



MONOGRAPHIE DES GARES GRANDE VITESSE





MONOGRAPHIE DES GARES GRANDE VITESSE

INTRODUCTION 4

1. LES GARES HISTORIQUES 5

- La gare de Marseille Saint-Charles 6

- La gare de Nantes 8

2. LES GARES NOUVELLES DE CENTRE-VILLE 11

- La gare de Lyon Part-Dieu 12

- La gare de Dijon Porte-Neuve 14

3. LES GARES D'AGGLOMÉRATION 17

- La gare de Tours - Saint-Pierre-des-Corps 18

- La gare de Reims Champagne-Ardenne 20

4. LES GARES DE PÉRIPHÉRIE 23

- La gare de Vendôme - Villiers-sur-Loir 24

- Les gares de Le Creusot - Monceau-les-Mines et Macon - Loche 26

5. LES GARES D'INTERCONNEXION 29

- La gare de Massy TGV 30

- La gare de Lyon Saint-Exupéry 32

6. LES GARES D'ÉQUIPEMENT 35

- La gare de Chessy Eurodisney 36

- La gare de Poitiers Futuroscope 38

SYNTHÈSE 41

1. Trois grandes familles de gares..... 41

2. Quelles conséquences pour quel type de gare ? 41



L'agence d'Urbanisme Atlantique et Pyrénées a produit en 2008, des éléments de réflexion dans le cadre du projet de desserte LGV comprenant une monographie des gares grande vitesse. Cette partie de l'étude exposant les différents types de gares possibles et leurs conséquences, visait à sensibiliser aux enjeux d'une nouvelle gare TGV, notamment au travers de sa localisation et implicitement, des dessertes ferroviaires qu'elle serait susceptible d'engendrer. Il nous a semblé intéressant de l'extraire pour faire partager ces éléments de retour d'expérience toujours d'actualité.

QUEL TYPE DE GARE POUR LE TERRITOIRE?

L'analyse présente sous forme de fiches, l'ensemble des types de gares réalisés par ailleurs. Elle se décompose en deux parties :

- a) une présentation de six types de gares recensés et des critères de comparaison retenus et de la méthodologie employée.

Les types de gares sont :

- gare historique,
- gare nouvelle de centre-ville,
- gare d'agglomération,
- gare de périphérie,
- gare d'interconnexion,
- gare d'équipement.

Les critères retenus sont :

- des éléments d'accessibilité,
- des éléments d'attractivité,
- des éléments de contexte urbain,
- des éléments de programme,
- des éléments de foncier,
- des éléments financiers.

- b) une présentation des gares construites par ailleurs sous forme de monographies (par type de gare) dans lesquelles apparaîtront des éléments de définition.

Une fois l'ensemble des éléments identifiés, nous nous sommes attachés à mettre en exergue les avantages et inconvénients pour chaque type de gares et à définir les enjeux qu'ils induisent pour le territoire.

QUELLES FONCTIONNALITÉS POUR QUEL TYPE DE GARE ?

La présentation des différents types de gares conduit à s'interroger de manière synthétique sur les fonctionnalités de ces derniers.

Il s'agit de dépasser l'exposé des conséquences en termes d'accessibilité, de développement urbain,... pour s'interroger sur les liens entre la localisation de la gare TGV et l'offre ferroviaire qu'elle est susceptible d'engendrer pour le territoire et implicitement le niveau de desserte.

QUELLE MÉTHODOLOGIE?

Pour présenter un panel le plus complet possible des gares existantes, le choix a été fait de présenter celles-ci sous six types :

- Les gares historiques de centre-ville :
 - Marseille Saint-Charles
 - Nantes
- Les gares nouvelles de centre-ville :
 - Lyon Part-Dieu
 - Dijon Porte-Neuve (projet)
- Les gares d'agglomération :
 - Tours Saint-Pierre-des-Corps
 - Reims Champagne-Ardenne

- Les gares de périphérie :
 - Vendôme - Villiers-sur-Loir
 - Le Creusot - Monceau-les-Mines et Macon - Loche
- Les gares d'interconnexion :
 - Massy TGV
 - Lyon Saint-Exupéry
- Les gares d'équipement :
 - Chessy Eurodisney
 - Poitiers - Chasseuneuil-du-Poitou

Chaque gare fait ensuite l'objet d'une description de ses principales caractéristiques de manière à comprendre son insertion dans le territoire, son fonctionnement, son évolution, son rôle dans le développement urbain.

Les éléments majeurs retenus pour ce travail descriptif sont :

- des éléments de situation : dans quel territoire se trouve la gare ?
- des éléments de contexte urbain : dans quel environnement se situe la gare ?
- des éléments de programme : de quelles manières la gare a-t-elle été insérée dans son environnement ? Quel a été le projet ?
- des éléments d'accessibilité : de quelles manières peut-on arriver et partir de la gare ? La gare est-elle un lieu d'intermodalité ?
- des éléments liés à l'offre ferroviaire : quelle place occupe la gare ? Quelle est son offre ferroviaire ?

En conclusion de chaque fiche, une analyse critique des dynamiques urbaines est réalisée afin d'exposer les liens entre la gare et son environnement urbain, à savoir le rôle qu'elle a pu jouer ou pas dans son évolution. Il s'agit toutefois de considérer cette analyse avec recul, la gare ayant certes une influence sur le développement, mais n'étant certainement pas le moteur unique de celui-ci, si développement il y a eu.

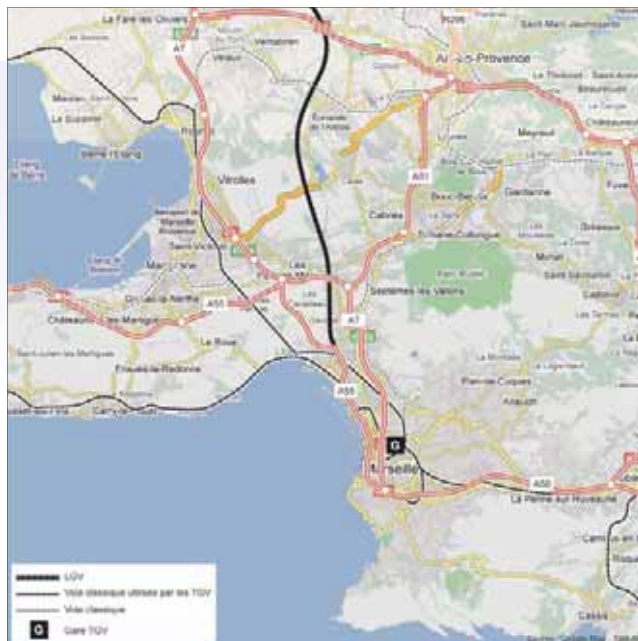
Une fois l'ensemble des éléments identifiés, en guise de conclusion, les avantages et inconvénients induits pour chaque type de gares sont mis en exergue. Les enjeux qu'ils induisent (impact sur la mobilité, impact sur le développement urbain, enjeux économiques, enjeux environnementaux - nuisances, fret, enjeux financiers - accès gare...) sont aussi décrits.

1 - LES GARES HISTORIQUES

Marseille Saint-Charles

Nantes





Le réseau grande vitesse à l'échelle de l'agglomération



Le quartier Saint-Charles



La gare Saint-Charles avec la nouvelle halle (nord)

La grande échelle

- Une gare située dans un environnement urbain dense avec 3.300 habitants au km². Une gare qui a la particularité d'être terminus, un type de gare rare en dehors de Paris,
- Une ville de 827.000 habitants et 312.000 emplois et une aire urbaine de 1.516.000 habitants et 538.000 emplois,
- Une métropole avec plusieurs gares, dont deux desservies par la grande vitesse, la gare Saint-Charles, dans le cœur historique de la ville et la gare d'Aix-en-Provence, en périphérie et éloignée des zones urbaines,
- Concomitamment à l'arrivée de la grande vitesse en 2001, la réfection et l'agrandissement de la gare (2001-2007) ainsi que la réalisation de projets urbains autour de la gare (bureaux, logements,...) et à proximité (Euromed),
- Une gare à proximité du port et d'Euromed (pôle tertiaire européen en cours de réalisation).



La gare Saint-Charles et son environnement urbain

Le contexte urbain

- La gare est située dans le quartier central et dense de Saint Charles. Elle a été créée en 1848 et agrandie entre 1970 et 1980,
- La gare accueille depuis 1981 des TGV, mais joue véritablement son rôle de gare grande vitesse depuis 2001, lors de la mise en service de la LGV méditerranéenne. Elle a été agrandie en 2007,
- Le secteur de la gare Saint-Charles et de la Porte d'Aix est en pleine mutation depuis l'arrivée du TGV méditerranéenne en 2001,
- Le développement de la gare s'insère dans un projet urbain plus vaste, celui de la ZAC Saint-Charles (15 hectares et 120.000m² de SHON) où doivent s'implanter des bureaux (42.000m²), des hôtels (7.000 m²), des commerces (3.000m²), des logements (500) et des équipements majeurs (équipements universitaires, pôle multimodal...).

Le programme

- Un investissement de 115 millions d'euros entre 2001 et 2007 pour la gare (réfection et agrandissement de la gare avec la création Halle Honnorat - façade historique prolongée par une colonnade en pierres taillées - restructuration du pôle d'échanges,...),
- Une extension de la gare au nord avec la Halle Honnorat (6.400m²), véritable rue piétonnière où sont implantés services et commerces (25 sur 4.300m²) et qui a permis une meilleure intégration de la gare dans son environnement (déplacements piétons facilités),
- La création d'un hall au niveau inférieur pour les correspondances avec les transports collectifs.



L'entrée sud de la gare

Les accès à la gare (escalier et tunnel)

L'accessibilité

- Un accès facile en transports alternatifs et plus contraint en voiture,
- Un pôle d'échange ferroviaire important, qui offre en plus des TGV, des correspondances avec les trains express régionaux à destination d'Aix-en-Provence, Toulon, Martignes, Salon-de-Provence,... mais aussi avec des trains nationaux (Corails,...),
- Un pôle intermodal, desservi par des cars départementaux (société Carreize), 2 lignes de métro, 2 lignes de tramway et 2 lignes de bus (ligne 52 vers la Timone le jour, et 521 vers Luminy en soirée),
- Un accès autoroutier aisé depuis la création du tunnel Saint Charles (liaison vers A7) mais une circulation difficile aux abords de la gare,
- De nombreux parcs de stationnement : 785 places de parkings en sous-sol sur 3 niveaux et 200 places de parkings extérieures. Deux dépose-minute et une station de taxi.



L'offre de transports collectifs

L'offre ferroviaire

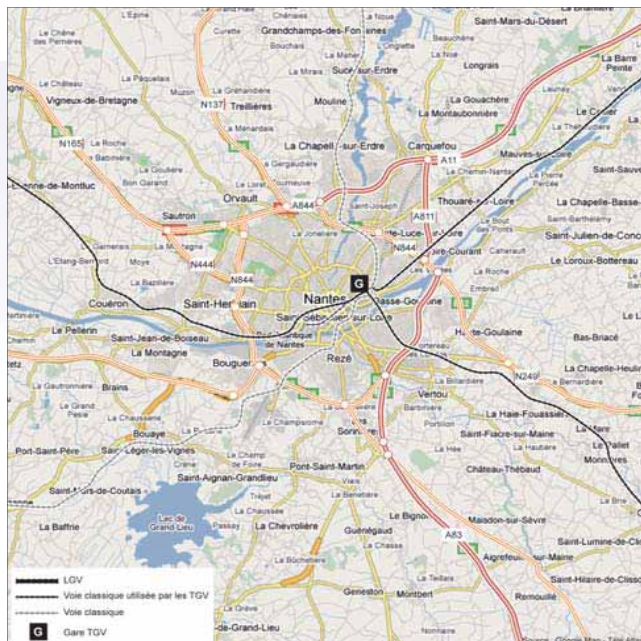
- Une fréquentation forte avec 45.000 voyageurs quotidiens et 9,8 millions de voyageurs/an (2006),
- Plus de 300 trains par jour dont 80 TGV,
- Une offre complémentaire avec des TGV, des trains nationaux Corail, Téo et Lunéa qui relient Marseille à Bordeaux, Montpellier, Perpignan, Nice, Vintimille, Rome et des TER : Marseille - Aubagne - Toulon - Cannes - Nice - Vintimille / Marseille - Aix-en-Provence - Gap - Briançon / Marseille - Miramas - Arles - Avignon - Nîmes et Marseille - Port-de-Bouc - Cavailhon - Avignon.
- Des temps de trajet TGV faibles : Marseille - Paris gare de Lyon en 3h, Marseille - Lyon en 1h40, Marseille - Lille en 4h30,



Le plan de la gare

Les dynamiques

- Par sa position en centre-ville, sa nouvelle gare TGV, sa connexion directe aux grands systèmes de circulation, le quartier Saint Charles s'affirme comme le centre névralgique des transports de Marseille et de sa région.
- Sa rénovation s'inscrit dans un plan stratégique d'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée pour la période 2006-2012. Elle s'organise avec la création d'un espace urbain repensé autour d'un cheminement piéton entre la gare, l'université et la Porte d'Aix.
- Deux nouvelles places sont créées : le parvis de la gare et la place de l'Arc de Triomphe, libérée de la circulation, grâce à la mise en service du tunnel Saint Charles et à l'arrêt de l'autoroute A7 au niveau du boulevard Leclerc en 2008. À ces enjeux stratégiques, il convient d'ajouter la poursuite des actions de rénovation urbaine grâce à une politique de résorption de l'habitat insalubre et de production de logements neufs.
- Son dynamisme est assuré par la présence de nombreuses institutions publiques, dont l'hôtel de Région et l'université de Provence qui développe, aux côtés de la faculté des sciences, une nouvelle faculté de lettres avec 5000 étudiants.



Le réseau grande vitesse à l'échelle de l'agglomération



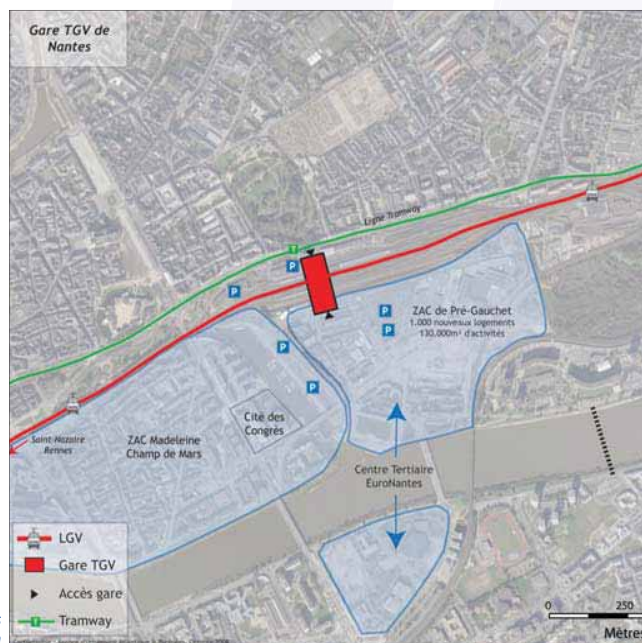
Le quartier de la gare



Le quartier de la gare

La grande échelle

- La gare de Nantes est le principal noeud ferroviaire régional et se situe dans un environnement urbain dense avec 4.100 habitants/km²,
- L'agglomération (24 communes) compte 580.000 habitants et 274.500 emplois et son aire urbaine (82 communes) XXX habitants et 293.400 emplois,
- La gare, en plus d'accueillir la grande vitesse, souhaite devenir un élément stratégique dans les réflexions relatives au maillage du territoire métropolitain « Loire Bretagne » comprenant Nantes, Saint Nazaire, Angers, Rennes et Brest. Elle a pour ambition de devenir un point nodal fort du réseau régional et interrégional (réseau en étoile) en jouant la complémentarité avec Rennes.



La gare de Nantes et son environnement urbain

Le contexte urbain

- La gare est située sur la rive droite de la Loire, à proximité de la partie la plus urbaine de Nantes, mais reste toutefois isolée du cœur de ville (nombreuses coupures avec le fleuve, le port de plaisance, des infrastructures routières et ferroviaires) même si un bâtiment au sud, construit pour l'arrivée du TGV, a permis de mieux l'ouvrir à la ville,
- Le quartier du Pré Gauchet, périmètre de projet de 35 hectares, à proximité immédiate de la gare, doit voir le développement d'un nouveau quartier caractérisé par une forte mixité urbaine et sociale,
- Le programme prévoit :
 - 1.000 logements dont 300 logements sociaux ,
 - 130.000 m² d'activités,
 - 50.000 m² d'équipements (piscine, collège...).

Le programme

- La gare a été rénovée en 1989 pour l'arrivée du TGV avec la création de la gare sud,
- La gare sud est reliée à la gare nord, bâtiment historique, par deux tunnels souterrains qui desservent les quais et font aussi le lien entre les quartiers nord et sud de la ville,
- Plus moderne que le bâtiment nord, ouvert en 1968, la partie sud est composée d'un grand hall vitré surmonté d'un chapiteau bleu et blanc. L'accès aux voies depuis les tunnels s'effectue par escaliers, pentes douces, ou ascenseurs,
- La gare compte en tout 9 commerces et services (restauration, vente à emporter et presse).

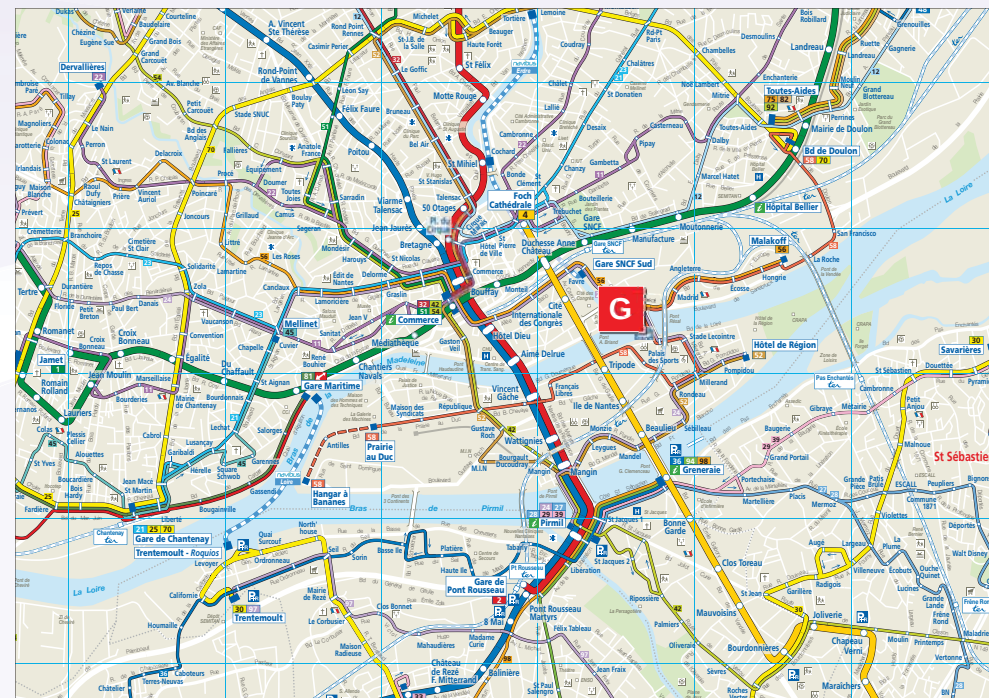


L'entrée sud de la gare

Les quais et le hall de l'entrée sud

L'accessibilité

- L'accès au centre-ville est aisé : 10mn à pied et 5mn en TC, 2R ou VP, il faut 15 à 20 minutes en voiture pour accéder à l'aéroport,
- La gare est un pôle d'échanges ferroviaire qui accueille le TGV Atlantique ouest (Paris-Montparnasse - Le Mans - Angers - Nantes - Saint-Nazaire - Le Croisic) mais aussi des trafics nationaux et régionaux,
- La gare est un pôle intermodal desservi par la ligne 1 du tramway (gare nord), le busway (ligne 4), diverses lignes de bus, dont la navette aéroport, ainsi que la navette fluviale Navibus « Erdre » (gare sud) à destination du centre-ville ou des universités. La gare est aussi desservie par le réseau de cars interurbains (cars du réseau Lila) et dispose d'un système de vélopartage (Bicloo),
- La gare dispose d'une station de taxi, d'un dépose-minute et de 6 entreprises de location de véhicules,
- Les accès routiers à la gare sont faciles avec la proximité du périphérique et elle dispose de 4 parcs de stationnement dont 1 de 315 places (au sud) et 1 de 615 places (au nord).



L'offre de transports collectifs

L'offre ferroviaire

- La gare compte 14 voies dont 3 en terminus (52, 53 et 54),
- La gare offre différents types de dessertes avec des TGV, des trains grandes lignes (Corails,...) et des TER Pays de la Loire,
- En termes de temps de trajet et de fréquence, la gare offre notamment des trains :
Nantes - Paris : 2h et 23 liaisons /jour,
Nantes - Lille : 4h et 3 liaisons /jour,
Nantes - Strasbourg : 5h et 2 liaisons /jour,
- La gare a accueilli 10 millions de voyageurs en 2006.

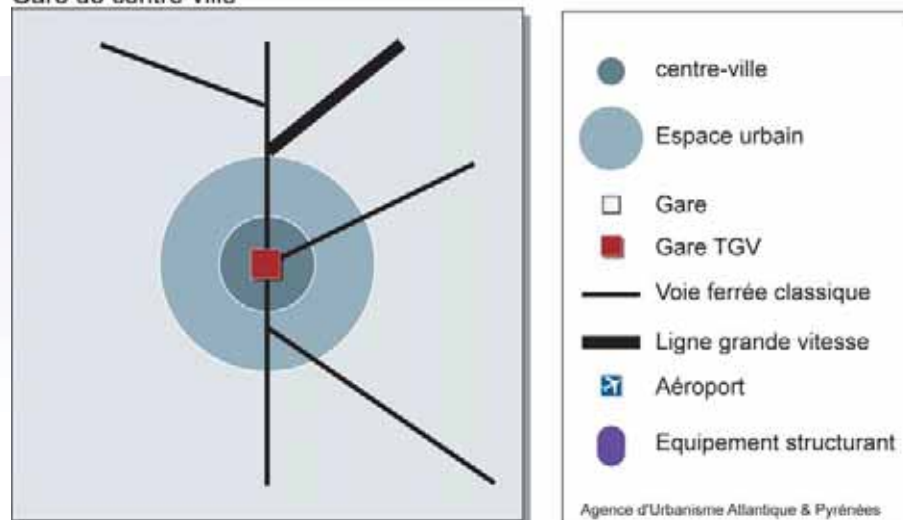


Le plan de la gare

Les dynamiques

- A la confluence de l'Erdre et de la Loire, la gare TGV fait partie du projet Euronantes Gare, pôle d'affaires international où activités, logements, services et espaces de vie se côtoient à deux pas du centre ville. Pour relier le quartier à la ville, un plan directeur a été élaboré par l'Atelier Ruelle, maître d'œuvre sur l'ensemble du territoire du Grand Projet de Ville. L'armature des espaces publics permettra des liaisons privilégiées avec le centre historique, l'île de Nantes et le quartier du Nouveau Malakoff.
- Le projet repose sur la requalification du foncier. Mais les potentialités de requalification foncière n'étant pas extensibles, une densification des espaces est prévue à terme avec l'objectif de préserver mixité, diversité et qualité architecturale. La proximité avec la gare est l'atout premier du programme : les entreprises qui s'y installent n'étant qu'à deux heures de Paris et à quelques minutes du centre.
- Pour autant, l'actuelle gare ne répond plus concrètement aux besoins de la population, avec un trafic en perpétuelle hausse. La municipalité affirme que la gare arrivera à saturation d'ici 2015. Pour cette raison, les élus ont souligné l'urgence de créer une nouvelle gare. La totalité des voies et des quais serait alors réaménagée, les deux bâtiments actuels (gare Nord et gare Sud) rasés, les voies d'accès restructurées et l'offre en stationnement plus complète... bref, un projet qui affiche des ambitions métropolitaines.

Gare de centre-ville



LES GARES HISTORIQUES DE CENTRE-VILLE

Avec l'arrivée du TGV, les fonctions des gares se sont diversifiées (multiplicité de l'offre ferroviaire en un même lieu : régional, national, voire internationale). L'édifice ferroviaire est ainsi devenu, dans certaines villes, l'élément structurant d'un quartier en totale mutation.

La restructuration des gares de centre ville a ainsi pris des formes diverses selon la taille des villes, la fréquence des dessertes TGV, l'état initial du bâtiment ferroviaire (capacité et état du bâti) et de son environnement immédiat.

L'existence d'une gare TGV en plein centre ville motive aussi le développement de l'offre en transports collectifs et l'aménagement des infrastructures routières (la voiture n'est pas supprimée mais devient fortement guidée, voire contrainte).

Dans un environnement urbain aussi contraint, les modes de rabattement privilégiés restent toutefois la marche à pied et les transports en commun urbains à plus de 60%.

QUELS AVANTAGES ? QUELS INCONVÉNIENTS ?

Les gares historiques de centre ont plusieurs avantages :

- elles permettent de mettre à profit l'infrastructure pour créer une complémentarité avec l'ensemble de l'offre ferroviaire, et une connexion avec les transports urbains et ainsi optimiser l'articulation gare-ville. Il s'agit d'une opportunité consistant à réaliser aujourd'hui ce qu'il aurait de toutes façons été nécessaire de faire demain,
- les gares profitent de la GV pour se rénover et entamer une diversification de leurs services. Outre le renforcement des services propres à la S.N.C.F. et des activités liées au voyage, leur tissu commercial s'étoffe. En centre-ville, cet essor contribue à estomper la limite entre l'espace ferroviaire et la ville. Les gares deviennent peu à peu des espaces publics, dont les services sont utilisés aussi bien par les voyageurs que par le reste de la population,
- au-delà des transformations des édifices et de leur environnement immédiat, les tissus dans lesquels les gares s'inscrivent font l'objet, avec l'arrivée du TGV, d'opérations d'aménagement (tissu ancien et dégradé, souvent désaffecté),
- elles ont aussi une dimension symbolique : la gare TGV -en tant que porte de la ville- préfigure un nouveau lieu urbain, et cela d'autant plus qu'elle porte un parti urbanistique ou architectural fort.

Elles ont toutefois un certain nombre d'inconvénients :

- la configuration initiale de la gare, crée un système de contraintes sur lequel doit venir se greffer le développement. La superposition des espaces pose un problème de lecture du pôle d'échanges qui avec ses développements successifs occasionne des aménagements d'opportunité,
- l'augmentation des offres alternatives de transport en commun à partir du pôle gare est un élément important pour le bon fonctionnement de ces aménagements. Parfois réalisée au coup par coup pour répondre à des manques, l'offre de TC n'est pas optimum et n'évite pas les ruptures de charges. Si bien que le pôle n'est correctement restructuré que dans le cas d'une intervention volontariste d'aménagement,
- par ailleurs, les TGV peuvent être victimes de leur succès et l'offre ne plus absorber l'augmentation des voyageurs au bout de quelques années. C'est pourquoi la question du déplacement de la gare TGV peut se poser.

QUEL BILAN ?

Les aménagements des gares de centre-ville permettent de faire un certain nombre de constats :

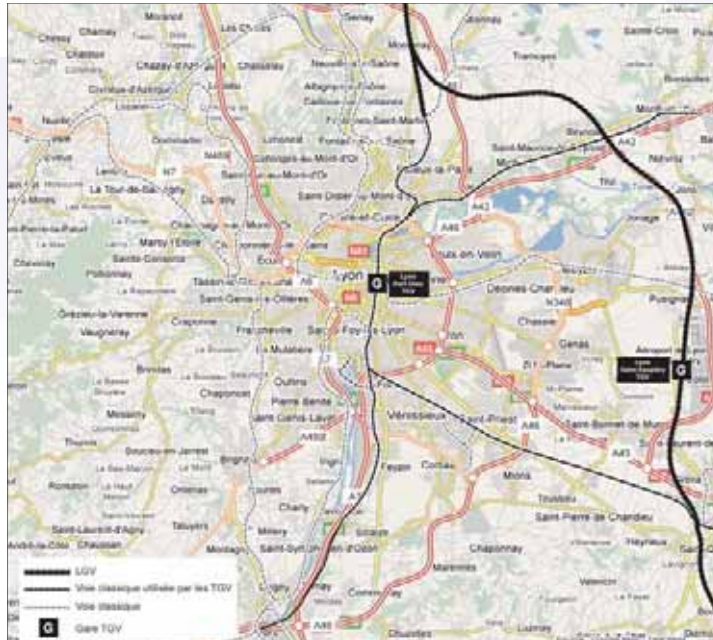
- avec l'arrivée du TGV, les transformations urbaines, fonctionnelles et sociales des quartiers des gares, résultent de la synergie d'une politique d'aménagement urbain d'envergure, de disponibilités foncières à proximité de l'hyper-centre, d'une bonne intégration par les transports en commun et d'une desserte TGV suffisamment étoffée.
- En effet, les mutations fonctionnelles de ces tissus dépendent largement de la qualité de l'offre ferroviaire à grande vitesse.
- le TGV n'est donc pas un élément suffisant pour modifier les dynamiques urbaines. Ce n'est qu'intégrée dans une politique d'aménagement urbain et à condition que la desserte à grande vitesse soit suffisamment étoffée, que la nouvelle offre ferroviaire est susceptible de renforcer la centralité du quartier de la gare.

2 - LES GARES NOUVELLES DE CENTRE-VILLE

Lyon Part-Dieu

Dijon Porte-Neuve





Le réseau grande vitesse à l'échelle de l'agglomération



La gare en travaux



L'entrée de la gare côté Lyon

La grande échelle

- Une gare située dans un espace urbain dense avec 9.300 hbts à l'hectare,
- Une ville de 445.000 hbts et 230.000 emplois et une aire urbaine de 1.650.000 hbts et 720.000 emplois,
- Une métropole avec plusieurs gares, dont deux desservies par une offre à grande vitesse, la gare Part-Dieu, à proximité du centre-ville et la gare Saint-Exupéry, accolée à l'aéroport à l'est de l'agglomération,
- Une gare à équidistance des centres-villes de Lyon et Villeurbanne (125.000 habitants),
- La réalisation d'un quartier d'affaires concomitamment à la construction de la gare, considéré aujourd'hui comme la principale centralité urbaine avec plus de 60.000 emplois,
- Une gare à 2km de la Cité Internationale, lieu privilégié pour les colloques et séminaires.



*La gare Part-Dieu
et son environnement urbain*

Le contexte urbain

- Une gare en lieu et place d'une ancienne caserne militaire dans un environnement urbain dense,
- Une partie des terrains réservée à l'implantation d'un centre d'affaires, celui de La Part-Dieu,
- Un centre d'affaires qui compte aujourd'hui près de 900.000 m² de surfaces de bureaux, 1.100 chambres d'hôtels, un centre commercial de 110.000 m², des milliers de logements et des grands équipements publics,
- Une facile accessibilité, une concentration des bureaux, commerces et services et des facteurs internes (développement économique endogène) qui continuent d'attirer les investisseurs,
- Un développement à venir de quelque 300.000 m² de bureaux dont deux tours d'une centaine de mètres (près de 70.000m²).

Le programme

- Une gare mise en service en 1983 pour l'ouverture de la ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon,
- Une gare construite sur une ligne existante, au sud d'une gare urbaine secondaire qui a été fermée et reconvertie,
- Une gare à double entrée (côté Lyon et côté Villeurbanne) marquée par deux bâtiments massifs composés de bureaux et d'hôtels,
- Des entrées reliées par un important hall d'échanges permettant un accès aux quais et un lien piéton entre les quartiers,
- Un hall souterrain aux 10 voies avec des services liés à la vente des billets et une vingtaine de commerces et services (restauration, banque, santé, loisirs, habillement, presse, location de voitures).



La caserne de La Part-Dieu



La Part-Dieu aujourd'hui

L'accessibilité

- Un accès facile par les transports alternatifs,
- Une configuration urbaine moins évidente, bien que sans trop de contraintes, pour la voiture,
- Une gare directement en lien avec le centre d'affaires La Part-Dieu (20 mn à pied et 10 mn en TC, 2R ou VP pour relier le centre-ville),
- Un pôle d'échanges important, qui offre en plus des TGV, des correspondances avec les trains express régionaux à destination de Saint-Etienne, Bourg-en-Bresse, Annecy, Chambéry, Grenoble, Valence,..., mais aussi avec des trains nationaux (Corails,...).
- Un pôle multimodal desservi par :
 - 5 lignes routières du conseil général,
 - Un réseau urbain : 1 ligne de métro, 2 lignes de tramway, 3 lignes de trolleybus, 10 lignes de bus, la ligne statobus entre Lyon et l'aéroport Saint-Exupéry et cinq stations de vélo en libre-service - Vélo'v,
- Un accès voiture aisé bien que contraint (pas de stationnement devant la gare) avec 3 parcs de stationnement pour une capacité de 1.700 places voitures et 39 places vélos. Un dépose-minute côté Villeurbanne et des stations de taxis.



L'offre de transports collectifs

L'offre ferroviaria

- 30 millions de voyageurs par an,
- 10 voies pour la circulation des trains, dont le trafic fret,
- Une offre complémentaire avec des TGV, des Corails et des TER qui permet notamment de relier directement Paris, Lille, Bruxelles, Marseille, Nice, Perpignan, Genève, Strasbourg, Rennes, Nantes, Toulouse, Bayonne, Bordeaux...,
- Deux gares TGV mais 90% de l'offre grande vitesse de l'agglomération (10% pour la gare Saint-Exupéry),
- 25 A/R par jour en TGV (double rame) pour Paris en 2h00 au lieu de 4h30 avant la construction de la LGV.



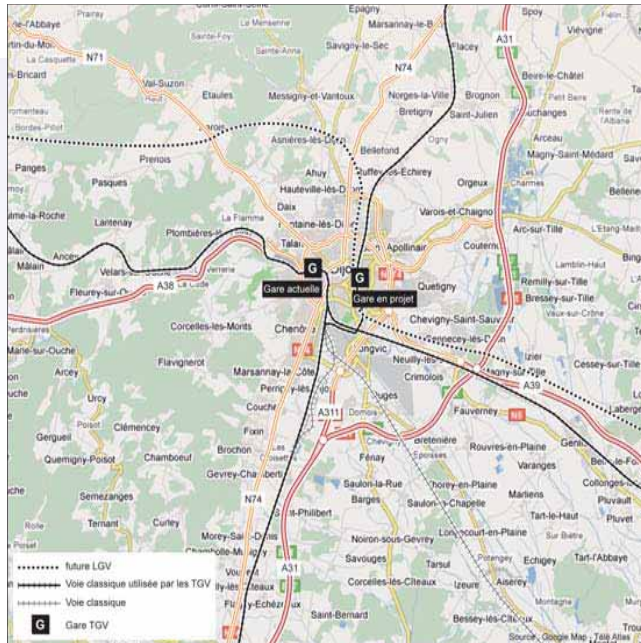
La gare côté Villeurbanne et les quais



Le hall d'échanges souterrain

Les dynamiques

- Il est difficile de faire reposer le développement urbain autour de la gare à sa seule implantation. Toutefois, il faut considérer que la gare est pour une grande part responsable de sa métamorphose.
- Le quartier d'affaires La Part-Dieu a connu et connaît encore un développement fort. Les temps de parcours vers la capitale (2 h 00) et la forte fréquence (tous les quarts d'heure aux heures de pointe) des trains rendent le quartier très attractif (nombreux sièges sociaux).
- Les gares sont majoritairement rejointes en transports alternatifs (transport en commun, deux-roues, marche à pied,...) et plus encore si elles sont insérées dans un environnement urbain. La desserte de la gare par le métro et le réseau de bus a permis très tôt une forte utilisation des modes alternatifs pour s'y rendre, mais la gare elle-même a surtout entraîné un développement du réseau lourd (métro, tramway, trolleybus) à sa proximité, renforçant dès lors le rôle de polarité pour l'agglomération.
- Le rôle de polarité du quartier s'est effectivement accru depuis sa naissance, à tel point que beaucoup considèrent que le cœur économique de Lyon se situe aujourd'hui à ce niveau.



Le réseau grande vitesse
à l'échelle de l'agglomération



Le projet de la gare actuelle



Le projet de la gare Porte-Neuve

La grande échelle

- Une capitale régionale de taille moyenne mais dense : 3.700 habitants à l'hectare,
- Une ville centre de 150.000 habitants et 82.000 emplois et une aire urbaine de 327.000 habitants et 139.000 emplois,
- Une gare TGV encore au stade du projet. Mais une réflexion avancée : lieu d'implantation choisi, tout comme les orientations des programmes de la gare et du quartier,
- Une gare projetée qui doit s'implanter à proximité du centre-ville, à l'est,
- Une gare qui sera centrale, proche d'une polarité économique (palais des congrès, bureaux, grands équipements,...) et accompagnée d'un développement urbain,
- Un gare qui desservira dans un rayon de 20 mn à pied 57.000 habitants, 28.000 emplois et 40.000 scolaires.



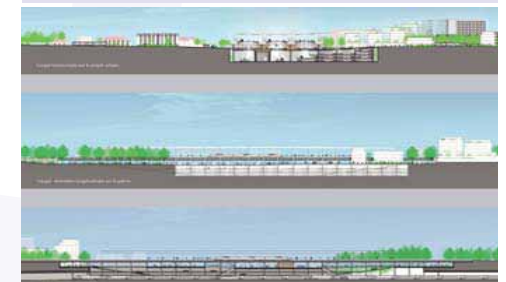
La future gare Porte-Neuve
et son environnement urbain

Le contexte urbain

- Une gare construite en lieu et place d'une gare urbaine qui accueille aujourd'hui des TER venant du nord de la région... et du trafic fret,
- Une implantation choisie pour sa proximité au centre-ville et au pôle tertiaire de la ville, pour son fort potentiel de développement urbain : des activités tertiaires (bureaux, centre commercial,...), des logements, des équipements et des espaces publics sont prévus,
- Une volonté de la communauté d'agglomération de créer une nouvelle polarité urbaine avec comme objectifs le rayonnement de l'agglomération, le dynamisme économique, la rénovation urbaine : le quartier est pensé pour améliorer les liens inter-quartiers (couverture de la voie ferrée), dynamiser le secteur et réorganiser son développement (proximité des équipements rayonnants, politique de densification).

Le programme

- Une gare construite pour la mise en service de la branche ouest de la LGV Rhin-Rhône, sur une voie et une gare existantes,
- Un bâtiment de trois niveaux : un souterrain pour les trains grande vitesse (voyageurs et fret) puisque la partie urbaine sud de la ligne sera en tunnel, un niveau sol pour la salle d'échange et les services, un niveau aérien pour le trafic autre (TER...),
- Une gare sur le principe d'une double-entrées.



Coupes de la future gare Porte-Neuve



Les ébauches du futur quartier gare



Le site de la gare Porte-Neuve

L'accessibilité

La gare aujourd'hui :

- une gare accessible (10mn à pied du centre, 5mn en TC ou 2R, bonne desserte routière) où 75% des usagers viennent en bus ou à pied, un pôle d'échanges : une offre de trains variée (TGV, TER, Corails) qui n'accueillera plus qu'une offre régionale, un pôle multimodal : 10 lignes de bus, une gare routière départementale avec 22 lignes, un stationnement contraint : 1 parc de 580 places voitures (16 places vélos) payantes, une offre de surface faible - un projet qui supprime les places de surface et développe le parc, un dépose-minute, une station de taxi.

La future gare :

- une gare accessible et ouverte : proximité du centre-ville et du pôle tertiaire, pôle d'échange et multimodal, amélioration de la desserte routière et des itinéraires piétons, un pôle d'échanges : une gare multi-offre ferroviaire (TGV, TER, Corails,...), un pôle multimodal : une desserte par bus (station d'échanges), par le futur TCSP, par les cars départementaux, un stationnement facilité en ouvrage : 1 parc souterrain de 1000 places payantes mais pas de places en surface, un dépose-minute, une station de taxi.

L'offre ferroviaire

La gare aujourd'hui :

- 6 millions de voyageurs par an,
- 239 trains voyageurs et 137 trains de fret par jour,
- 49 TGV par jour à destination de Paris, Metz, Besançon, Lausanne, Berne, Bordeaux, Lyon, Nice, Lille...,
- 14 A/R par jour en TGV pour Paris en 1h30,
- Des trains voyageurs Corail, Corail intercity, Corail Lunéa, Artésia et des TER,

Les gares demain :

- 2 gares (1 gare TER et 1 gare TGV multimodale),
- 2020 : 1h15 pour Paris au lieu de 1h30, 1h35 pour Strasbourg au lieu de 3h40.



Un tracé en tunnel pour l'entrée sud



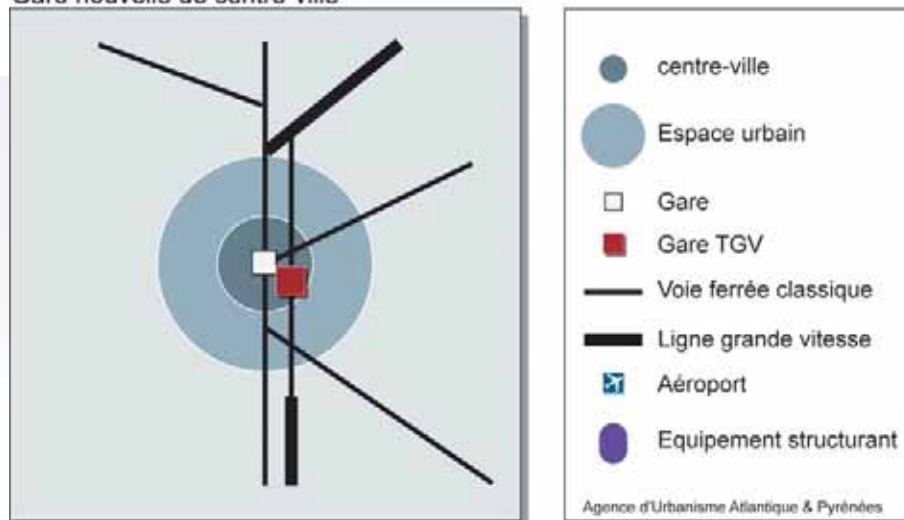
L'offre de transports collectifs

Les dynamiques

La future gare de Dijon devrait avoir un impact important pour la ville et son agglomération :

- la gare se veut tout d'abord être un signal fort pour le territoire, son esthétisme, sa configuration, son implantation seront travaillés pour offrir une image positive de la gare aux habitants et de la ville aux visiteurs,
- le projet gare doit être accompagné d'un projet urbain : le quartier tertiaire avec la présence du centre de congrès, d'immeubles de bureaux, de services centraux des collectivités pour renforcer la polarité urbaine ; de nouveaux équipements publics rayonnants doivent être implantés ; la densification du quartier sera aussi réalisée par la construction de plusieurs centaines de logements, le quartier aura enfin pour fonction d'offrir plus d'espaces publics aux habitants en réservant des surfaces à un parc public, des jardins,
- le projet a aussi pour but d'améliorer les échanges au sein de l'agglomération : une desserte multimodale est prévue (bus urbains, cars départementaux, itinéraires cyclables, cheminements piétons,...), le futur transport en commun en site propre, type tramway, desservira la gare et les effets de coupures induites par les voies ferrées seront amoindries par une gare à double-entrée.

Gare nouvelle de centre-ville



LES GARES NOUVELLES DE CENTRE-VILLE

Les gares nouvelles de centre-ville ont pour objectif principal, par définition, d'offrir une desserte la plus centrale possible.

Les exemples pris montrent qu'elles sont généralement construites sur une voie existante ou à proximité, le faisceau des voies étant alors utilisé. Elles sont aussi localisées, certainement par commodité, en lieu et place ou à proximité d'anciennes gares secondaires (potentialités foncières).

En revanche, elles ne sont pas toujours implantées à proximité des gares historiques, ce qui explique en partie leur offre ferroviaire multiple. Implicitement, leur localisation et leur fonction de gare grande vitesse suppriment la fonction grande vitesse à la gare historique, celle-ci n'étant alors réservée qu'au trafic régional et national classique. Cette diversité de l'offre permet aussi à l'opérateur de faciliter les déplacements, en jouant sur la complémentarité.

Il faut toutefois nuancer ces propos en évoquant la gare nouvelle de centre-ville de l'agglomération lilloise. Cette gare est en effet réservée aux TGV internationaux (Paris-Londres, Paris-Bruxelles,...) mais construite à proximité de la gare Lille-Flandres qui accueille des TER, des Corails et les TGV au départ ou à destination de Lille.

Ces gares ont aussi la particularité d'être implantées à proximité de zones à fort potentiel de développement (réserves foncières importantes). Ainsi, elles ont été

accompagnées d'importants projets urbains (La Part-Dieu à Lyon, Euralille à Lille,...) qui ont créé de nouvelles polarités urbaines. Ces dernières ont dès lors beaucoup contribué à la réussite de la gare et inversement.

Le propos doit toutefois être nuancé, le projet qui accompagne la gare devant faire l'objet d'une réflexion importante. En effet, Euralille est aujourd'hui une réussite, mais longtemps après la mise en service de la gare, le quartier est resté peu attractif, l'offre économique proposée (types de bureaux,...) ne correspondant pas aux besoins.

QUELS AVANTAGES ? QUELS INCONVÉNIENTS ?

Cette typologie de gare permet très facilement d'identifier ses avantages et inconvénients.

Toutefois, la localisation de la gare n'est pas le seul facteur de réussite. C'est aussi l'offre ferroviaire proposée, l'intégration de la gare dans son environnement urbain et le développement urbain possible à proximité qui rendent positive l'arrivée de la grande vitesse.

Dés lors, une agglomération qui souhaite accueillir la grande vitesse par ce biais doit certes s'intéresser à l'emplacement possible de la gare, mais aussi s'interroger sur les possibilités de connexions aux autres réseaux de transports (offre ferroviaire classique, transports urbains,...) et de développement urbain à proximité de la gare.

Les gares nouvelles de centre ville offrent les avantages de :

- faciliter les déplacements ferroviaires puisqu'elles permettent la complémentarité : offres régionales, nationales classiques, grande vitesse,
- faciliter les échanges avec les modes de transports alternatifs (réseau de transports urbains denses et desserte par le réseau départemental) et donc la mobilité des usagers,

- réduire l'impact environnemental (moins de consommation foncière des espaces naturels, moins de déplacements par la route pour atteindre la gare,...),
- rendre facilement accessible la grande vitesse ferroviaire à une grande majorité de la population (construction dans des zones urbaines denses),
- pouvoir entraîner un fort développement (en cas de projet urbain à proximité).

Mais les inconvénients de :

- pouvoir engendrer une moindre desserte de la gare historique par des trains grande vitesse (redistribution de l'attractivité entre les gares) et une moindre lisibilité pour les passagers,
- contraindre de part l'environnement urbain dense la faisabilité du chantier et l'accès routier à la gare,
- contraindre le programme de la gare de part la rareté et le coût du foncier.

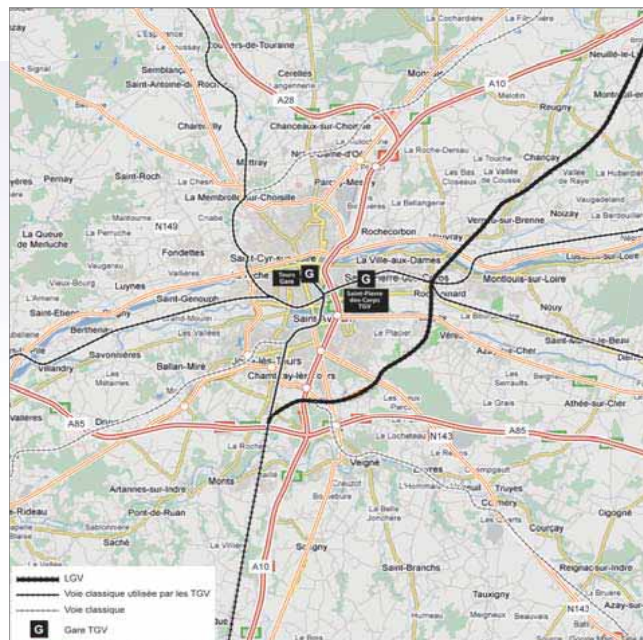
3 - LES GARES D'AGGLOMÉRATION

Tours - Saint-Pierre-des-Corps

Reims Champagne-Ardenne



GARE D'AGGLOMÉRATION / TOURS - SAINT-PIERRE-DES-CORPS



Le réseau grande vitesse à l'échelle de l'agglomération

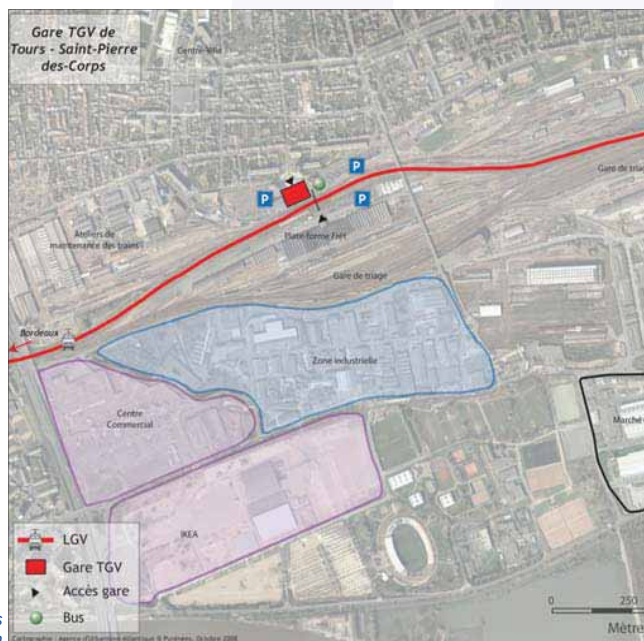


L'entrée principale Nord



La grande échelle

- La gare est située dans l'agglomération la plus importante de la Région Centre avec 300.000 habitants,
- Une agglomération avec deux gares TGV : Tours et Saint-Pierre-des-Corps, la gare de Tours est une impasse,
- Une gare TGV en première couronne urbaine dans une commune de 16.000 habitants, à 3km du centre de Tours,
- Une gare au cœur d'une étoile ferroviaire à 8 branches et d'un carrefour autoroutier à 5 axes : un véritable rayonnement régional vers Blois, Amboise, Vierzon, Bourges, Saumur, Orléans...,
- Un contournement LGV qui évite l'agglomération pour les TGV directs Paris-Bordeaux. Un projet avorté de 3e gare sur ce contournement,
- Une commune profondément marquée par les activités ferroviaires : un des principaux centres de triage et de maintenance ferroviaire de France.



La gare de Tours - Saint-pierre-des-Corps et son environnement urbain

Le contexte urbain

- Une gare TGV aménagée sur le site de l'ancienne gare,
- Un sillon ferroviaire frontière entre les quartiers résidentiels au nord et les secteurs d'activités au sud (zones industrielles, centre commercial, Ikea...),
- Un centre tertiaire qui s'est peu développé et un quartier d'habitat social riverain,
- Une proximité du centre-ville de Saint-Pierre des Corps (500m).

Le programme

- Arrivée du TGV en 1990 et restructuration de la gare ancienne avec la construction d'un hall d'accueil (guichets, distributeurs, bar, point presse...),
- Construction d'un programme tertiaire avec locaux pour la SNCF et bureaux en blanc qui ont connu des problèmes de commercialisation,
- Création d'une ZAC Gare, concédée à une SEM locale, puis reprise en main par la commune dans les années 2000,
- Prolongement récent du souterrain vers le sud avec nouveaux stationnements (parking aérien) et création d'une entrée sud facilitant l'accès de niveau régional (sans passer par le centre de Saint Pierre des Corps),
- Développement récent de nouvelles activités tertiaires.



Des activités fret très présentes



La gare et son environnement urbain



Le parking silo

L'accessibilité

- Une gare desservie par les trafics grande ligne (Tours-Nantes, Tours Lyon...) et TER (Blois, Orléans, Vierzon, Bourges,...) et une navette ferroviaire entre les gares de Tours et Saint-Pierre-des-Corps en prolongement de tous les trains desservant Saint-Pierre-des-Corps : environ 70 services/j. Navette exploitée par la SNCF, ouverte aux usagers du réseau de TC urbain.
- Deux lignes de TC urbaines (fréquence 15-20mn) en liaison vers les centres de Saint-Pierre-des-Corps et Tours et des lignes de cars interurbaines peu développées. Une offre TC spécifique (base aérienne, tourisme...)
- Quelques infrastructures cyclables et de stationnement vélo.
- Un accès routier urbain au nord, un accès routier régional au sud, un stationnement facilité : parking silo 540 places, parking aérien sud 200 places, parking proximité moyenne durée 150 places, arrêt minute environ 20 places au nord et 20 places au sud ; stationnement urbain proche (zone payante)
- Un vaste parvis avec taxis et arrêt-minute.



L'offre de transports collectifs

L'offre ferroviaire

- 8 millions de voyageurs par an sur les deux gares de Tours / Saint-Pierre-des-Corps,

Depuis Saint-Pierre-des-Corps :

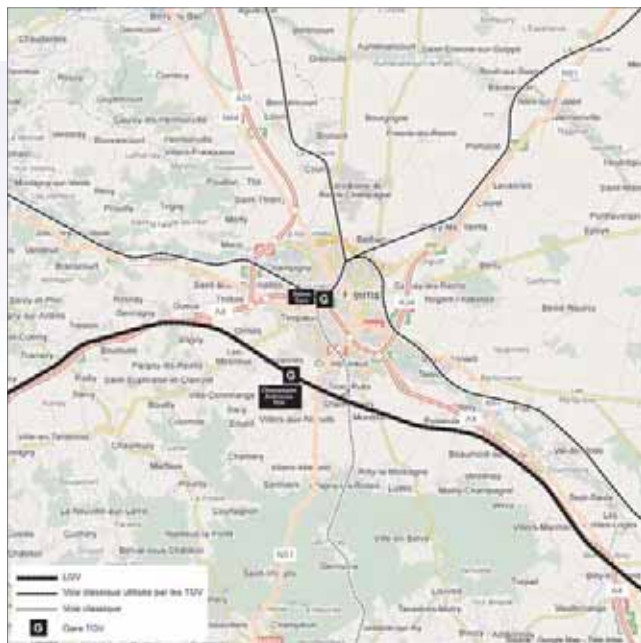
- 17 AR TGV avec Paris (1h00), 15 AR TGV vers Poitiers et Bordeaux (50mn et 2h00), 17 AR TGV / GL / TER vers Angers et Nantes, 6 AR TGV et GL vers Lyon, 6 AR TGV vers Lille, 1 AR TGV vers Marseille,
- 25 AR TER et GL vers Blois et Orléans, 12 AR TER vers Vierzon, une offre TER vers Chinon, Vendôme, Le Mans, Poitiers, Bléré...,
- 70 AR vers Tours.



Une navette ferroviaire vers Tours

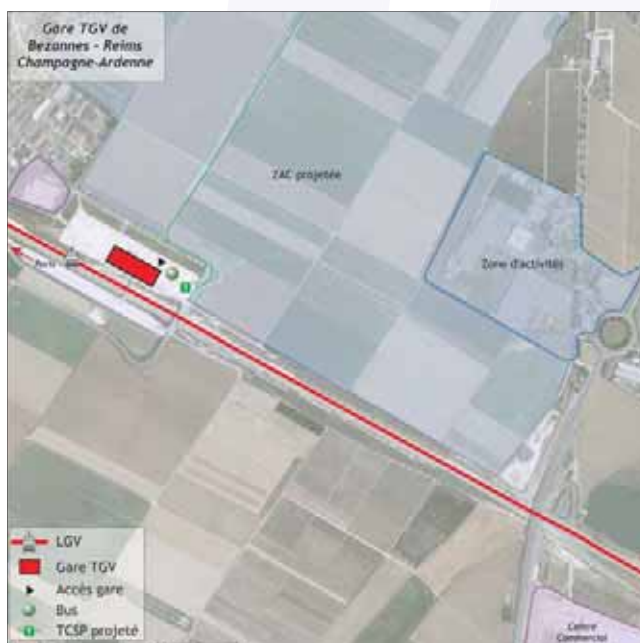
Les dynamiques

- Le TGV est arrivé dans l'agglomération en période de crise immobilière au début des années 1990 et n'a pas suffi à générer un véritable développement dans la commune de Saint-Pierre-des-Corps qui souffre d'une image relativement négative (forte proportion de logements sociaux, nombreuses zones industrielles peu qualitatives...). La tendance s'est inversée avec une collectivité qui valorise aujourd'hui la gare au cœur d'un projet de développement structurant : renouvellement urbain, développement de programmes tertiaires, requalification des zones industrielles, ouverture de la ville vers le sud avec de nouveaux franchissements de l'emprise ferroviaire...
- La desserte TGV a fortement participé au développement et au rayonnement de l'agglomération et notamment Saint-Pierre-des-Corps, devenant un véritable nœud régional. C'est Tours qui a le plus bénéficié de l'arrivée du TGV (tertiarisation, palais des congrès...).
- Le coût d'un abonnement TGV a limité l'effet « fuite » vers Paris. Par contre, la forte réduction des temps de déplacement (moins d'une heure) a créé un lien économique, social et culturel fort vers la capitale.
- Le secteur ferroviaire en reconversion (restructuration de l'activité fret, friches à reconverter...) constitue aujourd'hui un secteur de projet majeur pour l'agglomération tourangelle.



La grande échelle

- Une agglomération de 220.000 habitants très dense (2e densité française après l'agglomération parisienne), plus de 92.000 emplois (communauté d'agglomération),
- Un fonctionnement métropolitain avec de nombreuses petites villes (Epernay, Vitry le François, Chalon-en-Champagne) et un développement économique important en lien avec le desserrement du bassin parisien, plus d'emplois métropolitains supérieurs que la moyenne,
- Une ouverture de la LGV Est en 2007,
- Une nouvelle gare qui permet d'éviter la gare centrale de Reims pour les TGV continuant vers Strasbourg et une nouvelle gare qui offre la possibilité de connecter le territoire régional puisqu'elle accueille les TER (Sedan, Châlons, Epernay...),
- La volonté de valoriser la gare centrale et la nouvelle gare qui profitent chacune du trafic TGV Est.



La gare de Reims Champagne-Ardenne et son environnement

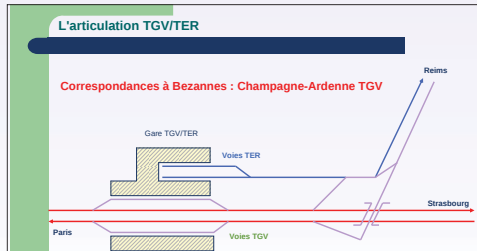
Le contexte urbain

- Le choix d'une localisation en frange de la ville, dans la partie sud de l'agglomération rémoise, à 5km de Reims, 7km du centre-ville,
- Un secteur périurbain en développement (commune de Bezanne) avec de nombreuses réserves foncières agricoles,
- Une petite zone d'activités limitrophe, la proximité d'un quartier d'habitat social important (quartier de la Croix Rouge - opération ANRU) et d'une zone commerciale,
- Une démarche de valorisation de l'arrivée du TGV dans la gare centrale par du renouvellement urbain (quartier d'affaires et habitat notamment) et un projet de quartier nouveau.

Le programme

- Une gare de 700 m² dont 450 ouverts au public à base d'acier et de verre (10 millions d'euros) et composée d'un hall, de guichets, d'un bar et d'un point presse,
- Une passerelle architecturée qui dessert 6 voies : 2 centrales sans quai pour le passage des TGV, 2 pour l'arrêt des TGV, 2 pour l'arrêt des TER





Le principe d'interconnexion TGV / TER



Le projet urbain autour de la gare TGV

L'accessibilité

- Une interconnexion avec plusieurs lignes de TER qui prolongent certains services depuis la gare centrale de Reims : 7 AR quotidiens avec Epernay, 4 avec Châlons en Champagne et Saint Dizier, 4 avec Charleville-Mézières et Sedan, 1 avec Bar le Duc et 18 AR quotidiens en train avec Reims Gare. Les travaux d'interconnexion TGV/TER ont été financés par l'Etat, la Région et le Département (46,8M€).
- Une desserte par le réseau urbain de l'agglomération : 30 dessertes par jour avec le centre de Reims et une future desserte par la ligne de tramway en construction.
- Une desserte facile depuis les autoroutes A4 (Paris-Strasbourg) et A26 (Calais-Troyes) et par le futur contournement autoroutier de Reims.
- 700 places de stationnement, un dépose-minute et une station de taxi.

L'offre ferroviaire

- La gare est essentiellement dédiée aux trains province-province, sans passer par Paris
- 27 TGV / jour desservent la gare
- 9 AR avec Strasbourg, 3 AR avec l'aéroport Charles de Gaulle, 6 AR avec Chessy Marne la Vallée et Massy, 3 AR avec Lille, 1 AR avec Rennes, 2 AR avec Nantes, 3 AR avec Bordeaux, 2 AR avec Paris Est (TGV Paris - Châlons).
- La gare centrale de Reims est desservie depuis Paris par 8 TGV.
- Temps de parcours : 30 mn pour Roissy ou Marne-la-Vallée, 40 mn pour Paris, 1h00 pour Massy, 1h25 pour Lille, 3h15 pour Nantes et Rennes et 4h25 pour Bordeaux.
- 650.000 usagers attendus la première année.



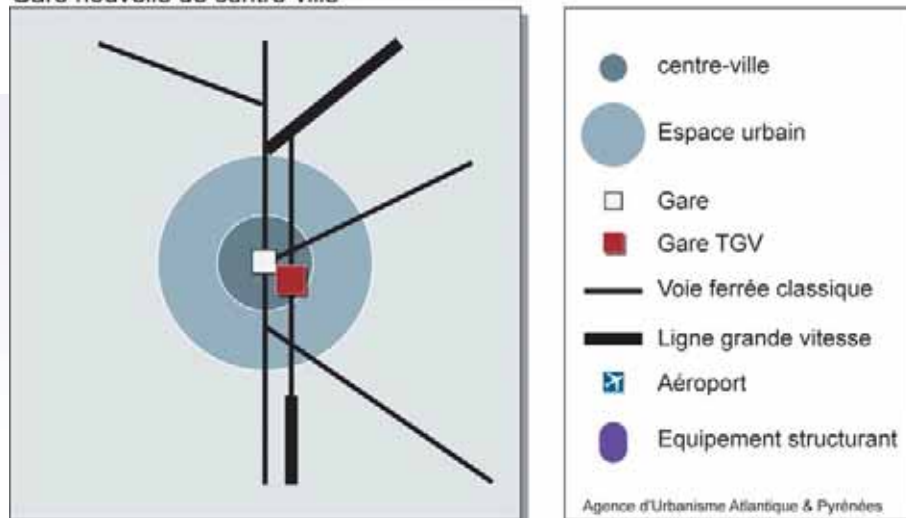
Les quais et la passerelle



Les dynamiques

- L'arrivée du TGV qui met Reims à 45mn de Paris, tant dans la gare centrale que dans la nouvelle gare Champagne Ardenne est au coeur d'une stratégie globale de développement de l'agglomération qui s'appuie sur les dynamiques de desserrement du Bassin parisien (ménages, activités) et du tourisme d'affaires. La gare de Champagne Ardenne renforce le caractère métropolitain du territoire en faisant profiter du TGV l'ensemble des pôles urbains régionaux (Reims centre, Sedan, Châlons...).
- La gare s'accompagne d'une Zac de 170 ha comprenant un parc d'activités économiques (60/70ha), des logements (15/20ha), un espace à vocation de commerces, de services et de loisirs (15/20ha), des espaces verts et paysagers (30/50ha).
- Dans le centre-ville, l'arrivée du TGV est également l'occasion d'une vaste opération de renouvellement urbain qui s'appuie notamment sur le développement d'un quartier d'affaires en façade de la gare, de la recomposition d'un quartier d'habitat au-delà, de la rénovation du bâtiment gare, de l'aménagement du pôle d'échanges multimodal.
- La ligne de tramway va constituer un lien fonctionnel et urbain entre les deux secteurs de mutation.
- Quelques mois après la mise en service du TGV, les effets sont perceptibles en termes d'attractivité résidentielle (ménages du bassin parisien), économique (investisseurs immobiliers nationaux) et liés au tourisme d'affaires (taux d'utilisation du centre de congrès) (Source AUDRR).

Gare nouvelle de centre-ville



LES GARES D'AGGLOMÉRATION

Les gares TGV d'agglomération sont relativement peu nombreuses en France.

Elles répondent à deux logiques :

- une opportunité avec une gare d'agglomération existante plus facile à desservir que la gare centrale (cas de Saint-Pierre-des-Corps),
- un compromis entre le refus de la SNCF de passer en gare centrale pour des raisons de dégradation importante de temps de parcours et la volonté des territoires locaux de desservir les territoires urbains au plus près (cas de Reims, Avignon)

QUELS AVANTAGES ? QUELS INCONVÉNIENTS ?

Les avantages :

- **Une desserte des populations au plus près**
Une gare d'agglomération permet souvent de se rapprocher des secteurs les plus densément peuplés. L'avantage de centre à centre est relativement préservé, dans le cadre d'une concurrence aux dessertes aériennes.
- **une accessibilité urbaine facilitée**
Les gares d'agglomération permettent d'être desservies par les réseaux existants de transports collectifs urbains, moyennant parfois une restructuration des lignes concernées (itinéraires, fréquences, amplitudes...). Elles permettent souvent également d'intéresser une population plus ou moins importante pouvant accéder à la gare à pied ou à vélo.
- **Projet de gare, projet urbain**
L'aménagement d'une gare nouvelle dans un territoire aggloméré permet généralement de développer un véritable projet urbain qui s'appuie sur une mixité de fonction : équipements, activités, habitat...
- **Logique d'acteurs**
L'aménagement d'une gare en territoire urbanisé permet le plus souvent de porter le projet avec une dimension intercommunale.

Ce constat permet généralement de globaliser le projet gare avec un projet urbain et de mieux négocier les fonctionnalités et le niveau de service attendu par les opérateurs ferroviaires.

Les inconvénients :

- Le passage des TGV en secteur urbanisé peut dégrader les temps de parcours par rapport à un tracé plus éloigné.
- Le foncier à acquérir est parfois cher (territoire d'extension urbaine).
- Le tracé et l'aménagement d'une gare peut générer des contraintes de voisinage.
- Les flux générés pour accéder à la gare peuvent constituer des contraintes importantes pour le fonctionnement du quartier concerné (trafic et stationnement).
- L'arrivée d'un tel équipement dans un secteur urbain peut impacter fortement les prix immobiliers en lien avec une promotion importante.
- L'existence de deux gares TGV dans une agglomération (gare centrale et gare d'agglomération) peut rendre le service peu lisible : division des services, où prendre le train ? où aller chercher un passager? ...

QUEL BILAN ?

Les deux exemples de Saint-Pierre-des-Corps et de Reims sont contrastés en ce qui concerne les contextes géopolitiques et les répercussions.

La gare de Saint-Pierre-des-Corps a été aménagée dans un contexte d'intercommunalité peu développé, avec une certaine concurrence avec la gare de Tours en termes de dessertes ferroviaires et de projets de développement économique. Le contexte très urbanisé de la gare a provoqué des conséquences en matière de trafic routier généré et d'étalement des contraintes de stationnement vers les quartiers voisins.

L'existence d'un barreau LGV qui évite totalement l'agglomération tourangelles a limité le nombre de services s'arrêtant à Saint-Pierre-des-Corps (la gare suivante de Poitiers par exemple, qui ne possède pas de barreau d'évitement, bénéficie d'un nombre de services comparable à Saint-Pierre-des-Corps pour une population et des connexions régionales vers d'autres lignes nettement moindres).

A Reims, le projet de nouvelle gare est développé avec des dimensions intercommunale et régionale beaucoup plus importante. Une complémentarité avec la gare centrale de Reims est recherchée, tant dans la répartition des dessertes ferroviaires que dans les dynamiques urbaines engagées avec des projets urbains importants planifiés.

4- LES GARES DE PÉRIPHÉRIE



Vendôme - Villiers-sur-Loir

Le Creusot - Monceau-les-Mines / Macon - Loche





Le réseau grande vitesse à l'échelle de l'agglomération



L'entrée de la gare



La grande échelle

- Un bassin faible en habitants (20.000) et en emplois (3.000),
- Un Secteur rural avec des maisons bourgeoises,
- Un gare TGV aménagée à 4km à l'ouest de Vendôme,
- Un choix étonnant pour l'implantation d'une gare TGV. Choix initial de la SNCF entre Vendôme et Blois (population desservie bien plus importante) mais blocage avec élus et agriculteurs beaucerons (terres à très hauts rendements). Proposition alternative par Vendôme, la SNCF accepte le marchandage contre toute logique d'aménagement du territoire.



La gare de Vendôme Villiers-sur-Loire et son environnement

Le contexte urbain

- Un environnement rural, une gare «verte», aménagée à l'orée d'un bois (volonté politique en opposition forte du contexte de Montparnasse),
- La nécessité d'aménager une route d'accès à partir de la route départementale entre Vendôme et Le Mans, avec un nouvel échangeur et la nécessité d'amener tous les réseaux (eau, électricité...),
- L'aménagement d'un parc d'activités (Parc Technologique du Bois de l'Oratoire),
- Des aménagements réalisés par le Syndicat d'étude et d'aménagement du bassin d'influence de la gare TGV représentant l'ensemble des partenaires concernés.

Le programme

- Un site de 2,5 ha,
- Un architecture «localo-futuriste» rappelant les toits des batisses du Vendomois,
- Un guichet, un bar.



Quatre quais, dont deux réservés à l'arrêt



Les aires de stationnement



L'accessibilité

- Un rendez-vous manqué avec la ligne classique qui passe à quelques kilomètres au sud de la LGV qui aurait permis de connecter 4 lignes irriguant l'ensemble de l'hinterland et de réaliser un site intermodal,
- Pas de réseau de transport collectif à Vendôme avant l'arrivée du TGV (moins de 20.000 habitants, pas de versement transport). Depuis, la ville a mis en place un réseau dont une ligne desservant la gare une dizaine de fois par jour,
- Un accès facile par la route depuis la départementale Vendôme - Le Mans, à partir d'un nouvel échangeur et d'une nouvelle route qu'il a fallu construire spécifiquement,
- Projet de rocade à l'ouest de Vendôme améliorant l'accessibilité de la gare, notamment depuis Blois,
- Un parking payant.

L'offre ferroviaire

Avant TGV :

- TER depuis Vendôme Gare en 2H15 vers Paris

Desserte originale (1990) :

- 2 allers-retours avec Paris,

Aujourd'hui :

- 6 allers-retours avec Paris Montparnasse en 42 minutes, dont 4 permettant d'aller jusqu'à Tours et 1 permettant d'aller jusqu'à Poitiers et Bordeaux
- 1 aller-retour avec Roissy CDG et Lille via Masy et Marne la Vallée.
- 35% des usagers effectuent des migrations domicile-travail quotidiennes, avec Paris comme lieu de travail.
- 65% des usagers TGV pour motifs professionnels, 35% pour motifs privés



L'offre de transports collectifs

Les dynamiques

- L'implantation de la gare TGV de Vendôme - Villiers-sur-Loir échappe à toute logique d'aménagement du territoire : loin de bassins de population importants, une accessibilité routière à construire de toutes pièces, pas d'interconnexion avec les réseaux TC, développement économique très faible...
- La fréquentation est supérieure aux estimations initiales, mais les attentes en matière de développement économique ont été déçues avec un nombre très limité d'emplois induits. Le parc technologique aménagé avec la gare regroupe aujourd'hui seulement une dizaine d'unités, dont des établissements publics (Communauté du Pays de Vendôme, syndicats intercommunaux, Chambre des métiers...) pour un total de 400 emplois environ...
- Néanmoins, il faut noter que le TGV a certainement participé à sauver des unités de production en voie de délocalisation et qui ont retrouvé localement des perspectives de développement (Société Sextan Avionics est passée de 300 à 500 emplois avec déplacement à Vendôme de deux unités parisiennes).
- A noter également une armature commerciale supérieure à celle rencontrée dans les pôles urbains de cette taille, permettant de penser que le TGV a tiré Vendôme vers le haut dans la hiérarchie urbaine.
- Malgré une certaine publicité, le secteur du tourisme n'a pas vraiment profité de l'arrivée du TGV, avec des trains du week-end sous-utilisés.
- Abonnements très chers et POS protecteurs pour lutter contre la crainte d'une fuite vers Paris.



Le réseau grande vitesse
à l'échelle de l'agglomération



Le réseau grande vitesse
à l'échelle de l'agglomération

La gare du Creusot - Montceau-les-Mines
et son environnement



La gare de Macon - Loché
et son environnement



La grande échelle

- Une arrivée de la LGV Paris - Lyon en 1981,
- Un aménagement de la gare de Montchanin à 8km du Creusot et 26km de Montceau les Mines, soit 100.000 habitants,
- Un aménagement de la gare de Mâcon-Loché à 7km au sud-ouest de Mâcon, soit 45.000 habitants,
- La genèse du projet : pas d'arrêt initialement prévu entre Paris et Lyon, réaction des territoires traversés, refus de la SNCF de passer par les gares centrales : nouvelles gares sur l'itinéraire prévu,
- Pression de la Datar au Creusot pour lutter contre la crise du bassin sidérurgique,
- Idée à Macon d'attirer des délocalisations parisiennes (services de l'Etat et entreprises).

Le contexte urbain

- Deux gares aménagées en secteur rural,
- Des terres agricoles alentours classées en ZAD,
- L'aménagement de zones d'activités (ZAC de 2,5ha à Montchanin, de 5ha à Macon),
- Des travaux importants d'infrastructures routières pour connecter les gares au réseau routier structurant (Montchanin : nouvelle route de 1,5km, Macon : amélioration de l'accès à l'A6 seulement en 1995).

Le programme

- Montchanin Le Creusot TGV : hall, guichet, point presse, parking de 770 places,
- Macon TGV : hall, guichet, bar, parking payant de 470 places.



L'entrée de la gare du Creusot



L'entrée de la gare de Macon - Loche



Un projet de bureaux à Macon - Loche

L'accessibilité

- Possibilité technique de raccorder les gares TGV aux gares centrales par les infrastructures ferroviaires existantes mais pas d'accord sur les investissements importants à partager entre collectivités,
- Aménagements de haltes routières pour rabattre les services d'autocar,
- Le Creusot : au départ plusieurs lignes de cars de rabattement depuis Le Creusot, Monceau-les-Mines, Autun, Chalon, Roanne ; aujourd'hui uniquement les lignes de Roanne et Autun subsistent. Mise en place récente de navettes depuis Le Creusot et Monceau en correspondance des TGV (2,50€ le ticket),
- Macon : les navettes vers le centre-ville ont disparu dès la première année ; des lignes de rabattement depuis Villefranche-sur-Saône, Cluny et Cormatin mises en place à l'ouverture de la gare ; devant le peu d'usagers, il ne reste que celle de Villefranche. Parking payant de 460 places,
- Une accessibilité voiture ultra-dominante, au moyen d'aménagements routiers importants spécifiquement construits.

L'offre ferroviaire

Le Creusot TGV :

- 7 TGV quotidiens vers Paris,
- 9 TGV quotidiens vers Lyon,
- 5 cars SNCF vers Roanne,
- 5 cars SNCF vers Autun.

Macon Loché :

- 6 TGV vers Paris,
- 2 TGV vers Genève,
- 2 TGV vers Aix les Bains et Annecy,
- 1 TGV vers Lyon.

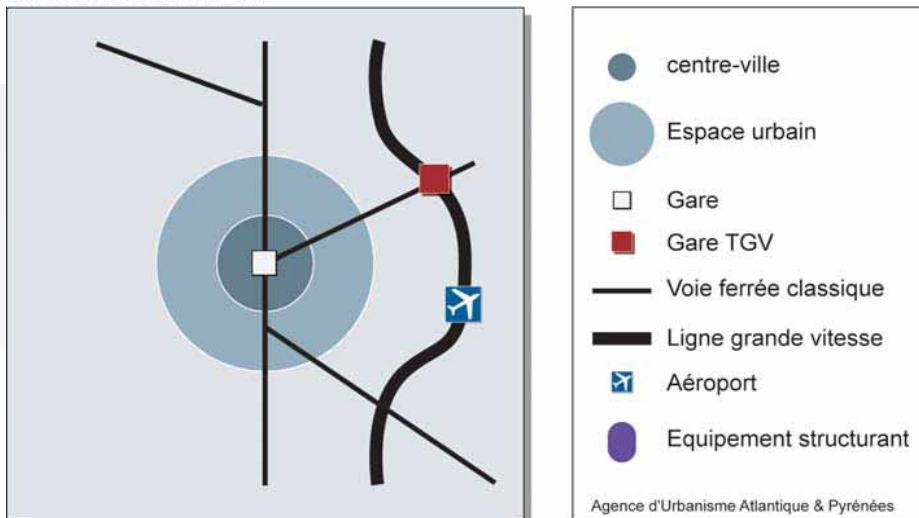


L'offre de transports collectifs de la gare du Creusot - Monceau-les-mines

Les dynamiques

- Les premiers aménagements ont été modestes, malgré les discours ambitieux affichés. Les acteurs locaux ont longtemps pensé que les gares TGV seules pouvaient générer un développement économique important. Les zones d'activités créées sont restées quasi-vides : 3 entreprises en 10 ans au Creusot, aucune à Macon !
- A la fin des années 80, une nouvelle dynamique s'instaure à partir d'une mobilisation d'acteurs locaux : Association de développement à Montchanin et Syndicat mixte d'aménagement à Macon. Ambitions plus fortes : surfaces étendues, projet d'activités tertiaires et high tech, nouveaux plans d'aménagement... Projet très ambitieux à Macon : hôtels, centre de conférence, centre financier, héliport. Ce projet n'a séduit que quelques entreprises et a été rapidement abandonné, remplacé au début des années 90 par un projet de 55ha associant services aux entreprises, laboratoires et industrie légère.
- Bilan aujourd'hui : une quinzaine d'entreprises sur les deux sites. Montchanin a attiré quelques entreprises parisiennes profitant des aides de l'Etat et de l'Union européenne. A Macon, la plupart des implantations sont des transferts des autres zones d'activités de l'agglomération. Les autres projets tertiaires ont été mis en sommeil, avec notamment des bureaux restés vides. Le remplissage des zones est aujourd'hui lent et avec des activités banales, loin des ambitions technopolitaines initiales.

Gare d'interconnexion



LES GARES PÉRIPHÉRIQUES

La volonté initiale de la SNCF était de relier les principaux pôles urbains français le plus vite possible, sans arrêt intermédiaire : Paris à Bordeaux, Paris à Lyon, Paris à Lille. Les territoires traversés ont réagi devant la contrainte (passage d'une LGV) sans avantage (pas d'arrêt).

Les gares périphériques sont nées d'une volonté de compromis entre :

- la desserte d'un territoire,
- un temps de parcours à ne pas trop pénaliser entre les pôles principaux,
- une masse critique de population ne justifiant pas le passage en gares centrales dégradant le temps de transport.

On peut distinguer deux types de gares périphériques :

- les gares en périphérie d'un centre urbain souvent peu important : Vendôme, Macon...
- les gares localisées entre plusieurs bassins de vie et étant le plus souvent aménagées en pleine campagne: Montchanin entre Le Creusot et Monceau les Mines, Haute Picardie entre Amiens et Saint Quentin... Le poids de population desservie est théoriquement plus important mais également plus éloigné.

QUELS AVANTAGES ? QUELS INCONVÉNIENTS ?

Les avantages principaux de ce type de gares sont de trois ordres :

- un temps de parcours TGV non pénalisé entre les pôles urbains principaux,
- un foncier le plus souvent facile et peu cher (terres agricoles),
- une bonne rentabilité économique pour le transporteur.

Les inconvénients sont nombreux :

- une population desservie éloignée, un aménagement qui rompt avec l'intérêt principal du train de desservir de «centre à centre»,
- des difficultés d'accessibilité : aménagements routiers insuffisants nécessitant des investissements parfois importants, absence de rabattement par les transports collectifs entraînant la création de lignes artificielles aux rendements insuffisants, population riveraine pouvant venir à pied ou à vélo inexistante...
- une offre ferroviaire qui reste toujours très faible.
- des territoires ruraux qui reçoivent ces équipements sans être préparés : faiblesse de l'intercommunalité, intérêts économiques divergents entre le territoire de la gare TGV et le développement économique des bassins de population desservis,
- des territoires ruraux qui n'ont pas de projet d'accompagnement permettant de valoriser la gare TGV dans une démarche globale.

QUEL BILAN ?

Toutes les gares périphériques ont un bilan similaire :

- elles sont restées de simples haltes aménagées,
- elles ont souvent connu un réel succès en termes de nombre d'usagers, supérieur aux estimations initiales,
- elles ont eu peu d'effet sur leur environnement proche,
- les zones d'activités aménagées à proximité n'ont le plus souvent attiré que quelques entreprises, au profil éloigné des activités tertiaires et high tech désirées initialement,
- leur positionnement rend leur desserte en transports collectifs stérile et souvent provisoire, elles génèrent donc uniquement des flux voiture qu'il faut stocker dans des parkings imperméabilisant.
- l'offre ferroviaire, même si elle a augmenté depuis la mise en service des LGV, est restée médiocre.
- les gares TGV n'ont pas révélé de fonctions polarisatrices.
- leur fonctionnement les apparente, à une autre échelle, aux gares de banlieue et leur rôle se limite au rabattement de flux de trafics supplémentaires vers les capitales nationales ou régionales.

Le TGV n'a pas eu d'impacts directs sur le développement économique des territoires implantés.

A Mâcon comme au Creusot, le TGV a eu un impact positif sur le développement économique à moyen et long terme, mais pas sur le remplissage des ZA à court terme. Il semble cependant que c'est plus la combinaison entre le TGV et la présence d'un axe routier structurant qui constitue un facteur positif fort impactant sur l'économie.

La création de gares ex-urbanisées apparaît donc comme une opération de «contre-aménagement» du territoire, peu susceptible d'induire de nouvelles dynamiques territoriales.

5 - LES GARES D'INTERCONNEXION

Massy TGV

Lyon Saint-Exupéry





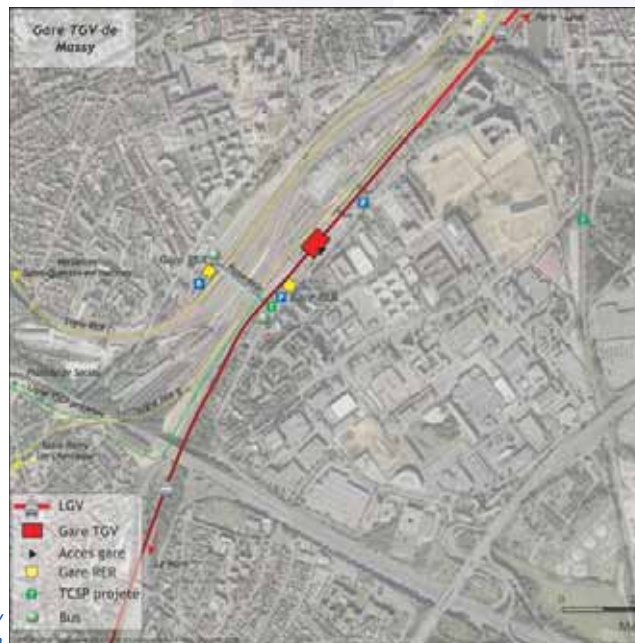
Le réseau grande vitesse
à l'échelle de l'agglomération



L'entrée de la gare

La grande échelle

- Un bassin de population et d'emplois important avec une densité d'habitants à l'hectare de 4.000 pour Massy et 2.600 pour Palaiseau,
- Massy et Palaiseau, des villes de 67.000 hbts et 33.000 emplois,
- Une zone d'attraction (zones d'emploi de Boulogne, Orsay et Orly) de 1.390.000 hbts et 571.000 emplois,
- Une gare à 20km de Paris et à 500m du centre de Massy, idéale pour les populations du bassin de vie du sud de l'agglomération. Une proximité aux pôles d'emplois du plateau de Saclay (2km) et d'Orly (5km),
- Une gare réservée (95% des trains) aux déplacements province-province, comme celles de Marne-la-Vallée et Charles-de-Gaulle, contrairement aux gares terminus parisiennes.



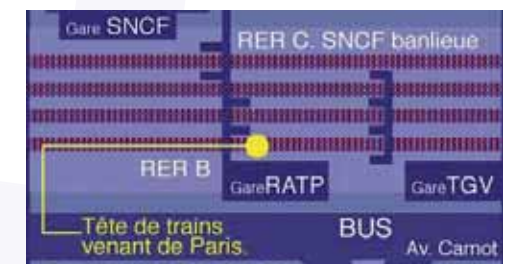
La gare de Massy TGV
et son environnement urbain

Le contexte urbain

- Une gare greffée au réseau existant (localisation d'opportunité), à proximité des gares des lignes du réseau express régional C (SNCF) et B (RATP), au-dessus de la ligne grande vitesse Atlantique et proche de la ceinture ferroviaire parisienne sud,
- Une insertion aisée dans le cadre bâti du fait de la forte densité et de la proximité d'une zone d'activités,
- Pas de projet urbain autour de la gare, mais des projets de développement en réflexion (préférence à l'implantation de bureaux),
- Un environnement urbain mixte : zones d'activités, zones commerciales, zones résidentielles denses, proximité au centre-ville de Massy.

Le programme

- Une gare mise en service en 1991 après l'ouverture de la ligne grande vitesse Atlantique, réservée aux trains province-province et conçue pour les échanges entre le réseau grande vitesse et le réseau de transports de l'Ile-de-France,
- Une gare simple de 4 quais (2 quais pour arrêt) construite au-dessus de la LGV Atlantique, avec quelques services (restauration, presse).



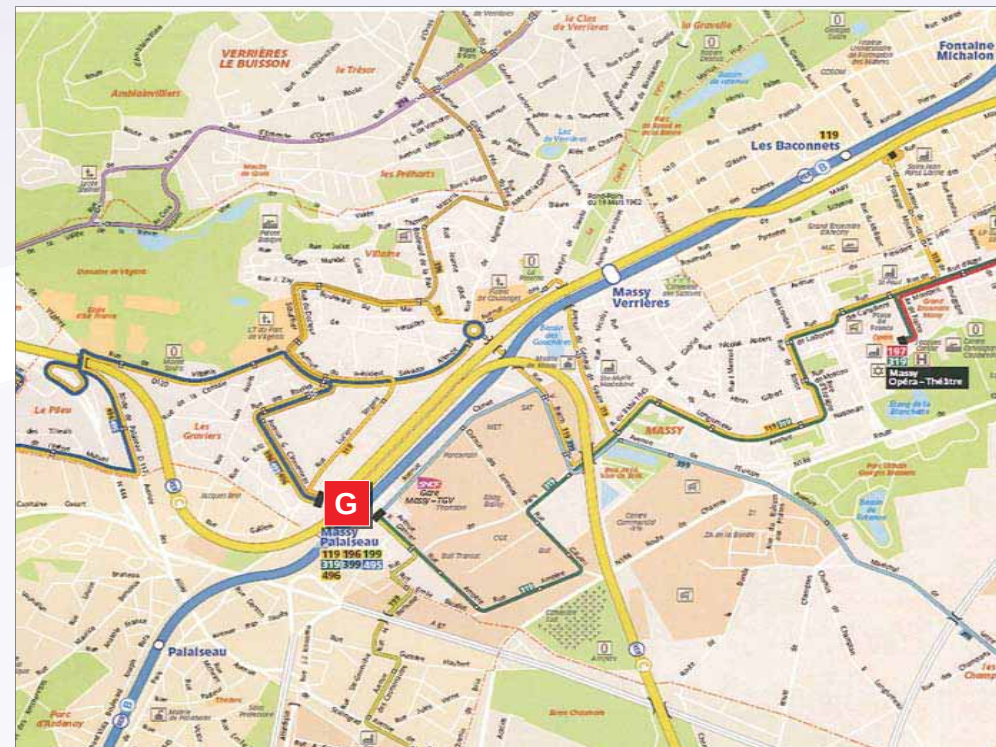
L'organisation du pôle multimodal



Le pôle multimodal de Massy-Palaiseau

L'accessibilité

- Un accès facile avec tous les modes : proximité des réseaux routiers majeurs et autoroutiers, desserte par les transports alternatifs (RER, réseaux de bus, de cars,...),
- Une gare dont les usagers viennent à 50% en bus ou cars, à 36% à pied et à 14% en voiture,
- Un pôle d'échanges périphérique de l'agglomération parisienne important puisqu'il permet en dehors du TGV d'utiliser les réseaux SNCF (ligne C du RER) et RATP (ligne B du RER),
- Un pôle multimodal desservi par 7 lignes routières du conseil général, 5 lignes RATP (2 noctiliens) et 10 autres lignes de bus spécifiques gérées par 5 compagnies à destination notamment d'Orsay, de Sénart...,
- Un accès voiture aisé (proximité du réseau autoroutier) et un stationnement facile : 1 parc de 720 places payantes à proximité de la gare et une offre de stationnement gratuite plus éloignée et mutualisée avec les gares de RER,
- Un dépose-minute et une station de taxi.



L'offre de transports collectifs

L'offre ferroviaire

- 1 million de voyageurs par an,
- 4 voies pour la circulation des trains voyageurs, dont 2 réservées à l'arrêt,
- Une offre TGV d'une quarantaine de trains par jour qui a permis d'accroître l'attractivité de la gare (début difficile du fait du peu de dessertes) et permet de projeter un développement du quartier,
- Une offre RER complémentaire (forte fréquence) qui permet notamment de relier le cœur de Paris (30mn) et l'aéroport d'Orly (30mn),
- Une gare du réseau grande vitesse qui en compte 7 à Paris (3 périphériques et 4 centrales).



La gare et les quais de RER B

Les dynamiques

- La gare TGV est avant tout localisée par opportunité : lors de la création de la LGV Atlantique, pour connecter le réseau grande vitesse ferroviaire (trains réalisant un itinéraire province-province) à l'agglomération parisienne, il a été décidé de créer une gare en périphérie.
- Les opportunités techniques (au niveau de la LGV Atlantique, de la voie de contournement sud de l'agglomération), foncières et surtout d'accessibilité (proximité du réseau autoroutier, gares de RER, réseaux de bus et cars) ont privilégié cette localisation.
- Aucun projet urbain n'a été programmé lors de la mise en service de la ligne, le peu de trains desservant la gare ne favorisant pas notamment un quelconque projet. Toutefois, l'augmentation du nombre de dessertes et un développement important du sud-ouest de l'agglomération font émerger aujourd'hui de nouvelles réflexions. Massy et les communes proches militent pour le développement d'un pôle tertiaire, en accompagnement des travaux menés actuellement pour l'amélioration du pôle d'échanges.



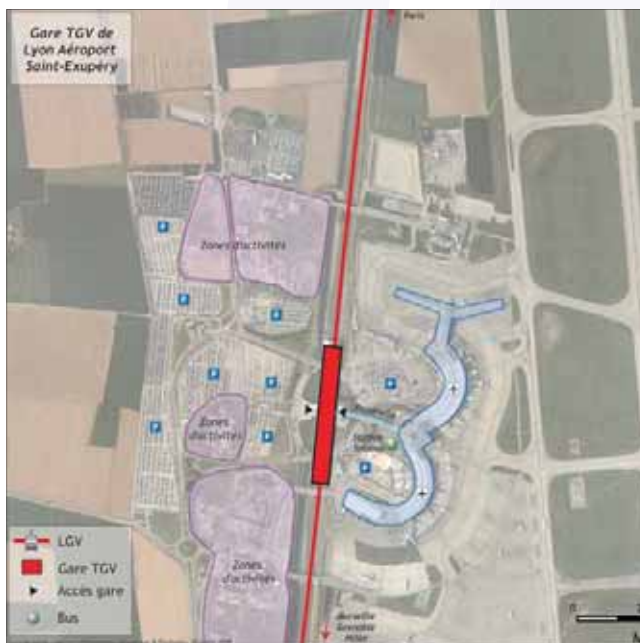
Le réseau grande vitesse à l'échelle de l'agglomération



La bâtiment principal de la gare

La grande échelle

- Un bassin de population et d'emplois important : une ville de 445.000 hbts et 230.000 emplois et une aire urbaine de 1.650.000 hbts et 720.000 emplois,
- Une métropole avec plusieurs gares, dont deux desservies par une offre à grande vitesse, la gare Saint-Exupéry, accolée à l'aéroport et la gare Part-Dieu, à proximité du centre-ville,
- Une gare située à 22km à l'ouest de Lyon, autant de La-Part-Dieu et de la Cité Internationale, à 10km du Parc des expositions et à 15km de la ville-nouvelle de l'Isle-d'Abeau et de son pôle économique (importantes zones d'activités de l'agglomération),
- Une gare connectée à l'aéroport Saint-Exupéry (premier aéroport de Province pour la fréquentation) qui est un hub pour plusieurs compagnies aériennes.



La gare de Lyon Saint-Exupéry et son environnement urbain

Le contexte urbain

- Une gare connectée à l'aéroport de l'agglomération lyonnaise, considéré aussi comme l'aéroport régional et implantée au milieu des champs,
- Une gare et un aéroport qui favorisent le développement économique mais qui ne sont accompagnés d'aucun projet urbain majeur (simples zones d'activités à proximité).

Le programme

- Une gare mise en service en 1994 pour l'ouverture de la LGV de contournement de Lyon,
- Un projet architectural majeur de 114 millions d'euros laissant place à une grande salle d'échanges directement reliée à l'aéroport par une passerelle et permettant l'accès en souterrain à 5 quais, dont 3 utilisés.



L'ensemble de la gare



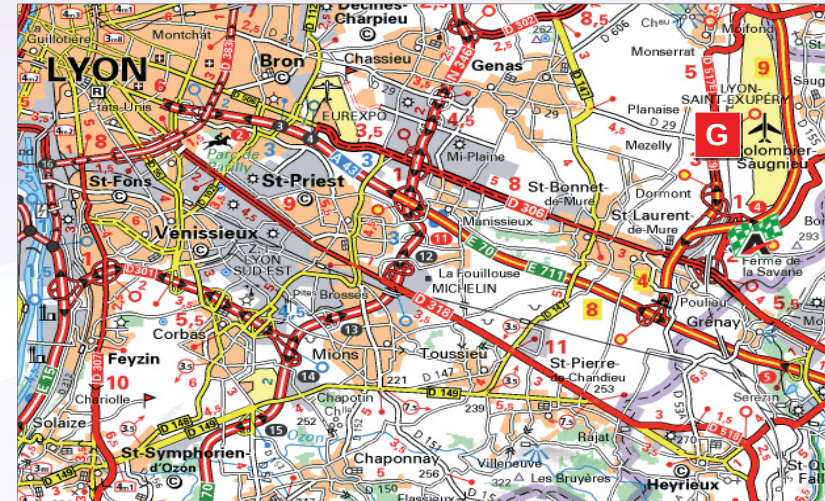
Le hall de la gare



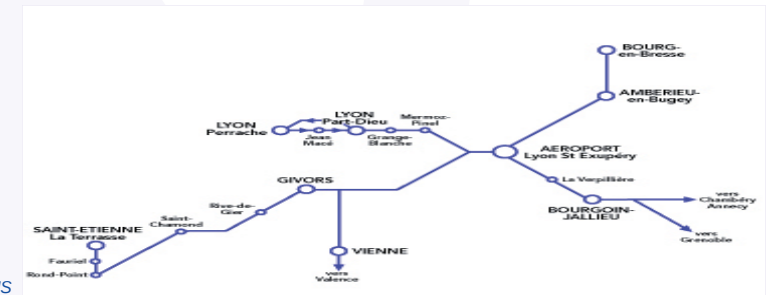
La gare et l'aéroport

L'accessibilité

- Une gare située à 30mn du centre (45mn en TC) et à 30mn de Part-Dieu (35mn en TC),
- Un accès facile en voiture : desservie par des axes majeurs dont le réseau autoroutier et un accès peu congestionné du fait de sa position excentrée,
- Une accessibilité plus difficile en transports alternatifs (Statobus,...), conséquence de l'absence d'une desserte lourde,
- Une simple gare TGV sans complémentarité ferroviaire. Il faut toutefois noter que des quais ont été prévus pour une desserte ferroviaire régionale,
- Un pôle d'échanges partagé avec l'aéroport : une navette régulière à destination de Lyon centre via Part-Dieu, un réseau de bus régional desservant les principales villes, un réseau saisonnier à destination des stations de ski et une navette de desserte pour le parc des expositions,
- Un projet majeur : Leslys, un tram-train pour atteindre plus rapidement Lyon (2009),
- Un accès voiture aisé (réseau autoroutier) et de nombreux parcs de stationnement, jumelés avec l'aéroport. Un dépose-minute, une station de taxis et la location de voiture.



L'accessibilité routière



Le réseau STATOBUS

L'offre ferroviaire

- 400.000 voyageurs par an,
- 5 quais voyageurs, mais 3 utilisés,
- Une simple offre TGV, sans complémentarité avec le réseau régional, de 24 trains par jour dont la moitié à destination de Paris et peu de liaison avec aucune liaison avec les villes sans aéroport,
- Une offre TGV ne représentant que 10% de l'offre de l'agglomération lyonnaise (90% pour la gare Part-Dieu),

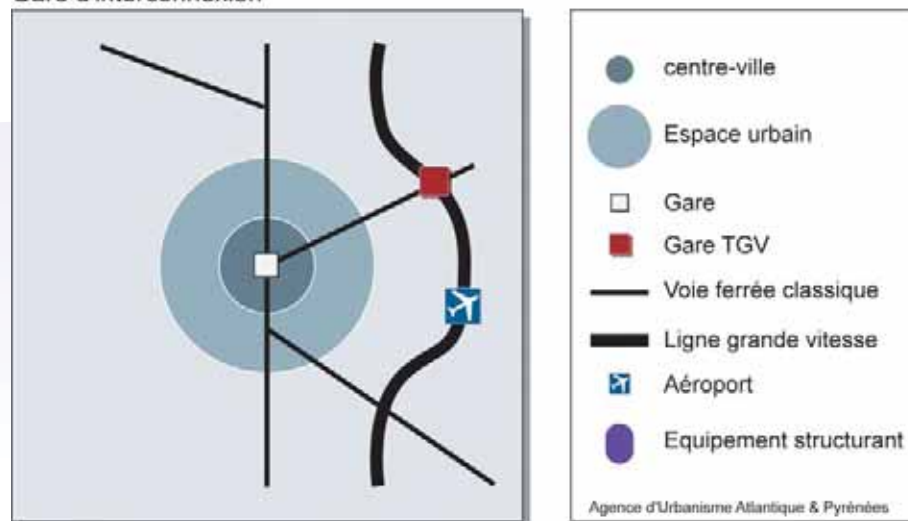


Les quais semi-enterrés

Les dynamiques

- La gare TGV Saint-Exupéry devait remplir deux objectifs: être une gare de desserte de l'aéroport Saint-Exupéry et être une gare TGV pour un territoire large, à l'image d'une gare régionale.
- Le premier objectif n'a pas été atteint puisque 10% des utilisateurs seulement de la gare utilisent en suivant l'aéroport ou inversement. Ce manque d'attractivité peut aussi s'expliquer par une faible desserte de l'aéroport en TGV (concurrence entre l'aérien et la grande vitesse ferroviaire)
- Le second objectif, bien que majeur, ne génère toutefois que 360.000 voyageurs par an venant du Rhône et de l'Isère (30 millions pour Part-Dieu). Ceci s'explique en partie par l'absence d'une desserte ferroviaire régionale et par une desserte en transports alternatifs à faible fréquence qui n'est pas non plus en adéquation avec l'offre TGV. La gare n'a pas non plus engrangé un développement urbain majeur (présence de petites zones d'activités à proximité) qui explique sa faible utilisation (peu d'emplois en dehors de l'aéroport).

Gare d'interconnexion



LES GARES D'INTERCONNEXION

Les gares d'interconnexion reposent sur le principe d'un lien à un autre mode de transport. Elle ont pour but principal de faciliter les échanges en rapprochant au plus près les gares (de réseaux urbains, ferroviaires, aéroportuaires,...) des infrastructures.

Les gares d'interconnexion sont jusqu'à présent des gares bis, à savoir qu'elle complète une gare ou des gares TGV existantes, ce qui explique pour partie leur faible fréquentation, et sont localisées en périphérie des villes, jouant dès lors un rôle plus important pour la population résidente en dehors de l'agglomération.

Les gares de Massy-TGV et Lyon Saint-Exupéry sont ainsi respectivement connectées au réseau de transports de l'Île-de-France (gares RER, réseaux de bus urbains et cars départementaux) et à l'aéroport de la métropole lyonnaise.

Une autre gare TGV a été construite sur ces principes, celle de l'aéroport Charles-de-Gaulle à Roissy dont la fréquentation avoisine les 1,5 million de passagers par an. Cette gare est à la fois connectée à l'aéroport international, mais aussi à deux gares du RER B.

QUELS AVANTAGES ? QUELS INCONVÉNIENTS ?

La difficulté à cerner les avantages et inconvénients des gares d'interconnexion réside dans les faits :

- que les gares de ce type ont été construites jusqu'alors en périphérie et que l'on ne connaît pas les conséquences de ce type de gare dans des situations plus centrales. Quels seraient par exemple les effets d'une telle gare connectée à l'aéroport de Biarritz qui est plutôt en situation centrale par rapport à l'agglomération ?
- que ces gares sont toutes des gares TGV bis et qu'elles n'ont dès lors pas les mêmes conséquences qu'une gare unique. En effet, une gare TGV unique connectée à l'aéroport ou à un pôle d'échange du réseau de transports urbains aurait-elle les mêmes conséquences qu'une gare bis périphérique ? Quelle place serait, dès lors réservée aux gares historiques qui accueillent aujourd'hui le TGV, notamment en termes d'offre ferroviaire TGV ?

Toutefois, il est possible de considérer que ce type de gare a les avantages de :

- faciliter les échanges entre plusieurs modes de transport et donc la mobilité des usagers,
- offrir un accès plus facile par le réseau routier en conséquence de sa situation périphérique,
- apporter une meilleure offre ferroviaire aux populations périphériques,
- offrir du foncier (moins excessif que dans le centre-ville) pour un programme gare plus important,
- pouvoir accompagner la gare d'un programme de développement urbain plus important : zones d'activités économiques, hôtellerie,... si l'infrastructure connectée se situe en zone rurale (disponibilité foncière),

Mais les inconvénients de :

- être située en périphérie et donc plus difficilement accessible qu'une gare en cœur de ville pour une majorité de la population (moins d'habitants et d'emplois à proximité),
- être excentrée et ne permettre une connexion aux réseaux alternatifs que partielle (nécessité de revenir vers le centre pour pouvoir profiter du réseau),
- être excentrée et en cas de développement urbain, de ne pas pouvoir correctement desservir ces nouvelles zones (hors PTU),
- être une gare bis et ne pas avoir une offre TGV importante (pas de retour sur investissement) ou au contraire être la gare TGV de l'agglomération et de fait supprimer une grande partie de l'offre TGV au niveau de la gare centrale,
- être des projets souvent portés par des agglomérations centrales alors qu'ils dépassent leurs compétences intercommunales.



6 - LES GARES D'ÉQUIPEMENT

Chessy Eurodisney

Poitiers - Chasseneuil-du-Poitou



Le réseau grande vitesse à l'échelle de l'agglomération



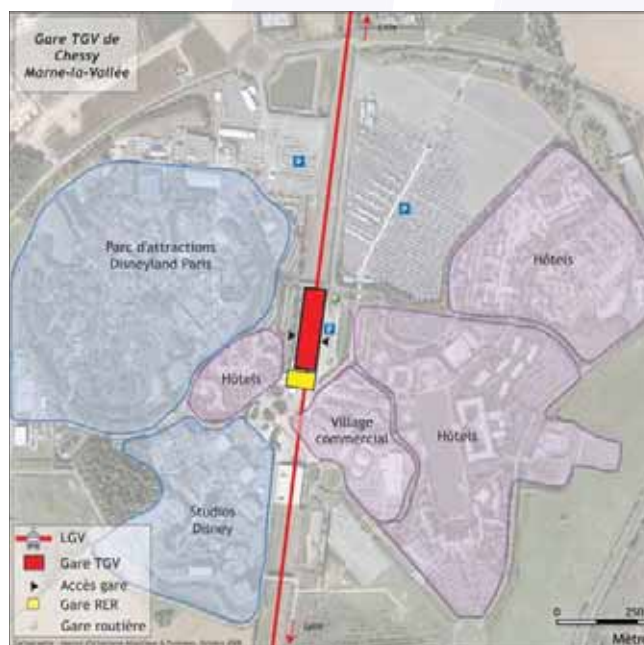
Vue de la gare TGV en limite du parc de loisirs



Ensemble du pôle intermodal RER, gare et gare TGV

La grande échelle

- La gare de Chessy dessert la périphérie est de l'agglomération parisienne, mais est avant tout une gare TGV réalisée pour desservir le parc Eurodisney. L'accessibilité du parc par la grande vitesse fut d'ailleurs un élément important dans le choix de la localisation.
- La gare de Chessy se situe dans l'agglomération nouvelle du Val-d'Europe, à l'est de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée qui représente 26 communes, 282.200 habitants et 127.100 emplois,
- L'agglomération de Val-d'Europe est à 25 km de Paris, elle regroupe 5 communes (Baillly-Romainvilliers, Chessy, Coupvray, Magny-le-Hongre et Serris). Avec plus de 22.600 habitants et 22.800 emplois sur 3.215 hectares, elle présente une densité de population assez faible de 703 habitants/km².



La gare de Chessy Eurodisney et son environnement urbain

Le contexte urbain

- La gare fait partie d'un périmètre où on a défini plusieurs ZAC dont celle des studios et des centres de congrès et celle du parc et du centre touristique,
- Le programme prévoit en plus d'ici à 2015 la construction de 1.800 à 2.000 logements, 30.000 à 40.000 m² d'activités commerciales «thématiques», un centre des congrès de 20.000 à 30.000 m²,
- Une liaison en site propre entre les parcs de Disney, le centre urbain et le futur hôpital est prévue,
- Euro Disney estime que ces développements sont susceptibles de créer 3 000 emplois à terme.

Le programme

- La gare a été ouverte deux ans après l'ouverture du parc, soit en 1994. Etant située sur le contournement grande vitesse est de l'agglomération parisienne, elle est desservie par des TGV province-province (axe Marseille - Lille, Londres, Bruxelles,...),
- Depuis 2007 et l'ouverture de la ligne grande vitesse Est, les TGV venant de l'est de la France peuvent la desservir,
- La gare est accolée à la gare RER, il y a continuité d'aspect entre les deux gares,
- Commerces et services : 2 commerces de restauration et 1 marchand de presse.



Accès extérieur à la gare TGV, côté esplanade



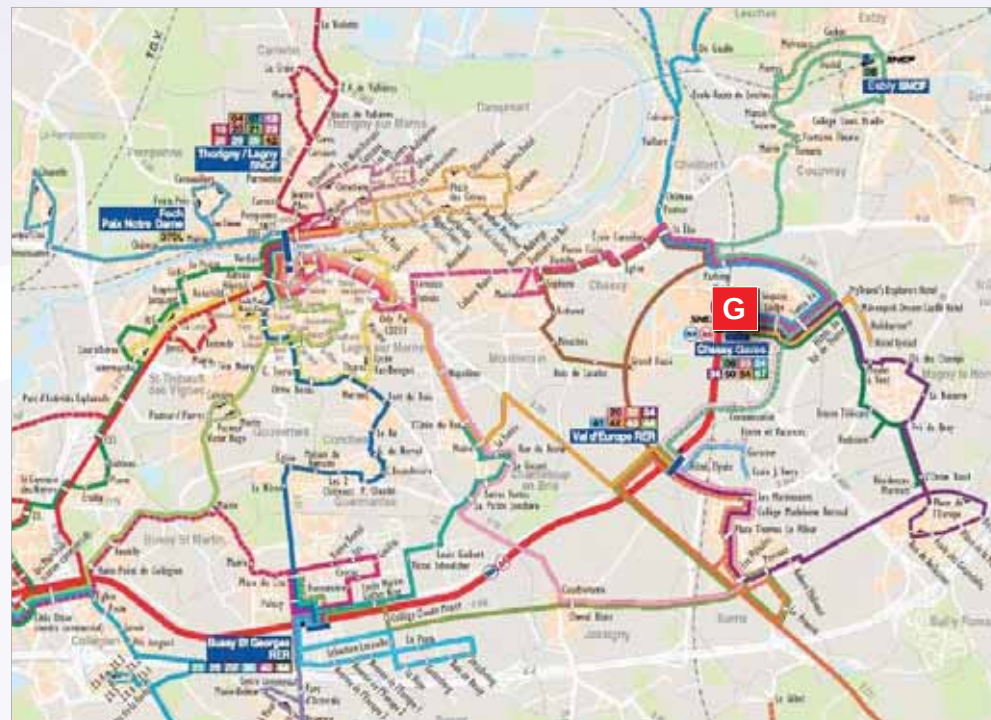
Parkings publics de la gare



Arrivée vers la gare depuis le parc

L'accessibilité

- L'accès au centre de Chessy est aisé : 10 mn à pied et 5 mn en TC, 2R ou VP,
- L'accès au parc Eurodisney est direct, la gare ayant été réalisée à l'entrée du site,
- La gare est réservée aux trains grande vitesse : LGV vers Lille, Strasbourg, Marseille, Montpellier,..., elle accueille aussi l'Eurostar et le Thalys,
- La gare est aussi un pôle intermodal : ligne RER A, 17 lignes de cars interurbains vers les communes de Marne-la-Vallée, une navette vers l'aéroport Charles de Gaulle,
- Une station de taxi et une offre de location de voitures,
- Un accès aisé en voiture : à proximité de la Francilienne et de l'autoroute A4 (2 échangeurs),
- Un parc de stationnement de 1626 places.



L'offre de transports collectifs

L'offre ferroviaire

- La gare TGV a 4 voies dont 2 pour les trains sans arrêt, 2 autres voies sont réservées au RER.
- Un aller-retour quotidien vers Londres,
- Une dizaine de départs par jour vers Bruxelles,
- La SNCF souhaite mettre en place 150 trains par jour à l'horizon 2010.
- Les temps de trajet : 10 minutes pour l'aéroport Charles-de-Gaulle, 1 heure pour Lille, 1h45 pour Lyon, 2h pour Bruxelles, 2h40 pour Londres, 3h15 pour Marseille,
- Nombre de passages : 55 trains par jour,
- La fréquentation : 5.000 voyageurs/jour par TGV, 11.000 voyageurs/ jour par RER A



Accès entre RER et TGV

Les dynamiques

- Le Val d'Europe est aujourd'hui la première destination touristique d'Europe, le premier centre de conventions et congrès d'Ile-de-France (12.000 m² d'espaces d'accueil, environ 1.200 congrès organisés chaque année) ; c'est aussi le deuxième pôle hôtelier de la région derrière Paris (14 hôtels, plus de 7.000 chambres). Sa vitalité économique repose également sur la présence d'un centre commercial de 130.000 m² et d'un parc international d'entreprises,
- Le secteur 4 de Marne-la-Vallée se situe à un tournant de son développement. Un projet préconise de réserver une emprise foncière suffisante pour un éventuel troisième parc et des développements hôteliers, mais aussi de consacrer les efforts publics des dix prochaines années au développement d'un grand projet urbain durable dont l'agglomération nouvelle,
- En effet, après deux décennies qui ont permis la création et la consolidation du pôle touristique et la constitution d'un pôle urbain, il convient aujourd'hui de définir une nouvelle ambition pour ce territoire. C'est la phase 4 du projet Euro Disneyland en France.



Le réseau grande vitesse
à l'échelle de l'agglomération



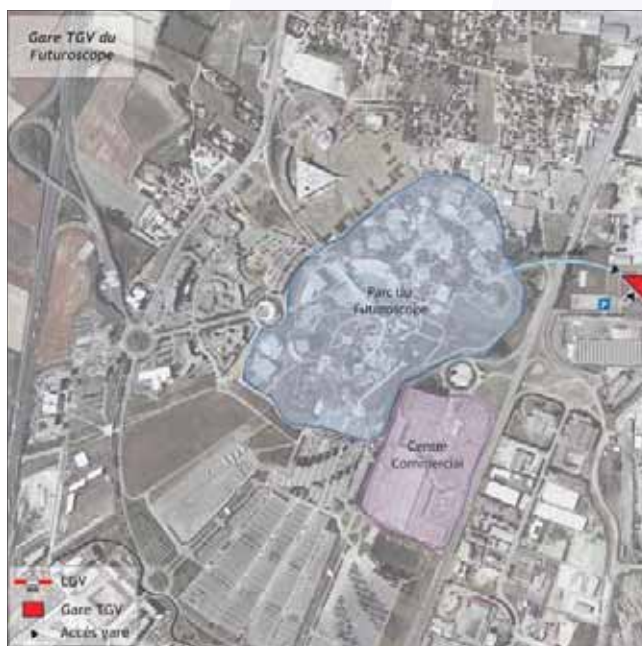
Vue d'ensemble gare TGV et sa passerelle vers Futuroscope



Le parc du Futuroscope

La grande échelle

- La gare est implantée à Chasseneuil du Poitou, commune de la Communauté d'agglomération de Poitiers, située en périphérie nord-est de Poitiers,
- L'agglomération de Poitiers est constituée de 12 communes regroupant 133.000 habitants et 66.600 emplois, soit une densité de 2500 habitants/km² (en 2007),
- La gare du Futuroscope est avec celle du centre de Poitiers, tout proche, la deuxième gare TGV de l'aire urbaine qui représente 83 communes, 209 218 habitants et 101 560 emplois.



La gare de Poitiers - Chasseneuil-du-Poitou
et son environnement urbain

Le contexte urbain

- La gare dessert le parc et un site de 250 hectares qui abrite 150 sociétés dont l'activité tourne autour des technologies de l'information et de communication,
- À partir du Futuroscope et dans un rayon de quelques kilomètres, près de 400 établissements ont vu le jour sur 4 zones d'activités distinctes :
 - la Zone industrielle des Temps Modernes,
 - le centre bourg
 - la Technopole du Futuroscope, avec l'Ecole nationale supérieure de mécanique et d'aérotechnique (ENSMA), le Centre national d'enseignement à distance (CNED) ou encore le Centre national de documentation pédagogique (Scéren-CNDP). Au total, près de 2.500 étudiants, 700 chercheurs et 1.200 enseignants,
 - les Portes du Futur : zone commerciale avec des enseignes nationales (Leroy-Merlin, Darty, But, Boulanger...).

Le programme

- Coût de la gare : 13 millions d'euros
- La gare est située en périphérie urbaine de Poitiers, à proximité de zones agricoles, zones d'activités et de futures zones à urbaniser,
- Une passerelle permet un accès direct au Futuroscope par l'enjambement de la RN10,
- Dessinée par Denis Laming, la gare a été mise en service en juin 2000, le hall à une forme moderne et triangulaire d'environ 10 000 m³,
- Le bâtiment est un grand espace de verre protégé par un toit aérodynamique, il suggère la vitesse; l'hypoténuse du triangle, orientée au Sud-Ouest, permet un bon ensoleillement,
- Commerces et services : à cause d'une faible fréquentation, la gare possède peu de commerces. Il reste toutefois une billetterie du Parc du Futuroscope ainsi qu'un dépôt bagages.



La gare TGV et ses stationnements



Entrée principale de la gare TGV



Hall principal de la gare TGV

L'accessibilité

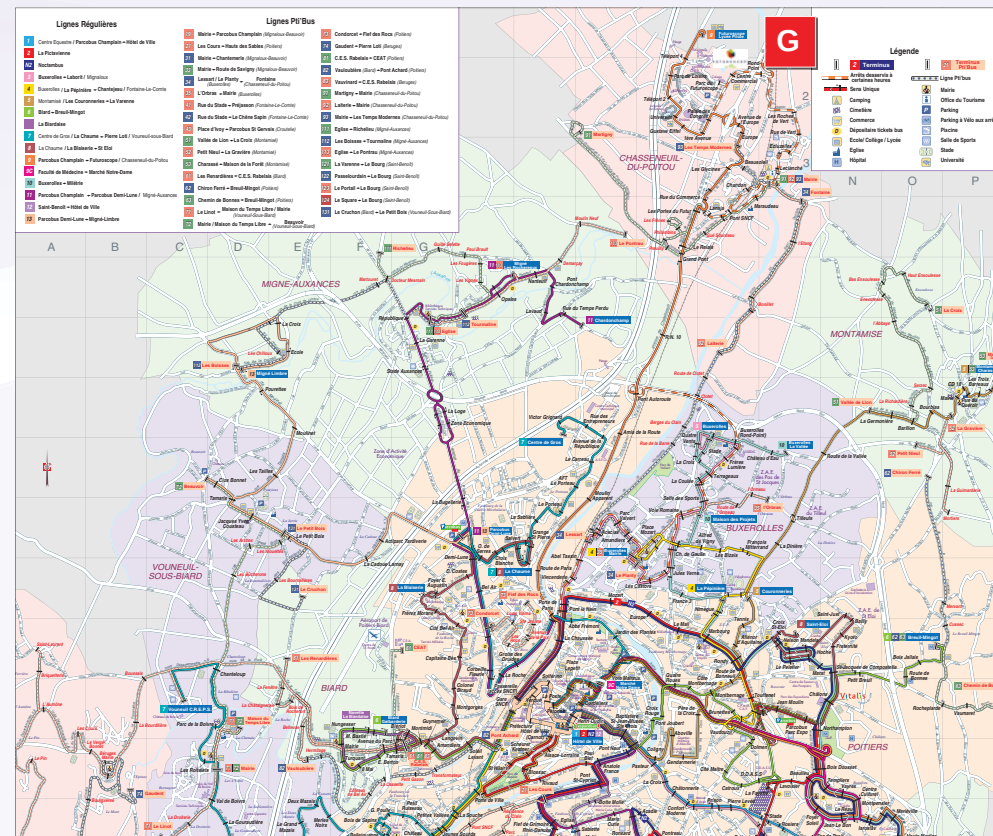
- Les accès vers le centre de Poitiers se font en : 7 minutes par le train (direct TGV à gare de Poitiers), en 15 à 20 minutes environ par bus ou voiture,
- L'aéroport est à 15 minutes en voiture,
- Les accès vers le parc Futuroscope se font en 2 mn à pied, directement à partir d'une passerelle,
- La gare reçoit uniquement des TGV et des trains TGV spéciaux scolaires ainsi que le Corail Intercités l'été,
- Interconnexions : 1 bus urbain (société Vitalis), une halte routière composée de 15 quais,
- Une station de taxis,
- Un parc de stationnement de 700 places,
- Un accès aisé en voiture par la RN10 et par une interconnexion A10 (sortie 28).

L'offre ferroviaire

- La gare accueille le TGV sur une ligne classique,
- Elle a 2 voies à quai encadrant les voies sans arrêt et 2 quais latéraux,
- Temps de trajet en TGV :
 - Futuroscope - Paris Montparnasse: 1h20,
 - Futuroscope - Bordeaux: 1h50,
 - Futuroscope - Lille : 3h30,
 - Futuroscope - Biarritz : 3h50,
 - Futuroscope - Toulouse : 4 h20,
- Nombre de passages : 30 trains /jour environ.



Vue sur les accès à la gare

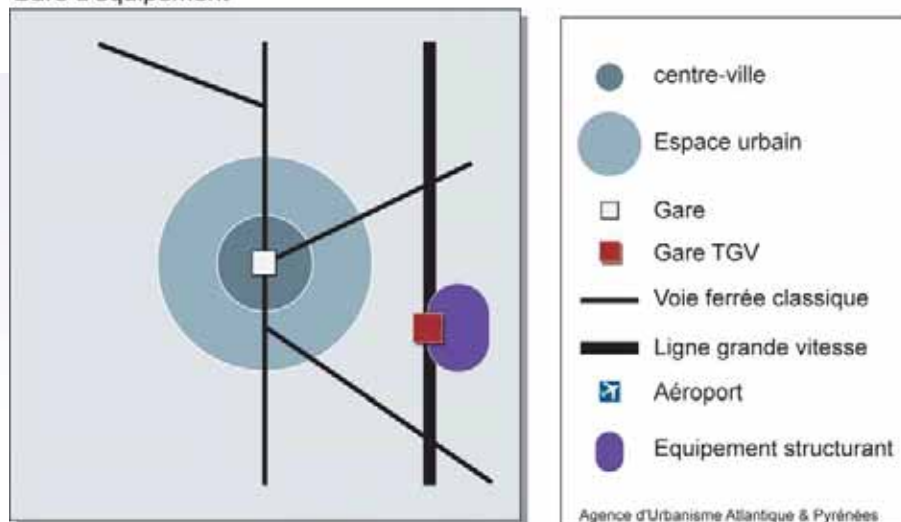


L'offre de transports collectifs

Les dynamiques

- Le Nord de Poitiers, dans le sillage du Futuroscope, constitue un des espaces privilégiés de peuplement depuis une vingtaine d'années. Il a pour vocation le développement des activités de la connaissance : sciences physiques pour l'ingénieur, mobilité et transports avancés, centres d'appels et activités numériques,
- Un pôle de compétitivité «Mobilité et Transports Avancés» y verra prochainement le jour. Il vise à initier des projets structurants en recherche, développement, et expérimentations autour du véhicule du futur,
- Pour autant, le coeur d'agglomération que constitue la ville de Poitiers a inauguré en juin 2008 son pôle multimodal, autour de la gare en centre ville de Poitiers qui devrait monter en puissance pour devenir une plate-forme entre les diverses lignes Paris Bordeaux et les TER, sans compter sur la future ligne Poitiers Limoges avec le TGV.

Gare d'équipement



LES GARES LIÉES À UN ÉQUIPEMENT

Ces gares ont pour ambition de véhiculer une image de modernité, en cohérence avec l'équipement proposé : au-delà de la performance de déplacement, l'image TGV se décline sur tout un éventail d'actions de communication et de marketing urbain et s'affiche comme plus value de l'équipement qu'elles desservent.

Dans ces cas, la visibilité que peut apporter le TGV à une agglomération est décisive pour le tourisme, mais également pour l'attractivité générale de l'agglomération, en particulier vis-à-vis des entreprises à la recherche d'implantation.

L'un des enjeux soulevés par la desserte TGV est de parvenir à relier la gare d'équipement au reste de l'agglomération par le biais de transports collectifs efficaces et de qualité. Enjeu auquel répondent différemment les territoires : autant Eurodisney bénéficie pleinement du réseau de transports en commun et infrastructures créé dans le cadre de l'extension de l'Île de France, autant Le Futuroscope n'est connecté au reste de l'agglomération que par un seul bus urbain.

L'autre enjeu est celui du développement économique, l'arrivée du TGV étant une opportunité pour un territoire de se développer. C'est pourquoi, l'aménagement de ces gares s'est accompagné de réserves foncières susceptibles d'accueillir du développement économique, sans toutefois le garantir.

QUELS AVANTAGES ? QUELS INCONVÉNIENTS ?

Ces exemples de gares ne présentent pas d'emblée des caractéristiques types.

En effet, il est intéressant de constater que l'intérêt d'une telle gare n'est pas tant lié au bon fonctionnement de l'équipement qu'au contexte territorial lui-même.

Les gares d'équipement ont certains avantages :

- les nouvelles implantations, installées en milieu peu densément peuplé, ont un accès facile aux grandes infrastructures de communication (autoroutes), et sont dans des lieux où la circulation est moins congestionnée et le stationnement plus facile, rendant leur accès plus aisé,
- elles peuvent être de vrais atouts pour le développement touristique à condition que de bonnes connections territoriales aient été mises en place et permettent un maillage efficace sans ruptures de charges,
- placées à l'extérieur des agglomérations, dans des sites initialement occupés par des espaces agricoles, les gares d'équipement ont généralement des réserves foncières suffisantes, permettant d'accrocher la nouvelle gare à un développement économique conséquent. L'offre de TGV, alliée à une bonne disponibilité foncière peut avoir un effet d'entraînement sur les villes desservies par le train à grande vitesse.

Et aussi certains inconvénients :

- la création d'un nouvel édifice ferroviaire, quelle que soit sa localisation, s'accompagne à plus ou moins long terme d'une redistribution du trafic entre les gares et pose la question des conséquences de cette dualité sur le tissu urbain,
- mais aussi, le rôle de pôle d'échanges prend ici toute sa dimension, il se doit d'être le plus complet possible sous peine de se voir concurrencé par les déplacements en véhicules particuliers, lié à l'éclatement spatial des voyageurs qui existe sur de tels territoires,
- ces gares posent alors la question du lien avec l'agglomération, partant de l'idée que l'offre de liaison doit présenter dans le meilleur des cas un éventail plurimodal d'offre de déplacements; ce qui n'est pas toujours le cas (Futuroscope).

QUEL BILAN ?

Les aménagements des gares d'équipements permettent de faire un certain nombre de constats :

- malgré l'évolution des conceptions de ces gares ex-urbanisées, leur aménagement repose la question du partage fonctionnel des gares et des conséquences de cette double desserte sur les dynamiques urbaines,
- les collectivités territoriales ont enfin pris conscience de la nécessité de faire de ces sites des pôles de services afin de renforcer leur attractivité, mais, dans ce cas également, de nombreuses questions restent en suspens : la présence d'une gare TGV, même intégrée au réseau de transport régional, n'apparaît pas comme un élément suffisant au développement d'une zone d'activités en l'absence de mesures concrètes favorisant l'implantation des entreprises,
- c'est pourquoi, la plupart des aménagements de gares d'équipements doivent être associés à des Zones d'Aménagement Différées, destinées essentiellement à de l'activité, voire du service et aussi à des politiques dynamiques d'implantation qui rentrent dans des cadres de planification larges, voire de réflexions prospectivistes à l'échelle territoriale.

3. SYNTHÈSE

L'étude des types de gare à travers les monographies a permis de recenser les avantages et inconvénients que peuvent engendrer celles-ci en termes d'accessibilité, de développement économique, de développement urbain, d'offre ferroviaire (...) pour une agglomération.

Pour la synthèse, il a été choisi de ne prendre en compte que les types de gare pouvant être réalisés au Pays Basque, la gare liée à un équipement est donc écartée.

1. TROIS GRANDES FAMILLES DE GARES

A partir des cinq types de gare restants, trois grandes familles ont été identifiées :

- Les gares de centre-ville,
- Les gares d'agglomération,
- Les gares de périphérie.

Les gares d'interconnexion ne sont pas considérées comme une famille, celles-ci étant réalisées généralement en périphérie à une distance plus ou moins importante du centre-ville.

Les gares d'interconnexion ont toutefois les particularités de ne pas desservir une population nombreuse, d'être facilement accessibles, de poser peu de contraintes foncières (coût faible du fait de la disponibilité) et surtout, de n'engendrer aucun développement, ni urbain, ni économique. Ces particularités sont plus ou moins fortes selon la distance au centre.

2. QUELLES CONSEQUENCES POUR QUEL TYPE DE GARE ?

Les gares de centre-ville

Ces gares ont l'avantage de desservir une population importante (insertion dans un tissu urbain dense) et sont facilement accessibles par les transports alternatifs. Souvent bien desservies par ces transports dès leur réalisation, elles génèrent également la construction de nouvelles infrastructures.

Au contraire, elles sont moins accessibles en voiture, la densité de circulation et les contraintes de stationnement (parking payant à des tarifs dissuasifs) autour de la gare n'incitent pas à son usage. Une différence entre les gares de centre-ville et les gares nouvelles de centre-ville existe cependant : le maillage routier autour des gares de centre-ville est généralement plus resserré et incite encore moins à l'usage de la voiture.

Au niveau de l'offre ferroviaire, ces gares ont l'avantage de concentrer en un même lieu différentes offres facilitant dès lors les échanges et l'usage du mode.

Types de gare Critères	Gare de centre ville	Gare nouvelle de centre ville	Gare d'agglomération	Gare de périphérie	Gare d'interconnexion
Population desservie	++	++	+	-	-
Accessibilité aux TC	++	++	+	--	+
Accessibilité en voiture	--	-	++	++	++
Complémentarité ferroviaire	++	+	+	--	-
Développement urbain/éco	+	++	+	--	-
Facilités foncières	--	-	+	++	+

Incidences

Très forte	++
Forte	+
Faible	-
Très faible	--

Ces gares engendrent un développement urbain, notamment économique, important. Les gares nouvelles de centre-ville ont par ailleurs un avantage du fait d'un bâti moins dense à proximité qui permet un développement plus fort. De plus, leur réalisation est souvent décidée à proximité d'un lieu en renouvellement urbain et elles sont dès lors accompagnées d'importants projets urbains.

Enfin, elles sont fortement contraintes par le foncier. Situées dans des espaces urbains denses, celui-ci est généralement rare et cher.

Les gares d'agglomération

Globalement, ces gares n'offrent pas les meilleurs résultats sur l'ensemble des critères, mais elles ont l'avantage d'avoir des incidences toujours positives. Elles sont un équilibre entre les gares de centre-ville et de périphérie.

En effet, elles permettent de desservir une population importante.

Elles sont facilement accessibles, que ce soit en transports alternatifs ou en voiture. Elles deviennent généralement un pôle d'échanges important et sont dès lors irriguées par de nombreuses lignes de transports collectifs. De même, étant relativement excentrées, elles permettent aux populations en dehors de la zone desservie par les

transports collectifs urbains, et plus globalement de la zone urbaine dense, d'accéder facilement à la gare en voiture. Un foncier plus accessible permet également d'offrir du stationnement.

En terme d'offre ferroviaire, ces gares concentrent généralement différents types d'offres soit en mixant les offres sur les mêmes quais, soit en aménageant des quais destinés à des trafics régional et local à proximité des quais TGV (intermodalité).

Elles permettent également un développement urbain fort, du fait de leur facile accessibilité (transports alternatifs, voiture, complémentarité ferroviaire), de leur potentiel de développement foncier aux alentours, mais aussi grâce à leur implantation au sein de l'EPCI central, souvent le plus à même de créer une stratégie de développement.

Enfin, elles sont peu contraintes par le foncier. Situées dans des espaces urbains peu denses, celui-ci est généralement facilement accessible.

Les gares périurbaines

A l'inverse des gares de centre-ville, les gares périurbaines desservent une population moins importante. Situées dans des espaces périurbains, voire ruraux, les poids de population à proximité sont faibles.

Le fait qu'elles soient excentrées rend leur accessibilité facile en voiture, elles sont d'ailleurs souvent réalisées à proximité d'axes routiers majeurs. De plus, le prix du foncier étant moins cher, elles sont accompagnées de vastes parkings qui facilitent l'usage de la voiture.

A l'inverse, elles sont moins accessibles en transports alternatifs, voire inaccessibles. Souvent construites en dehors des périmètres de transports urbains, elles ne sont pas desservies par les bus.

En terme d'offre ferroviaire, elles ne proposent aucune offre complémentaire. Toutefois, leur localisation est parfois fonction d'une ligne ferroviaire classique et un nouvel arrêt est réalisé. Cependant, la faible fréquence de desserte et le manque de correspondance avec les TGV entraînent une très faible utilisation.

Elles ne permettent pas non plus de développement économique et ne deviennent pas une nouvelle polarité urbaine. Les zones d'activités créées à proximité accueillent le plus souvent des entreprises déjà présentes dans le territoire (opportunité foncière).

Enfin, elles sont peu contraintes par le foncier. Situées dans des espaces peu denses, celui-ci est facilement accessible.

Agence d'Urbanisme Atlantiques & Pyrénées
Petite caserne - 2 allées des Platanes
BP 628 - 64106 Bayonne cedex
tél. 05.59.46.50.10 - fax. 05 59 46 50 30

4 rue henri IV - Porte J
tél. 05 33 64 0030
contact@audap.org - www.audap.org



Les membres de droit de l'Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées

