobilité et dynamiques territoriales*, Thèse de doctorat, Université de Franche-Comté, 620 p.

LANNEAUX M.-A. (1996), *Grandes infrastructures de transport et territoire : valorisation et dynamique du territoire traversé par l'autoroute A 39*, Thèse de doctorat, Université de Franche-Comté.

MENERAULT P. (2007), « Réseaux de transports publics à grande vitesse et aménagements, au croisement des échelles spatiales et temporelles », in DUPUY G., GENEAU DE LAMARLIERE I., *Nouvelles échelles des firmes et des réseaux. Un défi pour l'aménagement*, L'Harmattan, pp. 91-120.

OFFNER J.M. (1993), « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace Géographique* n°3, pp. 233-242.

PETITJEAN N. (2003), *L'impact socio-économique des chantiers de grandes infrastructures de transport, deux études de cas: l'autoroute A39 et l'autoroute A77*, Thèse de doctorat, Université de Franche-Comté, 451 p.

SUBRA P. (2007), *Géopolitique de l'aménagement du territoire*, Paris, Armand Colin, 327 p.

TROIN J.-F. (2010), « Désirs de gares : du projet des édiles locaux au désaménagement du territoire », *Belgeo* n°1-2, pp.

WOESSNER R. (2000), *Mythe et réalité de l'espace Rhin-Rhône. La dynamique industrielle comme facteur de recomposition territoriale*, Besançon, Presses universitaires francs-comtoises, 360 p.

WOESSNER R. (2008), *La Métropole Rhin Rhône : vers l'émergence d'un territoire ?*, Colmar, Ed. Jérôme Do Bentzinger, 253 p.

[1] Société APRR : Autoroutes Paris Rhin Rhône.

[2] Financé par la SNCF-Direction Rhin-Rhône et par les Régions Franche-Comté et Bourgogne, le projet « Observatoire des gares du TGV Rhin-Rhône » est piloté par l'équipe Mobilité Ville Transport (MVT) du laboratoire ThéMA.

[3] Voir notamment les thèses de P.Bérion, E.Faivre, M.-A. Lanneaux et N.Petitjean (ThéMA).

[4] Laboratoire Image et Ville, Strasbourg. www.spatial-modelling.info/Darcy-2-module-de-comparaison.