

Cycle de conférences des Jeudis des villes ADUrables

Grande vitesse ferroviaire et développement territorial



Jeudi 15 mars 2012 à 17h00

CCI du Doubs, antenne de Montbéliard

4 rue Jean Bauhin

25200 Montbéliard

Contact presse : Nathalie FERNANDEZ,

Chargée de communication de l'Agence de développement et d'urbanisme du Pays de Montbéliard

n.fernandez@adu-montbeliard.fr – Tél. : 03 81 31 86 17

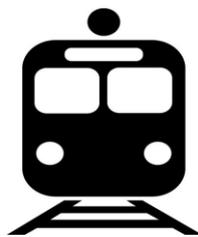
Blog « Les villes ADUrables »

<http://blog.adumontbeliard.fr/>



1	SOMMAIRE
2	Introduction
4	Les intervenants Pascal Bérion Valérie Facchinetti-Mannone
5-6	Les travaux du laboratoire ThéMA de Franche-Comté L'observatoire des effets territoriaux des gares du TGV Rhin-Rhône Contexte, enjeux et perspectives
7	Le réseau ferroviaire en Europe
8	Le réseau de la Grande vitesse en France
9-11	30 ans de Grande vitesse Historique Le réseau LGV Rhin-Rhône : une nouvelle offre aux voyageurs, dessertes et temps de parcours La ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, une ligne à dimension européenne
12	Quelle place pour la Grande vitesse régionale ? Les collectivités s'approprient la grande vitesse pour favoriser la mobilité régionale
13-16	La Grande vitesse : un outil au service de l'aménagement du territoire et du développement économique un catalyseur du dynamisme local : Quelles sont les dynamiques métropolitaines dans l'espace Rhin-Rhône ? L'exemple de l'implantation du groupe SWATCH à Boncourt La gare TGV de Valence Le parc technologique et scientifique Rovaltain La création d'une marque « originale » pour valoriser les savoir-faire de la Franche-Comté
17-18	Orientation bibliographique





En trois décennies, la grande vitesse ferroviaire est entrée dans les mœurs, adoptée par des millions de voyageurs qui, chaque année empruntent le TGV.

Outil d'aménagement du territoire, la grande vitesse ferroviaire a divisé les temps de trajet par deux, rapprochant les unes après les autres les métropoles françaises de la capitale.

Depuis la mise en service de la première ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon en 1981, le réseau s'est peu à peu étoffé, il couvre aujourd'hui près de 2 000 km de lignes dans l'Hexagone.

Cette longueur d'avance, la France la doit notamment au fait que les LGV (ligne à grande vitesse) ont été conçues de manière à être compatibles avec le réseau classique. C'est ainsi que le trafic voyageur à grande vitesse croît à un taux de l'ordre de 5 % par an.

La grande vitesse a ainsi favorisé l'accessibilité des territoires, tandis que depuis les années 1990 le maillage européen se poursuit. Les usages se diversifient, avec les liaisons province-province, suivis de la grande vitesse régionale.

Pourtant, d'après différentes analyses et travaux de chercheurs il n'y a pas d'effet systématique et structurant du TGV. Les effets ne se manifestent qu'en présence de potentialités économiques et sociales locales, même si ces potentialités ne suffisent pas.

« le TGV n'apporte pas d'activités, c'est à nous d'aller les chercher et de les implanter, avec l'aide de l'argument TGV »

L'essentiel est la manière dont les acteurs publics et privés se mobilisent autour de l'arrivée de la LGV, réfléchissent collectivement à l'avenir de leur territoire à partir de diagnostics partagés.

Il est alors nécessaire de déceler les effets de synergies entre plusieurs territoires et d'exploiter leur position respective.

« Le TGV n'est pas spontanément désirable »

La LGV en Franche-Comté pose de nouveaux jalons sur le territoire et autant de questions quant à son impact sur le développement local. Des pistes suivies par le laboratoire ThéMA des Universités de Bourgogne et de Franche-Comté et plus particulièrement par Pascal Bérian, enseignant-chercheur qui précise que « les acteurs font preuve de pragmatisme et de prudence. Le TGV est un outil de transport, ce n'est pas lui qui crée le dynamisme du territoire...

Mais c'est sur lui que s'appuiera le dynamisme existant. »

AIRE **URBAINE**

MULHOUSE - BELFORT-
MONTBELIARD - BESANCON
DIJON

Connexions

INTERREGIONALES

LGV RHIN-RHONE

RAYONNEMENT – ATTRACTIVITE

SUISSE

Bâle – Zurich -
Francfort

GARES - Mobilités

ESPACES

METROPOLITAINS

OBSERVATOIRE **ThéMA**

TERRITOIRES

Les intervenants



**Pascal
Bérion**

Docteur en Géographie

**Maître de conférences en
aménagement de l'espace et
urbanisme à l'Université de
Franche-Comté, laboratoire Théma
CNRS.**



**Valérie Facchinetti-
Mannone**

Docteur en Géographie

**Maître de conférences en
aménagement de l'espace et
urbanisme à l'Université de Franche-
Comté, laboratoire Théma CNRS.**

Les travaux du laboratoire ThéMA de Franche-Comté

L'observatoire des effets territoriaux des gares du TGV Rhin-Rhône : contexte, enjeux et perspectives



Le laboratoire ThéMA se compose de 3 équipes de recherche, 60 personnes dont 2/3 issus de l'Université de Franche-Comté.

ThéMA (Théoriser et Modéliser pour Aménager) est une unité mixte de recherche (UMR 6049) qui associe le **CNRS, les universités de Franche-Comté et de Bourgogne** ; elle s'intègre aux Maisons des Sciences de l'Homme de ces deux universités. Elle fonctionne sur **deux sites à Dijon et à Besançon**, siège de l'UMR.

Unité pluridisciplinaire, elle est composée de **géographes, d'économistes et d'informaticiens**.

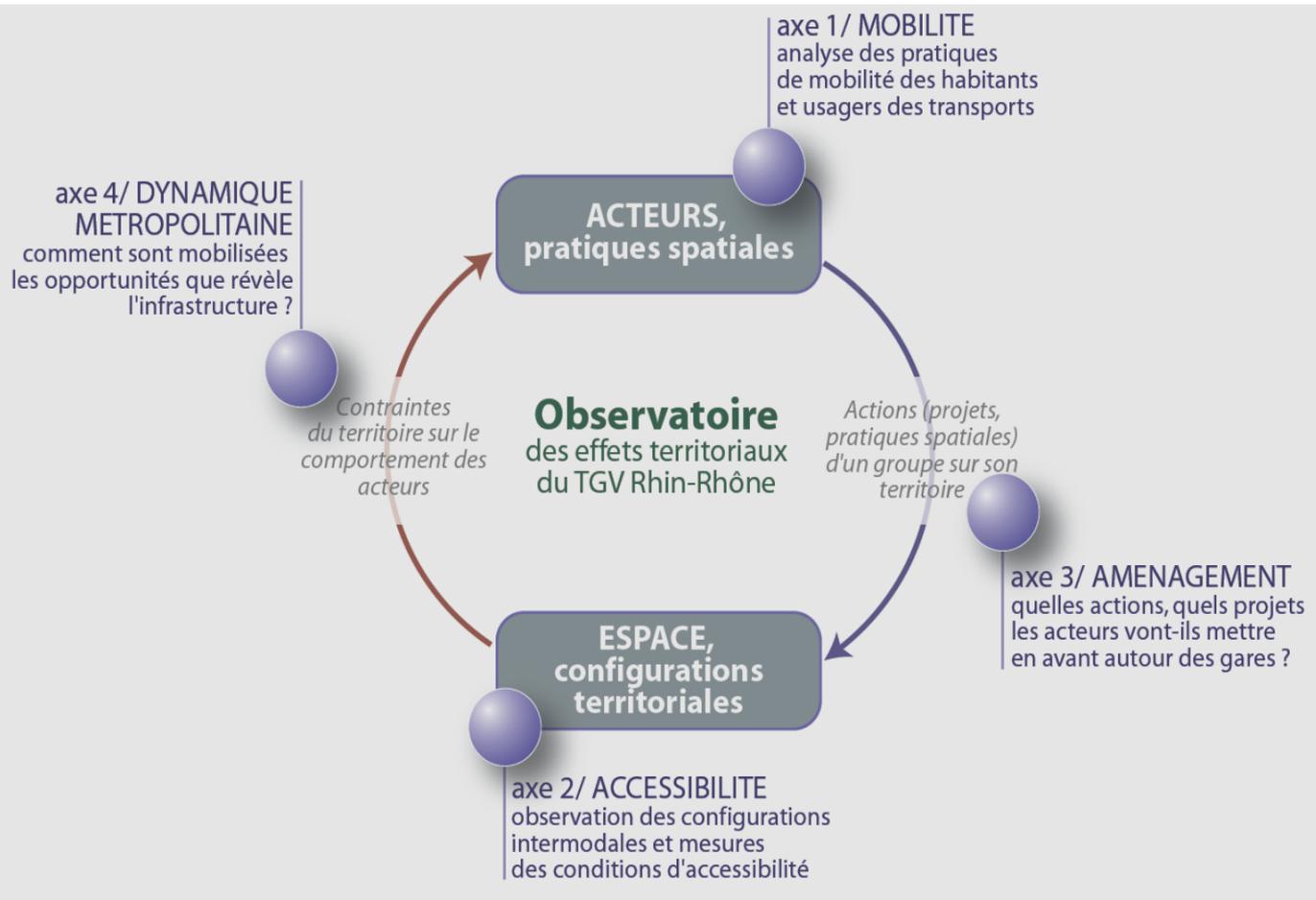
ThéMA est un laboratoire de recherche en géographie fondé sur une spécificité d'analyse quantitative et modélisatrice. Cette unité est engagée sur plusieurs thématiques en prise avec la demande sociale.

Elle est ainsi composée de trois équipes **Mobilités, ville et transport, Paysage et cadre de vie et Intelligence territoriale** avec un axe transversal méthodologique **Modélisation**.

Depuis septembre 2008, le laboratoire ThéMA pilote un observatoire des gares du TGV Rhin-Rhône en partenariat avec la SNCF-Mission Rhin-Rhône et les régions Franche-Comté et Bourgogne.

L'objet de l'observatoire est de mieux comprendre et anticiper les mutations spatiales consécutives à l'arrivée de cette nouvelle ligne à grande vitesse. Devant l'importance du financement des collectivités locales, les enjeux autour du TGV Rhin-Rhône sont considérables pour ces territoires structurés dans un réseau métropolitain.

Reconnu pour ses méthodes quantitatives en aménagement urbain, ThéMA a un savoir-faire dans les problématiques de géographie et d'aménagement autour de la modélisation et de la simulation. Mais il se penche désormais davantage sur les processus et s'est clairement orienté vers les études de comportement.



L'Observatoire des gares TGV Rhin-Rhône : une approche systémique

Saisir les effets territoriaux des nouvelles infrastructures de transport implique une approche systémique des mutations territoriales afin d'appréhender les conséquences des infrastructures en terme de processus ; les mutations résultant d'une convergence de facteurs.

La mise en place d'un observatoire constitue une démarche pertinente pour analyser les effets territoriaux des grands équipements de transport.

Ainsi, les quatre thématiques sur les mobilités, l'accessibilité, l'aménagement des gares et la dynamique métropolitaine s'inscrivent dans une démarche systémique permettant une approche complète des mutations territoriales.

1/ Connaissance des mobilités

Axe 1 : Étude des mobilités de l'échelle régionale à l'échelle européenne et évaluation du potentiel pouvant être satisfait par la LGV Rhin-Rhône.

2/ Accessibilité et dynamique de l'intermodalité

Axe 2 : Analyse de l'articulation des offres de transport (TGV-TER-TCU...) et organisation des correspondances dans les gares ferroviaires.

3/ Stratégies et projets

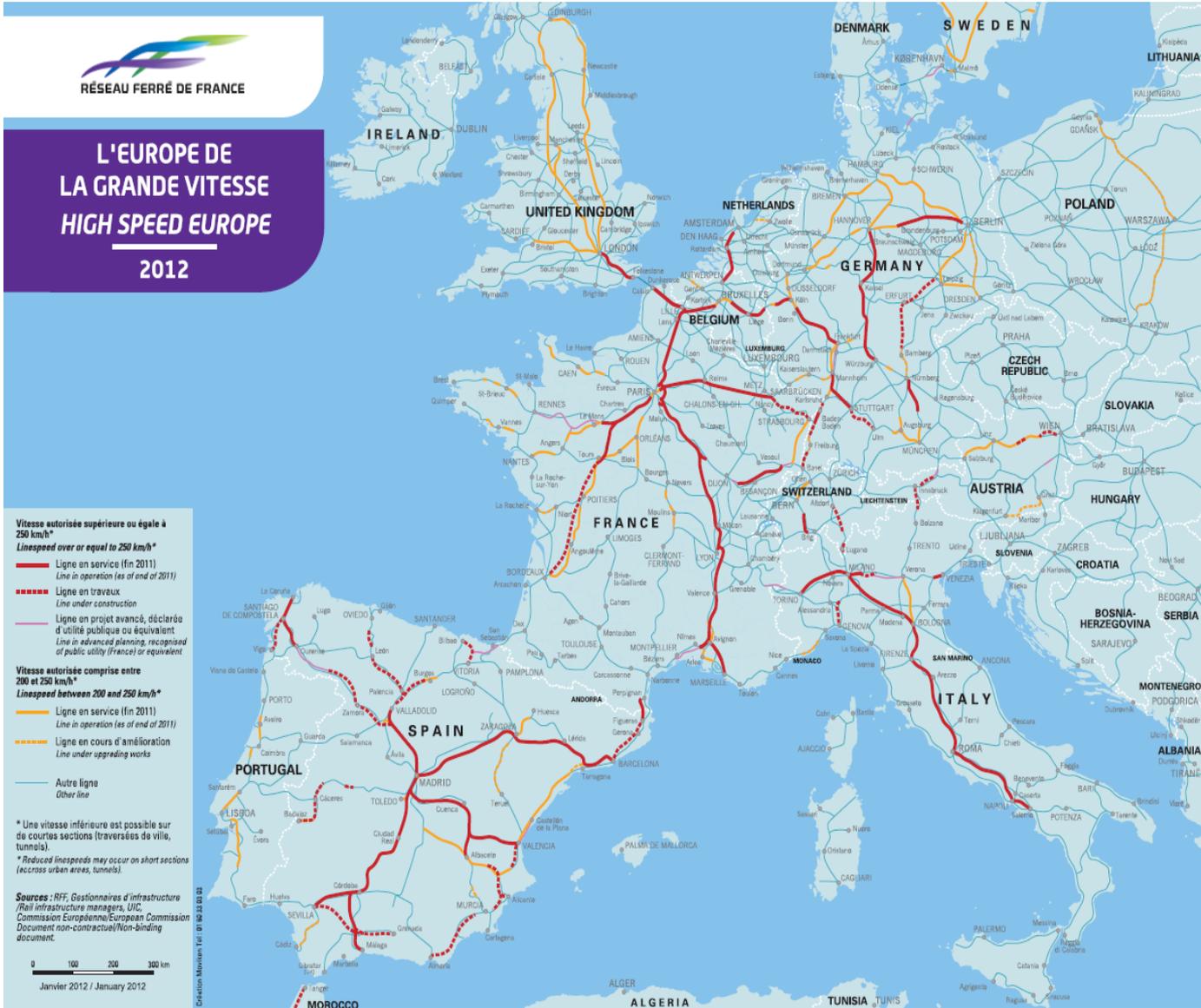
Axe 3 : Transformation des quartiers de gares, évolution des activités, politiques et stratégies de valorisation de la proximité de la LGV par les territoires traversés et desservis.

4/ Dynamique Métropolitaine

Axe 4 : Apprécier les conséquences de la grande vitesse ferroviaire sur la localisation, l'organisation et le management des activités économiques au sein de l'aire métropolitaine Rhin-Rhône.

Le réseau ferroviaire en Europe

Le réseau français tient une place majeure dans le réseau ferroviaire européen avec ses **29 213 kilomètres** de lignes en service.



Le réseau de la grande vitesse en France



Source : Ministère de l'Ecologie, du développement durable, des transports et du logement

Légende

- Ligne à grande vitesse (LGV)
- LGV en construction
- Ligne classique électrifiée
- Ligne classique non électrifiée
- Projet de LGV pouvant être lancé d'ici 2020
- Programme supplémentaire de LGV



30 ans de Grande vitesse

Historique

Un turbotrain, précurseur du TGV...



Le turbotrain a ouvert la voie dans les années 1970 à une desserte rapide et cadencée entre plusieurs villes françaises.

Sur le modèle de la navette réalisée entre Tokyo et Osaka, les pouvoirs publics ont décidé de construire **une ligne à grande vitesse qui relie Paris à Lyon en 2 h 40.**

Inauguré en 1981, le TGV Sud-Est est un succès technique et commercial.

Ce premier «*Train à Grande Vitesse*» est l'aboutissement d'un énorme projet de recherche et développement mené dès la fin des années 1960 par la SNCF et l'industriel Alstom-Atlantique (aujourd'hui Alstom), avec le soutien très actif du président Georges Pompidou.



En 1991, le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse est conçu comme un support à l'intégration européenne et un outil destiné à améliorer l'accessibilité des territoires. Conformément à l'esprit de la *Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982*, le choix des projets repose sur des critères de rentabilité ; rentabilité interne pour l'entreprise et rentabilité économique et sociale pour la collectivité en prenant en compte l'impact sur l'aménagement du territoire et l'environnement.

« La loi LOTI, un cadre pour le développement des transports terrestres »



La Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 est la loi cadre qui organise les services publics de transport, à l'exclusion du transport maritime et aérien.

Dans ses principes directeurs, elle affirme un droit au transport devant permettre aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité. La loi clarifie également les relations entre autorités organisatrices et opérateurs. Les bilans LOTI relèvent de l'article 14 : les grandes opérations d'infrastructures réalisées avec le concours de financements publics doivent faire l'objet d'un bilan de leur efficacité économique et sociale.

Aujourd'hui, le réseau à grande vitesse compte **sept LGV en service et s'étend sur 1 884 km, en France...**

La ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, une ligne à dimension européenne

La ligne à grande vitesse Rhin-Rhône constitue un maillon essentiel de l'Europe à grande vitesse. La France, la Suisse et l'Allemagne sont particulièrement concernées par cette ligne tout comme la Grande-Bretagne, la Belgique et l'arc méditerranéen.

Conçue comme une « étoile à 3 branches », la nouvelle ligne permet de relier des bassins de populations de pays frontaliers renforçant ainsi l'ouverture de la France vers l'Est de l'Europe. La ligne à grande vitesse Rhin-Rhône a reçu l'appui financier de la Suisse et a été retenue par l'Union européenne comme « liaison prioritaire » au titre des réseaux de transports européens.

Une ligne de province à province

3 branches :

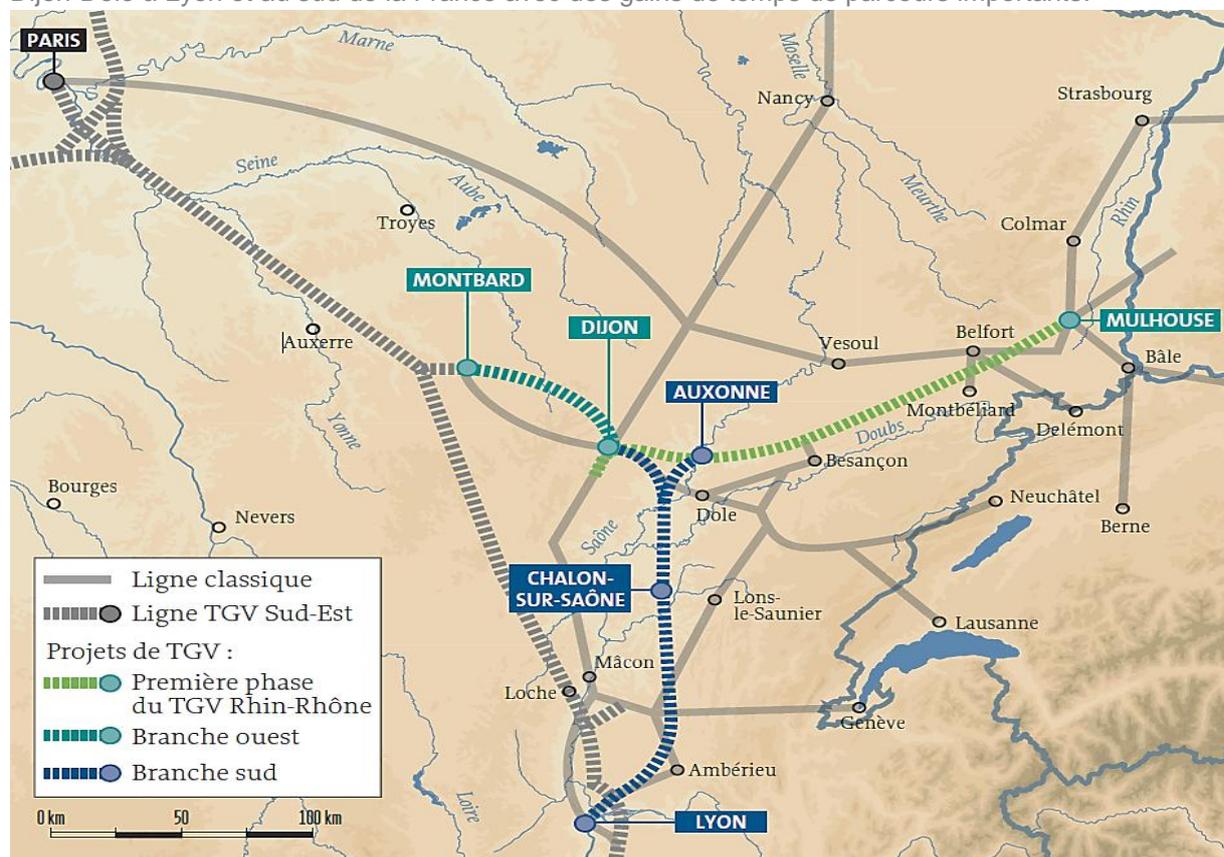
Branche Est : La branche Est reliera à terme Mulhouse à Dijon, via Belfort-Montbéliard et Besançon, sur une distance de 190 km, permettant des gains de temps significatifs.

La première phase de la branche Est longue de 140 km, relie Villers-les-Pots (à l'est de Dijon) à Petit-Croix (au sud-est de Belfort) en service depuis le 11 décembre 2011.

Un protocole d'intention pour la réalisation de la seconde phase de 50 km, a été signé le 18 janvier 2012 entre le ministre des Transports, Thierry Mariani, RFF et les présidents des régions Bourgogne, Franche-Comté et Alsace. Il a pour objectif de « définir les perspectives d'engagement des travaux de cette nouvelle étape ». Cette deuxième phase doit compléter les deux extrémités de la première phase d'environ 15 km vers l'ouest entre Genlis (21) à Villers-les-Pots (21) pour un coût de 310 millions d'euros, et de 35 km vers l'Est entre Petit-Croix (90) à Lutterbach (68) sur 35 km, pour un coût de 850 millions d'euros. Le début des travaux est prévu au plus tard en 2014.

Branche Ouest : elle reliera la branche Est à la région parisienne et au Nord de la France permettant la continuité du service vers Paris, via l'agglomération dijonnaise.

Branche Sud : en projet, connectée à la branche Est, elle permettra de raccorder la ligne classique Dijon-Dole à Lyon et au sud de la France avec des gains de temps de parcours importants.



Une nouvelle offre aux voyageurs : dessertes et temps de parcours

Avec 140 km de ligne nouvelle, la LGV Rhin-Rhône (branche Est) permet le plus important gain de temps au km.

Depuis le 11 décembre 2012, la nouvelle ligne impulse une nouvelle dynamique entre les quatre principales régions concernées :

Alsace, Bourgogne, Franche-Comté et Rhône-Alpes.

Cette nouvelle offre à grande vitesse sera la plus importante de France de province à province.

De nombreuses dessertes sont proposées :



Strasbourg-Lyon (6 liaisons/jour dont 5 seront prolongées vers Marseille ou Montpellier) ;
Dijon-Strasbourg (2 liaisons/jour) ;
Besançon- Dijon (10 liaisons/jour) ;
Belfort-Montbéliard à Mulhouse (14 liaisons/jour), etc.

Au départ de Paris vers la Franche-Comté, Mulhouse et la Suisse alémanique les liaisons seront, elles aussi, optimisées tant en nombre qu'en fréquence :
11 A/R jour pour Mulhouse.
9 pour Besançon,
8 pour Belfort-Montbéliard, etc.



✓ Temps de parcours	
Dijon > Strasbourg :	3h40 > 2h00
Dijon > Zürich :	4h30 > 2h25
Besançon > Mulhouse :	1h30 > 0h45
Besançon > Paris :	2h30 > 2h05
Mulhouse > Marseille :	5h40 > 4h40
Mulhouse > Paris :	3h10 > 2h40
Belfort/Montbéliard > Paris :	3h50 > 2h15
Belfort/Montbéliard > Dijon :	2h15 > 0h50
Strasbourg > Lyon :	4h45 > 3h40
Strasbourg > Marseille :	6h45 > 5h30



Quelle place pour la Grande vitesse régionale ? Les collectivités s'approprient la grande vitesse pour favoriser la mobilité régionale

En trente ans, les lignes à grande vitesse ont profondément changé les mentalités en installant la plupart des capitales régionales à quelques heures de Paris.

Des usages qui ont fini par déteindre sur les besoins régionaux avec l'émergence d'un système régional à grande vitesse, visant à permettre une desserte locale tout en exploitant au maximum la capacité disponible des lignes à grande vitesse.

Le TERGV n'est ni un train, ni une infrastructure, mais un service. En cela, il bouleverse les catégories ferroviaires habituelles et incite à faire évoluer les structures de RFF, mais aussi celles de la SNCF.

Développé sous l'impulsion des Régions, le système de TERGV répond à un besoin réel, mais présente encore quelques faiblesses en termes de rentabilité.

Son développement reste étroitement lié à la capacité d'intégrer ses spécificités en amont, dès la conception des projets de grande vitesse.

Le réseau ferré britannique est l'un des premiers à avoir initié un service de grande vitesse régionale, pour améliorer la desserte du Kent et faciliter l'accès à la métropole londonienne.



En France, **la Région Nord-Pas-de-Calais** a ouvert la voie il y a une dizaine d'années.

Aujourd'hui, la France suit l'exemple de ses voisins européens en intégrant dès la conception des LGV la satisfaction de besoins de déplacements régionaux.

Le TERGV Nord - Pas-de-Calais a été lancé le 28 mai 2000. La Région achetait à la SNCF des places disponibles sur certains TGV Nord Europe nationaux, les voyageurs TER s'acquittant d'un supplément tarifaire minime.

En 2003, une étape a été franchie. En réponse à une croissance continue du trafic TERGV (+ 28 % en 2002, + 24 % en 2003), l'offre TERGV a été multipliée par trois entre le littoral et Lille, offre qu'est venu compléter l'aller-retour Arras-Lille. Depuis, la Région n'utilise plus seulement des TGV existants, elle loue aussi des TGV dédiés aux seuls transports régionaux.

Deux scénarios à l'étude en Franche-Comté pour une nouvelle offre entre Chalon-sur-Saône et Mulhouse à l'horizon 2014 :

1. Le premier utiliserait l'intégralité de la LGV par Dijon, Besançon TGV et Belfort-Montbéliard TGV
2. Le second emprunterait la ligne classique par Dole et Besançon puis la LGV en direction de Mulhouse.

Source : Lignes d'avenir n°9 – juin 2010

La Grande vitesse: un outil au service de l'aménagement du territoire et du développement économique

Quelles sont les dynamiques métropolitaines dans l'espace Rhin-Rhône ?

Appelées à être reliées par le TGV, 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 :

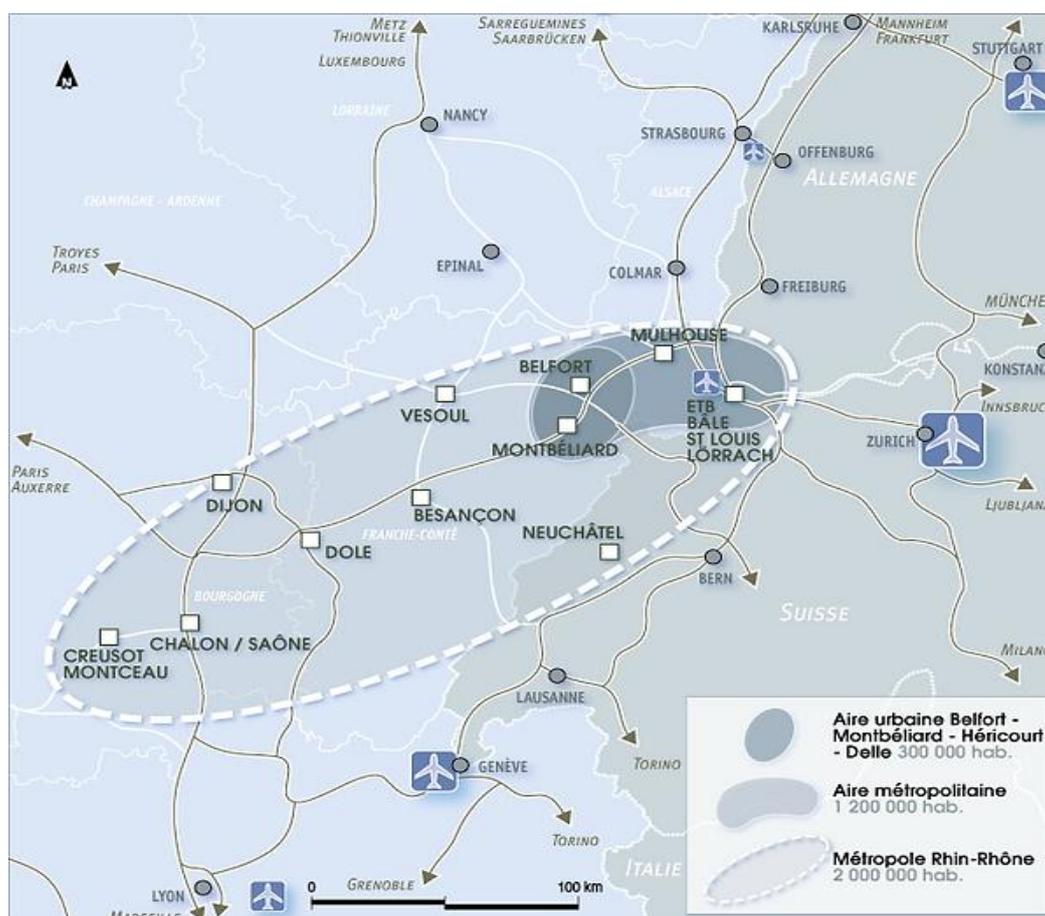
2 millions d'habitants répartis dans des pôles de **200 000 à 300 000 habitants** (Dijon, Besançon, Belfort-Montbéliard, Mulhouse)

1,1 million d'emplois autour de **11 villes et agglomérations** :

Saint-Louis (agglomération de Bâle), Mulhouse, Belfort, Montbéliard, Vesoul, Besançon, le Réseau Urbain Neuchâtelois (association suisse qui réunit l'Etat de Neuchâtel et les communes de ce canton), Dole, Dijon, Chalon-sur-Saône, Le Creusot-Montceau, réparties sur trois régions françaises (Alsace, Bourgogne, Franche-Comté).

Les deux défis de la Métropole Rhin-Rhône :

1. Développer un territoire plus visible, plus lisible, plus puissant dans un contexte européen et mondial à travers la synergie de forces vives, publiques et privées, et à l'émergence de nouveaux projets.
2. Constituer un territoire qui offre aux citoyens métropolitains de nouveaux services, efficaces et de qualité, organisés en complémentarité.



L'exemple de l'implantation du groupe SWATCH à Boncourt

Un choix d'implantation fondée sur la proximité de la nouvelle gare TGV Belfort-Montbéliard, la réouverture de la ligne Belfort-Delle prévue en 2015 (qui ramènera la capitale à 3h de Paris pour les investisseurs) ainsi que l'importance pour l'entreprise d'être située proche d'axes autoroutiers performants.

Le géant de l'horlogerie SWATCH, ambitionne de construire **trois usines sur une superficie de 7 ha**, grand comme neuf stades de football, dans le district de Porrentruy, à Boncourt, village frontalier avec Delle, à proximité de la plateforme douanière, le long de la nouvelle autoroute qui reliera Delle et Boncourt à Bienne en 2016.



swatch 

Le démarrage de la production est prévu pour 2013 avec environ 200 salariés.

L'activité devrait croître durant plusieurs années pour atteindre 800 à 1 000 emplois à l'horizon 2020.

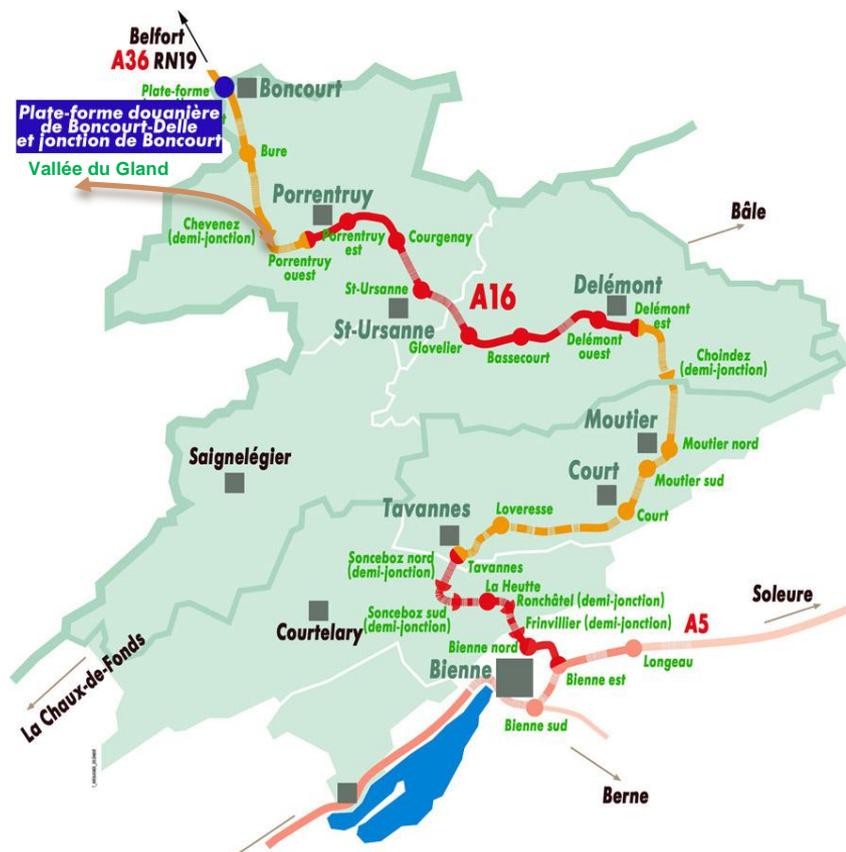
« Il s'agit d'une des premières retombées économiques de l'arrivée du TGV, mais ce n'est pas la seule raison, explique le maire de Boncourt. Swatch Group recherchait un terrain de cinq hectares d'un seul tenant ». Et puis il y a l'EHMP, (École horlogère et microtechniques de Porrentruy), qui est un véritable vivier de main-d'œuvre qualifiée à proximité.

À 45 minutes de Bienne : siège du groupe Swatch

En effet, l'objectif de Swatch Group sur son futur site de Boncourt, est de produire des composants horlogers et de réaliser le montage de mouvements et de montres.

Ces activités nécessiteront notamment une main-d'œuvre qualifiée (techniciens, ingénieurs).

La proximité de l'UTBM à Sévenans fut également décisive dans ce choix d'implantation.



La gare TGV de Valence

Le parc technologique et scientifique Rovaltain

Installée à 14km au Nord Est de la ville de Valence.

La gare Valence TGV est dédiée à l'accueil du trafic grandes lignes TGV (principalement les trains des lignes Paris-Marseille et Paris-Montpellier).

Un nœud majeur à l'échelle régionale bénéficiant de nombreuses relations et d'une bonne accessibilité.

Devenue une des gares principales de l'agglomération, elle dessert les gares centrales n'accueillant plus que les flux ferroviaires locaux et régionaux, elle bénéficie d'une bonne intégration au réseau de transport régional.

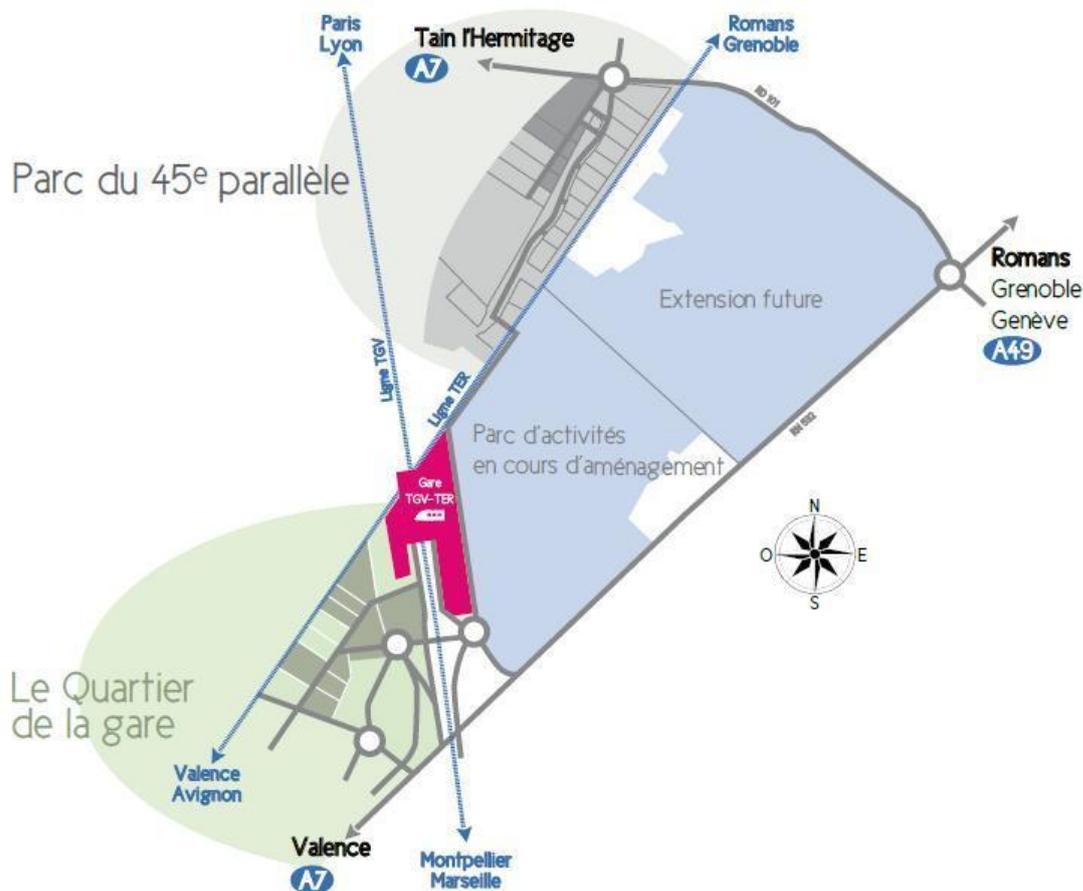
Au croisement de la ligne à grande vitesse et de la ligne classique Valence-Grenoble, elle est reliée à la gare centrale et aux villes des Alpes par une quinzaine d'allers et retours quotidiens, par une ligne du réseau de bus (Transports de Valence Ville) ainsi que par de nombreux TER qui assurent une liaison directe en moins de 10 minutes pour le centre-ville.

1er parc d'activités de la Drôme, le parc Rovaltain poursuit son développement autour de la gare TGV, certifié ISO 14001, qui accueille sur 162 ha, 66 entreprises tertiaires, aux activités mixtes, ou dédiées à la formation ou la recherche.

1 200 salariés travaillent sur ce site, dont les deux tiers dans des entreprises privées.

Le parc est géré par un **syndicat mixte d'aménagement des agglomérations de Romans, Valence et Tain-l'Hermitage**, créé en 1994, il regroupe 53 communes membres représentant un bassin de 203 000 habitants.

Les différents arrêts desservis par Citéa sont :



La création d'une marque « originale » pour valoriser les savoir-faire de la Franche-Comté

En quoi le TGV peut bouleverser l'image d'une région ?

La Franche-Comté est une région marquée par l'industrie, qui reste historiquement fermée vers le Nord, encore inscrite dans une mémoire de guerre.

L'enjeu est de mettre en avant ses atouts.

Cela passe sans doute par un rapprochement avec la Suisse et l'Allemagne, une synergie économique de production avec l'Alsace, ainsi qu'un rapprochement avec le Sud plus touristique de la France.

Qu'est-ce qui donne envie de séjourner en Franche-Comté ?

L'idée étant de créer un **totem**, fondé sur le tourisme vert, le cadre de vie, la position transfrontalière, les territoires d'innovation et de recherche...

La région Franche-Comté, les quatre grands pôles urbains de Besançon, Belfort, Dole et Montbéliard et la République et Canton du Jura suisse se sont alliés pour lancer une campagne de promotion partenariale : « **L'Originale Franche-Comté** »

Le concept de cette marque a pour ambition de construire **une image globale de la Franche-Comté**, fondée sur les atouts d'une région originale, parce que préservée, authentique et unique.

Elle révèle ses **technologies de pointe et ses savoir-faire ancestraux, sa position transfrontalière ouverte sur le monde, son caractère audacieux et avant-gardiste**, dans un territoire à taille humaine et **une nature sauvage préservée, avec un patrimoine urbain et architectural** exceptionnel.

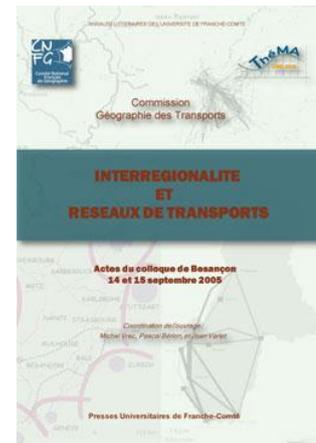


Bibliographie



La LGV en Franche-Comté
Images de Franche-Comté n°43, juin 2011

Interrégionalité et réseaux de transports
Sous la direction de Pascal Bérion, Jean Varlet,
Michel Vrac
Presses Universitaires de Franche-Comté



**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,
Pascal Bérion
Revue Belgeo 2010

Version numérique de
l'article :
http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/55/60/74/PDF/Richer_Berion_article_BELGEO_.pdf



**La LGV Rhin - Rhône,
une nouvelle donne en
Franche-Comté ?**
En Direct n° 239,
novembre, décembre 2011





Hall 2

Vole 5 à 23
Voie to a Voie



Sources bibliographiques :

Ville rail & Transports
RFF
SNCF
Gares & Connexions
Laboratoire ThéMA
En direct
Région de Franche-Comté
Gares en mouvement

Crédits photos :

RFF
Gares & Connexions
Région de Franche-Comté
Web

