

Grande vitesse ferroviaire et développement territorial

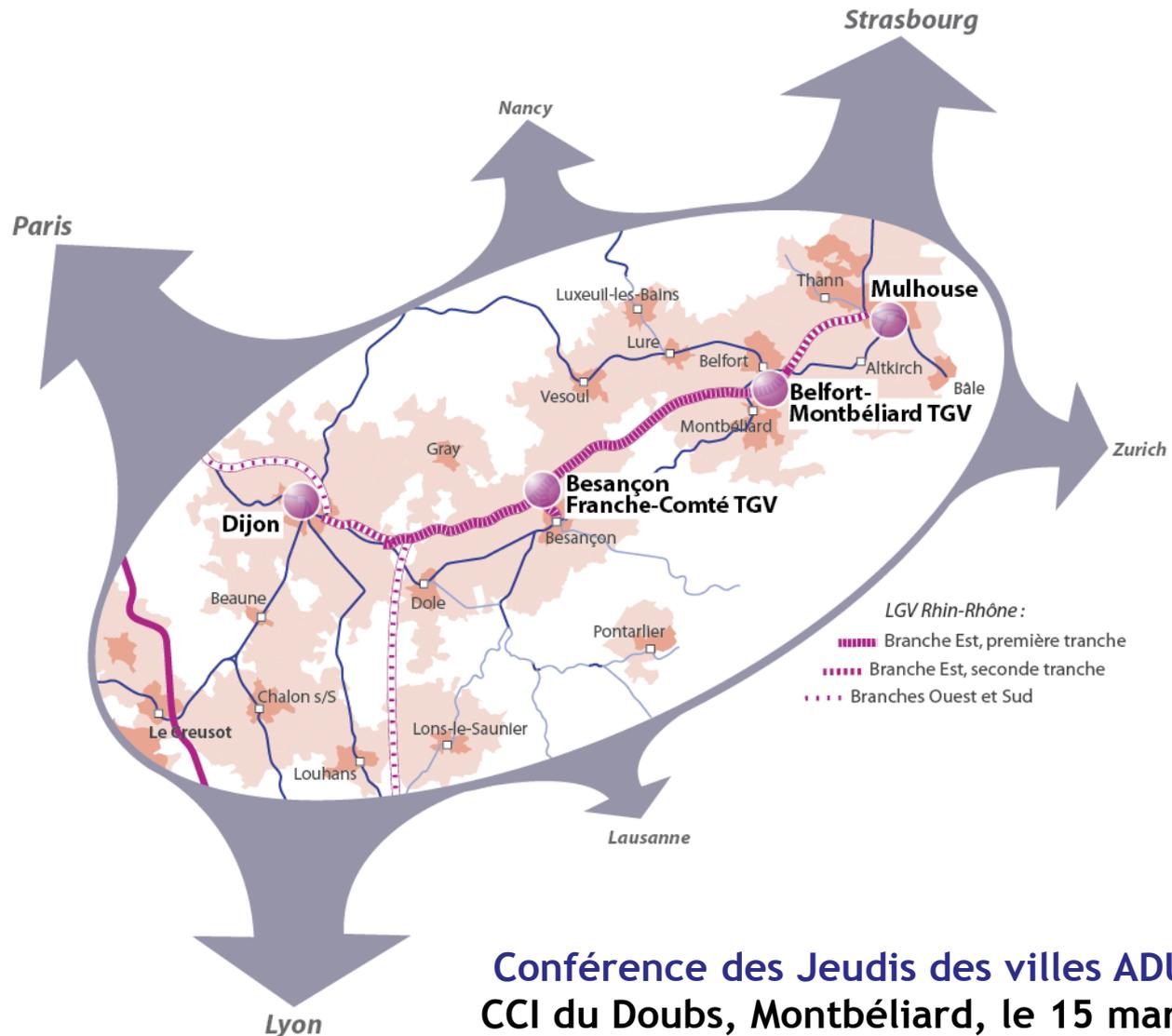
ThéMA
UMR 6049

CNRS - Universités de
Franche-Comté et de Bourgogne



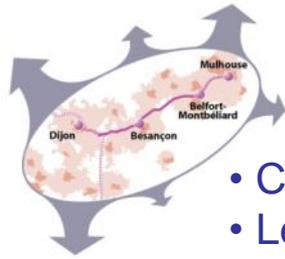
Pascal Bérion

Valérie Facchinetti-
Mannone

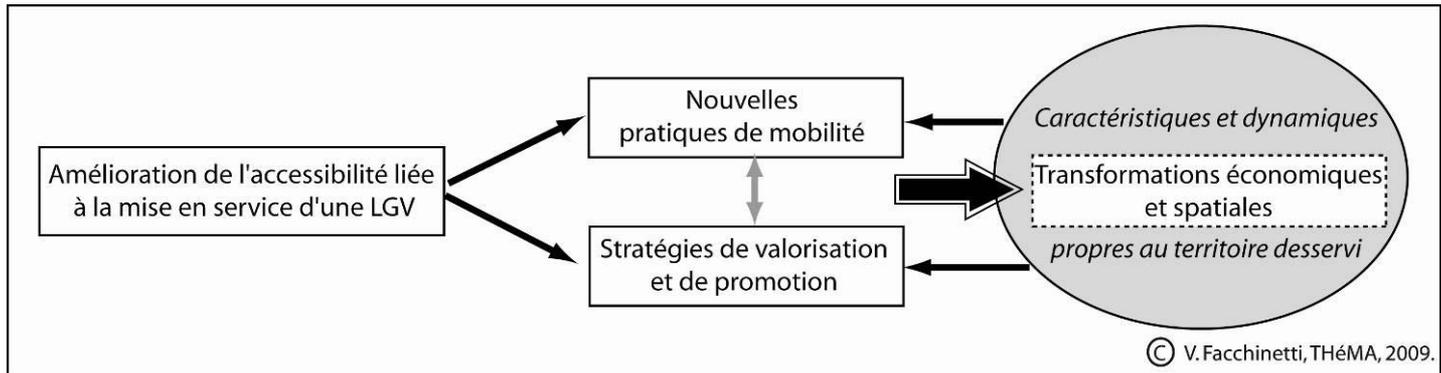


Conférence des Jeudis des villes ADurables
CCI du Doubs, Montbéliard, le 15 mars 2012

Transports et développement territorial



- Complexité des relations entre transports et développement territorial.
- Le mythe des « effets structurants » : une large remise en cause par les scientifiques, mais une persistance incantatoire dans la sphère politique.
- Une confusion entre « accessibilité » et « attractivité » entretenue par la difficile quantification des effets territoriaux des transports.

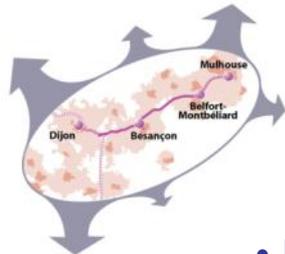


- Des interactions territoriales qui obéissent à quatre règles :
 - ➡ L'organisation territoriale préalable à l'infrastructure n'est jamais neutre ;
 - ➡ Les interactions sont le reflet du fonctionnement du système économique et social ;
 - ➡ Un puissant jeu d'acteurs participe à la territorialisation des infrastructures ;
 - ➡ Le temps est une dimension fondamentale de cette territorialisation.

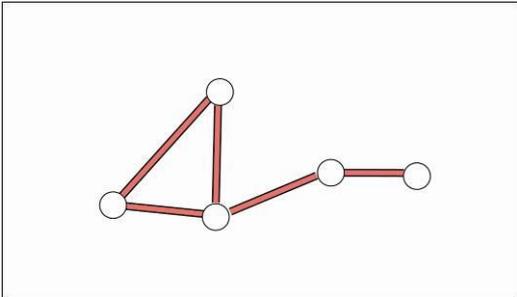
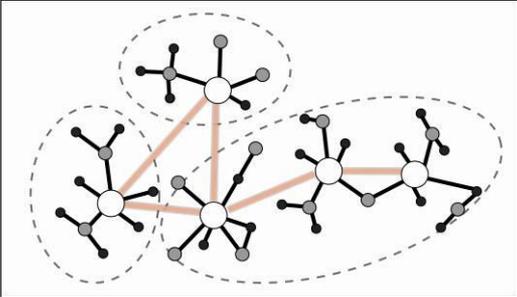
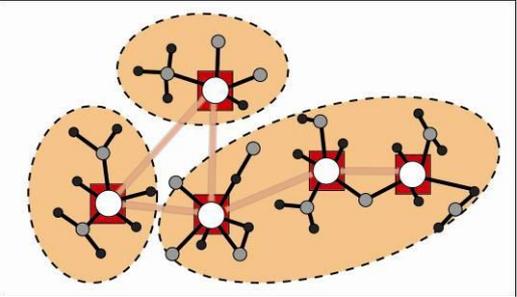
Grande vitesse ferroviaire et développement territorial :

- 1 - Les gares TGV : des interfaces au service du projet urbain ?
- 2 - Les gares TGV périphériques : des instruments au service du développement économique des territoires ?
- 3 - L'observatoire des effets territoriaux des gares de la LGV Rhin-Rhône

La gare, lieu d'articulation de logiques spatiales multi-scalaires



- Les gares : des lieux d'échanges complexes dont le fonctionnement obéit à des logiques spatiales différentes selon le niveau d'échelle.

A petite échelle	A moyenne échelle	A grande échelle
Logique d'efficacité	Logique de desserte	Logique de développement territorial
		

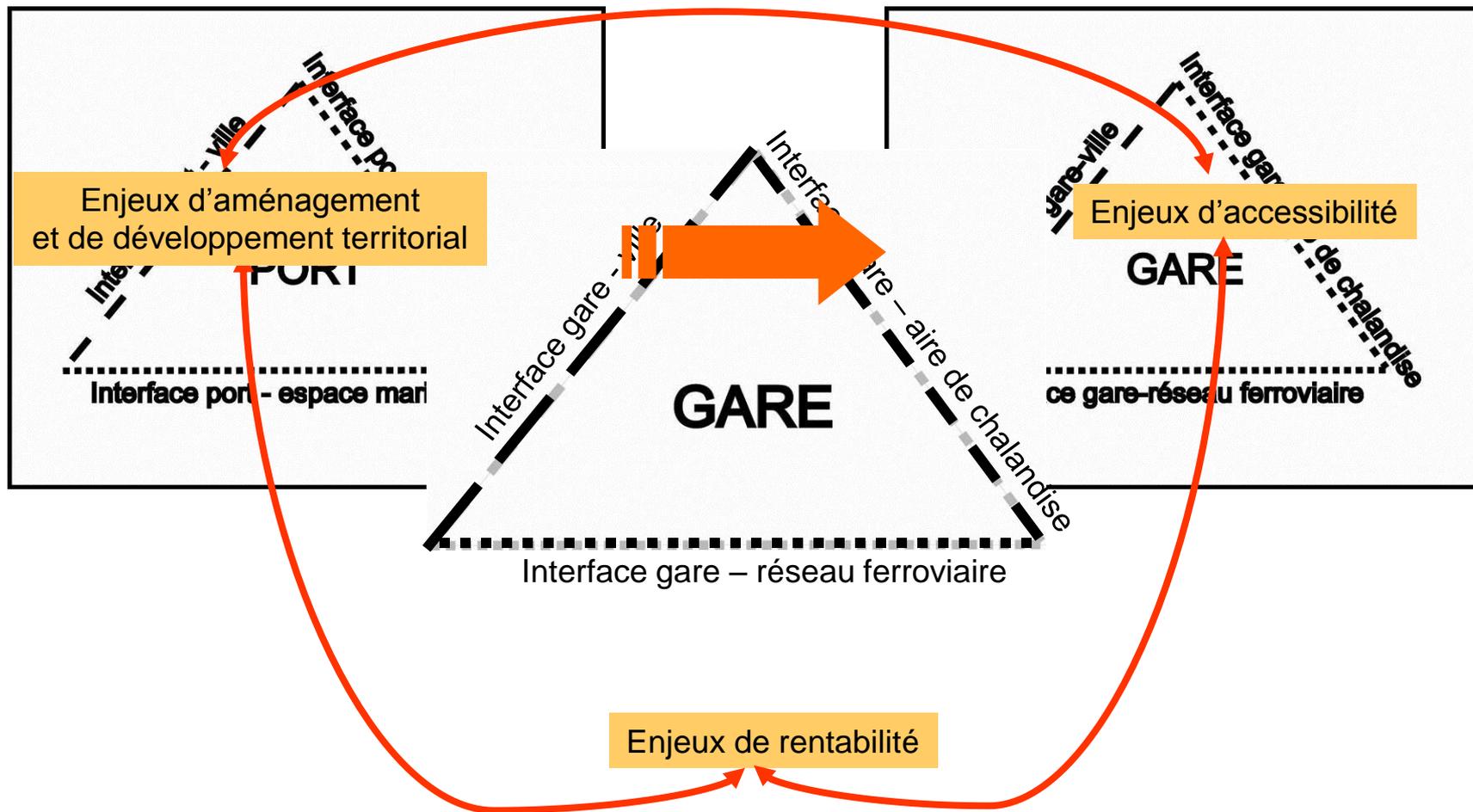
Garantir un fonctionnement optimal au réseau

Favoriser par une interconnexion performante une bonne accessibilité au réseau

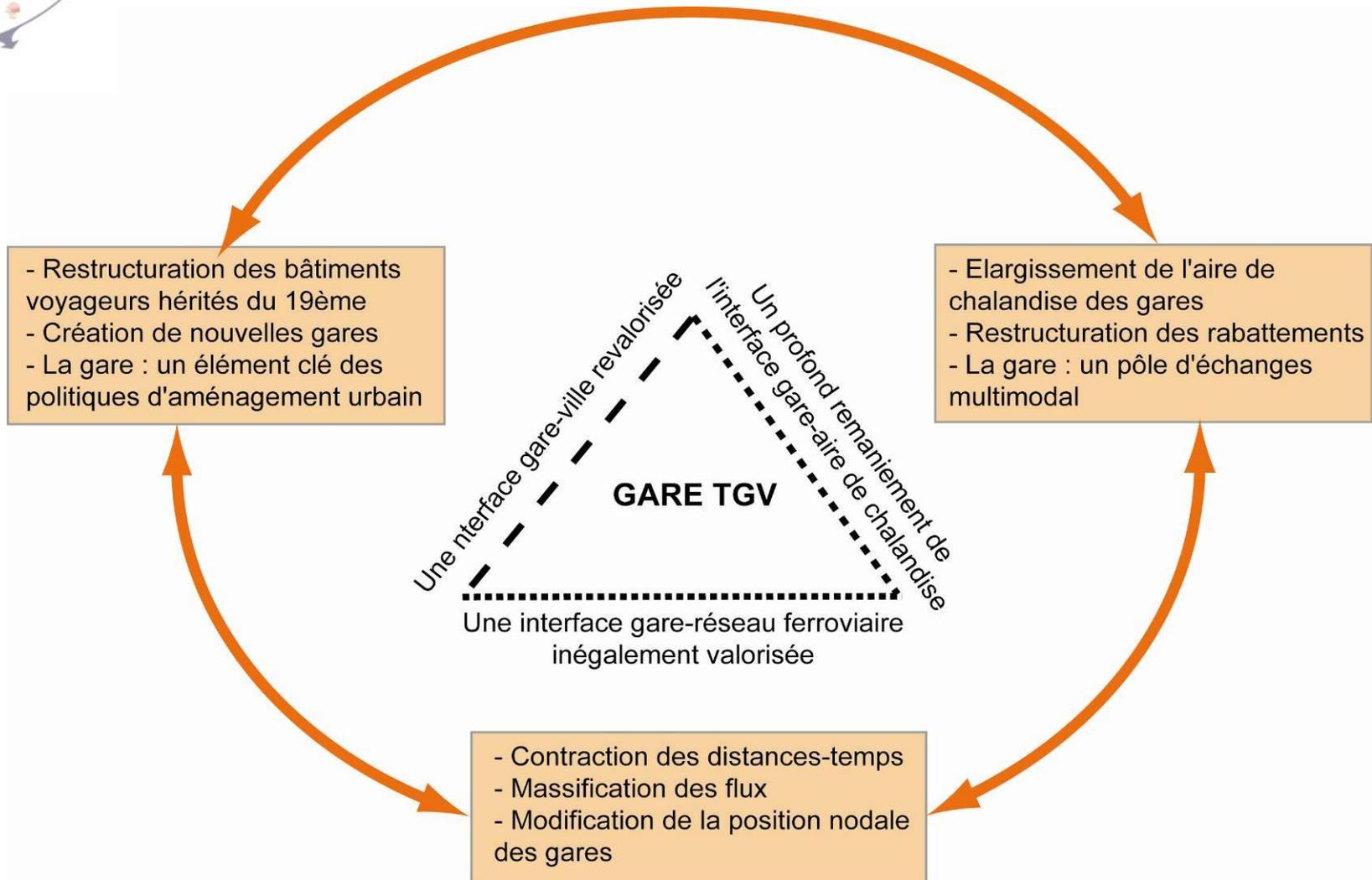
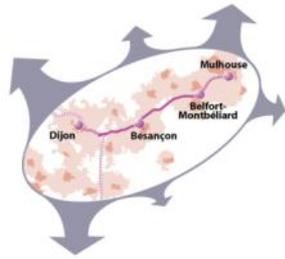
Renforcer l'attractivité urbaine

La gare, une triple interface au cœur d'enjeux interdépendants

- Des enjeux de nature différente, mais néanmoins complémentaires
- Du triangle portuaire (A. Fremont) au triangle ferroviaire

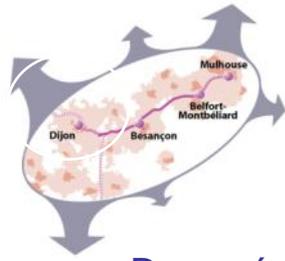


Des interactions modifiées par l'arrivée de la grande vitesse



- La performance des interactions entre les trois dimensions de l'interface ferroviaire est essentielle à la réussite des projets urbains mis en œuvre autour des gares de la grande vitesse.

Les gares centrales : la requalification de l'interface ville - gare



- Des opérations d'aménagement aux enjeux multiples :
 - résorber les dysfonctionnements induits par la présence de la gare : suppression des effets coupures, restructuration des espaces de circulation, valorisation des friches ferroviaires et industrielles ;
 - réinsérer les quartiers de gare dans la ville par la requalification des tissus urbains et le renforcement de leur centralité ;
 - faire de la gare un outil de développement et de rayonnement des villes.
- Les gares centrales : un élément clé des politiques de restructuration urbaine des plus grandes métropoles

Euralille : un nouveau « morceau de ville »

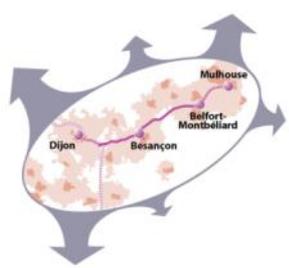


Euroméditerranée : une vaste opération de requalification urbaine

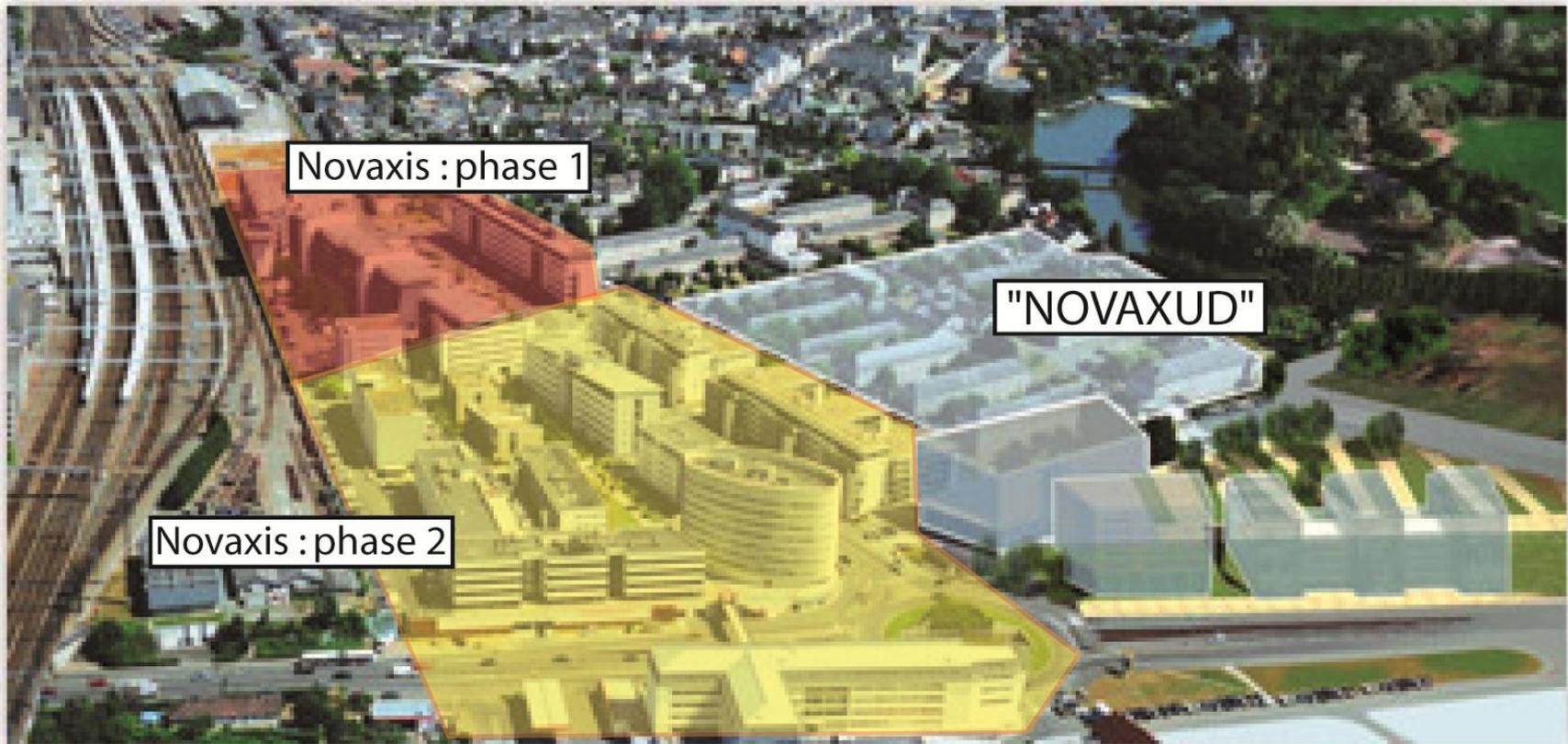


Les gares centrales : la requalification de l'interface ville/gare

L'exemple des villes moyennes



Le quartier d'affaires Novaxis au Mans



- La constitution d'un pôle tertiaire majeur qui a permis de réinsérer les anciennes friches industrielles et ferroviaires d'arrière gare dans les dynamiques urbaines.

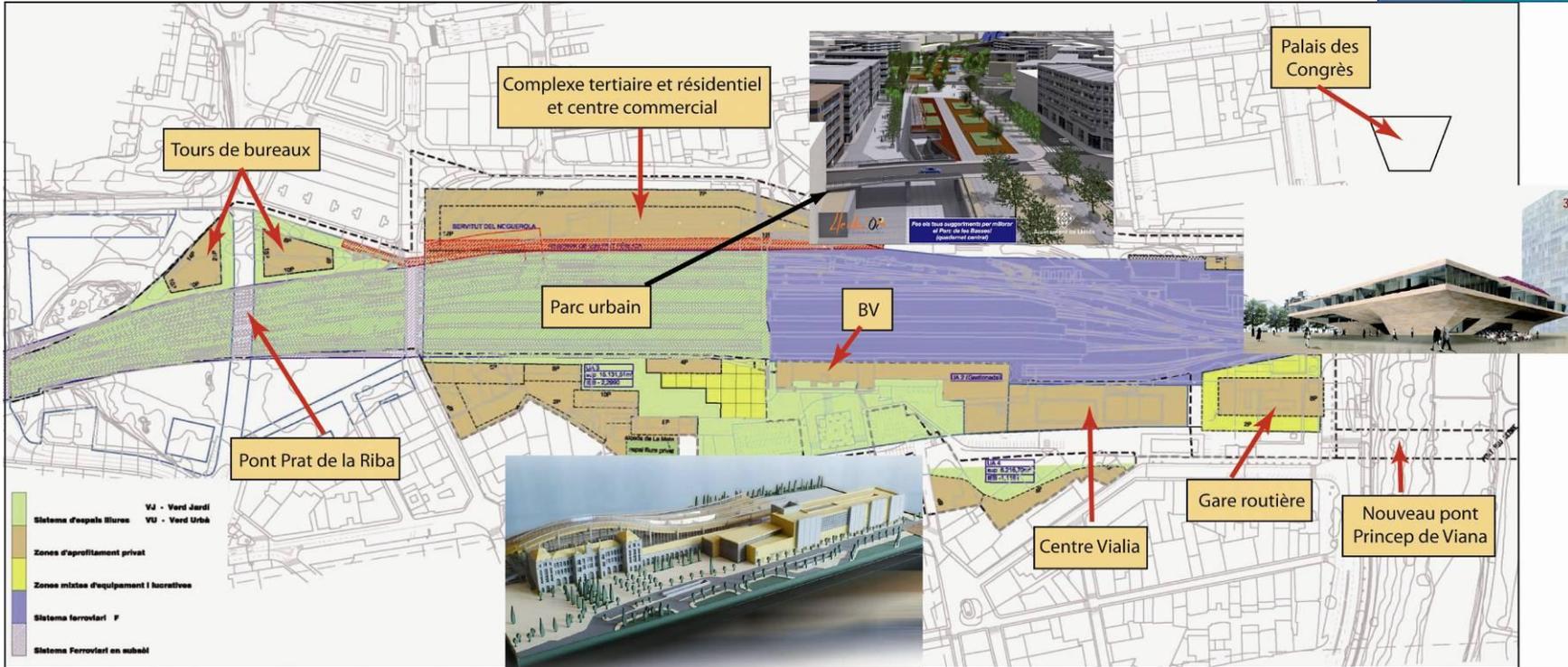
Les gares centrales : la requalification de l'interface ville/gare

L'exemple des villes moyennes

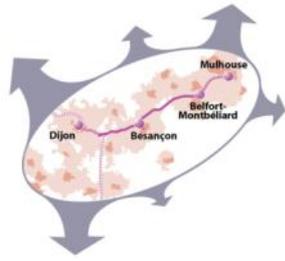
- En Espagne : un remodelage complet des quartiers de gare dans un contexte d'intense spéculation immobilière → enfouissement des voies ferrées et densification tertiaire et résidentielle massive des quartiers de gare.



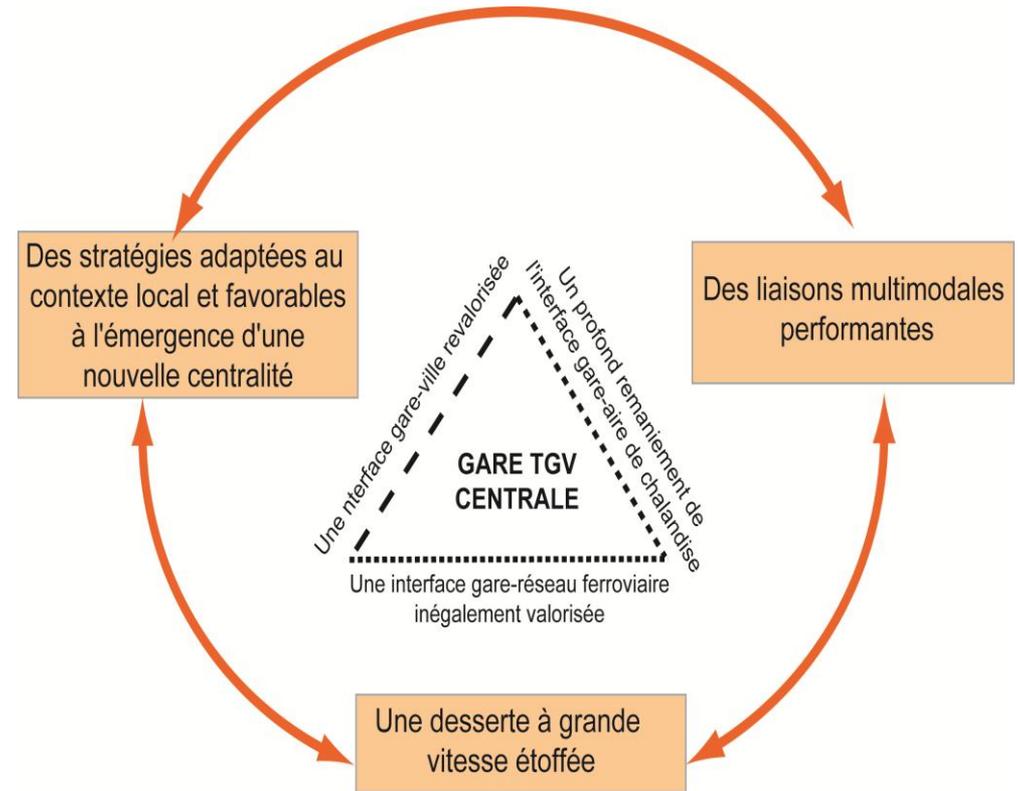
La restructuration du quartier de la gare de Lerida

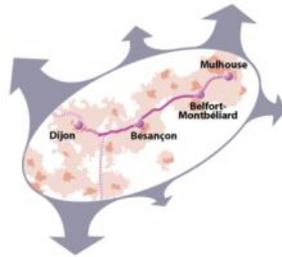


Les gares centrales : la requalification de l'interface ville/gare



- La desserte des gares centrales : une opportunité de valorisation de l'interface ville – gare
- Des opérations d'aménagement d'ampleur variable selon :
 - l'importance des modifications apportées à la gare
 - les caractéristiques foncières, morphologiques et fonctionnelles des quartiers de gare
 - le degré d'implication des collectivités locales
- La réussite des stratégies de valorisation mises en œuvre varie selon les capacités d'anticipation et de coopération des différents acteurs et la cohérence des opérations d'aménagement par rapport aux dynamiques spatiales préexistantes.

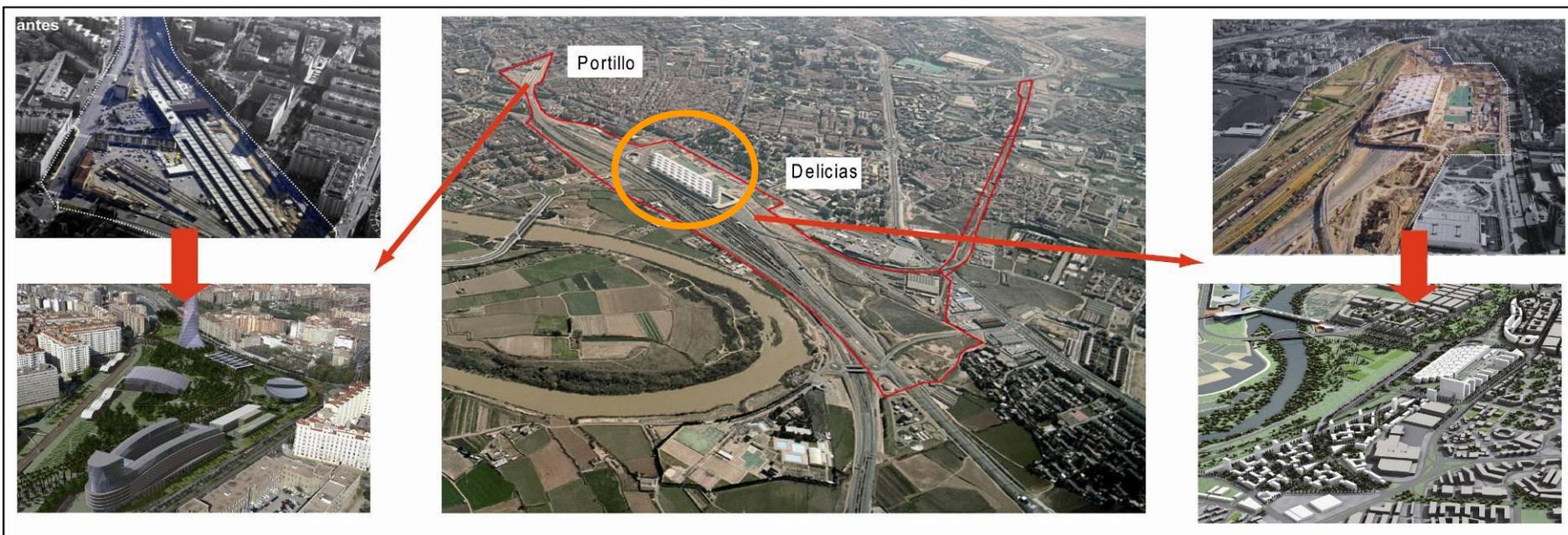




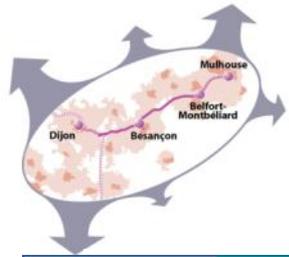
Les gares « péricentrales » : l'urbanisation de l'interface ville - gare

- Les gares « péricentrales » : des gares intégrées au tissu bâti ou implantées en très proche périphérie urbaine.
- Des choix de localisation résultant de la convergence de plusieurs facteurs :
 - nécessité de réduire les contraintes d'exploitation imposées par la situation de la gare historique
 - existence d'opportunités techniques et foncières offrant une alternative à une desserte centrale
- Des stratégies de valorisation fondées sur la conception de nouveaux quartiers

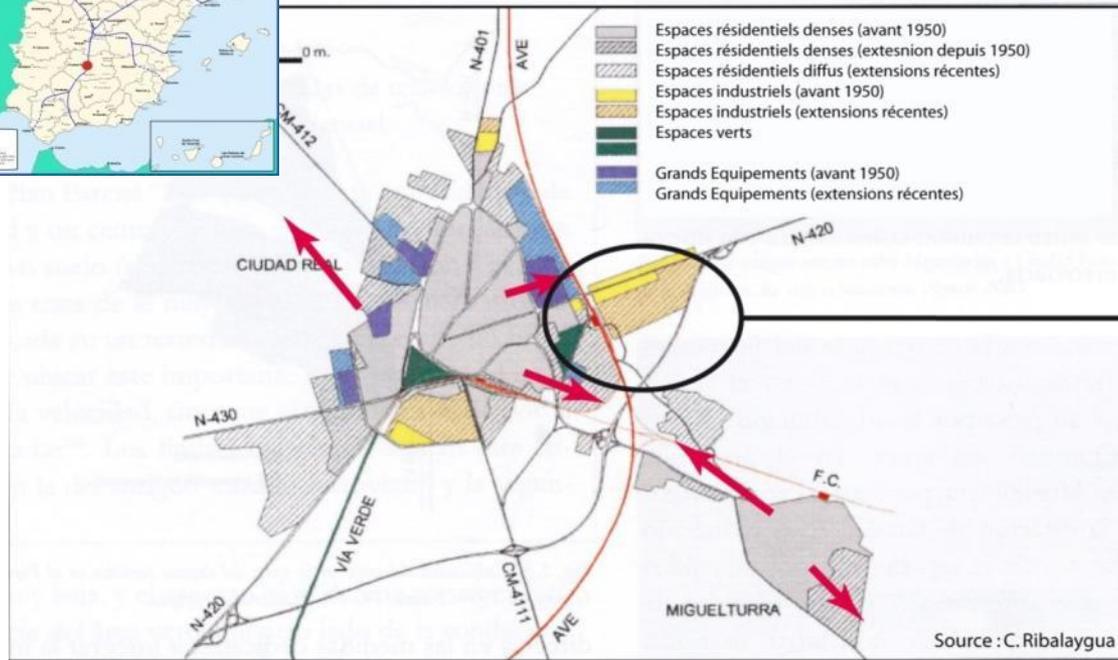
Saragosse : un projet d'aménagement de grande envergure pour réconcilier le chemin de fer et la ville



Les gares « péricentrales » : l'urbanisation de l'interface ville - gare



Ciudad Real : l'urbanisation de l'est de l'agglomération



La création de nouveaux espaces résidentiels



L'aménagement d'une nouvelle zone d'activités



Les gares « péricentrales » : l'urbanisation de l'interface ville - gare

La réalisation de nouveaux quartiers intégrés à l'agglomération

L'exemple d'Avignon



© V. Facchinetti, TheMA, 2009, d'après AREP et COGA.

Infrastructures et occupation actuelle du site

- - - ligne PLM
- LGV
- Gares de triage
- Gare TGV
- Périmètre du pôle d'échanges
- Voirie primaire
- Voirie secondaire
- Zone d'activités de Courtine

Les contraintes d'aménagement

Une accessibilité à conforter : infrastructures en cours de réalisation et en projet

- LEO (1ère tranche)
- Echangeurs
- Voies d'accès à la LEO
- Raccordement ferroviaire

La contrainte d'inondabilité

- - - Digues à conforter

Le projet d'aménagement du site

Le secteur de la gare TGV

- ZAC de Courtine IV
- ZAC de la gare TGV
- Secteurs à dominante tertiaire
- Secteurs à dominante résidentielle
- Equipements et services
- Equipements ferroviaires
- Extensions futures de la ZAC

Premières réalisations

- Opérations immobilières
- Projet "City Sud"

La pointe de Courtine

- Un espace naturel et de loisirs
- ★ Projets de pôles touristiques

L'exemple de Reims



Légende :

- Communes
- Surfaces agricoles
- ~ Cours d'eau aménagés

Accessibilité de la ZAC

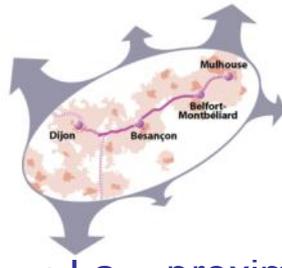
- Voirie réalisée
- Principale voirie en projet
- Rond-point
- Tracé du futur tramway

Une mixité des fonctions

- Enceinte de la gare
- Quartier de la gare
- Extension du quartier de la gare
- Quartier des affaires
- Extension des quartiers d'affaires
- Quartiers d'habitations
- Extension des quartiers d'habitations
- Quartier de l'hippodrome
- Aménagements paysagers



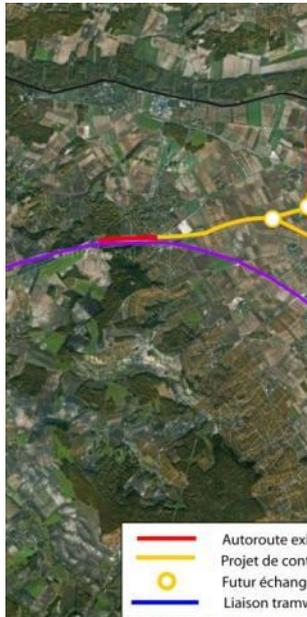
Les gares « péricentrales » : l'urbanisation de l'interface ville - gare



• La proximité de l'agglomération est favorable à la réalisation de nouveaux quartiers intégrés à la ville.

• La réussite des projets dépend de deux facteurs :

- la situation des espaces concernés par rapport aux dynamiques urbaines préexistantes
- le contexte ferroviaire local



1. Un noeud de communication majeur

lignes classiques	gare historique
ligne à grande vitesse	nouvelle gare TGV
gares de triage	échangeurs
Autoroutes	
principales routes	
projet de LEO (liaison est-ouest)	
2. L'extension spatiale de l'agglomération

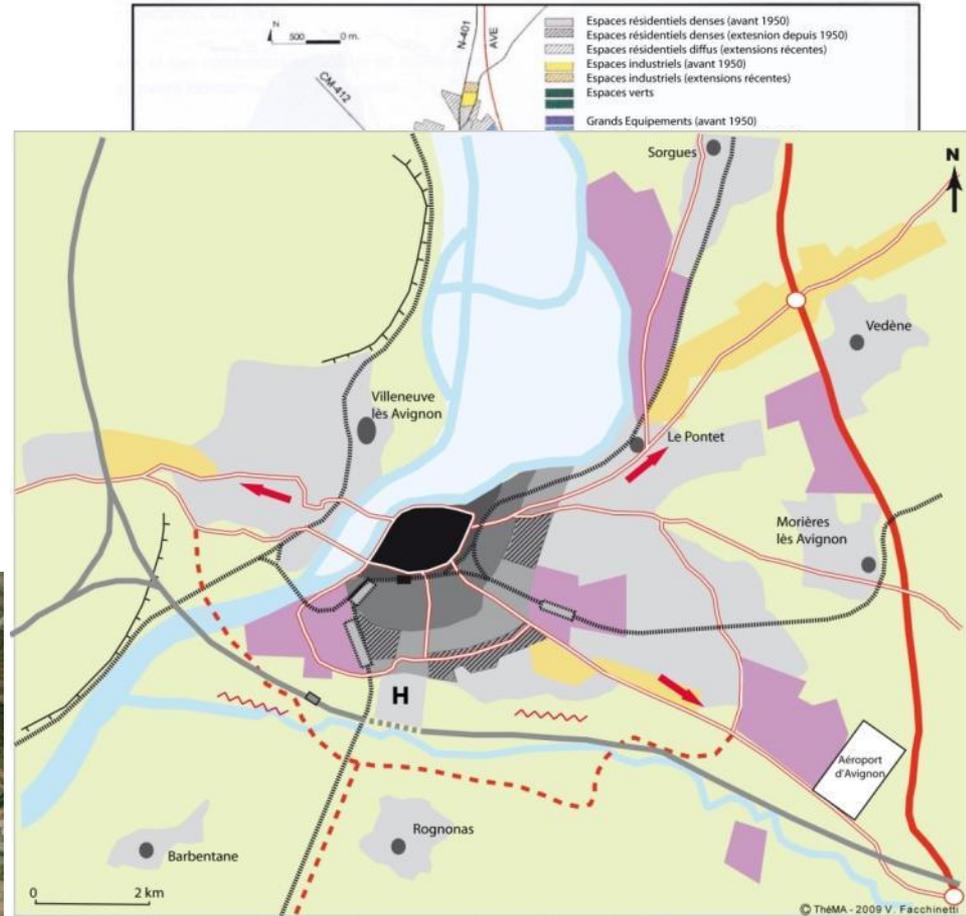
Une croissance limitée jusqu'aux années 50

 - centre historique
 - faubourgs denses
 - tissus pavillonnaires de l'entre deux guerres
 - centres des communes de banlieue

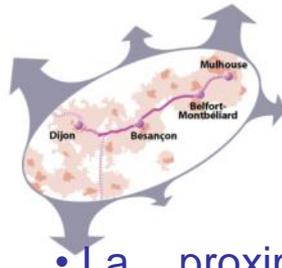
Une forte croissance à partir des années 50

 - L'édification de quartiers de collectifs
 - tissus d'habitats mixtes
 - Etalement urbain récent à dominante pavillonnaire

Directions privilégiées du développement urbain
 Effets de coupure
3. Des pôles d'activités périphériques
 - zones industrielles
 - zones commerciales
 - centre hospitalier
 - espaces agricoles soumis à une forte pression urbaine
 - zone inondable



Les gares « péricentrales » : l'urbanisation de l'interface ville - gare



- La proximité de l'agglomération est favorable à la réalisation de nouveaux quartiers intégrés à la ville.

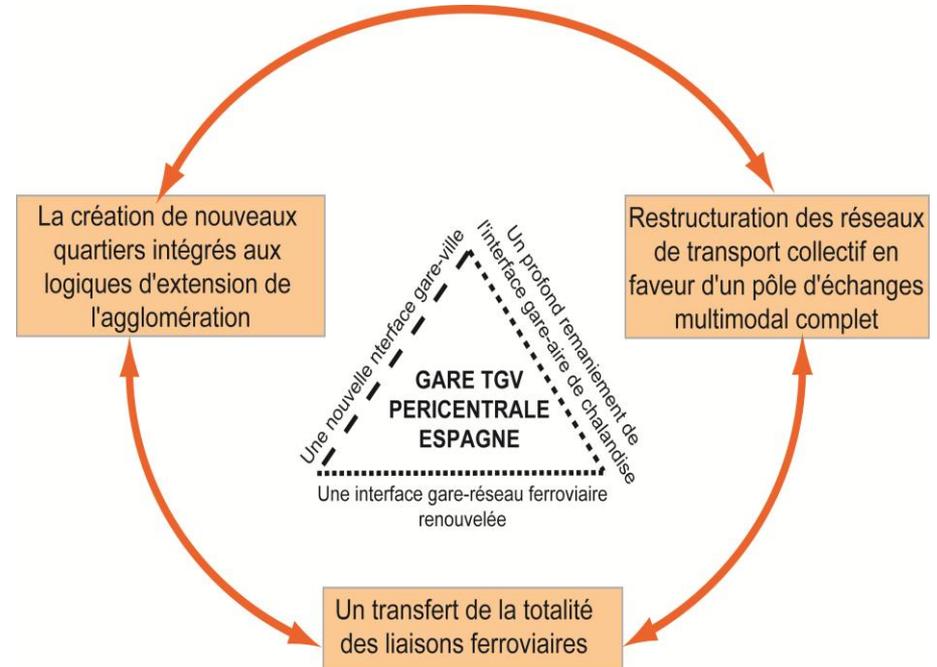
- La réussite des projets dépend de deux facteurs :

- la situation des espaces concernés par rapport aux dynamiques urbaines préexistantes
- le contexte ferroviaire local :

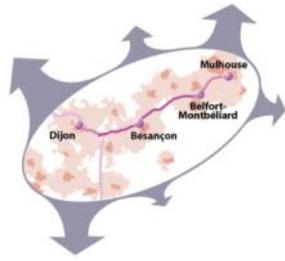
➔ En Espagne : un transfert de la totalité des liaisons ferroviaires favorable à la constitution de pôles d'échanges multimodaux complets.



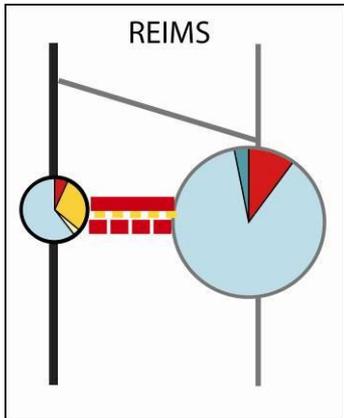
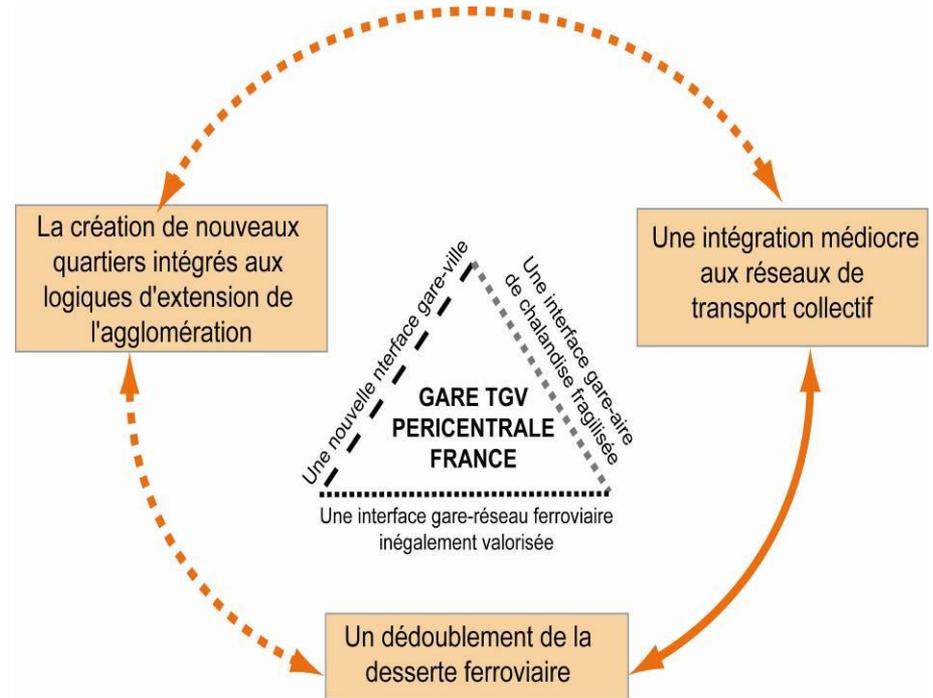
La restructuration du réseau de transport urbain de Saragosse



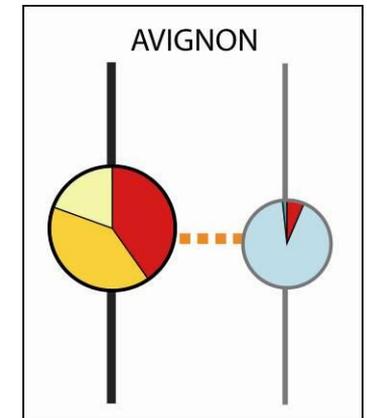
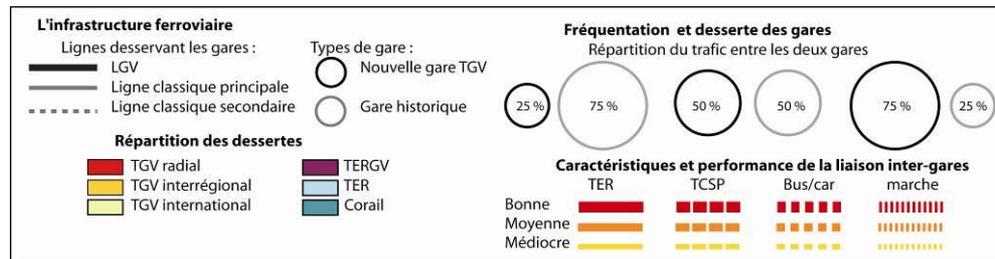
Les gares « péricentrales » : l'urbanisation de l'interface ville - gare



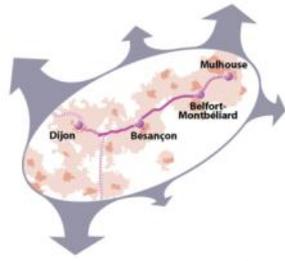
- La proximité de l'agglomération est favorable à la réalisation de nouveaux quartiers intégrés à la ville.
- La réussite des projets dépend de deux facteurs :
 - la situation des espaces concernés par rapport aux dynamiques urbaines préexistantes
 - le contexte ferroviaire local :
 - ➔ En Espagne : un transfert de la totalité des liaisons ferroviaires favorable à la constitution de pôles d'échanges multimodaux complets.
 - ➔ En France : un dédoublement de la desserte ferroviaire défavorable à la valorisation de l'interface ville/gare.



Un nouveau partage fonctionnel entre les gares

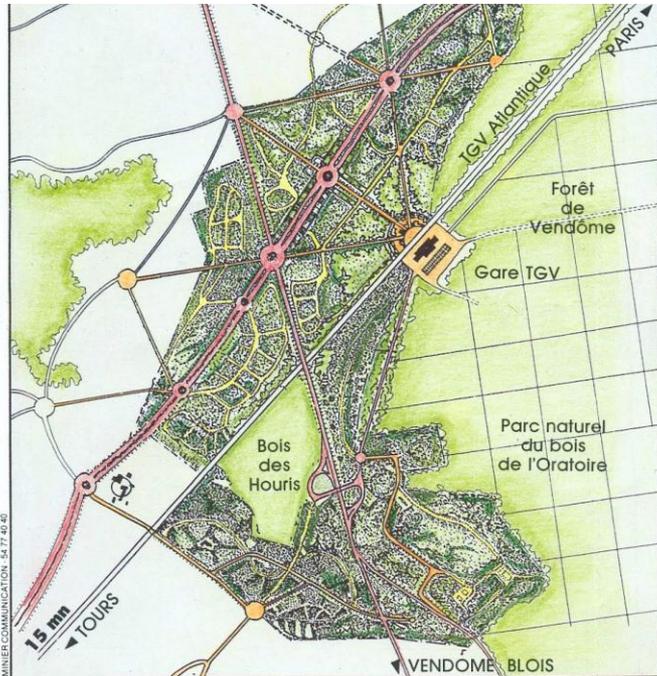


Les gares périphériques : la difficile émergence de nouvelles polarités

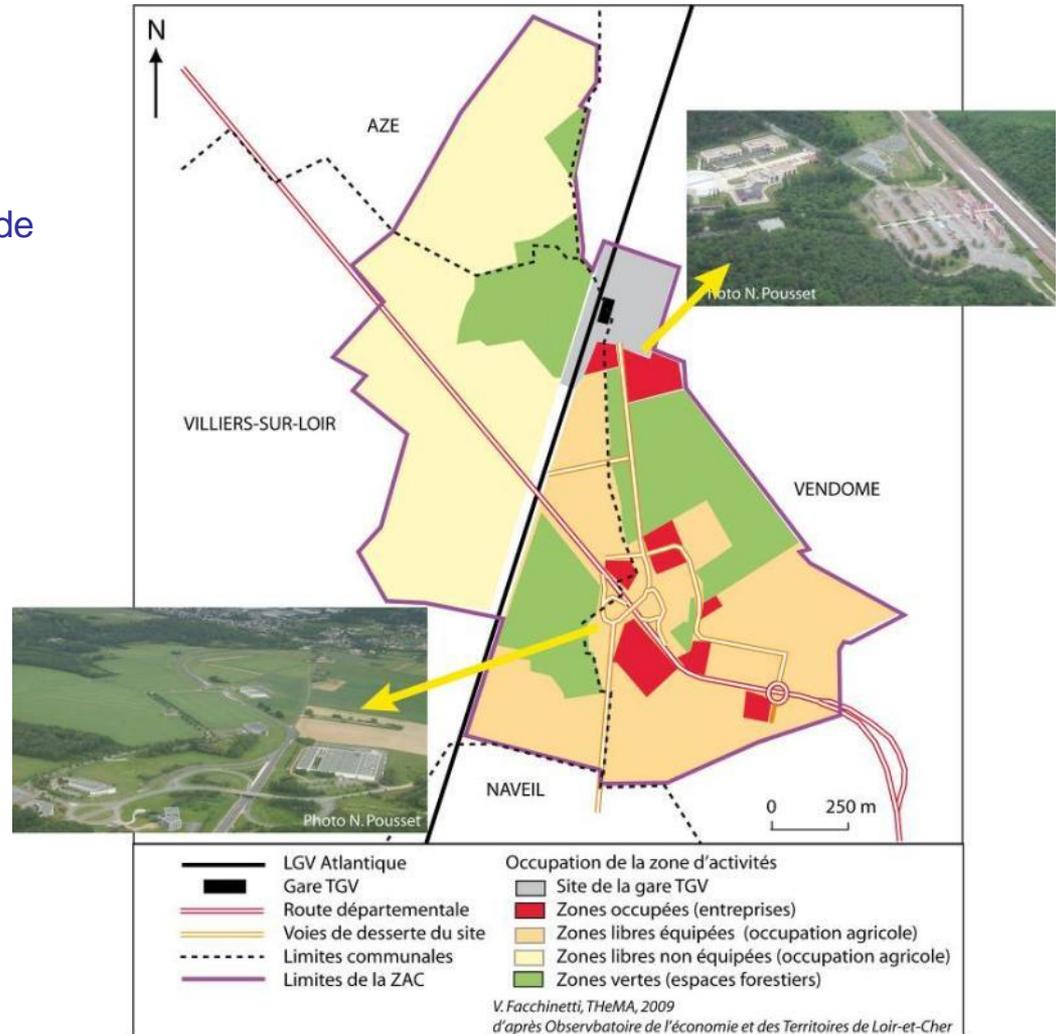


- Des stratégies de valorisation fondées sur :
 - la connexion au réseau à grande vitesse
 - la performance de l'accessibilité routière
 - d'importantes disponibilités foncières
- Des projets d'aménagement ambitieux :
 - de nouvelles zones d'activités (France)
 - des programmes résidentiels de grande envergure (Espagne)

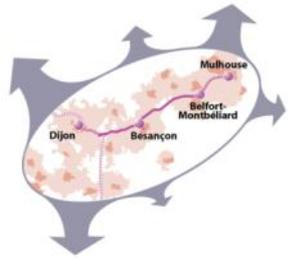
Parc technologique du Bois de l'Oratoire (Vendôme) : le projet



Parc technologique du Bois de l'Oratoire (Vendôme) : l'occupation du site



Les gares périphériques : la difficile émergence de nouvelles polarités



Un projet de ville nouvelle en périphérie de Guadalajara



Projet d'aménagement du site

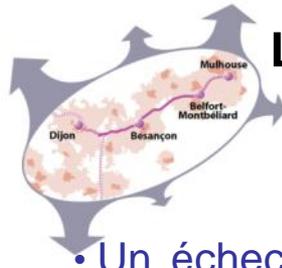
Etat des chantiers en 2008



Le projet	Ciudad Valdeiz en 2010
9500 logements	1600 logements (taux d'occupation de 8 %)
35 000 habitants	1 200 habitants
De nombreux équipements	Un golf et une superette

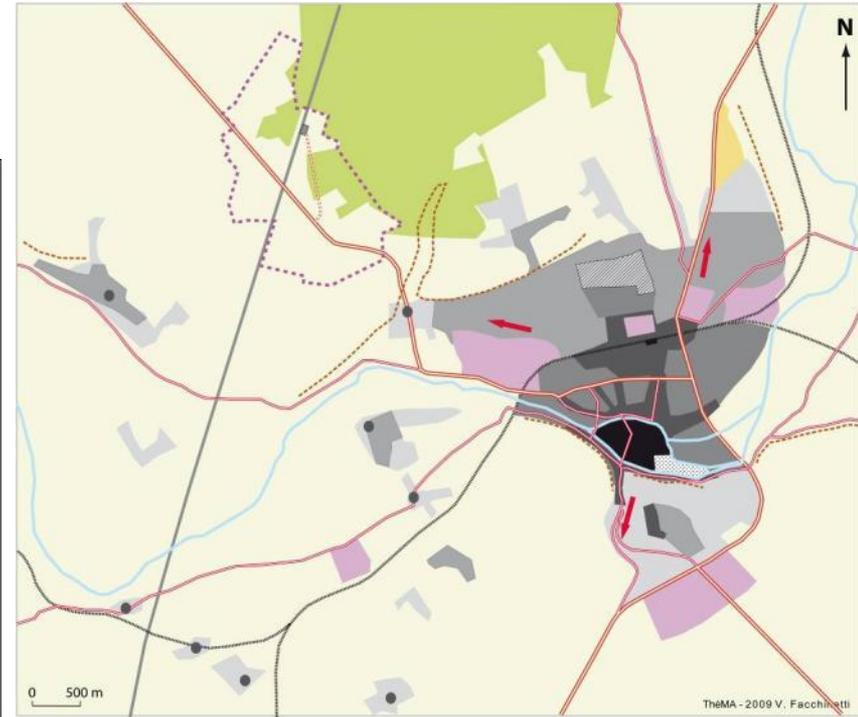
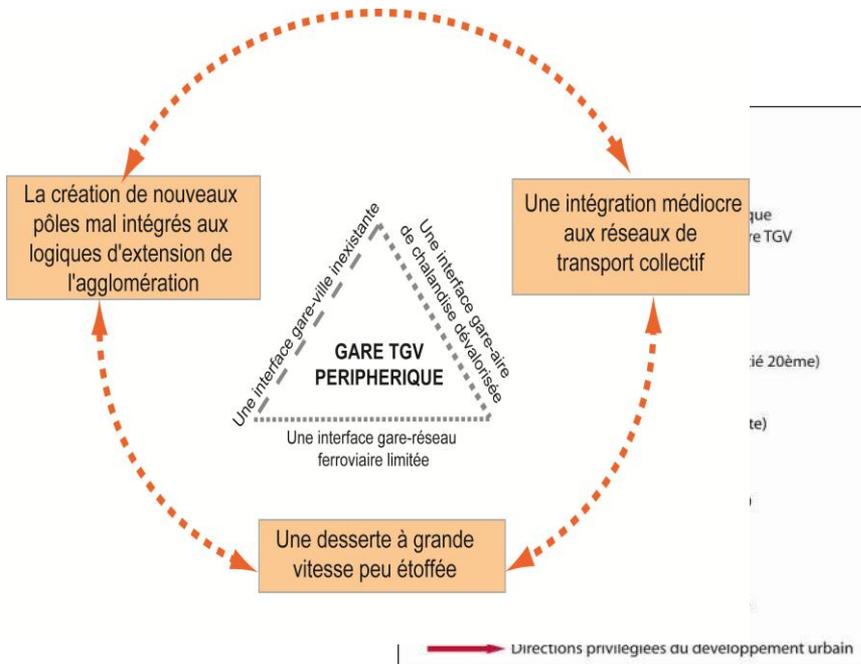
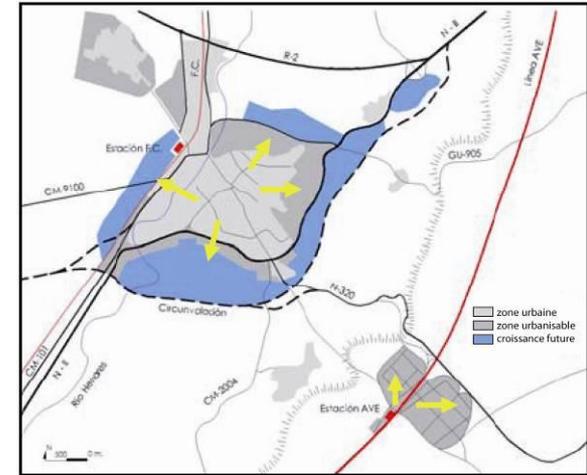


Les gares périphériques : la difficile émergence de nouvelles polarités

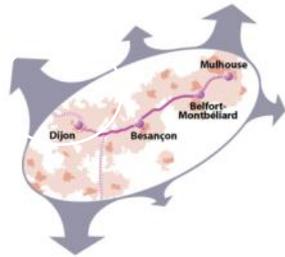


• Un échec lié à la convergence de plusieurs facteurs :

- des stratégies de valorisation inadaptées au contexte local
- des gares TGV mal intégrées aux dynamiques spatiales préexistantes
- de fortes inerties territoriales : difficultés de fédérer les acteurs locaux autour de projets de territoire communs.
- une desserte TGV peu étoffée

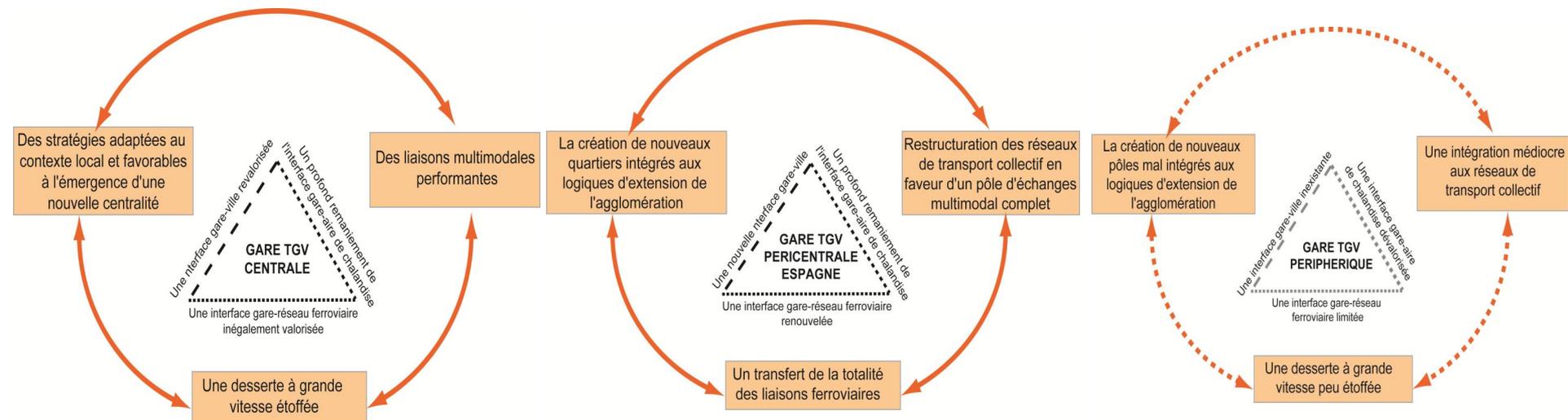


Des interactions variables selon la localisation des gares

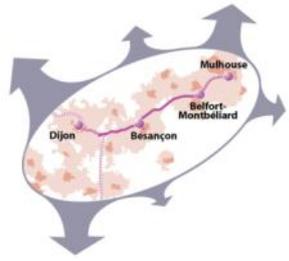


• La réussite des projets d'aménagement repose sur un fonctionnement efficace des trois interfaces ferroviaires. La localisation des gares influence la nature et l'intensité des interactions entre les trois systèmes territoriaux « interfacés » :

- les gares centrales favorisent une optimisation des interactions
- les gares péricentrales favorisent la création de nouveaux quartiers à condition qu'elles constituent des lieux de connexité maximale entre toutes les échelles de la mobilité.
- les gares périphériques, surimposées au territoire, se révèlent peu compatibles à la mise en place d'une véritable synergie des stratégies d'acteurs.



Les gares TGV périphériques : des instruments au service du développement économique des territoires ?



Un constat : malgré une remise en cause scientifique du mythe des « effets structurants » des transports, l'arrivée de la grande vitesse reste présentée comme un élément de développement économique.

Une confusion entre accessibilité et attractivité illustrée par :

- la multiplication des projets de parcs tertiaires et de zones d'activités technopolitaines autour des nouvelles gares TGV
- des potentialités de développement économique devenues un argument en faveur de l'implantation de gares TGV en périphérie urbaine.

Deux questions :

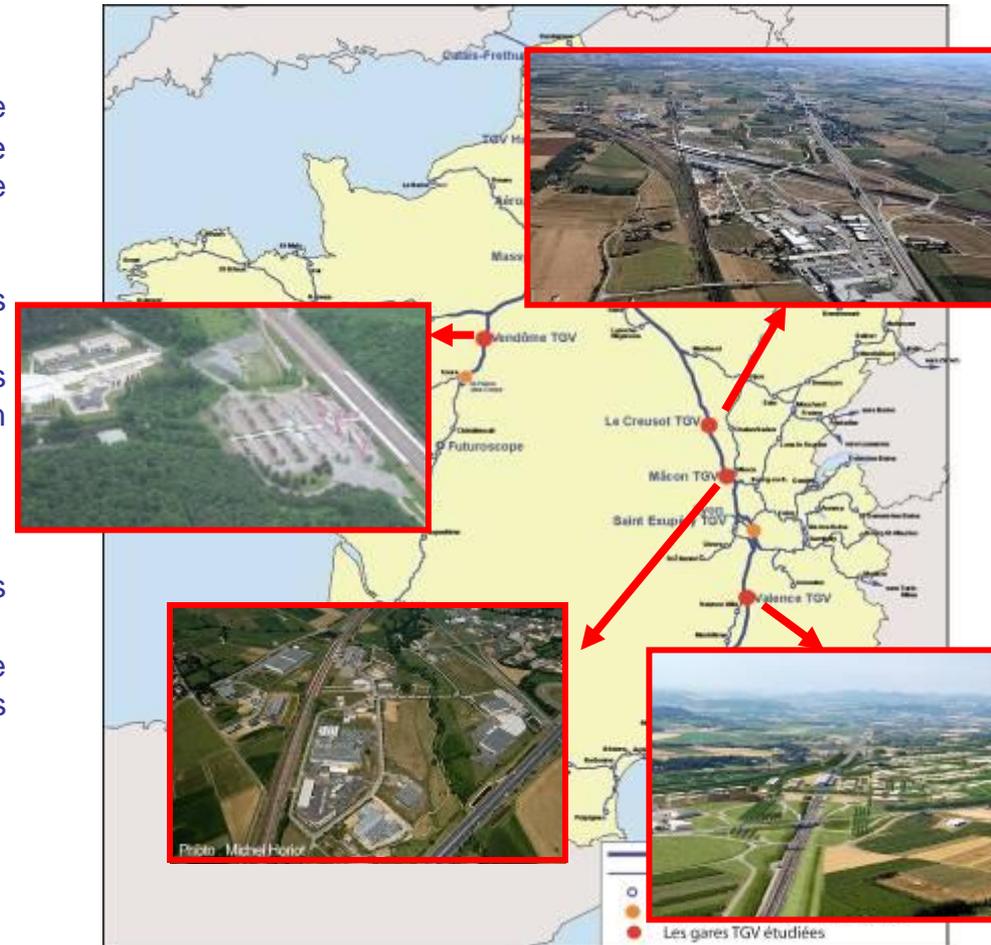
- Les gares TGV périphériques favorisent-elles l'émergence de nouveaux pôles d'activités économiques ?
- Les stratégies de valorisation déployées autour de ce type de gares ont-elles permis de les intégrer aux dynamiques économiques et spatiales des territoires desservis ?

La méthode : Une enquête auprès des entreprises implantées dans les zones d'activités aménagées autour de gares TGV périphériques.

Les objectifs :

- comprendre les retombées limitées et contrastées des stratégies de valorisation
- préciser les fondements de l'attractivité de ces zones
- évaluer l'influence de la proximité de la gare sur le fonctionnement des entreprises.

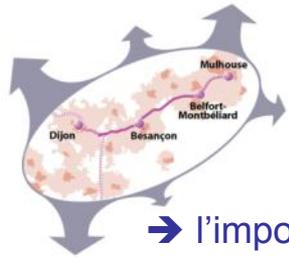
Analyse comparée de quatre zones d'activités



Des zones d'activités qui présentent :

- les taux d'occupation les plus élevés
 - des trajectoires de développement différentes
- et qui offrent le recul temporel nécessaire à l'analyse des retombées économiques.

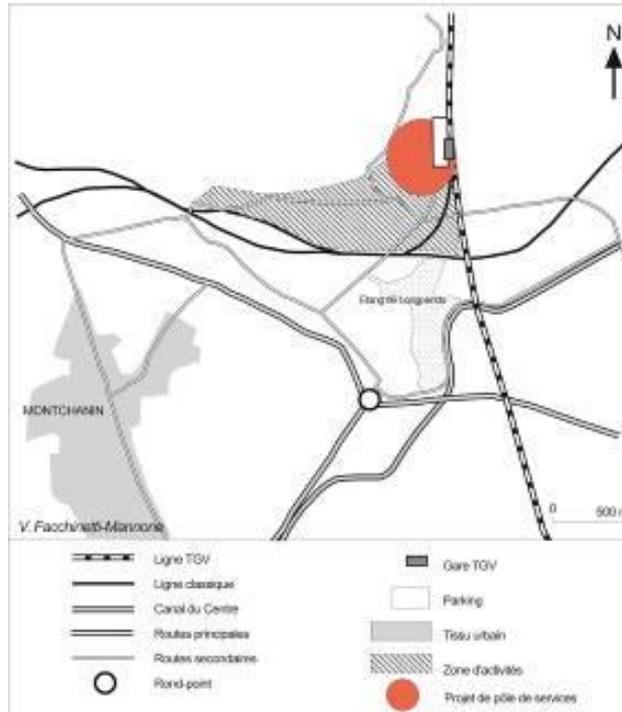
Des projets d'aménagement très (trop ?) ambitieux



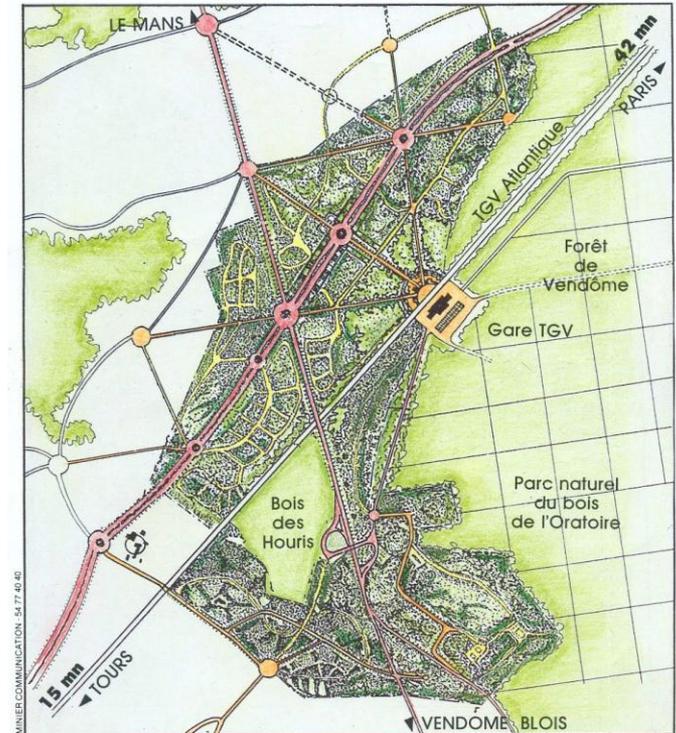
- l'importance des surfaces mobilisées
- les objectifs poursuivis : l'amélioration de l'accessibilité comme moyen d'attirer des fonctions tertiaires directionnelles et des industries de haute technologie.

Des projets conçus sur le même modèle :

- des espaces dédiés à l'accueil d'activités tertiaires et d'équipements à proximité immédiate de la gare
- des zones d'activités réservées à des fonctions technopolitaines



Le projet initial du parc technologique du Bois de l'Oratoire



Le projet initial de la zone d'activités Coriolis



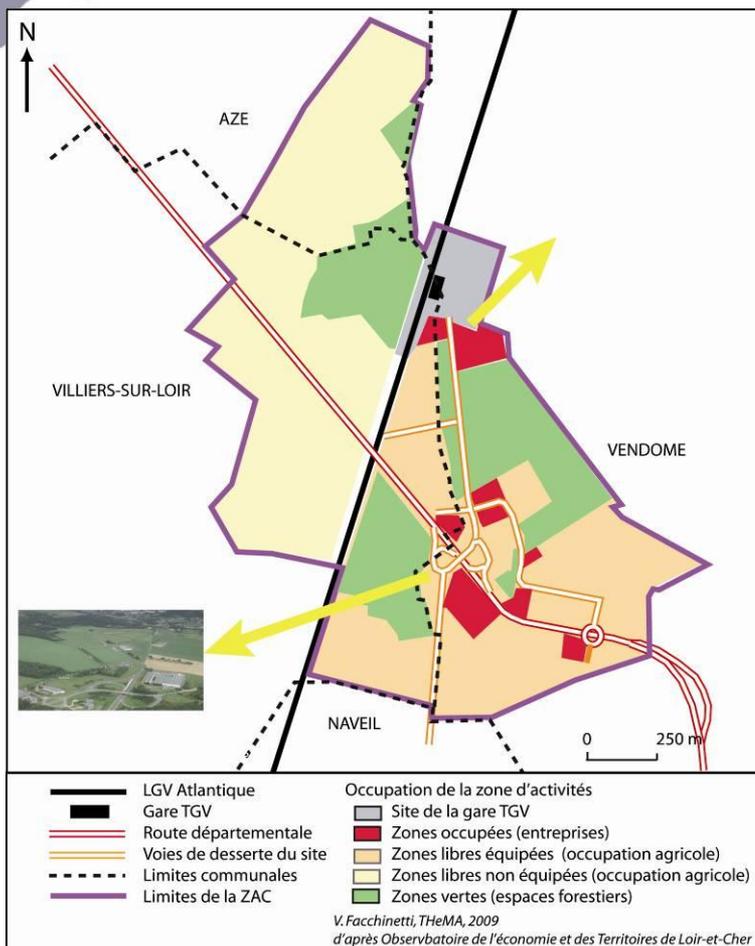
L'évolution des stratégies de valorisation :

- **années 80** : une position attentiste et des stratégies de valorisation tardives et peu coordonnées
- **années 90** : des stratégies plus offensives reposant sur une anticipation de l'arrivée de la grande vitesse
- **années 2000** : des projets d'aménagement intégrés aux dynamiques locales

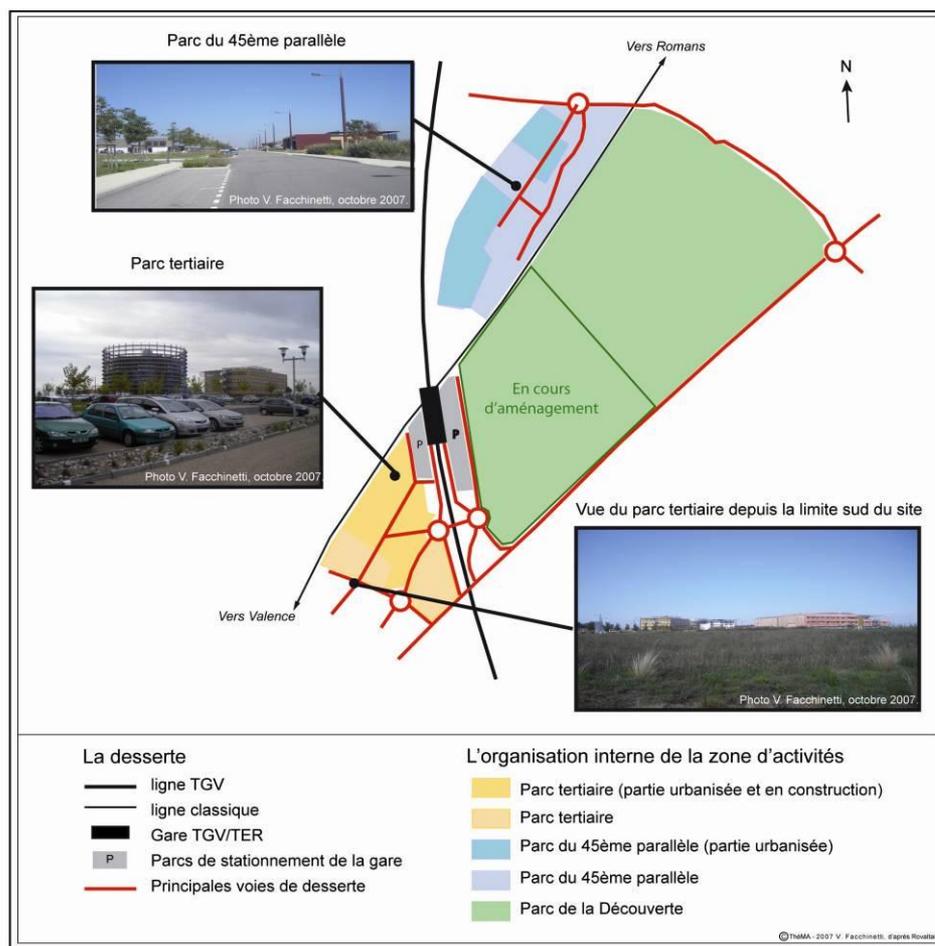
Des retombées limitées

Des zones d'activités largement sous occupées

Le parc du Bois de l'Oratoire



Rovaltain



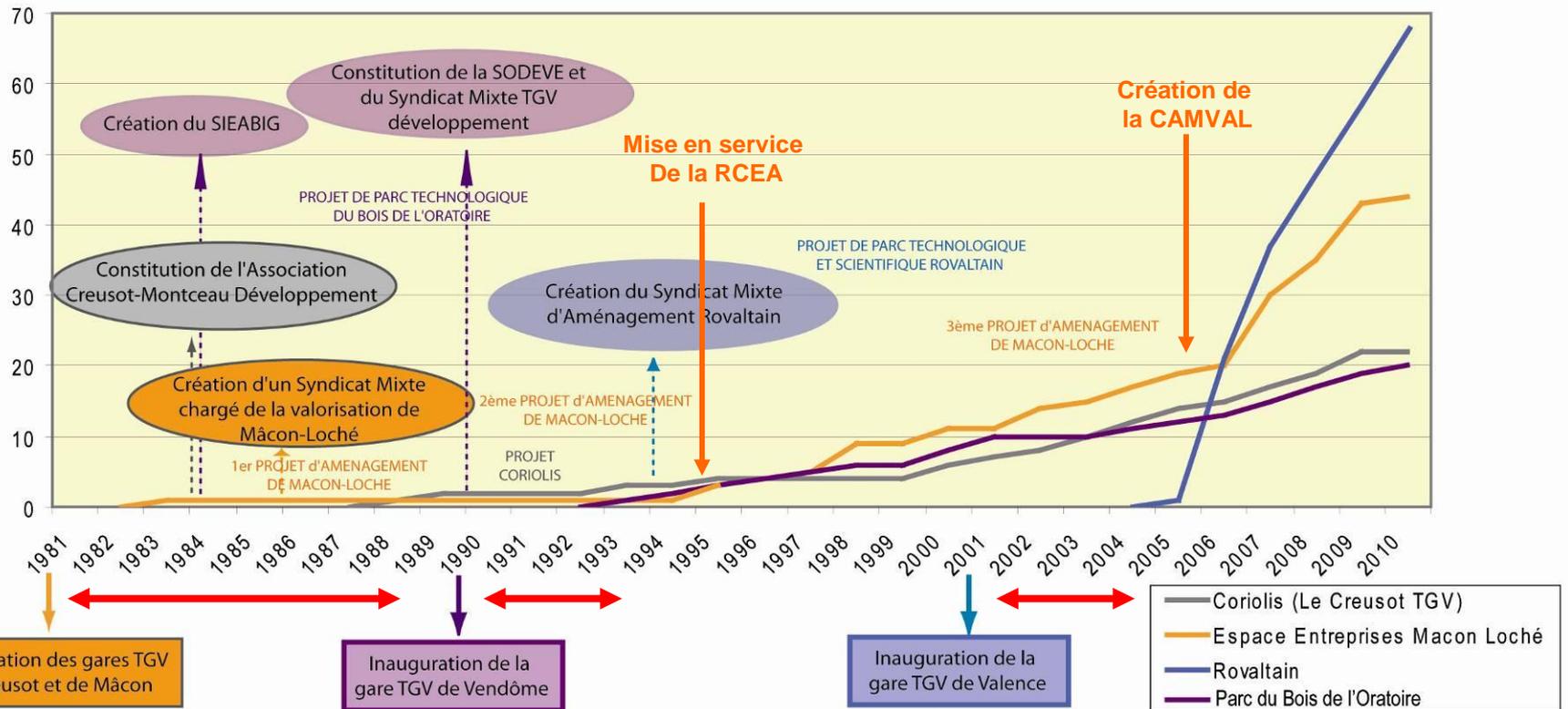
Une contribution limitée au développement économique local

Zones d'activités	Coriolis	Espace Entreprises Mâcon-Loché	Parc du Bois de l'Oratoire	Rovaltain
Nb d'emplois (2010)	252	644	460	770
% des emplois de l'AU	0.79 %	1.44 %	3 %	0.87 %

Des retombées contrastées

Evolution de l'occupation des zones d'activités : des trajectoires différentes

Nb. d'entreprises



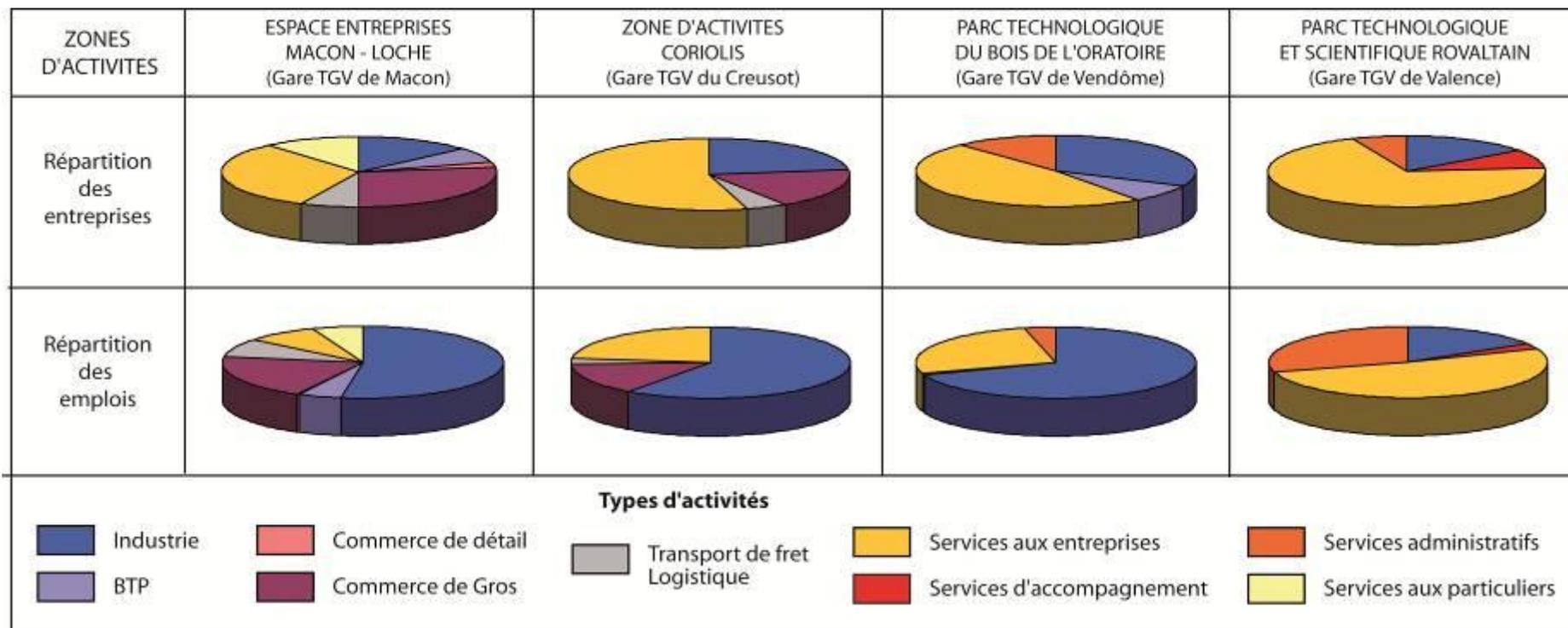
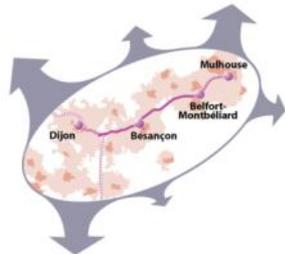
→ Des disparités liées aux stratégies de valorisation mises en œuvre : l'anticipation précoce de l'arrivée de la grande vitesse se traduit par une diminution de l'intervalle de temps séparant l'ouverture de la gare des premières implantations d'entreprises.

→ Des trajectoires de développement différentes :

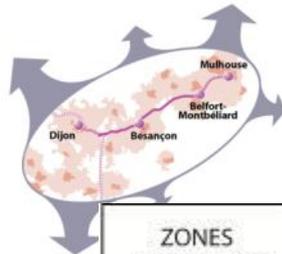
- Au Creusot et à Vendôme : un développement limité et une évolution peu affectée par les réorientations des stratégies de valorisation
- A Mâcon : un développement tardif lié au désenclavement routier de la zone d'activités et à la mise en place de stratégies de promotion adaptées à la demande du marché local
- A Valence : une première phase de développement rapide

Des retombées différentes des ambitions affichées

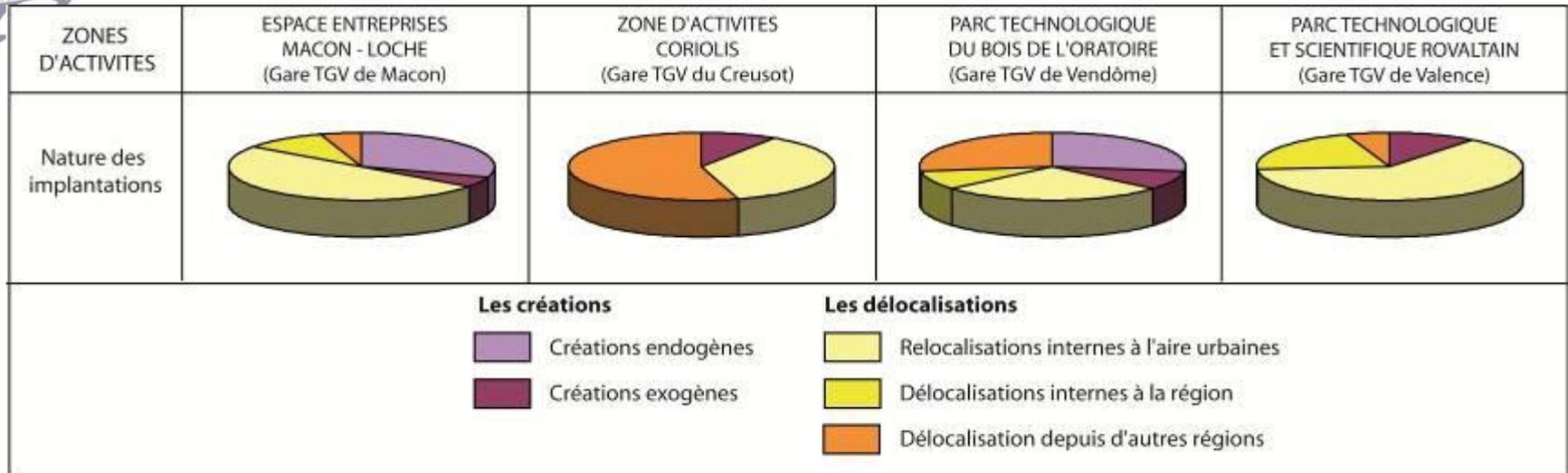
Une diversification et une banalisation des activités



Des retombées différentes des ambitions affichées



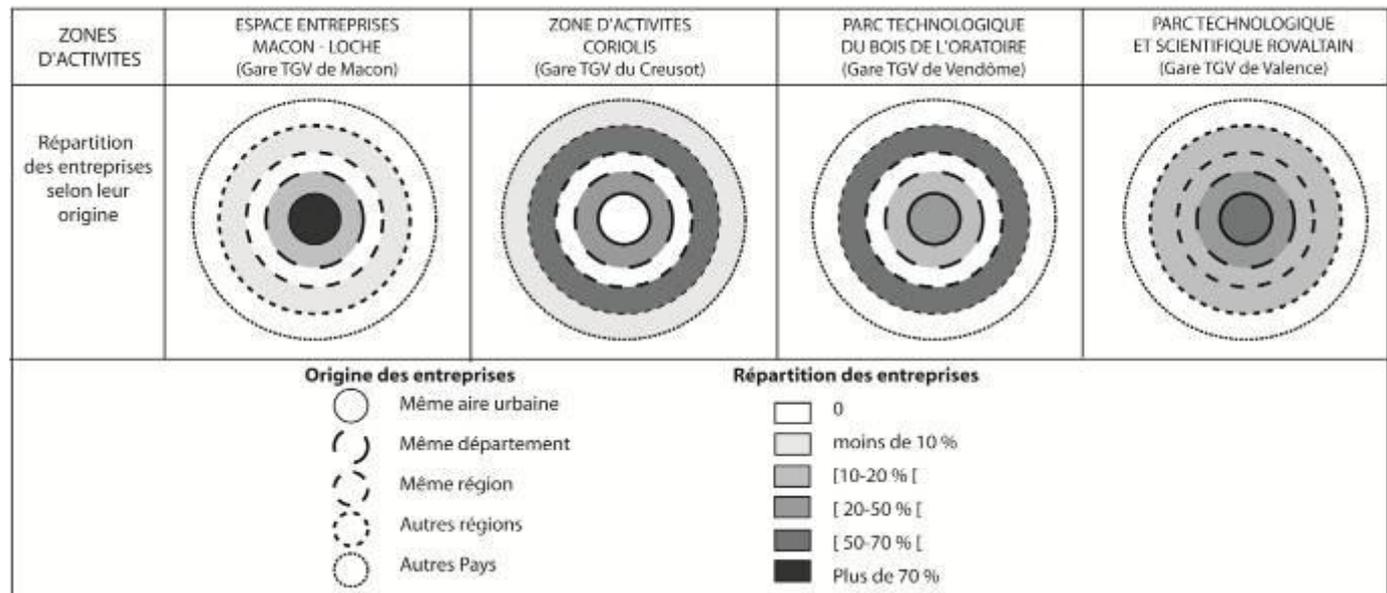
La part réduite des créations et délocalisations exogènes



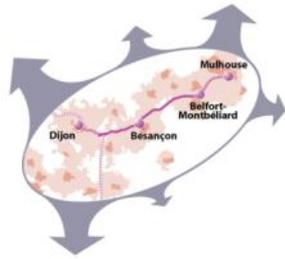
Une attractivité très différente :

• Le Creusot et Vendôme ont profité de la réduction des temps d'accès à la capitale

• Mâcon et Valence présentent une attractivité plus locale, dominée par des relocalisations internes à l'aire urbaine

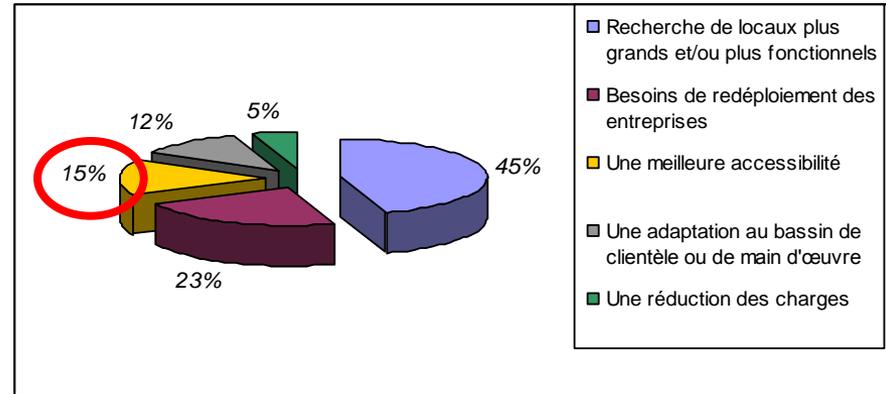


Les logiques d'implantation des entreprises

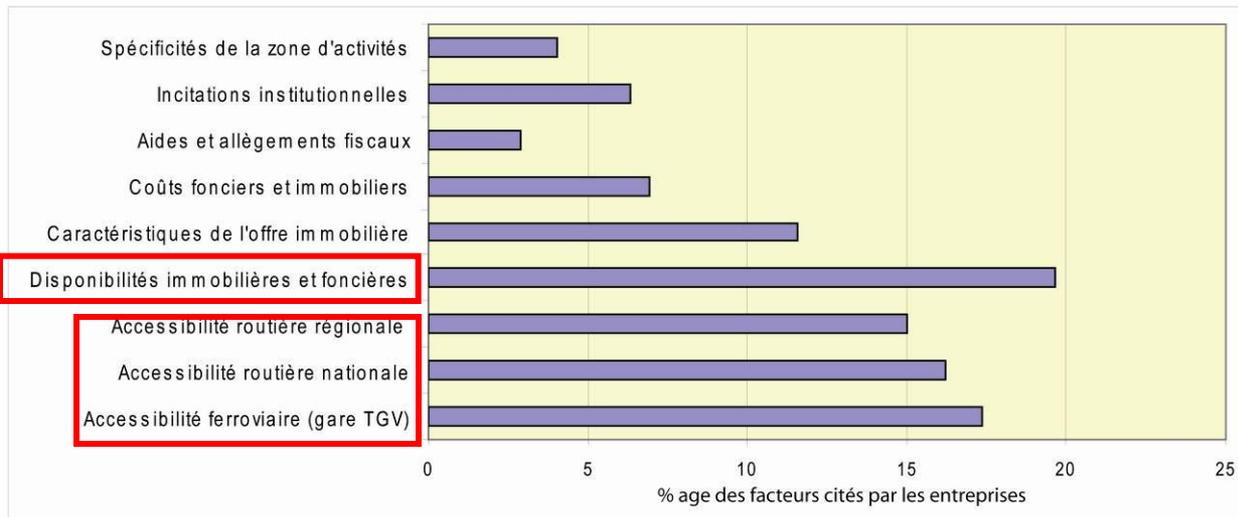


Les choix d'implantation résultent d'un arbitrage entre les besoins propres aux entreprises et l'offre territoriale proposée.

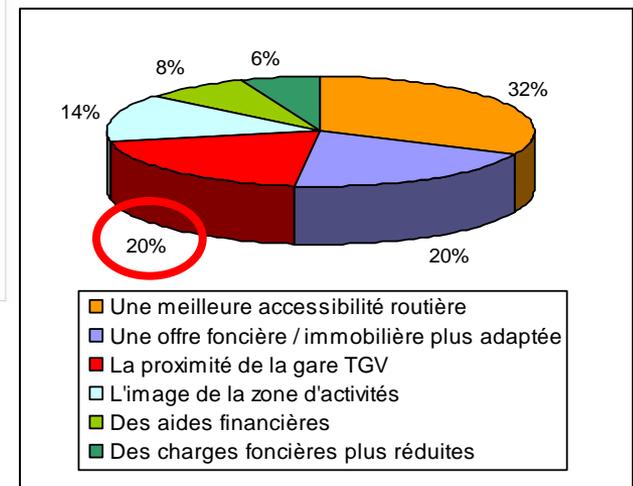
Les besoins des entreprises



Les facteurs de localisation



Le cas des implantations résultant d'un arbitrage entre plusieurs sites (38 % de l'échantillon)



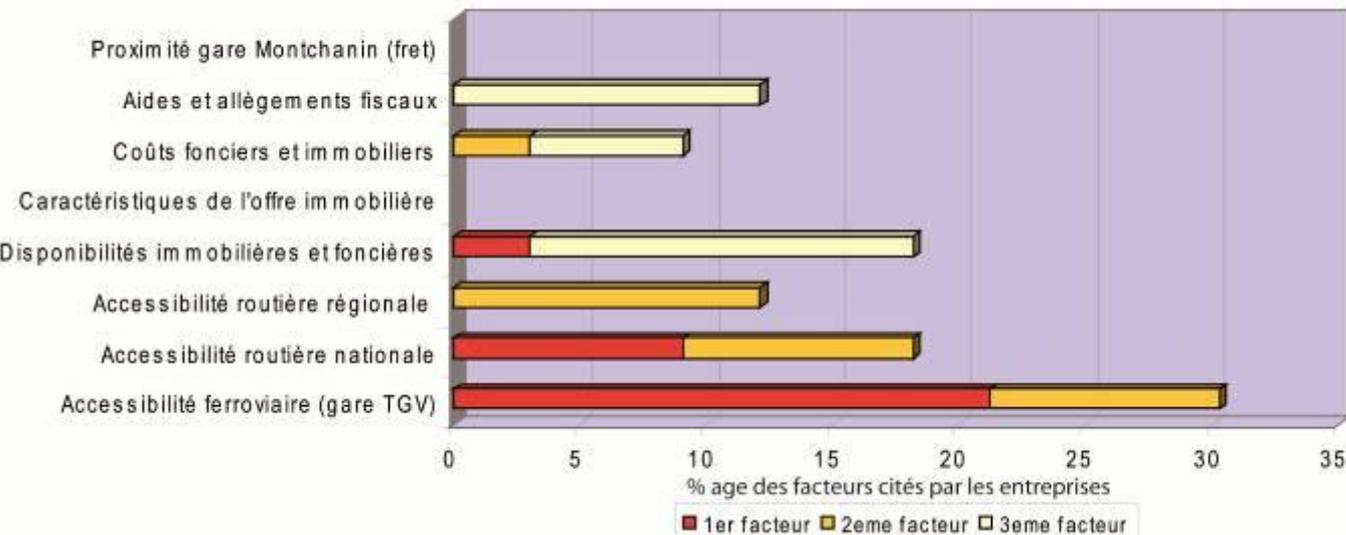
La gare TGV, un facteur de localisation pour :

- des établissements caractérisés par une aire de marché nationale voire internationale, dont l'activité implique des déplacements très fréquents des salariés et/ou de la clientèle.
- des entreprises locales qui souhaitent élargir leur aire de marché ou accroître leur visibilité (effet image).

Le rôle inégal de la grande vitesse

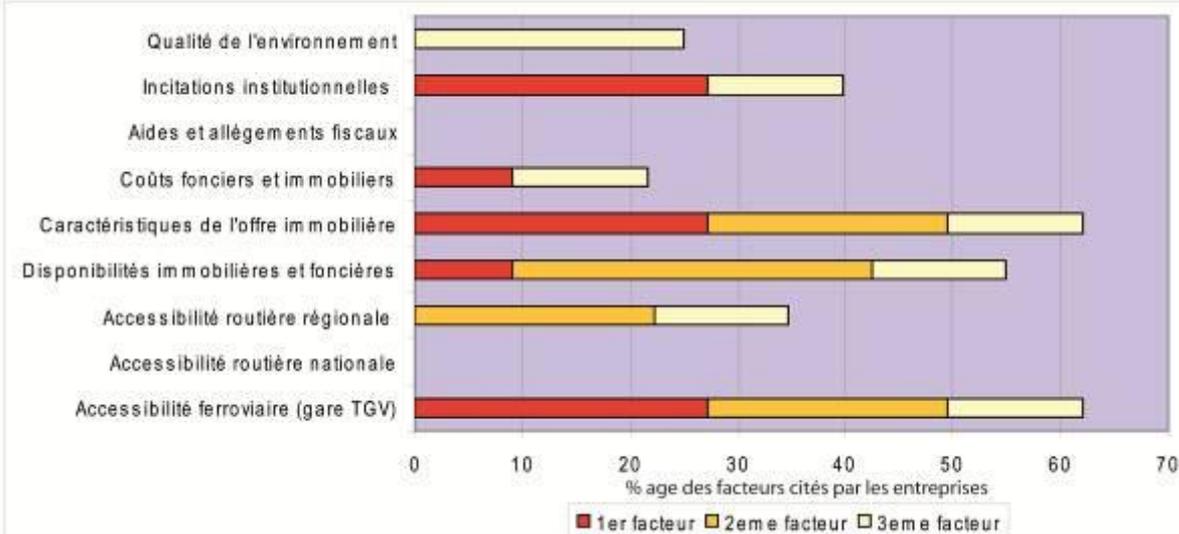
La proximité de la gare TGV : un rôle prépondérant au Creusot et à Vendôme

Hiérarchisation des facteurs de localisation des entreprises de Coriolis



La gare TGV renforce l'attractivité d'une zone disposant d'importantes disponibilités foncières à proximité d'un axe routier majeur. Une opportunité pour des entreprises industrielles régionales et franciliennes de regrouper en un seul site l'ensemble de leurs établissements.

Hiérarchisation des facteurs de localisation des entreprises du bois de l'Oratoire



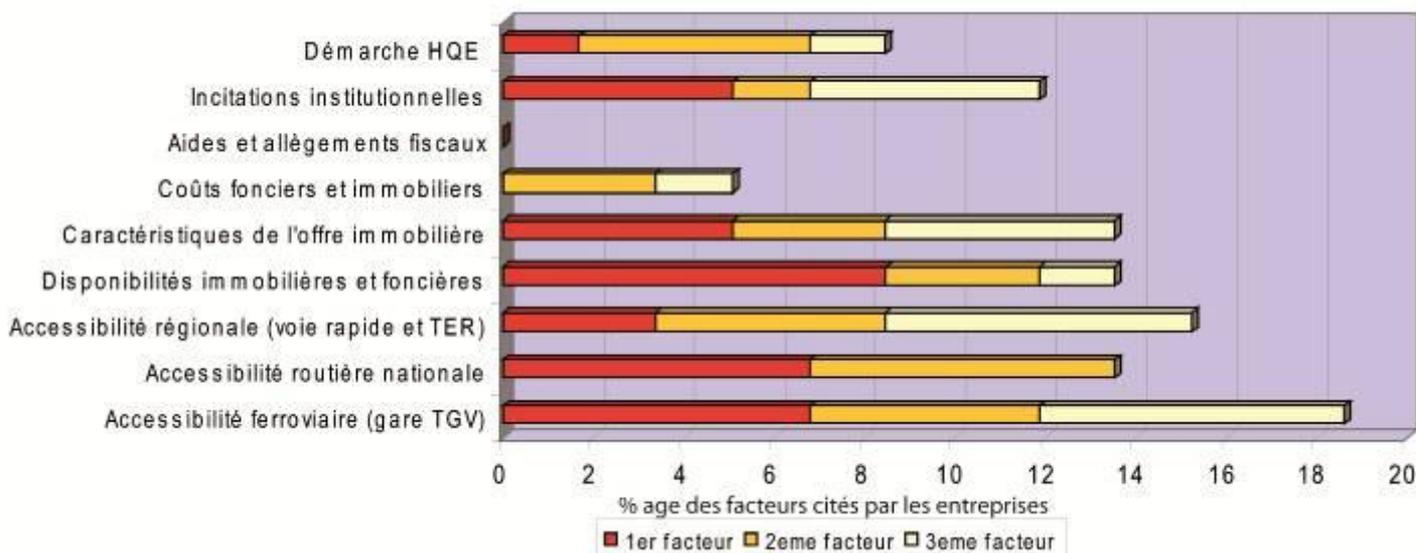
La gare TGV valorise le potentiel d'une zone économique disposant de disponibilités foncières et immobilières proches des standards parisiens et d'une bonne accessibilité régionale dans un environnement forestier de qualité.

Le rapprochement avec Paris : un facteur majeur pour des entreprises entretenant des liens étroits avec la région parisienne.

Le rôle inégal de la grande vitesse

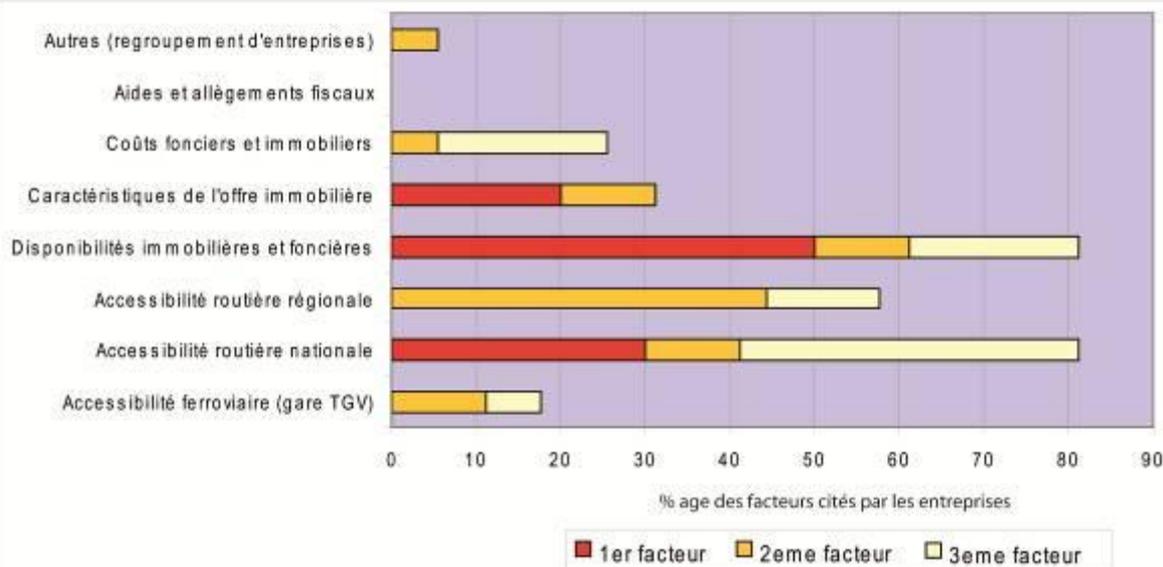
La proximité de la gare TGV : un rôle secondaire à Valence et Mâcon

Hiérarchisation des facteurs de localisation des entreprises de Rovaltain



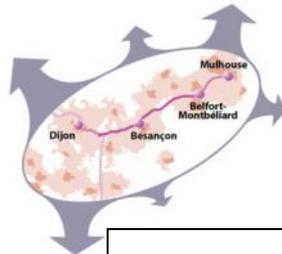
Une hiérarchisation plus équilibrée des facteurs de localisation.
La gare TGV : un « plus » renforçant l'accessibilité et l'image d'une zone d'activités qui bénéficie d'une accessibilité routière performante et d'une identité forte, et qui renouvelle l'offre immobilière locale.

Hiérarchisation des facteurs de localisation des entreprises de Mâcon Loché

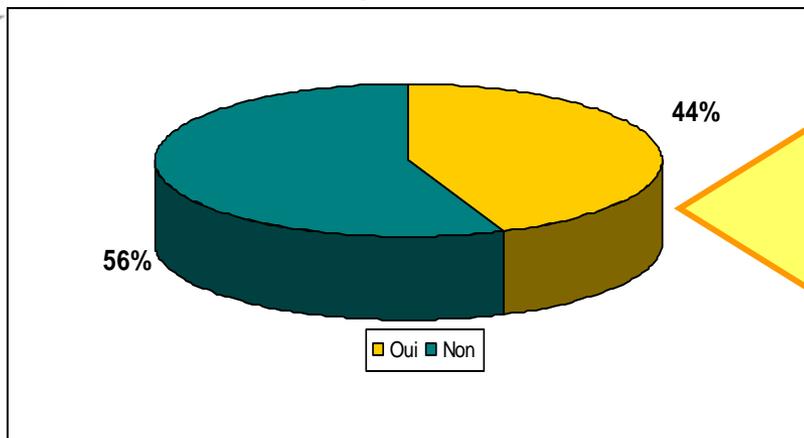


La gare TGV : un facteur de localisation marginal, qui intervient bien après les disponibilités foncières et immobilières et la bonne connexion au réseau autoroutier dans un contexte de raréfaction du foncier économique local.

L'influence de la gare TGV sur le fonctionnement des entreprises



La proximité de la gare TGV a-t-elle modifié le fonctionnement de votre entreprise ?

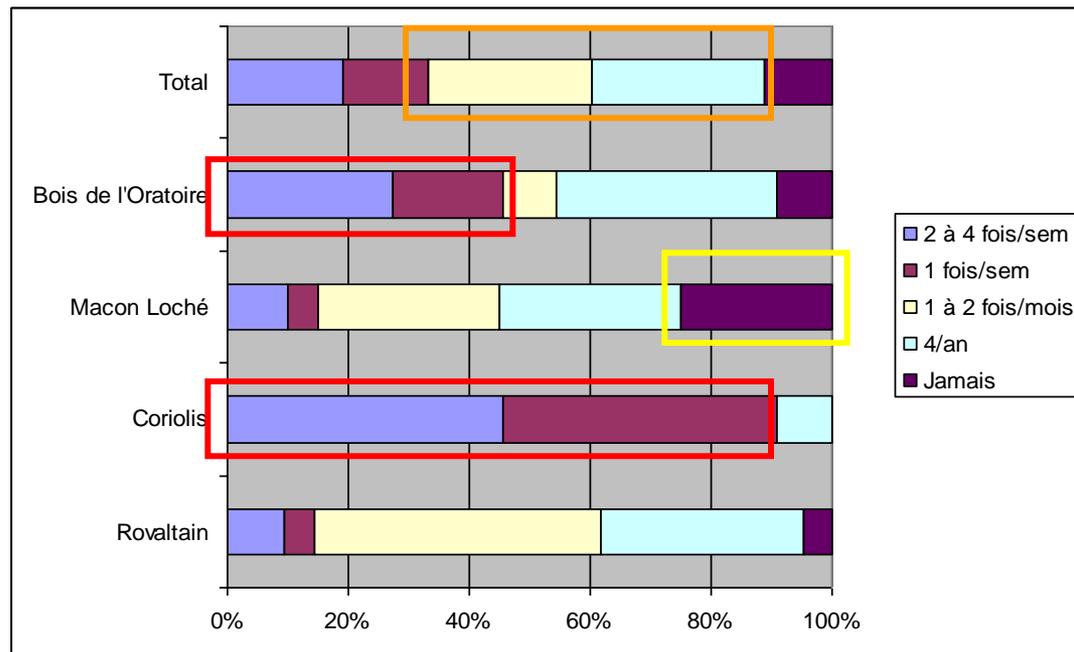


- Elargissement de leurs aires de marché ou de recrutement
- Modification des pratiques de mobilité professionnelle
- Recours accru à des services extérieurs à la région
- Accroissement de la lisibilité des entreprises

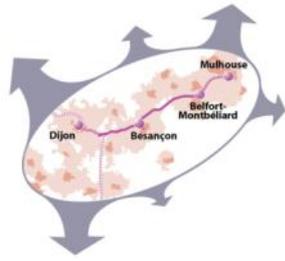
Fréquence d'utilisation du TGV des salariés des entreprises enquêtées

Les pratiques de mobilité professionnelle restent très dépendantes de la structure interne des entreprises et des spécificités de leur aire de marché.

Des pratiques très différentes d'une zone à l'autre : fréquences d'utilisation de la grande vitesse et destinations des déplacements d'affaires varient selon les caractéristiques de l'occupation des zones d'activités, l'extension de l'aire de marché des entreprises et l'offre de desserte proposée.



Des aménagements surimposés aux logiques territoriales locales



Les zones économiques aménagées à proximité des nouvelles gares de la grande vitesse demeurent peu attractives :

- échec des zones technopolitaines projetées autour des gares TGV du Creusot et de Vendôme,
- banalisation de l'Espace Entreprise Macon-Loché
- rayonnement limité de Rovaltain.

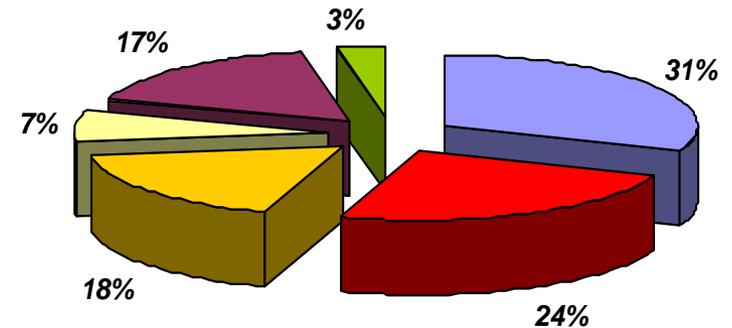
Le développement de ces zones d'activités a été pénalisé par plusieurs facteurs :

- Un contexte de crise
- Des stratégies de valorisation peu adaptées au contexte local et aux logiques territoriales préexistantes à la mise en service de la LGV
- Une situation excentrée ...

→ à l'origine d'un certain nombre de contraintes qui affectent l'attractivité de ces zones économiques.

→ qui rend difficile la mise en place de stratégies de développement coordonnées entre les différents acteurs.

Des contraintes d'implantation variées

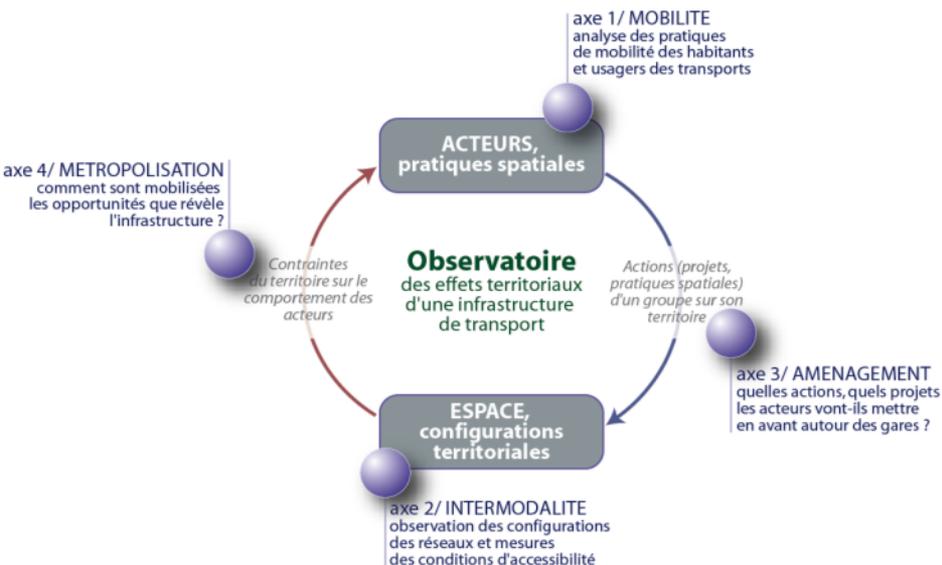


■ Desserte TGV insuffisante
■ Eloignement et isolement
■ Faiblesse des services d'accompagnement
■ Intégration médiocre aux réseaux de transports collectifs
■ Difficultés de stationnement ou de circulation
■ Manque de notoriété

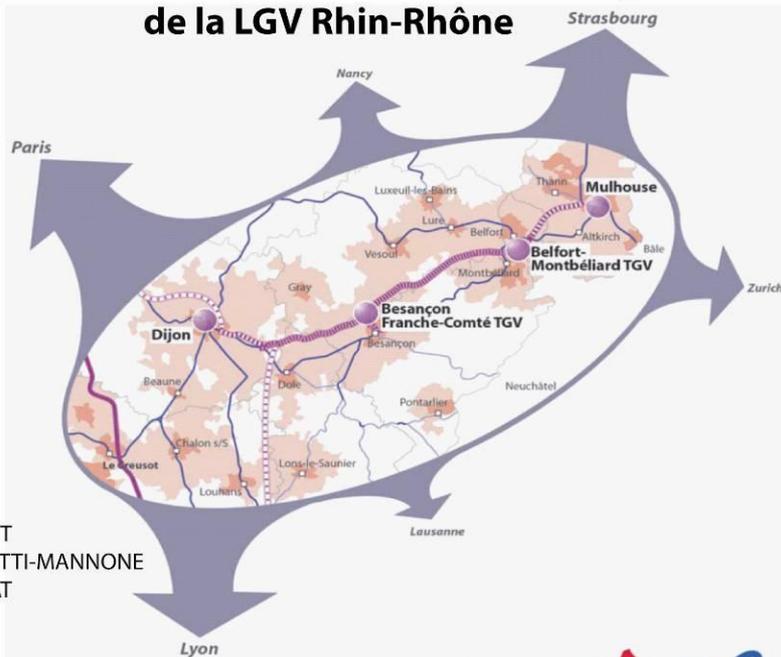
Surimposées au territoire, les nouvelles gares TGV périphériques n'ont pas les fonctions polarisatrices qu'on leur attribue. Leurs effets se manifestent de façon plus diffuse ; diffusion favorisée par la bonne accessibilité routière de ces gares périphériques.

L'Observatoire des effets territoriaux des gares de la LGV Rhin-Rhône

Une analyse des interactions entre accessibilité, stratégies d'acteurs et développement territorial à une échelle plus large.



Observatoire des effets territoriaux des gares de la LGV Rhin-Rhône

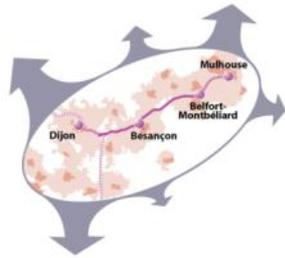


P. BERION
G. CARROUET
V. FACCHINETTI-MANNONE
C. MOLHERAT
C. RICHER



La **phase 1** (2008-2011) : une situation de référence du fonctionnement des territoires desservis, privilégiant une approche systémique des mutations territoriales autour de 4 axes de recherche :

- Mobilités
- Intermodalité
- Aménagement des gares
- Dynamiques métropolitaines

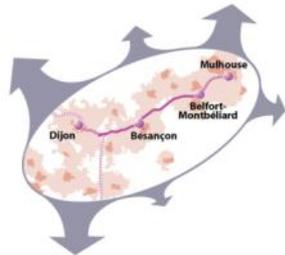


L'Observatoire des effets territoriaux des gares de la LGV Rhin-Rhône

La **phase 2** (2012-2015) : l'identification et l'interprétation des interactions entre les territoires de l'espace Rhin-Rhône et le TGV éponyme.

Un projet de recherche structuré en quatre axes :

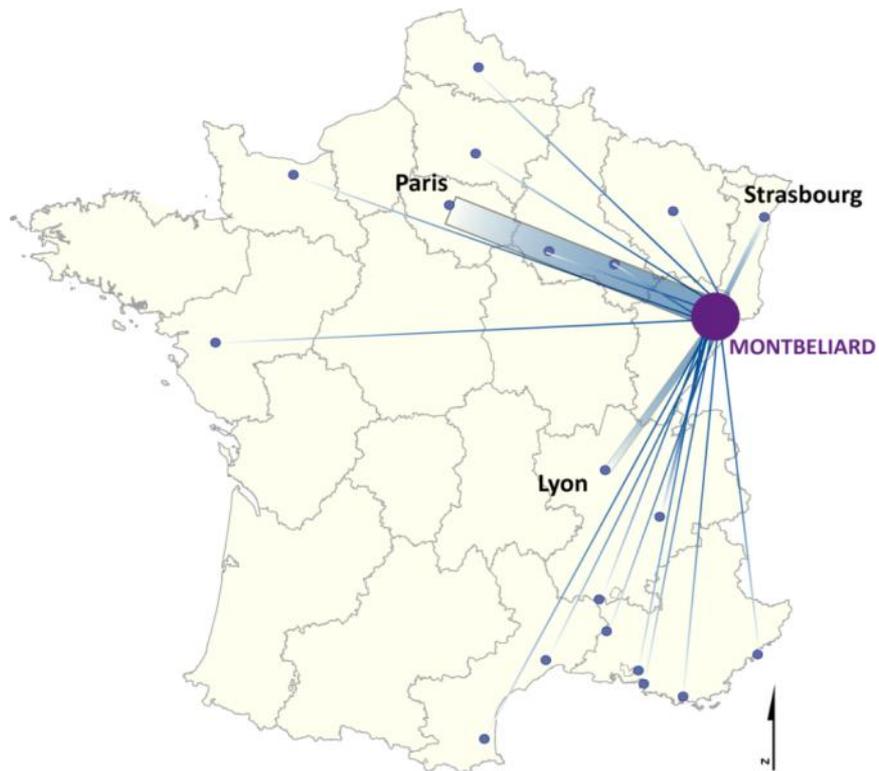
- Axe 1 : Modifications de l'accessibilité de l'espace Rhin-Rhône versus pratiques de mobilités régionales et européennes ;
- Axe 2 : Politiques, projets et stratégies de développement local et d'aménagement versus anticipation et accompagnement du TGV ;
- Axe 3 : Notoriété, représentation, identité de l'espace Rhin-Rhône versus construction d'un réseau métropolitain Rhin-Rhône ;
- Axe 4 : Dynamique et localisation des activités économiques et de l'habitat versus proximité aux gares du TGV.



Axe 1 :

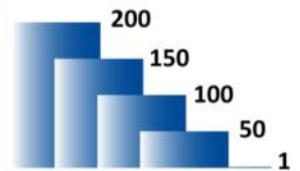
Modifications de l'accessibilité de l'espace Rhin-Rhône versus pratiques de mobilités régionales et européennes

- Dynamiques de l'accessibilité du territoire face aux mutations de l'offre ferroviaire
- Les usages de l'accessibilité ferroviaire dans l'espace Rhin-Rhône
- Gares et inter modalité d'accès au réseau à grande vitesse
- Les mobilités organisées par l'enseignement supérieur et la recherche, un révélateur de la valorisation de l'accessibilité apportée par la grande vitesse ferroviaire

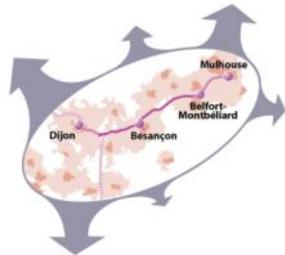


0 50 100 200 Kilomètres

Nombre de voyageurs



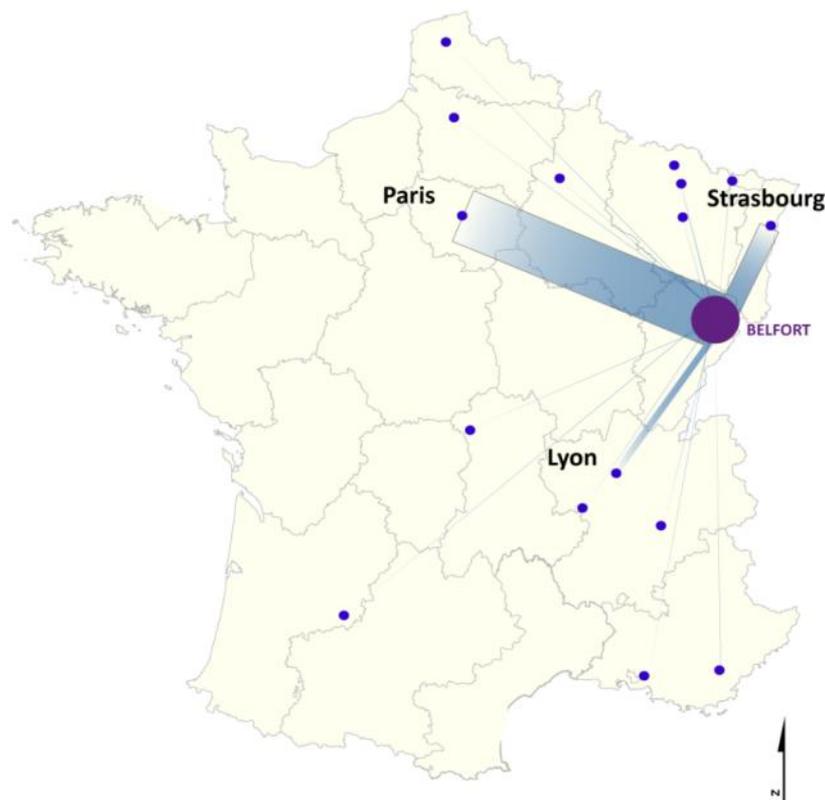
Strasbourg Gare ayant plus de 5 voyageurs à destination



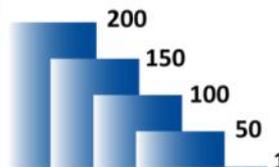
Axe 1 :

Modifications de l'accessibilité de l'espace Rhin-Rhône versus pratiques de mobilités régionales et européennes

- Dynamiques de l'accessibilité du territoire face aux mutations de l'offre ferroviaire
- Les usages de l'accessibilité ferroviaire dans l'espace Rhin-Rhône
- Gares et inter modalité d'accès au réseau à grande vitesse
- Les mobilités organisées par l'enseignement supérieur et la recherche, un révélateur de la valorisation de l'accessibilité apportée par la grande vitesse ferroviaire

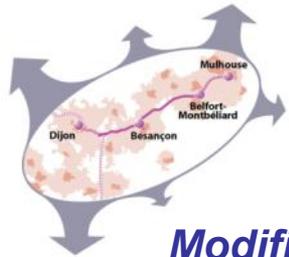


Nombre de voyageurs



Strasbourg

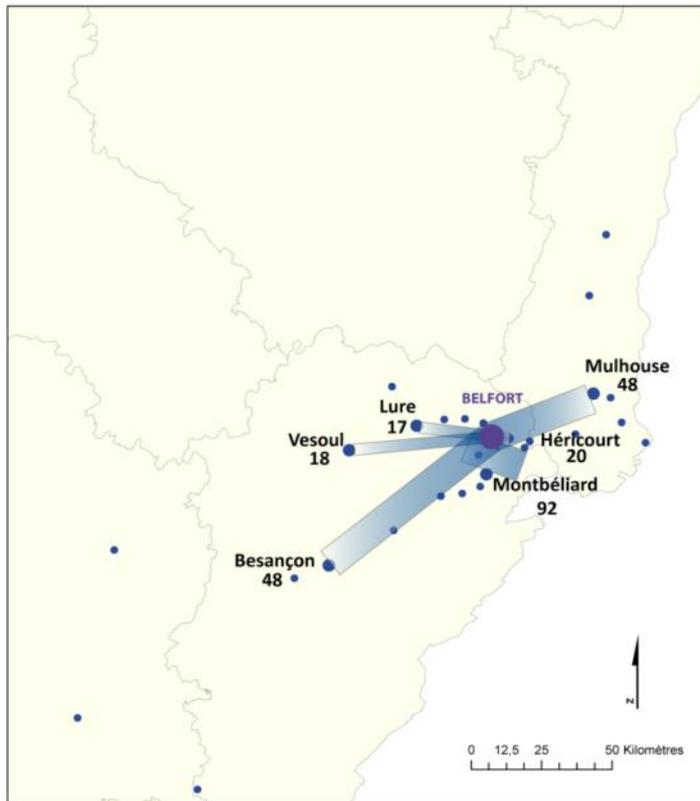
Gare ayant plus de 5 voyageurs à destination



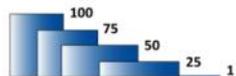
Axe 1 :

Modifications de l'accessibilité de l'espace Rhin-Rhône versus pratiques de mobilités régionales et européennes

Les destinations internes au Rhin-Rhône

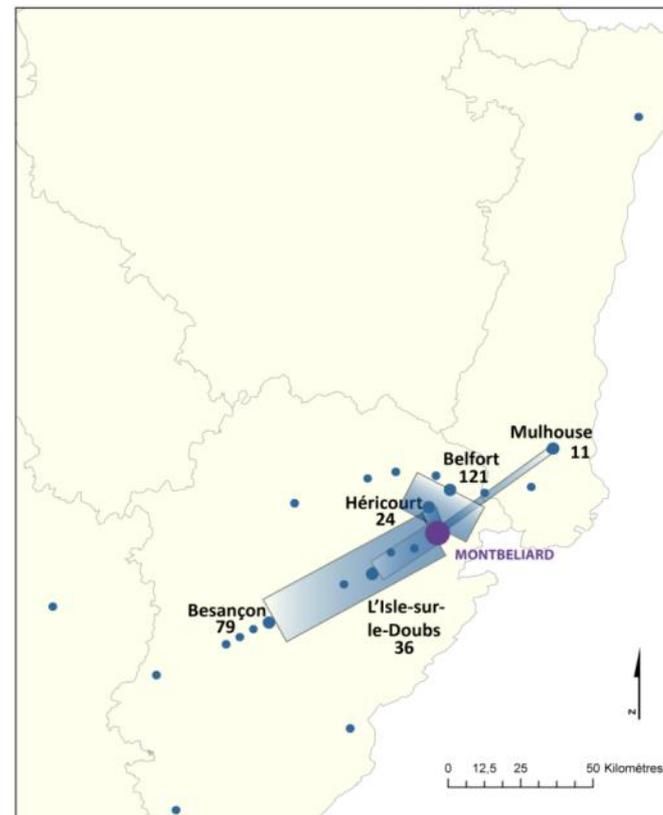


Nombre de voyageurs

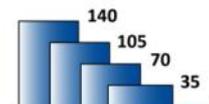


Besançon

Gare ayant plus de 10 voyageurs à destination

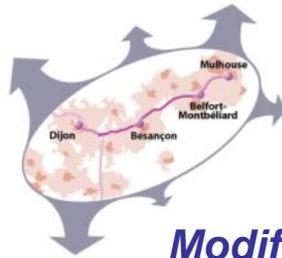


Nombre de voyageurs



Besançon

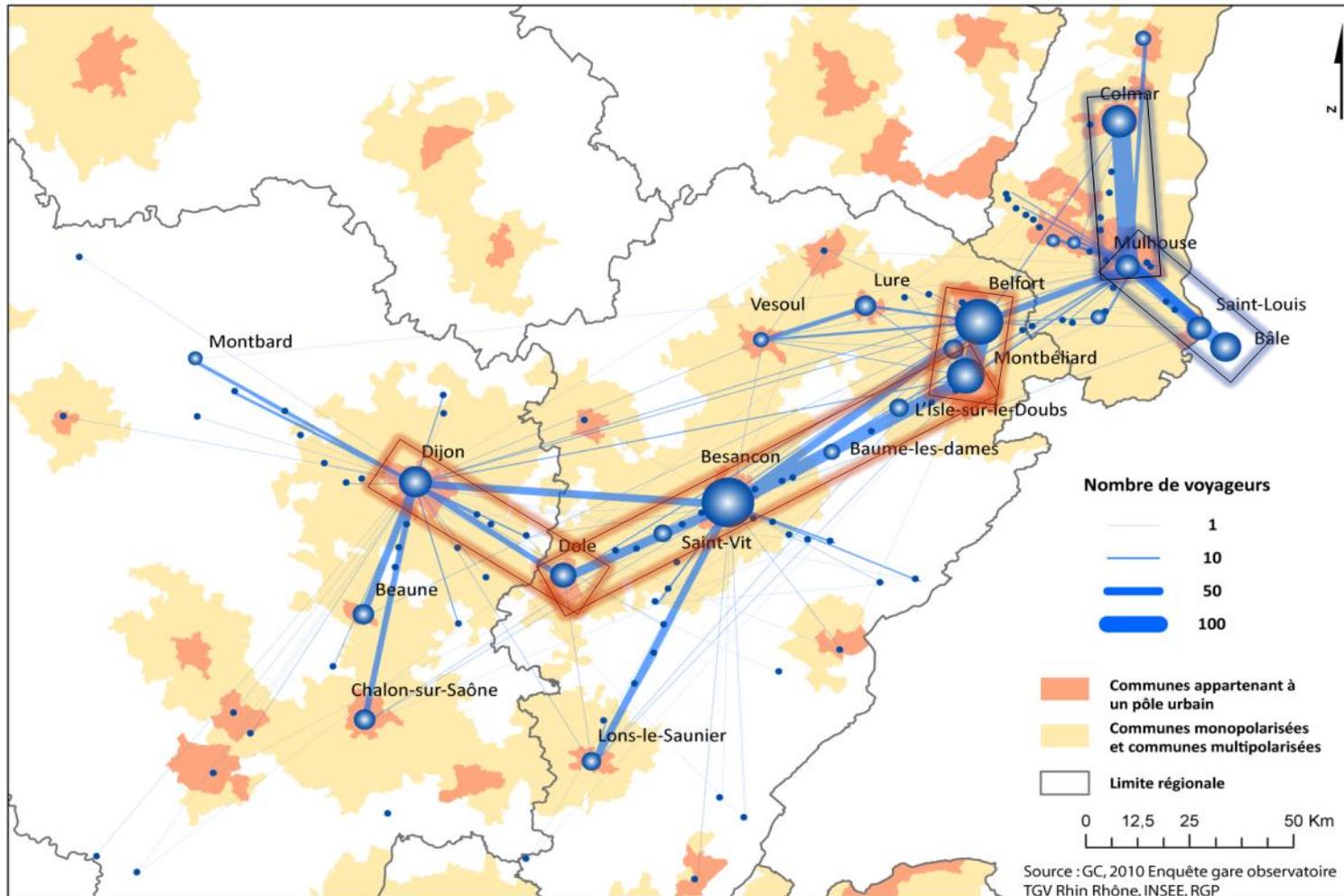
Gare ayant moins de 10 voyageurs à destination

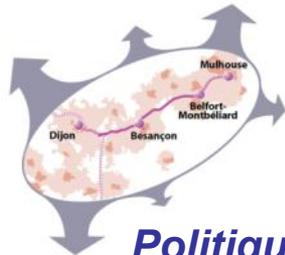


Axe 1 :

Modifications de l'accessibilité de l'espace Rhin-Rhône versus pratiques de mobilités régionales et européennes

Les destinations internes au Rhin-Rhône : les relations entre gares





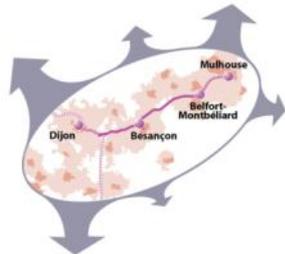
Axe 2 :

Politiques, projets et stratégies de développement local et d'aménagement versus anticipation et accompagnement du TGV

- Les projets de territoire
- Les transformations des quartiers des gares
- La planification stratégique et prospective des projets des régions et des agglomérations

Tableau 1 : la « sensibilité » au TGV Rhin-Rhône selon le domaine des projets portés par les pays et communautés d'agglomération en 2011

Structure	Sensibilité des projets au TGV Rhin-Rhône					Total
	Intégration	Synergie	Congruence	Perspective	Sans relation	
Services à la personne	0	0	1	0	126	127
Développement économique	2	6	5	10	85	108
Culture et loisirs	0	0	1	2	83	86
Environnement et patrimoine	1	1	0	3	81	85
Transport, mobilité, accessibilité	11	18	12	10	26	77
Tourisme	0	0	0	2	62	64
Coopération et planification	3	6	8	2	40	59
Total général	16	31	27	29	503	606



Axe 2 :

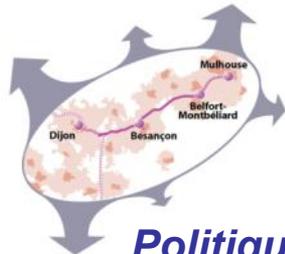
Politiques, projets et stratégies de développement local et d'aménagement versus anticipation et accompagnement du TGV

- Les projets de territoire
- Les transformations des quartiers des gares
- La planification stratégique et prospective des projets des régions et des agglomérations

Tableau 2 : la « sensibilité » au TGV Rhin-Rhône des pays et communautés d'agglomération en 2011

Structure	Sensibilité des projets au TGV Rhin-Rhône					Total
	Intégration	Synergie	Congruence	Perspective	Sans relation	
Communauté d'Agglomération du Grand Besançon	8	9	7	6	34	64
Aire Urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt	3	8	8	3	22	44
Pays de Vesoul Val de Saône	1	1	0	1	18	21
Pays lédonien	1	0	3	2	37	43
Pays Dolois	2	4	3	2	44	55
Pontarlier Haut-Doubs	0	2	1	0	45	48
Pays Graylois	0	0	0	4	47	51
Pays du Haut-Jura	0	0	0	6	42	48
Pays des Vosges Saônoises	0	3	0	0	38	41
Pays Horloger	0	0	0	0	35	35
Pays des sept rivières	1	4	3	3	19	30
Pays du Revermont	0	0	0	0	30	30
Pays des Portes Haut-Doubs	0	0	0	1	22	23
Pays de la Haute vallée de l'Ain	0	0	0	0	20	20
Pays des Lacs et Petite Montagne	0	0	0	0	20	20
Pays du Doubs Central	0	0	1	1	15	17
Pays Loue-Lison	0	0	1	0	15	16
Total général	16	31	27	29	503	606

Source : entretiens auprès des pays, communautés d'agglomération et autres EPCI, ThéMA, janvier 2011

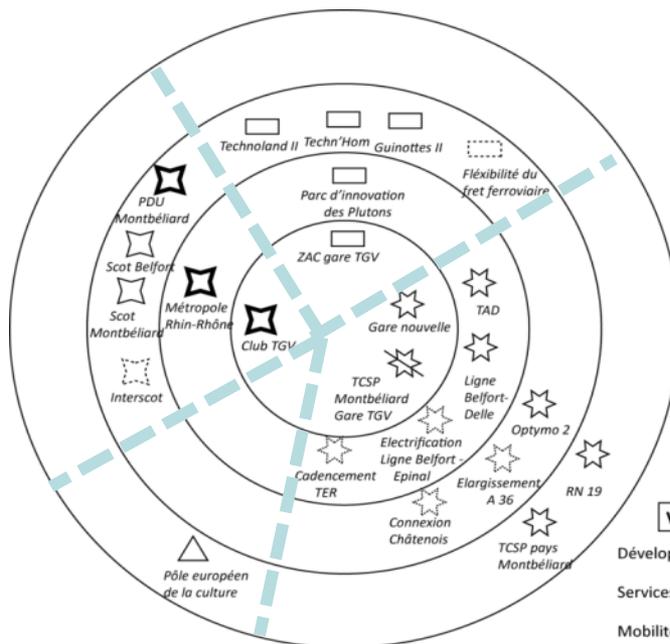


Axe 2 :

Politiques, projets et stratégies de développement local et d'aménagement versus anticipation et accompagnement du TGV

- Les projets de territoire
- Les transformations des quartiers des gares
- La planification stratégique et prospective des projets des régions et des agglomérations

Le « relatiogramme » des projets du Pays de l'Aire Urbaine



Proximité avec la dynamique TGV

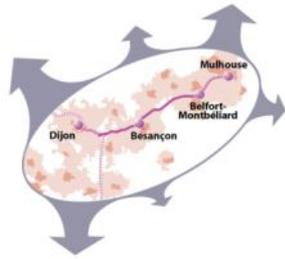
- Intégration** : lien direct, le projet existe uniquement parce que la TGV existe
- Congruence** : le projet se développe en relation avec la dynamique TGV sans être complètement dépendant de celui-ci
- Lien indirect** : projet parallèle sans lien direct ou antérieur au TGV. Il est cependant influencé sous certains aspects
- Perspective** : projet sans lien direct ou indirect mais qui est susceptible d'être influencé à terme.

A → B Relation entre les projets (B est dépendant de A)

Etape du projet

Volets d'action

	Réalisé	En cours	En projet/ Réflexion	Abandonné
Développement économique				
Services à la personne				
Mobilité/Accessibilité				
Environnement				
Culture/Sport				
Tourisme				
Coopération/Planification				

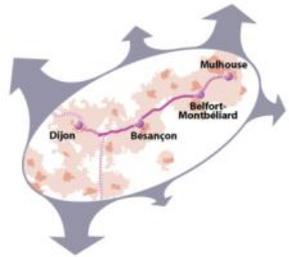


Axe 3 :

Notoriété, représentation, identité de l'espace Rhin-Rhône versus construction d'un réseau métropolitain Rhin-Rhône

Un double questionnement :

- L'espace Rhin-Rhône va-t-il passer d'un a priori d'organisation fonctionnelle à celui d'une aire géographique réelle, construite et affirmée par la dynamique de coopération entre les villes, institutions et milieux économiques ?
 - Quels rôles sont dévolus à la grande vitesse ferroviaire dans ces changements ?
-
- L'évolution de la gouvernance au sein d'un espace métropolitain émergent : la « métropole Rhin-Rhône »
 - L'émergence de complémentarités mais aussi d'éventuelles concurrences entre les villes que la grande vitesse rapproche
 - Les formes de coopérations avec les territoires voisins de Suisse et l'Allemagne desservis par les trains qui empruntent le sillon à grande vitesse. Les transformations des quartiers des gares



Axe 3 :

Notoriété, représentation, identité de l'espace Rhin-Rhône versus construction d'un réseau métropolitain Rhin-Rhône

JURA SUISSE
L'ORIGINAL

Le Jura
a trois heures de
Paris

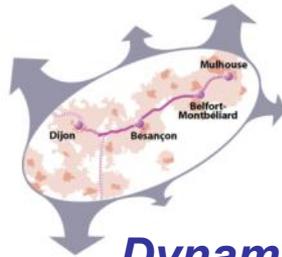
TGV Rhin-Rhône Connexions

**C'EST GRÂCE À NOS
LUNETTES QUE VOUS
POUVEZ VOIR L'HEURE
DE NOS MONTRES
POUR NE PAS LOUPER
NOS TRAINS.**



WWW.ORIGINALEFRANCHECOMTE.FR





Axe 4 : Dynamique et localisation des activités économiques et de l'habitat versus proximité aux gares du TGV



LE CONSEIL GÉNÉRAL DU TERRITOIRE DE BELFORT
ET LA COMMUNAUTÉ DE L'AGGLOMÉRATION BEL
PRÊTS À ACCUEILLIR LE TGV AVEC LA JONXION

“ Choisir une installation
au milieu du 2^e pôle
industriel français et de ses
filières, c'est primordial. ”



LA JONXION Avec ses 150 hectares, LA
est le nouveau Parc d'innovation autour
TGV de Belfort-Montbéliard. Créée et aménagée
ement par la Communauté de l'Agglomér
fortaine et le Conseil général du Territoire
elle comprendra, dès 2013, un ensemble in
de bureaux de haute qualité environnem
offre de nombreuses opportunités d'impl
dans un espace unique au cœur de l'Aire u
Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle et ses
habitants.



Yves Ackermann, Président du Conseil général du
Territoire de Belfort, Étienne Buisson, Président
de la Communauté de l'Agglomération Belfortaine
et Christian Pissard, Président directeur général de
la SEMPAZ, lors de la présentation de LA JONXION
le 10 mai 2011.



www.agglo-belfort.com
www.cg90.fr
www.lajonxion.fr



LA JONXION parc d'innovation Belfort-Montbéliard
l'implantation qui fait grandir vos ambitions

www.lajonxion.fr

Tél. : 03.84.90.47.97



TECHNOLAND

l'espace économique majeur de l'aire urbaine



1 pôle économique certifié ISO 14001,
embranché sur l'autoroute A36, à 6 minutes de la gare TGV

3 800 emplois

180 hectares fonciers dédiés à toutes les activités, dont 85 cessibles

4 000 m² d'offre locative immédiatement disponible
en vitrine de l'A36

Renseignements :

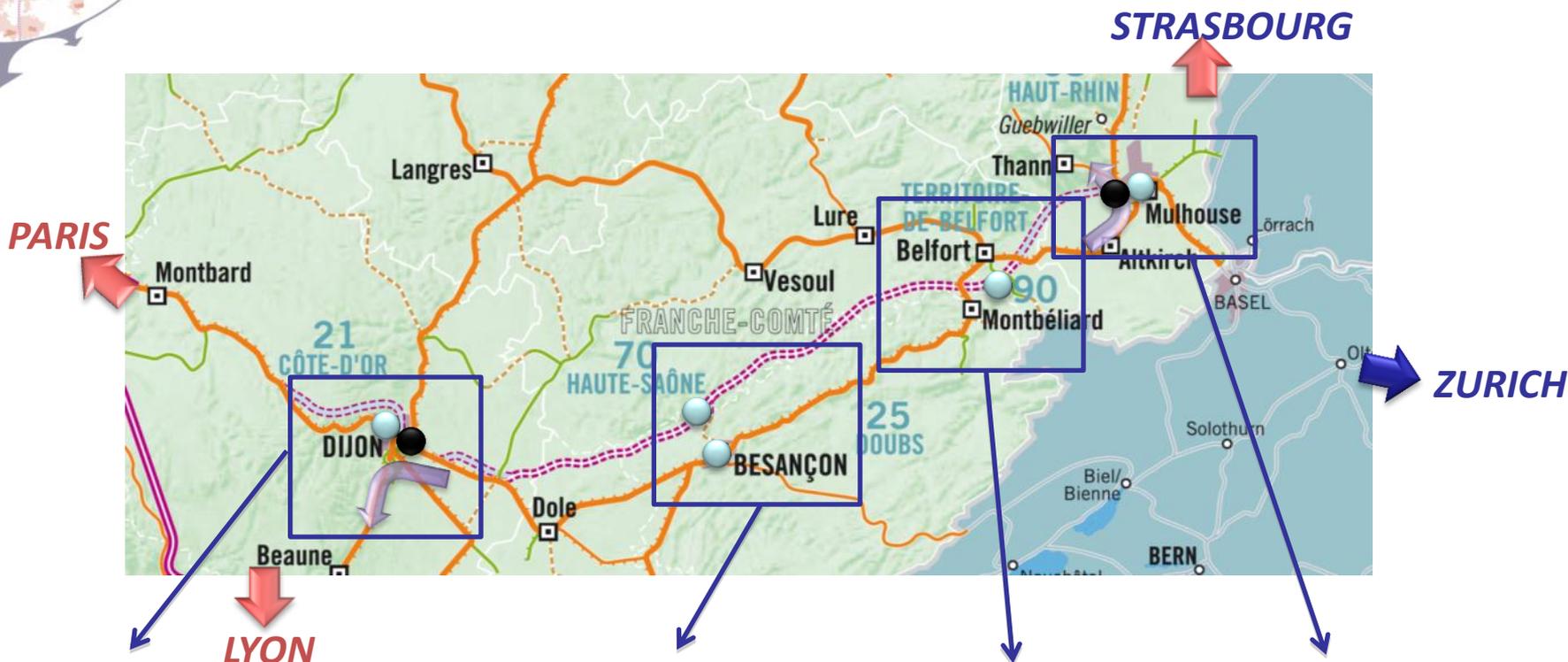
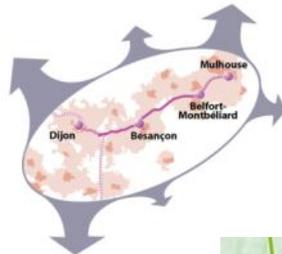
sedD (aménageur commercialisateur) au 06 33 78 72 54 - sedd25.extensiointechnoland.fr



agglo-montbeliard.fr



Des gares inscrites dans des configurations territoriales variées



Dijon : la grande vitesse au centre

- Gare centrale réaménagée
- Nouvelle gare TGV en perspective (2025 ?)

Besançon : un système à deux gares

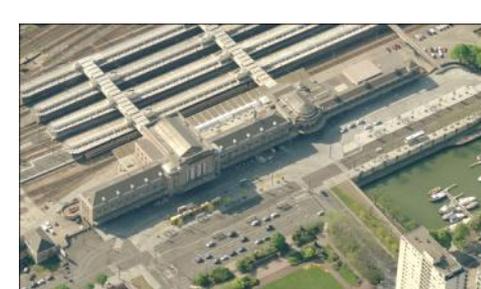
- Nouvelle gare TGV
- Réaménagement de la gare centrale de Besançon-Viotte

Belfort-Montbéliard : une gare TGV pour l'aire urbaine

- Nouvelle gare TGV

Mulhouse : une gare TGV dédoublée ?

- Gare centrale réaménagée
- Nouvelle gare TGV bis en débat

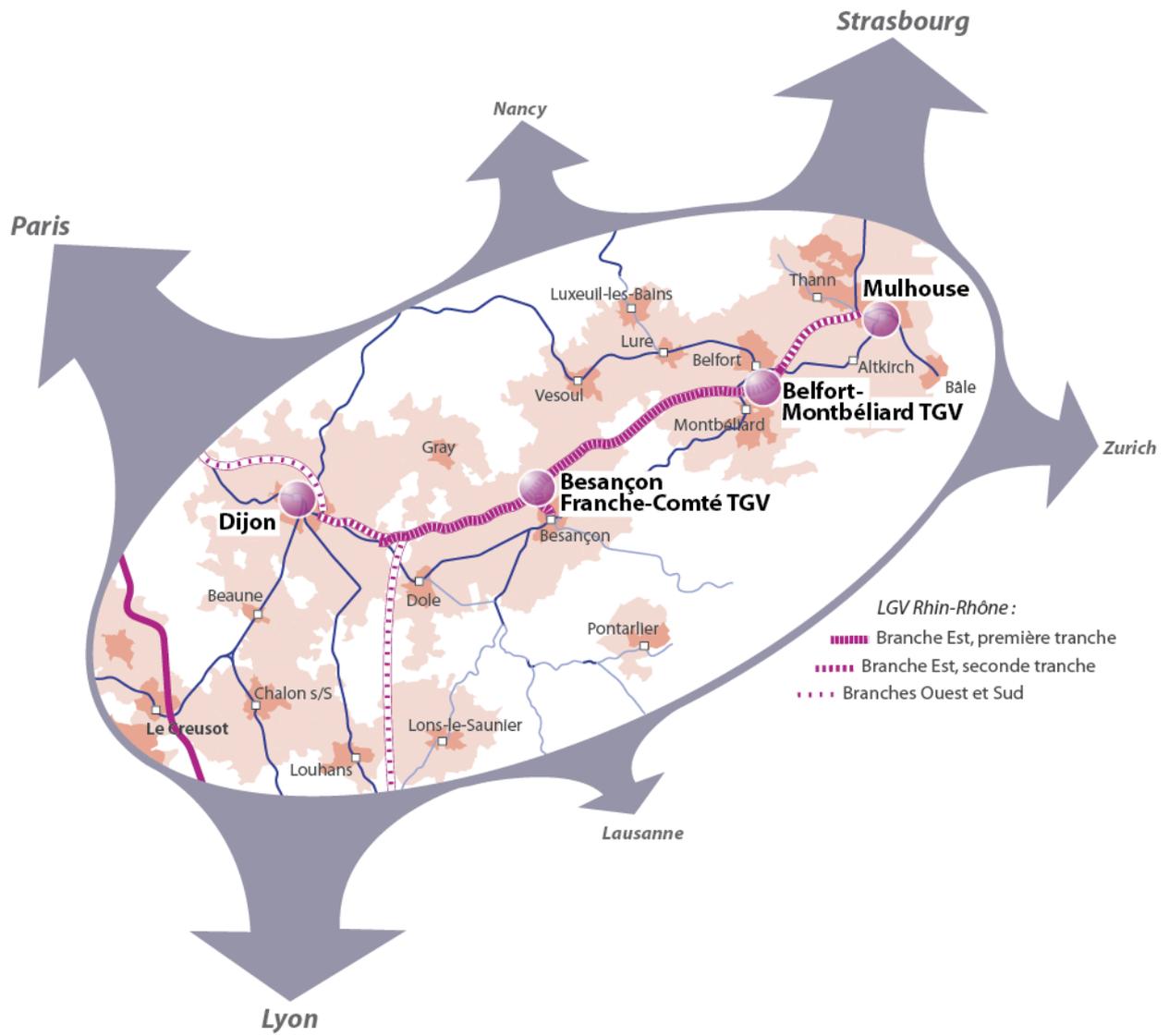




CNRS - Universités de Franche-Comté et de Bourgogne



Pascal Bérion
Valérie Facchinetti-Mannone



Merci pour votre attention