Belgeo

Revue belge de géographie

1-2 | 2010

Villes et grands équipements de transport/Cities and large transport infrastructures

L'implantation des gares TGV en France : tensions interscalaires, jeux d'acteurs et recompositions spatiales

Location of high speed rail stations in France : inter-scalar tensions, players' strategies and spatial reorganization

Valérie Facchinetti-Mannone et Jean-Jacques Bavoux

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/6638>

DOI : 10.4000/belgeo.6638

ISSN : 2294-9135

Éditeur :

National Committee of Geography of Belgium, Société Royale Belge de Géographie

Édition imprimée

Date de publication : 30 septembre 2010

Pagination : 9-22

ISSN : 1377-2368

Référence électronique

Valérie Facchinetti-Mannone et Jean-Jacques Bavoux, « L'implantation des gares TGV en France : tensions interscalaires, jeux d'acteurs et recompositions spatiales », *Belgeo* [En ligne], 1-2 | 2010, mis en ligne le 05 décembre 2012, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/6638> ; DOI : 10.4000/belgeo.6638

Ce document a été généré automatiquement le 1 mai 2019.

Belgeo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

L'implantation des gares TGV en France : tensions interscalaires, jeux d'acteurs et recompositions spatiales

Location of high speed rail stations in France : inter-scalar tensions, players' strategies and spatial reorganization

Valérie Facchinetti-Mannone et Jean-Jacques Bavoux

Introduction

- 1 L'augmentation des vitesses de circulation imposant de limiter le nombre de points d'accès au réseau, l'extension du réseau de lignes à grande vitesse (LGV) pose avec une acuité renouvelée la question de la localisation des gares. En effet, si l'optimisation de l'accessibilité vise la prolifération des points d'arrêt afin que le plus grand nombre possible d'usagers dispose d'un accès aisé au réseau, celle de la vitesse implique à l'inverse leur réduction, afin d'accroître l'efficacité du système (Facchinetti-Mannone, Bavoux, 2010). Les choix d'implantation de gares suscitent ainsi de nombreux débats, d'autant qu'ils constituent un enjeu d'aménagement récurrent depuis la mise en service du TGV Sud-Est, première LGV française.
- 2 La multiplicité d'enjeux liée aux choix d'implantation des gares, interfaces entre réseau ferroviaire et territoire, nous conduit à proposer une relecture systémique et comparative des processus de décision ayant abouti à ces localisations. En quoi le positionnement de ces lieux de mobilité multiformes obéit-il à des logiques spatiales variables selon l'échelle considérée ? Comment concilier des objectifs fonctionnels différents : renforcement de la nodalité des gares à petite échelle, optimisation de la desserte et de l'intermodalité à moyenne échelle et objectifs de développement territorial à grande échelle ? Quelles sont les localisations qui permettent de satisfaire à la fois

optimisation du fonctionnement réticulaire, interconnexion performante entre réseaux de portée différente et essor du lieu d'implantation ?

- 3 Ces questions se posent de façon spécifique dans le cas de la France, dont le système ferroviaire à grande vitesse, fondé sur la réalisation de nouvelles lignes au tracé indépendant du réseau classique, privilégie une logique d'efficacité fondée sur des dessertes rapides et cadencées entre grandes métropoles, au détriment des espaces intermédiaires. La subordination des objectifs de desserte et de développement territorial à la logique d'efficacité économique se traduit par deux types différents de positionnement selon le rang qu'occupent les pôles desservis dans la hiérarchie urbaine : gare principale centrale pour les plus grandes villes, versus gare localisée en plus ou moins proche périphérie pour les villes de rang inférieur. La comparaison de différents types de localisation souligne l'interdépendance des critères intervenant dans le processus de décision et permet de saisir la complexité des jeux d'acteurs liés à ces interactions multiscales.

Des choix de localisation multicritères

Un arbitrage entre enjeux et contraintes multiscales

- 4 Les choix d'implantation de gares résultent d'un arbitrage entre enjeux et contraintes, dictés par l'organisation de l'espace et susceptibles de modifier les structures et dynamiques spatiales. Les contraintes, quel que soit le niveau d'échelles, sont de trois types :
- contraintes techniques liées aux caractéristiques des LGV et aux modalités d'exploitation de la gare ;
 - contraintes physiques, réglementaires, environnementales et paysagères liées à l'insertion spatiale des lignes et des gares ;
 - contraintes financières imposées par la maîtrise des coûts d'infrastructures.
- 5 Ces contraintes sont confrontées à des enjeux de nature différente (rentabilité, accessibilité et aménagement), qui s'expriment à divers niveaux scalaires (tableau 1).

Tableau 1. La localisation des gares: des enjeux multiscales.

	Echelon national et international	Echelon régional (aire d'influence)	Echelon de l'aire urbaine	Echelon du site de la gare
ENJEUX DE RENTABILITE	Garantir une efficacité optimale au réseau (réduction des temps de parcours)	Elargir l'aire d'influence de la gare	Drainer une clientèle importante	Capter d'autres types d'usagers que la clientèle ferroviaire

ENJEUX D'ACCESSIBILITE	Dimensionner de façon judicieuse l'offre à grande vitesse (fréquences et destinations)	Assurer une bonne accessibilité à l'ensemble de la région	Insérer efficacement la gare dans les différents réseaux de transport	Garantir un fonctionnement optimal du pôle d'échanges
ENJEUX D'AMENAGEMENT	Renforcer l'attractivité du territoire	Intégrer la gare dans les stratégies de développement régional	Intégrer la gare dans les dynamiques spatiales	Sélectionner un site offrant des potentialités aux projets de territoire

- 6 La logique de rentabilité, fondée sur un arbitrage entre maîtrise des coûts et exigences commerciales, privilégie une localisation qui, sans pénaliser les gains de temps, permette de drainer vers la gare un potentiel élevé de clientèle, qu'il s'agisse des usagers ferroviaires ou des populations susceptibles de recourir aux services proposés en gare. Ces enjeux de rentabilité économique sont portés par des acteurs multiples : le gestionnaire d'infrastructure, préoccupé par la maîtrise des coûts, le transporteur ferroviaire, qui acquitte des droits de péage pour arrêter des trains qu'il doit remplir, et le gestionnaire de gare qui privilégie l'équilibre entre charges d'exploitation et recettes diverses générées par son établissement. La logique de desserte met en avant la qualité d'accessibilité. Il s'agit de déterminer la localisation qui offre aux populations et aux principaux générateurs de trafic des territoires concernés l'accessibilité la plus performante, en termes de dimensionnement de l'offre à grande vitesse, de temps d'accès à la gare et d'intermodalité. Ces enjeux d'accessibilité répondent aux préoccupations :
- des collectivités locales, qui en tant qu'autorités organisatrices des transports, cherchent à faire profiter l'ensemble des populations des territoires qu'elles encadrent d'une accessibilité performante aux réseaux ;
 - mais aussi les usagers et acteurs économiques, représentés par des associations ou des lobbies nationaux ou locaux, qui souhaitent bénéficier du meilleur niveau de desserte.
- 7 Enfin, la logique de développement territorial impose un arbitrage entre enjeux d'aménagement et contraintes d'insertion. Il faut opter pour la localisation qui favorise la meilleure intégration possible de la gare dans les dynamiques spatiales et les projets de territoire des espaces concernés. Ces enjeux d'aménagement reflètent les préoccupations des collectivités territoriales et des acteurs privés, qui pour tirer profit de l'amélioration de l'accessibilité apportée par la gare vont mettre en place des stratégies de développement et de valorisation. Il faut enfin tenir compte des populations riveraines qui peuvent être affectées par les nuisances de tous types générées par l'implantation de la gare.

Des interactions multiformes

- 8 Les processus de décision conduisant aux choix de localisation des gares résultent d'interactions multiples entre contraintes et enjeux. Il existe des interrelations fortes entre les différentes contraintes qui interviennent dans le choix de localisation : le coût de réalisation de l'infrastructure varie, par exemple, en fonction de l'importance des

contraintes techniques et spatiales. Ces contraintes restent toutefois relatives selon la nature et l'intensité des interactions entre enjeux de localisation (figure 1). Un site pénalisé par de fortes contraintes spatiales pourra ainsi être préféré à un autre si les enjeux d'accessibilité et/ou d'aménagement sont susceptibles de renforcer la rentabilité commerciale de la gare.

Figure 1. Interactions entre contraintes et enjeux.

- 9 L'interdépendance des enjeux est diverse. De la performance d'accessibilité de la gare à tous les niveaux spatiaux dépendra la décision des voyageurs d'utiliser le train plutôt qu'un autre mode. Inversement, un trafic élevé justifie la mise en place d'offres de desserte et de rabattement étoffées ; il est également susceptible d'améliorer l'attractivité du site et ses potentialités de développement.
- 10 L'arbitrage entre enjeux et contraintes, au coeur du processus de décision, résulte de jeux d'acteurs complexes. Si autrefois, la SNCF était la seule à décider des implantations de gare face à des collectivités et des populations aux pouvoirs d'intervention restreints, l'évolution du contexte institutionnel et ferroviaire a profondément modifié ces jeux d'acteurs :
 - les collectivités locales ont des pouvoirs décisionnels accrus et sont de plus en plus sollicitées pour co-financer les infrastructures de la grande vitesse ;
 - l'évolution des procédures de concertation permet une participation plus active du public au processus de décision ;
 - enfin, avec la réforme européenne progressive du transport ferroviaire, les missions de la SNCF se sont recentrées sur sa fonction de transporteur et de gestionnaire de gares, et l'entreprise a perdu au profit du gestionnaire des infrastructures Réseau Ferré de France (RFF) ses prérogatives sur les choix d'implantation de nouvelles gares.
- 11 La SNCF continue néanmoins d'exercer une influence indirecte sur les autres catégories d'acteurs qui comptent sur un niveau de desserte satisfaisant et qui prennent désormais le risque de voir leur projet de gare, même s'il est parfaitement conforme à leurs aspirations, n'intéresser aucun transporteur.
- 12 La localisation des gares et leur fonctionnement étant déterminés par les caractéristiques de l'organisation de l'espace, la complexité des jeux d'acteurs provient également de l'emboîtement et de l'interdépendance des niveaux scalaires (figure 2).

Figure 2. Choix de localisation et interactions entre niveaux scalaires.

Image 1.wmf

- 13 A l'échelon national, voire européen, structure du réseau, organisation du système urbain et caractéristiques du territoire influencent les choix de tracé des LGV, l'opportunité commerciale de desservir l'espace concerné et le type de localisation (centrale ou périphérique). A l'échelon régional, le potentiel de clientèle lié à la distribution des populations et des activités, les caractéristiques physiques et environnementales, la structure des réseaux de communication sont autant de contraintes spatiales qui permettent d'affiner les choix de tracé des lignes et de localisation des gares. A l'échelle urbaine, les dynamiques démographiques, économiques et spatiales et les projets de territoire portés par les collectivités locales détermineront, selon leur niveau de prise en compte dans le processus de décision, la qualité de l'intégration territoriale de la gare. A

l'échelon local, enfin, la localisation, l'occupation du sol et les spécificités environnementales du site requis, introduisent de nouvelles contraintes auxquelles le choix d'implantation devra s'adapter, en conformité avec les limitations imposées par l'organisation des niveaux spatiaux supérieurs.

- 14 Les caractéristiques de la gare dépendent ainsi des choix opérés :
- ses fonctions et les spécificités de sa desserte dépendent de la situation nationale et internationale de l'espace desservi ;
 - les caractéristiques de son aire de chalandise influencent sa fréquentation et par la même le dimensionnement du Bâtiment des Voyageurs et de son offre de services ;
 - l'organisation et le fonctionnement du pôle d'échanges résultent de sa situation au sein des réseaux de communication régionaux et urbains ;
 - les caractéristiques du site d'implantation interviennent enfin dans la morphologie de la gare.
- 15 Les décisions d'implantation de gare sont l'aboutissement d'un processus complexe qui résulte d'interactions multiples entre les différents échelons de l'organisation spatiale, les contraintes et enjeux déterminés par cette dernière et les stratégies d'acteurs. En France, ces choix restent déterminés en premier lieu par des critères de rentabilité économique auxquels les enjeux d'accessibilité et d'aménagement de niveau régional et local restent subordonnés.

Analyse des choix d'implantation de gares en France

- 16 Les gares TGV présentent deux grands types de localisation, centrale et périphérique, qui se déclinent en de multiples configurations spatiales, reflets de l'adaptation des logiques de la grande vitesse aux contraintes spatiales des territoires desservis (Troin, 1997). Ces choix d'implantation résultent de logiques scalaires différentes, inégalement prises en compte dans les processus de décision selon les caractéristiques de l'organisation de l'espace et la capacité des acteurs locaux à se mobiliser pour imposer leurs intérêts face à la logique nationale.

La diversité des localisations de gares

- 17 Conçu pour pallier la saturation des lignes classiques et concurrencer l'avion, le réseau à grande vitesse français présente une structure radiale et un fonctionnement dictés par la centralisation du territoire et les déséquilibres de son armature urbaine. Les méthodes d'exploitation, fondées sur la déterritorialisation de l'infrastructure vis-à-vis de l'espace traversé (Auphan, 2002), obéissent à une logique de rentabilité commerciale visant à relier le plus directement et le plus rapidement possible les grandes métropoles, principaux générateurs de trafic, au détriment des espaces intermédiaires dont les villes se sont trouvées écartées du tracé des LGV. Cette logique d'efficacité se traduit par deux grands types de localisation de gare qui s'inscrivent dans des configurations territoriales diverses selon la taille des pôles desservis (figure 3).

Figure 3. Des choix d'implantation variables selon la taille des pôles desservis.

Image 2.wmf

- 18 Les plus grandes villes bénéficient d'une desserte centrale, par le biais d'un réaménagement de leur gare historique, complété par la réalisation de nouvelles gares urbaines lorsque la gare existante n'offrait pas les capacités suffisantes, ou imposait, comme à Lille, un rebroussement préjudiciable au temps de trajet pour les liaisons en transit. Les exigences de rapidité ont également conduit le gestionnaire d'infrastructure à contourner les grandes agglomérations par des rocade à grande vitesse (LGV d'interconnexion reliant entre elles les diverses lignes via la banlieue parisienne, et LGV Rhône-Alpes contournant Lyon par l'est pour rejoindre Valence) sur lesquelles de nouveaux points d'accès au réseau, complémentaires des gares centrales, ont été aménagés, afin de renforcer l'accessibilité de grands équipements ex-urbanisés (Facchinetti-Mannone, 2007).
- 19 Les villes petites et moyennes des territoires intermédiaires sont, quant à elles, desservies par le biais d'un raccordement au réseau classique, quand la configuration de ce dernier le permet, et/ou par l'intermédiaire de nouvelles gares ex-urbanisées, construites spécifiquement sur les lignes à grande vitesse. Certaines d'entre elles ont été aménagées en limite des tissus bâtis de l'agglomération : c'est le cas en Avignon, où la nouvelle gare TGV est devenue la gare principale de l'aire urbaine, comme à Reims, où la desserte TGV repose sur un partage fonctionnel plus équilibré entre gare historique et gare périphérique. La plupart de ces nouvelles gares ont été réalisées à l'écart de tout noyau préexistant, en situation périurbaine, ou au barycentre de plusieurs pôles urbains. La diversité de ces configurations territoriales est renforcée par une répartition diversifiée de la desserte TGV entre gare conventionnelle et gare nouvelle et par une inégale intégration de ces dernières au réseau classique. Au-delà de la diversité des cas, l'analyse des localisations centrales et périphériques, à la lumière des multiples interactions scalaires intervenant dans le processus de décision, permet de préciser le rôle des différents acteurs.

La desserte des gares centrales

- 20 Au regard du modèle français de grande vitesse ferroviaire, seules les grandes villes réunissent les conditions favorables à la mise en place d'une gare centrale, qu'elle soit nouvelle ou réinsérée dans le tissu urbain. Ce type de localisation, conforme aux caractéristiques de l'organisation de l'espace à toutes les échelles, résulte d'une convergence d'enjeux qui permet d'atténuer les contraintes liées à l'insertion dans un tissu urbain dense :
- une rentabilité économique fondée sur un potentiel élevé de clientèle ;
 - une accessibilité performante liée à la qualité de la connexion aux réseaux de transports collectifs régionaux et urbains ; intégration qui permet de compenser une accessibilité routière pénalisée par la congestion ;
 - de fortes potentialités de valorisation qui s'expriment par l'intégration des gares au sein d'importants projets de réaménagement urbain qui permettent de réinsérer ces espaces longtemps délaissés dans les dynamiques urbaines et de dégager les financements nécessaires à la restructuration de la gare.
- 21 Ces choix résultent pourtant de jeux d'acteurs variables. Ils ont fait l'objet d'un large consensus pour les villes en position de terminus, alors que les villes en position intermédiaire n'ont obtenu une desserte centrale qu'au prix d'une mobilisation vigoureuse des collectivités locales.

- 22 Le premier cas peut être illustré par l'exemple de Marseille. Le poids démographique et économique de la ville, située au terminus de la LGV Méditerranée, a compté dans le choix de desservir la gare historique, noeud majeur du réseau ferré régional, et point de convergence des réseaux de transports collectifs du département comme de l'agglomération. Le site présente pourtant de fortes contraintes. Isolée du centre par sa position topographique haute, la gare est enchâssée dans un tissu urbain hétérogène densément bâti, en voie de dégradation. Cet espace de transit souffre de graves problèmes de congestion routière qui pénalisent l'accessibilité de la gare néanmoins desservie par le métro.
- 23 En dépit de ces handicaps, la restructuration de la gare constitue une opportunité pour résorber les dysfonctionnements qui affectent l'ensemble du quartier ; opportunité renforcée à l'échelle urbaine par l'intégration de la gare Saint-Charles dans l'opération Euroméditerranée, vaste programme de rénovation urbaine, qui couvre tout le nord de la ville. Les multiples interactions entre le projet urbain et la refonte ferroviaire imposée par l'arrivée du TGV ont été à l'origine d'une opération de rénovation qui dépasse largement le périmètre de la gare. L'agrandissement du Bâtiment des Voyageurs et la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal constituent la première étape d'un projet d'aménagement destiné à remodeler l'ensemble du quartier et à renforcer ses fonctions tertiaires, universitaires et résidentielles. La très large participation des collectivités de tous niveaux au financement de la rénovation du pôle d'échanges est le reflet du consensus suscité par cette convergence d'enjeux.
- 24 Pour les villes en position intermédiaire, seule une puissante mobilisation des acteurs locaux est parvenue à infléchir les choix de tracé des LGV en faveur d'une desserte centrale. Dans le cas de Lille comme du Mans, la position intermédiaire de villes relativement proches de Paris et les capacités insuffisantes des gares historiques poussaient la SNCF à privilégier la réalisation de gares périphériques sur des LGV contournant les agglomérations. Mais les élus locaux, soucieux de tirer profit de l'arrivée du TGV pour renforcer la position nodale de leur territoire et revitaliser une économie fragilisée par la reconversion industrielle, s'opposèrent vivement à cette décision. A Lille, le poids politique de P. Mauroy, maire de la ville et premier ministre, et les opportunités foncières constituées par la zone *non aedificandi* des anciennes fortifications, ont été déterminants dans la réalisation d'une nouvelle gare de passage (Lille Europe), à 500 m de la gare existante, qui permettait à la SNCF de desservir par son centre une métropole en position stratégique à l'échelle européenne (Barré, Menerault, 2001). Au Mans, les élus locaux ont obtenu, au terme d'un long bras de fer avec la SNCF, l'ouverture de la gare historique vers le sud de la ville, afin d'intégrer les friches industrielles et ferroviaires du quartier d'arrière gare à la ville (Bellanger, 1991). Ces choix ont toutefois imposé des compromis pour que la desserte de ces pôles intermédiaires ne pénalise pas la réduction des temps de parcours. Lille Europe ne constitue un arrêt intermédiaire que sur les relations entre Londres et Bruxelles et reste à l'écart de la plupart des liaisons européennes reliant ces deux métropoles à Paris. Dans le cas du Mans, le prolongement de la LGV vers la Bretagne s'accompagnera de la réalisation d'une ligne de contournement qui risque, malgré les assurances obtenues par les collectivités, de pénaliser l'offre de desserte de la gare centrale et de diminuer le nombre de trains marquant l'arrêt au Mans.
- 25 La desserte centrale de Lille et du Mans, même si elle répond à des enjeux commerciaux très différents étant donné le poids démographique et économique des deux villes, relève de processus de décision comparables. Dans les deux cas, les choix d'implantation

centrale résultent de l'implication précoce des acteurs locaux, départementaux et régionaux dans un contexte de coopération intercommunale active, et de l'opportunité de disposer d'importantes réserves foncières centrales allée à une réflexion ancienne pour réintroduire ces espaces sous utilisés dans le tissu urbain. Les deux nouvelles gares ont ainsi été intégrées dans des projets d'aménagement urbain ambitieux. L'opération Euralille a fait de Lille Europe le pivot d'un nouveau "morceau de ville". Au Mans, la constitution du quartier d'affaires Novaxis, a permis d'intégrer l'ancien quartier d'arrière-gare aux dynamiques centrales. Ainsi, l'intégration des gares dans des projets de territoire portés par l'ensemble des collectivités est parvenue à imposer une localisation centrale privilégiant les logiques de desserte et de développement territorial.

L'implantation de nouvelles gares périphériques

- 26 La plupart des territoires intermédiaires sont desservis par de nouvelles gares TGV situées en plus ou moins proche périphérie urbaine. De façon générale, dans une logique de rentabilité commerciale, les processus de décision liés à ce type de localisation privilégient des sites permettant :
 - d'élargir l'aire de chalandise régionale de la gare sans pénaliser les gains de temps à l'échelon national. La proximité de grands axes routiers est ainsi favorisée afin de compenser l'éloignement de la gare vis-à-vis de l'agglomération ;
 - de limiter les contraintes techniques, spatiales et financières liées à la construction d'une nouvelle gare.
- 27 Les enjeux d'aménagement, plus limités en raison de l'environnement rural ou périurbain de ces gares, ne sont par contre que très rarement pris en compte.
- 28 Le choix de sites ex-urbanisés résulte des compromis entre intérêts nationaux, régionaux et locaux, qui diffèrent selon les caractéristiques des territoires concernés et la place des villes desservies dans la hiérarchie urbaine. Les débats suscités par ce type de positionnement ont le plus souvent porté sur :
 - l'opportunité de créer une gare en périphérie des petites villes ;
 - l'intégration de ces nouvelles gares au réseau ferroviaire classique ;
 - la pertinence d'une desserte TGV des plates formes aéroportuaires des grandes villes bénéficiant par ailleurs d'une desserte centrale performante.
- 29 En périphérie des petites villes, l'implantation d'une nouvelle gare constitue le plus souvent une concession de la SNCF au refus des élus locaux de voir leur territoire traversé sans être desservi. Cela va pourtant à l'encontre de la logique commerciale. A l'instar du Vendômois, territoire isolé et peu peuplé, à seulement 150 km de Paris, les espaces concernés n'offraient pas le potentiel de clientèle suffisant pour justifier la création d'une gare. Il a fallu la mobilisation des acteurs locaux, pour qui la gare constituait un moyen de renforcer un tant soi peu l'attractivité du territoire. La SNCF a cédé lorsque ces oppositions risquaient de remettre en cause l'établissement même de la LGV. Dans le Vendômois, les premières propositions de tracé de la branche ouest de la LGV Atlantique s'étaient de fait heurtées à un double rejet :
 - celui des agriculteurs beaucerons refusant le passage de la LGV à travers leurs exploitations ;
 - et celui des élus locaux, plutôt favorables à une modernisation du réseau classique.
- 30 Les élus du Vendômois, soucieux de tirer profit de l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire pour tenter de revitaliser une économie en perte de vitesse, acceptèrent

finalement les propositions de tracé alternatif, à condition de bénéficier d'une gare (Colin, Zembri, 1992).

- 31 La logique nationale a toutefois fini par s'imposer. Ces gares ne bénéficient que d'un niveau de desserte réduit, et la SNCF reste sourde aux demandes réitérées des élus et des usagers de bénéficier de liaisons supplémentaires. Autrement dit, une fois les infrastructures obtenues, leur exploitation correspond en quelques sortes à l'heure de vérité. Déterminées en premier lieu par le tracé de la LGV et la limitation des contraintes spatiales et financières, elles restent mal insérées dans les réseaux de transports régionaux et locaux. A Vendôme, l'implantation de la gare, à 5 km au nord du croisement de la LGV et de la ligne classique et en retrait de la RD 957, n'a pas tenu compte des conditions de viabilité préexistantes. Les sites retenus restent le plus souvent à l'écart des dynamiques spatiales des agglomérations, et cette sous-intégration pénalise les potentialités de valorisation déjà limitées de ce type de localisation (Facchinetti-Mannone, 2005). Construite sur des terrains cédés par la ville, la nouvelle gare TGV de Vendôme, reste, malgré sa relative proximité urbaine, isolée de l'agglomération par le coteau du Loir et la forêt de Vendôme. En dépit d'une forte mobilisation des acteurs politiques et économiques locaux et de stratégies de valorisation précoces et ambitieuses, le Parc technologique du Bois de l'Oratoire reste, 20 ans après sa création, très largement sous-occupé. Ce type d'implantation répond en définitive très mal aux enjeux d'accessibilité et d'aménagement qui ont motivé leur création.
- 32 Pour les villes qui offraient un potentiel de clientèle suffisant à la création d'une desserte périphérique, l'intégration de ces gares au réseau conventionnel a le plus souvent été au coeur des débats. La connexion de la gare au réseau classique, à condition qu'elle s'accompagne d'une offre de rabattement ferroviaire étoffée, renforce les enjeux de rentabilité et d'accessibilité liés à ce type d'implantation. Elle permet de drainer vers la gare une clientèle supplémentaire en participant à l'élargissement de son aire de chalandise et améliore leur accessibilité régionale et leur intégration territoriale. Cette connexion introduit toutefois de nouvelles contraintes techniques qui se répercutent sur les coûts d'infrastructures et impose la participation financière des collectivités locales, le renforcement de la fréquentation de la gare ne suffisant pas à compenser ce surcoût. L'intégration de la gare au réseau classique, autrefois négligée dans les choix d'implantation, est aujourd'hui de plus en plus prise en compte dans un contexte de renouveau du transport ferré régional et de promotion de pratiques de mobilité durable. Elle dépend souvent de la capacité des acteurs locaux à se mobiliser.
- 33 Les créations de gares TGV les plus anciennes ignorent ces possibilités de connexion même lorsqu'elles étaient techniquement réalisables (gares TGV du Creusot et de Haute-Picardie). Puis, les études d'implantation intègrent progressivement ces opportunités de raccordement, mais seule une puissante mobilisation des collectivités locales, comme ce fut le cas à Valence ou à Reims, parvient à les imposer. En l'absence de consensus, la connexion au réseau conventionnel s'est trouvée retardée. En Avignon, la proximité de l'agglomération était propice à la création d'un lien inter-gares. Les différents sites étudiés réservaient la possibilité de raccorder la gare TGV au réseau classique, soit par l'intermédiaire d'une implantation à l'intersection de la LGV avec la ligne classique (comme à Valence), soit par la réalisation d'un raccordement ferroviaire (comme à Reims). Le site finalement retenu, après une longue phase de négociation entre la SNCF, la Ville et le Département, est celui qui créait le moins de contraintes pour l'intégration de la gare. Il réserve la possibilité de réaliser une gare mixte, accueillant TGV et TER, mais la

configuration du réseau classique et la position de cul-de-sac de la nouvelle gare réduisent l'intérêt de cette connexion puisqu'ils imposent un rebroussement en gare centrale pour les TER en provenance du sud de la ville. Le projet de "virgule", reporté à plusieurs reprises faute d'un accord sur son financement, a récemment été décidé en lien avec la réouverture de la ligne Avignon – Carpentras.

- 34 En Lorraine, le choix d'implantation de la gare d'interconnexion, desservie principalement par les TGV interrégionaux transitant par la LGV d'interconnexion francilienne alors que les liaisons TGV radiales desservent les gares historiques de Metz et Nancy, a réveillé les concurrences entre collectivités locales. Le débat entre les partisans du site de Louvigny, sur lequel est actuellement implantée la gare et le site de Vandières est loin d'être clos. Ce dernier, en dépit de très fortes contraintes techniques et d'un coût trois fois supérieur permettrait de connecter la gare à la ligne classique et à l'ensemble du réseau régional lorrain (Métrolor). Très largement soutenue par le Conseil régional, les départements de Meurthe-et-Moselle, de la Meuse et des Vosges, rejoints depuis peu par la SNCF, l'implantation d'une gare à Vandières suscite par contre une très vive opposition du département de la Moselle, sur le territoire duquel est établie la gare de Louvigny, et des villes de Metz et de Nancy, qui craignent que la réalisation d'une gare d'interconnexion régionale ne remette en cause la desserte TGV de leur gare centrale.
- 35 Aujourd'hui, la participation croissante des collectivités locales au financement des LGV explique l'intérêt qu'elles portent à ces connexions qui permettent d'atténuer l'éloignement des gares périphériques et les conséquences d'un partage fonctionnel défavorable à la gare centrale. Ainsi, en Franche-Comté, la réouverture et la modernisation des lignes Besançon-Devecey et Belfort-Delles feront des nouvelles gares de la LGV Rhin-Rhône des gares mixtes, favorisant les correspondances entre TGV et liaisons régionales.
- 36 Les gares installées en périphérie des grandes villes bénéficiant d'une desserte TGV centrale, ne sont que des gares secondaires offrant aux populations et activités économiques des couronnes métropolitaines un accès complémentaire au réseau. L'implantation de ces gares à proximité de grands équipements permet de diversifier leurs fonctions et de renforcer leur fréquentation. Dans ce cas, les débats ont porté principalement sur l'opportunité de desserte des plates formes aéroportuaires. Ces localisations résultent d'une convergence d'enjeux. Elles permettent d'accroître la fréquentation de la gare. La constitution d'un pôle multimodal de niveau national renforce l'intérêt de leur intégration aux réseaux de transports collectifs régionaux et métropolitains. Enfin, elles consolident le potentiel de valorisation de ces sites.
- 37 Toutefois, le système ne fonctionne que si une véritable complémentarité modale s'établit entre transports ferroviaire et aérien, comme c'est le cas à Roissy. Pour l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, la gare fut imposée par les collectivités locales dans la perspective des Jeux Olympiques de 1992, alors que la SNCF n'envisageait aucun arrêt intermédiaire sur la LGV de contournement de l'est lyonnais. L'objectif était de doter la région d'un pôle intermodal pour renforcer son rayonnement et son attractivité économique. La gare TGV de Saint-Exupéry ne remplit pourtant pas les fonctions qui ont motivé sa création et reste très largement sous utilisée. En 2002, les correspondances air-fer ne représentent que 10 % de la fréquentation de la gare, alors qu'elles constituent près de 70 % du trafic de la gare TGV de Roissy ; et seulement 0,5 % des passagers aériens utilisent le TGV comme mode de rabattement (contre 7 % à Roissy) (Chi, Crozet, 2004). Ce choix d'implantation était contraire aux stratégies commerciales de la SNCF et des Compagnies aériennes,

sachant que l'offre aérienne était dans les années 1990 assez restreinte, en raison notamment de la concurrence de la plate-forme genevoise. Aujourd'hui, bien qu'Air France ait fait de l'aéroport un hub régional doté d'une offre aérienne renforcée, sa desserte ferroviaire suscite encore peu d'intérêt de la part de la SNCF : la gare TGV de Saint-Exupéry ne dispose que d'une offre à grande vitesse réduite, dont les horaires ne permettent pas de correspondances commodes avec le transport aérien, et les villes de la zone de chalandise de l'aéroport sont très mal reliées à la gare. Dans le cas de Saint-Exupéry, l'aire d'influence de l'aéroport n'est pas suffisamment étendue pour que soit mise en place une réelle complémentarité entre les deux modes. Comme l'a souligné F. Dobruszkes (2001) à propos de Bruxelles-National, toute interconnexion TGV/avion n'est pas nécessairement justifiée. De plus, la fonction de desserte de l'est lyonnais de la gare, mal connectée à Lyon et à son aire urbaine, est pénalisée par une accessibilité locale médiocre. À terme, l'intégration de la gare aux réseaux de transports collectifs de l'agglomération et l'extension du réseau à grande vitesse pourraient faire de Saint-Exupéry une gare d'interconnexion sur les relations interrégionales à grande vitesse. Cela permettrait d'accroître son utilisation et de résorber la saturation de la gare intra-urbaine de la Part-Dieu.

- 38 Une option similaire avait été proposée pour l'implantation d'une seconde gare au nord de l'aire métropolitaine marseillaise. Le projet, soutenu par la DATAR, proposait une inflexion du tracé de la LGV Méditerranée vers l'ouest et la création d'une gare sur le site de l'aéroport ou à proximité afin de constituer un hub renforçant le rayonnement de la métropole marseillaise sur le Grand Sud. Le projet, qui présentait des contraintes spatiales et un coût financier plus élevés que le tracé de référence, ne fut pas retenu. Il était surtout contraire aux stratégies commerciales de la SNCF pour qui l'intérêt principal de la création d'une seconde gare dans l'aire métropolitaine marseillaise est de ravir des parts de marché au transport aérien.

Conclusions

- 39 Les choix de localisation des gares, point de cristallisation des différents niveaux spatiaux, résultent de logiques scalaires différentes plus ou moins prises en compte dans les processus de décision, selon les caractéristiques de l'organisation de l'espace et la capacité des acteurs locaux à se mobiliser pour imposer leurs intérêts face à une logique de rentabilité économique dominante. Les gares centrales apparaissent comme les plus favorables à la convergence des enjeux multiscales liés à l'arrivée de la grande vitesse, alors que les localisations périphériques subordonnent les enjeux d'accessibilité et de développement régional à la logique d'efficacité nationale. La mobilisation des collectivités locales en faveur d'une desserte plus équilibrée entre gare historique et gare nouvelle et d'une intégration de ces dernières au réseau classique permet toutefois de concilier ces différentes logiques territoriales.
- 40 Au-delà de la spécificité de chaque cas, les exemples analysés montrent que les jeux d'acteurs sont déterminants dans l'intégration territoriale de la gare. Les gares les mieux insérées résultent de processus de décision qui non seulement ont permis de concilier des enjeux et des contraintes de niveaux variés, mais aussi de mobiliser l'ensemble des acteurs locaux autour d'un projet de territoire. Cette intégration est un élément important car les recompositions spatiales liées à la localisation des gares en sont étroitement dépendantes. De la qualité d'intégration de la gare au territoire dépend aussi

la capacité des acteurs à se l'approprier, appropriation qui conditionne en grande partie la mise en place de stratégies de valorisation adaptées aux caractéristiques du territoire.

BIBLIOGRAPHIE

- AUPHAN E. (2002), "Le TGV Méditerranée : un pas décisif dans l'évolution du modèle français à grande vitesse", *Méditerranée*, pp. 19-26.
- BARRE A. et MENERAULT P. (dir.) (2001), *Gares et quartiers de gares : signes et marges. Lille, Rennes et expériences internationales (Italie, Japon, Pays-Bas)*, Actes du séminaire international du 22 mars 1999 à Villeneuve d'Ascq, INRETS, 216 p.
- BELLANGER F. (1991), *Le TGV Atlantique au Mans, à Saint-Pierre-des-Corps, à Tours et à Vendôme : opportunités, acteurs et enjeux*, Tours, Maison des Sciences de la Ville, Université de Tours, 198 p.
- CHI A. et CROZET Y. (2004), "L'intermodalité TGV/air : quel second souffle pour la gare de Lyon Saint-Exupéry TGV ?", *Revue Transports*, 428, pp. 360-366.
- COLIN R. et ZEMBRI P. (1992), "Vendôme et le TGV : un mariage surréaliste ?", *Transports Urbains*, 75, pp. 19-24.
- DOBRUSZKES F. (2001), "Multimodalité TGV-Avion : considérations sur le cas de Bruxelles", *Belgeo*, 4, pp. 335-350.
- FACCHINETTI-MANNONE V. (2005), "Efectos espaciales de las estaciones des TGV implantadas en la periferia de las ciudades pequenas", *Ingenieria y Territorio*, 70, pp. 22-27.
- FACCHINETTI-MANNONE V. (2007), "La integracion territorial de las nuevas estaciones TAV perifericas ; el caso frances", *Alta Velocidad y Territorio, Cuardenos de Ingenieria y Territorio*, 10, pp. 73-91.
- FACCHINETTI-MANNONE V., BAVOUX J.-J. (2010), "Le problème de l'optimisation simultanée de la vitesse et de la desserte. Le choix de localisation des gares TGV", *Geopoint* 2008.
- TROIN J.-F., (1997), "Les gares T.G.V et le territoire : débat et enjeux", *Annales de géographie*, 593-594, pp. 34-50.

RÉSUMÉS

L'extension du réseau de lignes à grande vitesse renouvelle le problème du positionnement des gares, notamment en France qui privilégie une logique d'efficacité fondée sur des dessertes rapides et cadencées entre grandes métropoles au détriment des espaces intermédiaires. Cette option se traduit par deux types de localisation : gare principale centrale pour les plus grandes villes et gare périphérique pour les villes petites et moyennes. Ces choix d'implantation résultent de processus interactifs qui concernent tous les niveaux de l'organisation spatiale. Ainsi, si on examine les processus de décision ayant conduit à l'implantation des gares TGV en France, ces choix et les stratégies de valorisation qu'ils suscitent résultent de la combinaison d'éléments variables selon les spécificités des territoires desservis et les stratégies d'acteurs. La plupart des

localisations retenues sont le fruit de rapports de force entre logiques territoriales nationales, régionales et locales.

The expansion of the high-speed rail network revives the question of optimal location for train stations, especially in France, where a logic of efficiency favours frequent scheduled trips between major cities at the expense of intermediary spaces. This option has induced two types of location: a central main station for larger cities and a peripheral station for mid-size ones. These choices are the result of interactive processes involving all levels of spatial organization. Examining the decision processes that have led to the location of TGV stations in France, we see that the choices and the valorization strategies induced result from the combination of variable elements according to the specificities of covered territories and players' strategies. Most of the locations retained are the result of power struggles between national, regional and local territorial logics of the decision-makers.

INDEX

Keywords : high speed rail station, location logics, scale conflicts, France

Mots-clés : gare TGV, logiques d'implantation, conflits d'échelles, France

AUTEURS

VALÉRIE FACCHINETTI-MANNONE

Laboratoire THeMA, UMR 6049, Université de Bourgogne, 2, bd Gabriel, F - 21000 Dijon,
valerie.mannone@u-bourgogne.fr

JEAN-JACQUES BAVOUX

Laboratoire THeMA, UMR 6049, Université de Bourgogne, 2, bd Gabriel, F - 21000 Dijon, jean-jacques.bavoux@u-bourgogne.fr