



HAL
open science

LA RECOMPOSITION DE LA FRANCE EN VILLES SOUS L'EFFET DES MUTATIONS DANS LES TRANSPORTS

Gérard-François Dumont

► **To cite this version:**

Gérard-François Dumont. LA RECOMPOSITION DE LA FRANCE EN VILLES SOUS L'EFFET DES MUTATIONS DANS LES TRANSPORTS. Gérard-François Dumont. La France en villes, Armand Colin - Sedes CNED, pp.235-245, 2010, 978-2-301-00128-3. halshs-01865063

HAL Id: halshs-01865063

<https://shs.hal.science/halshs-01865063>

Submitted on 30 Aug 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La recomposition de la France en villes sous l'effet des mutations dans les transports

Gérard-François DUMONT

La question des transports urbains dans la France en villes doit s'examiner en fonction de plusieurs évolutions. D'abord, les besoins de transports sont de plus en plus diversifiés : l'évolution des structures démographiques, le développement de la double activité des ménages, le genre de vie multiplient les natures de déplacement.

En deuxième lieu, l'élément urbain fait également évoluer la demande de transports. Le modèle traditionnel était celui de déplacements radiaux entre les espaces périurbains et les centres des villes, soit dans le cadre de migrations alternantes liées au travail, soit en raison de mouvements périodiques liés à des achats de consommation ou à des activités ludiques. Or, la géographie des villes connaît une double modification : d'une part, l'habitat se diffuse à partir de la ville vers des zones plus ou moins éloignées, selon les processus de périurbanisation et de para-urbanisation ; d'autre part, nombre d'activités économiques se localisent sur les axes de communication ou dans des pôles d'activités distants du centre-ville. Ce double étalement urbain impose des déplacements périphériques qui prennent une importance croissante par rapport à ceux de nature radiale.

En troisième lieu, les besoins même de transport sont de plus en plus changeants car l'évolution économique se traduit notamment par une plus grande mobilité de l'emploi et même de l'habitat, et en raison des changements dans la composition par âge selon les quartiers des villes¹.

Enfin, les transports publics d'une agglomération n'ont pas pour rôle unique de satisfaire au mieux à l'attente exprimée par les habitants. Dans le marché mondial de l'implantation des entreprises, la ville bénéficiant d'un réseau apprécié de transports publics dispose d'un atout à valoriser.

Dans ce contexte évolutif, la France en villes se trouve confrontée à un questionnement des transports à deux échelles géographiques principales : celle des transports intra-urbains et celle des transports interurbains.

Pour citer cette publication :

To cite this version :

1. Progrès et difficultés des transports intra-urbains

Commençons par le mode de circulation de transport urbain le plus élémentaire : les autobus et trolleybus (comme à Limoges¹) circulant sur la voirie courante. Son efficacité est limitée car il subit tous les inconvénients de la circulation automobile. Il ne peut avoir une grande efficacité que dans des voies à faible circulation, généralement en dehors des centres-villes. Cependant, l'efficacité du transport public sur une voie banalisée peut être plus grande si le bus bénéficie de priorités de circulation. Il peut par exemple être équipé d'un dispositif commandant automatiquement les feux de circulation, lesquels passent au vert lorsqu'il se présente.

Dans les années 1960, différentes villes ont créé des couloirs réservés dont on pouvait espérer un gain important dans les performances des bus. Les résultats se sont révélés le plus souvent modestes, pour deux raisons. D'une part, ces couloirs supportent une circulation relativement intense de la part des différents véhicules autorisés en dehors des bus : taxis, véhicules prioritaires, véhicules municipaux, voitures postales et convois de police... D'autre part, des véhicules non autorisés, ne respectant pas le caractère réservé de ces couloirs, y circulent et les bloquent même en y stationnant ou en effectuant des livraisons.

Cet échec relatif explique le développement du transport en voie propre. La voie réservée au bus est alors clairement délimitée par rapport à la voirie banalisée. Elle a un caractère exclusif repérable dans le paysage urbain. La tentation de l'emprunter avec des véhicules non autorisés est réduite. Elle peut même être totalement empêchée lorsque les bus disposent, comme à Montpellier², d'une télécommande permettant d'actionner des barrières de protection.

Le site propre peut également être ferroviaire et doit alors mieux garantir le temps de transport, la régularité et proposer un meilleur confort. En fait, ce type de site s'est trouvé délaissé dans les années 1950 pendant lesquelles nombre de villes ont démantelé leurs réseaux de tramways, sauf Lille, Saint-Étienne (une ligne existant depuis 1881) et Marseille. Il a donc fallu attendre les années 1980 pour assister au retour du tramway. Le 7 janvier 1985, Nantes met en service sa première rame de tramway. En 1987, c'est au tour de Grenoble, avec le premier tramway à plancher surbaissé, technologie qui va ensuite se perfectionner. Le tramway choisi depuis par d'autres villes (Bobigny³, Strasbourg⁴, Bordeaux, Valenciennes, Nice...) peut être dissuasif pour les autres utilisateurs de la voirie, en particulier lorsqu'il est établi sur ballast ou sur gazon. Mais ces avantages ont naturellement un coût : le site propre ferroviaire exige en effet le déplacement des réseaux urbains souterrains (égouts et canalisations diverses⁵), engageant des frais importants de génie civil.

Enfin, une cinquième réponse à la demande de transports urbains se trouve dans le site propre intégral, comme celui du métro. Il offre une capacité nettement

1. Seule ville qui n'a jamais abandonné ce type de transport.

2. La première mise en service d'un axe prioritaire pour autobus s'est effectuée à Montpellier en 1987.

3. Le retour du tramway en Île-de-France est effectif en décembre 1992, avec la ligne Saint-Denis-Bobigny établie en site propre.

4. Mise en service de la première ligne de tramway de la Communauté urbaine de Strasbourg en novembre 1994.

5. Dans le cas de Nice, les travaux de réalisation des voies du tramway ont été retardés lorsqu'on s'est rendu compte qu'il fallait d'abord rénover les canalisations d'eau situées sous le futur réseau.

supérieure aux précédents, mais il exige des investissements lourds, surtout dans les parties souterraines. La réalisation du métro nécessite un budget environ trois fois plus élevé que le tramway. Ce mode de transport comprend des variantes techniques présentant d'importantes différences. Ainsi le VAL (Véhicule Automatique Léger), premier métro automatique du monde mis en service pour la première fois en 1983 par la Communauté urbaine de Lille¹, puis à Toulouse (mise en service en juin 1993) et Rennes, a une souplesse de gestion qui permet de mieux adapter la fréquence de la circulation des rames aux besoins instantanés.

Quant au système TVR (transport sur voie réservée) dont la première mise en service a démarré à Caen en 1998, c'est en quelque sorte un système hybride dans la mesure où il est en site propre, avec guidage et traction électrique sur une partie de l'itinéraire, mais peut aussi fonctionner sur pneus, comme un bus, afin de poursuivre sa route hors de tout site propre. Le TVR paraît adapté aux villes moyennes pour lesquelles le tramway serait surdimensionné.

L'impératif de rapidité est l'une des raisons qui conduisent à développer le site propre. Malheureusement, qui dit site propre ne dit pas nécessairement rapidité lorsque se multiplient incidents techniques, défaillances ou malveillances humaines. Ces difficultés sont parfois très présentes notamment parce qu'il est politiquement plus médiatique de consacrer un budget à un nouvel investissement qu'à l'entretien du matériel existant.

Projet urbain et volontarisme réticulaire

Au-delà du choix du mode de transport collectif intra-urbain, un point important concerne les aspects organisationnels des transports urbains. Par l'expression « métrobus », l'agglomération de Rouen² a bien mis en évidence l'importance de l'intermodalité et la nécessité de comprimer au maximum les ruptures de charge. L'échec de la liaison par VAL d'Antony à Orly³, établie pour joindre l'aéroport à la capitale, est l'exemple typique des inconvénients de la rupture de charge. La faiblesse de l'intermodalité dans la métropole parisienne a des raisons historiques⁴, liées à un fort antagonisme entre intérêt local (Paris *intra muros*) et intérêt métropolitain, d'où par exemple l'insuffisance des liaisons entre gares, les différences techniques entre les gabarits, les sens inverses de circulation de la RATP et de la SNCF ou la quasi-absence de gares communes entre ces deux réseaux (il aura fallu attendre la gare de Chessy et Disneyland-Paris pour connaître une première réalisation de ce type). Les insuffisances de l'intermodalité se révèlent accrues avec le développement des déplacements périphériques ou des déplacements en circuits relevant de plusieurs motifs : par exemple, du domicile au lieu de travail, puis du lieu de travail à un équipement sportif, puis de ce dernier à un dîner chez des amis, enfin retour au domicile. Le choix d'un mode de transport en commun pour tel ou tel axe d'une ville doit donc s'inscrire dans un projet plus vaste concernant l'ensemble des transports urbains.

1. C'est pourquoi initialement, le sigle Val signifiait Villeneuve-d'Asq Lille.

2. Le démarrage du métrobus de l'agglomération de Rouen (couplage d'un transport collectif en site propre de type métro léger et de lignes d'autobus) s'est effectué en décembre 1994.

3. Cette liaison ayant fait faillite, son exploitation est poursuivie depuis avec comme objectif le « petit équilibre », c'est-à-dire la non couverture des investissements par les recettes.

4. Michel Margairaz, *Histoire de la RATP*, Paris, Albin Michel, 1989.

Un projet de site propre n'atteint toute son efficacité que s'il est bien articulé avec les autres modes de transport existants. Il suppose de bien traiter les trajets terminaux avec les transports urbains complémentaires, d'avoir des pôles d'échange avec les autres modes de transport (chemin de fer, taxis, automobiles...). Dans le cas contraire, le transport urbain ne peut atteindre son objectif, qui est d'améliorer la qualité de la ville. Il se contentera d'une clientèle captive, personnes âgées, scolaires, qui n'a pas le choix du mode de transport.

C'est pourquoi les villes cherchent à mettre en œuvre un volontarisme réticulaire en favorisant la complémentarité des différents modes de transport et leur interconnexion, y compris par une politique d'intégration tarifaire. Parmi les ingrédients susceptibles d'optimiser l'offre de transport en commun, il ne faut pas oublier la simplicité, la qualité de l'accueil et le confort.

Or, la simplicité, en dépit de certaines modalités comme le passe navigo à Paris, a encore un long chemin à parcourir. En métropole parisienne, le titulaire d'une carte orange quatre zones qui veut se rendre à Roissy doit, pour minimiser les coûts, descendre à une gare pour acheter un billet pour le complément du trajet, car il est impossible de l'acheter à une gare de départ.

En outre, les réseaux de transports collectifs ne représentent pas seulement pour les villes une offre qualitative de transport. Leur fonction les conduit à jouer dans les villes un rôle important. En effet, le développement d'un réseau urbain peut unifier l'appartenance à un territoire plus vaste que le quartier ou la commune de domicile. Il conduit donc les habitants à comprendre qu'ils sont insérés dans un ensemble urbain dont le périmètre est plus large et les fonctions plus vastes que ceux du quartier d'habitation ou de lieu de travail. Par sa nature même, un réseau collectif de transports urbains offre des possibilités de déplacement qui favorisent les activités urbaines et, donc, l'animation de la ville. Des politiques volontaristes peuvent d'ailleurs accroître cette mission d'animation (mise en place temporaire de lignes spéciales pour une manifestation culturelle ou sportive, participation à une quinzaine commerciale...).

Encadré 36. Les embarras du transport dans les villes : une question ancienne

Un auteur par trop oublié, Lewis Mumford, urbaniste, historien et philosophe américain (1895-1990), bien après Boileau dénonçant les « embarras de Paris », explique¹ comment la cité médiévale s'est effondrée après le xv^e siècle, certes en raison du déclin de la foi religieuse, mais aussi à cause de l'introduction des véhicules sur roues, jointe à un besoin de vitesse ayant fait « éclater ses rues trop étroites ». Sans en rappeler ici les détails, voici en effet comment Lewis Mumford explique la mutation d'alors et l'avènement de la « cité baroque » :

« En France, en 1563, le Parlement supplia le roi d'interdire les véhicules sur roues dans le centre de Paris. Ce même besoin se manifesta de nouveau au xviii^e siècle. Néanmoins le nouvel esprit dans la société était du côté des transports rapides. L'accélération du mouvement et la conquête de l'espace, le désir fiévreux d'arriver quelque part étaient des manifestations [d'une] volonté de puissance envahissante. »

Hugues de Jouvenel, « La ville à vivre », *Futuribles*, n° 354, juillet-août 2009.

Le paradoxe des transports intra-urbains

L'extension périphérique des villes est le résultat du rapport plus étroit avec les moyens de transport et en particulier les aéroports, les gares routières et les axes de

1. Jacques Dufresne, « Mumford, ou la cité organique », *Revue Critère*, n° 17, printemps 1977.

relation rapide. La périurbanisation et la para-urbanisation ont été accélérées par le développement de l'automobile et des réseaux intra-urbains de transports. Nombre d'activités industrielles et de services s'étalent le long des axes, comme celui menant à l'aéroport de la ville, lorsque celle-ci en possède. Il en est de même des logements, dont la géographie s'est trouvée modifiée, par exemple en fonction des choix de localisations des lignes de tramway.

En définitive, les évolutions géodémographiques et économiques génèrent des besoins croissants et complexes en transports urbains, dont le financement s'est trouvé grandement facilité par l'institution, dans les années 1970, du versement-transport, avec des conséquences variables selon les choix des villes. En effet, l'offre de transport peut faire l'objet d'un traitement diversifié. Ainsi s'oppose, pour simplifier, le « modèle urbain » donnant pleinement priorité au transport collectif¹, et le « modèle californien » laissant faire l'automobile. Les villes françaises n'opèrent pas un choix délibéré entre ces deux modèles. Elles développent certes les transports publics, mais les infrastructures urbaines à péage sont rares : la première concédée par une municipalité a été le tunnel Prado-Carénage à Marseille (2,5 km) en septembre 1993 et la première autoroute urbaine à péage a été l'A14 (15,6 km) mise en service en 1996, reliant le quartier d'affaires de La Défense, à Nanterre (Hauts-de-Seine), à Orgeval (Yvelines) où elle rejoint l'A13. Les villes présentent souvent, selon les cas, des goulets d'étranglement quotidiens dans les divers modes de transports. Même lorsqu'existent des plans de déplacement urbain, la mise en synergie des différents modes de transport peut être jugée timide en raison de la multiplicité des structures de transports dont les habitudes sont défavorables à une pensée territoriale unifiée des transports, notamment à Paris et à Marseille.

Les transports intra-urbains des villes françaises présentent donc un paradoxe entre niveau technique et niveau organisationnel. Techniquement, entre le métro du poinçonneur de billets et le VAL, s'est produite une véritable révolution dans la régularité, la souplesse et le confort possibles. Entre le vieux bus prisonnier des embouteillages² et le tramway des années 2010, le changement qualitatif est considérable. Mais, dans le même temps, la capacité organisationnelle des transports urbains n'a pas fait de progrès semblables. Le cloisonnement entre les différents modes de transport demeure souvent, parfois même à l'intérieur d'une même société de transports. Certains vont jusqu'à considérer que la SNCF n'existe pas, qu'il y a au moins trois SNCF – celle du TGV, celle du réseau classique et celle de la banlieue parisienne – qui semblent parfois emprunter des voies parallèles et qui, par conséquent, ne se rencontrent jamais. Par exemple, le réseau TGV a décidé d'implanter au milieu des champs de betteraves la gare de Haute-Picardie, sans lien avec le réseau classique et notamment avec la ligne Amiens-Saint-Quentin. Autre exemple : le touriste étranger est souvent surpris que les villes françaises n'aient toujours pas réussi, contrairement à de nombreuses villes dans le monde, à unifier la couleur des taxis.

Il résulte de l'insuffisance organisationnelle des transports intra-urbains d'importantes surpollutions, de trop nombreuses ruptures de charge et des temps de transport excessifs, avec des effets sanitaires dommageables pour les populations.

1. Toutefois, depuis le 1^{er} décembre 1990, la limitation à 50 km/h de la vitesse dans les agglomérations françaises s'est généralisée.

2. En 1932, à Paris, la traversée de la place de la Concorde par un autobus demandait couramment 15 minutes.

2. Les villes et l'évolution des modes de transport interurbains

Les modes de transport interurbains sont divers : voitures individuelles, bus, transports ferroviaires, transports fluviaux (batellerie), liaisons maritimes (bac, cabotage), lignes aériennes... Sans entrer dans le détail de ces différents types de transports interurbains, insistons sur deux évolutions importantes pour la France en villes : les aéroports dits régionaux et le TGV¹.

Tableau 24 – Les liaisons aéroportuaires : des liaisons interurbaines

Classement métropole	Métropole	Passagers en milliers	Classement avec l'outre-mer	outre-mer	Passagers en milliers
1	PARIS	83 015	1		
2	NICE CÔTE D'AZUR	9 831	2		
3	LYON ST ÉXUPERY	7 718	3		
4	MARSEILLE PROVENCE	7 290	4		
5	TOULOUSE BLAGNAC	6 277	5		
5bis*	BALE MULHOUSE	3 850	5bis*		
6	BORDEAUX MÉRIGNAC	3 318	6		
7	NANTES ATLANTIQUE	3 651	7		
8	BEAUVAIS TILLE	2 592	8		
			9	GUADELOUPE PÔLE CARAÏBES	1 840
			10	LA RÉUNION ROLAND GARROS	1 750
			11	MARTINIQUE	1 640
			12	TAHITI	1 233
9	MONTPELLIER MÉDITERRANÉE	1 225	13		
10	LILLE LESQUIN	1 148	14		
11	STRASBOURG	1 109	15		
12	AJACCIO-CAMPO-DELL'ORO	1 090	16		

1. Ce sigle a deux significations : 1) Train à grande vitesse, circulant à plus de 200 km/h et nécessitant une signalisation particulière des lignes. 2) Marque du groupe SNCF désignant les trains les plus rapides du réseau français, dont la circulation s'effectue sur des lignes rapides (LGV : Lignes à Grande Vitesse), puis se prolonge souvent sur des lignes classiques (imposant alors une moindre vitesse).

13	BASTIA PORETTA	1 012	17		
Classe- ment métro- pole	Métropole	Passa- gers en milliers	Classe- ment avec l'outre- mer	outre-mer	Passa- gers en milliers
14	BIARRITZ-ANGLET- BAYONNE	1 012	18		
15	BREST-BRETAGNE	882	19		
16	PAU-PYRENEES	691	20		
17	TARBES-LOURDES- PYRENEES	659	21		
18	TOULON-HYERES	577	22		

Chiffres du trafic passagers 2009, Union des aéroports français.

*Bâle Mulhouse est un aéroport franco-suisse dont l'origine du trafic se répartit entre les deux pays et l'Allemagne.

La multiplication des réseaux aériens interurbains avec les compagnies à tarif réduit

L'aéroport, outil de communication pour les villes, répond notamment à la mondialisation de l'économie. Cela est vrai non seulement des aéroports internationaux, mais aussi des aéroports régionaux, prévus à l'origine pour désenclaver des villes insuffisamment ou mal desservies par d'autres moyens de communication rapides, et, à ce titre, presque toujours subventionnés par les villes et les chambres consulaires.

L'aéroport régional compte plusieurs caractéristiques. D'abord, il est souvent indispensable car l'avion est pratiquement le seul moyen de transport permettant des voyages aller/retour dans la même journée pour des distances supérieures à 700 km, à partir desquelles le train rapide n'est pas véritablement en mesure de le concurrencer. Compte tenu de la superficie de la France métropolitaine et, plus encore, des milliers de kilomètres la séparant des départements d'outre-mer, l'avion est souvent un mode de transport privilégié, le seul à satisfaire les contraintes de l'espace-temps pour de nombreuses liaisons.

Deuxième caractéristique : le coût des infrastructures d'un aéroport est supportable même par une ville moyenne, et il peut être réalisé rapidement, alors que les infrastructures autoroutières ou ferroviaires exigent de longues études et des investissements lourds et longs à réaliser.

Troisième caractéristique : les contraintes minimales de nombre de voyageurs transportés sont beaucoup plus faibles pour les avions. Une ligne de chemin de fer ou une autoroute doit avoir une fréquentation significative pour que l'économie puisse en supporter l'amortissement et les coûts de fonctionnement. En revanche, le transport par avion peut s'effectuer avec des appareils de capacité réduite, ce qui permet de desservir des zones peu peuplées ou peu denses.

Enfin, l'aéroport régional, d'accès plus facile et de service plus rapide qu'un aéroport international, permet un gain de temps et bénéficie en conséquence d'un avantage compétitif par rapport aux grands aéroports.

En définitive, la caractéristique essentielle de l'aéroport régional est d'améliorer l'accessibilité nationale et internationale d'une ville. Depuis les années 2000, avec les compagnies aériennes à tarif réduit, nombre de villes moyennes bénéficient d'une forte augmentation de leurs liaisons aériennes régulières : Quimper, Poitiers, Lorient, Bergerac, Perpignan, Carcassonne, Rodez... sans oublier Beauvais qui s'est spécialisée comme aéroport à tarif réduit desservant aussi Paris. Or, cette accessibilité est, rappelons-le, un facteur essentiel dans le choix d'implantation d'un nombre croissant d'entreprises.

Les effets du TGV sur la géographie des villes

Pour les villes françaises, le TGV se traduit par des évolutions majeures. Dès 1991, lorsque la Datar (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale) et la SNCF publient une brochure présentant le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, elles l'intitulent « Liaisons de ville à ville » et réduisent alors la France à quatorze villes. Le TGV est en effet un nouveau mode de transport interurbain, et non seulement un train qui roule plus vite. Il n'améliore certes pas les transports *urbi*, les dessertes à l'intérieur d'une agglomération, mais il est essentiel pour les transports *orbi*.

Le TGV a plusieurs caractéristiques spécifiques. Sa vitesse commerciale supérieure à 200 km/h lui permet de relier les centres de deux villes distantes de quatre à cinq cents kilomètres dans des temps comparables à ceux de l'avion, compte tenu notamment des formalités et des durées d'embarquement et de débarquement exigées par ce dernier.

Sa capacité unitaire est relativement limitée (400 à 500 personnes par rame). Il peut néanmoins assurer un plus grand nombre de dessertes, ce qui donne au TGV français une capacité théorique de 15 000 passagers/heure dans chaque sens, soit le double d'une autoroute à trois voies. Il relie ainsi de façon tout aussi efficace en durée, et souvent également en fréquence, un centre-ville à une autre ville éloignée d'une bonne centaine de kilomètres qu'un réseau express régional relie ce même centre à une commune de grande banlieue¹.

Une troisième caractéristique résulte des éléments de confort, meilleurs dans le TGV que dans l'avion : espace disponible pour le passager, cabines téléphoniques, branchement possible d'un micro-ordinateur...

Le TGV présente un autre avantage, qui n'est cependant pas absolument systématique. Lorsqu'il s'agit de gares TGV de centre-ville, il relie en effet souvent les centres de villes et élimine en conséquence les dessertes, relativement onéreuses, aéroport-centre-ville dont la durée s'ajoute au temps effectif du déplacement aérien.

Les effets du TGV sur la ville se sont révélés surprenants et considérables. Surprenants car le TGV n'a pas été conçu avec l'ambition de créer un nouveau réseau de transport interurbain. Le TGV a d'abord été une solution technique à un problème radial spécifique : la saturation de la ligne ferroviaire Paris-Lyon. Au

1. Par exemple, le RER relie la station Châtelet-Les-Halles à Saint-Rémy-lès-Chevreuse (26 km à vol d'oiseau) en 48 minutes, le TGV couvrant dans le même temps la distance Paris-Vendôme (150 km).

moment où la SNCF a élaboré le projet de TGV, elle n'envisageait nullement les développements ultérieurs, et notamment la mise en place d'un réseau français, puis reliant les villes françaises à l'Europe. Le rôle structurel du TGV ne s'est révélé qu'une fois sa mise en place réalisée, mais il est considérable.

D'abord, le TGV transforme l'espace des villes. Il entraîne des opérations urbaines et des aménagements nouveaux dans les gares qui l'accueillent et aux alentours. Outre les exemples de gares entièrement nouvelles (Lyon-La-Part-Dieu, Montchanin-Le-Creusot, Mâcon-Loché, Avignon TGV, Aix TGV...), le TGV a créé une incitation à restructurer les gares, pour répondre aux nouveaux besoins : aménagement de quais spécialisés, modernisation des guichets d'accueil et des locaux techniques, création d'un nouvel espace de vente, qui peut aller jusqu'à une véritable galerie marchande, réalisation de passages souterrains ou de passerelles, création d'espaces de stationnement ou de parkings fermés.

Les gares du TGV ont stimulé des opérations d'urbanisme d'initiative publique, privée ou mixte : réalisation de bureaux, de commerces, d'hôtels comprenant des salles de séminaires... Le TGV a ainsi été en partie le moteur de deux importantes restructurations urbaines de centres-villes : Europôle à Grenoble et Euralille à Lille. Autre exemple : l'arrivée du TGV est combinée dans certaines villes avec la réalisation d'axes lourds de transport en commun en site propre (VAL, tramway).

Lorsqu'il s'intègre par une modernisation de la gare, le TGV peut marquer une véritable renaissance du quartier de la gare. Lorsque la gare TGV est installée loin du centre-ville, elle pourrait être le moteur d'un nouveau pôle urbain en commençant par les activités directement dérivées du trafic amené par le TGV.

Encadré 37. La France des villes bénéficie-t-elle de façon égale du TGV ? Les gagnants et les perdants

L'arrivée d'une ligne TGV contribue à modifier considérablement l'organisation régionale. Si les villes abritant les gares peuvent être gagnantes en terme d'attractivité, les territoires traversés ne le sont que rarement, en raison de « l'effet tunnel ». Ce dernier désigne la situation d'un espace traversé, mais qui ne peut profiter des avantages de cet axe faute d'accès.

La mise en place d'un réseau ferroviaire à grande vitesse accroît donc la polarisation du territoire. La mise en service du tunnel sous la Manche en 1994 et l'ouverture des lignes TGV vers Londres et Bruxelles ont bouleversé la géographie économique de Lille ou de Calais. Ainsi, les deux gares très proches, Lille-Flandres et Lille-Europe, ont contribué à engendrer le troisième quartier d'affaires de France, après La Défense et Lyon La Part-Dieu. Nommé Euralille, ce quartier repose sur une importante opération d'urbanisme de 110 hectares, qui a fait appel à des architectes renommés, comme Jean Nouvel. Auparavant assez périphérique par rapport à la région parisienne, la métropole lilloise est devenue un carrefour européen.

Calais profite aussi de la liaison sous la Manche avec l'Angleterre, puisque la gare de Calais-Fréthun, située à 1 h 30 de Paris et 1 h 45 de Londres, a permis l'émergence d'une grande zone d'activité commerciale. Cette dernière, intitulée Cité d'Europe, emploie, en 2010, 1 800 personnes pour répondre aux demandes d'une clientèle internationale qui s'élève à 250 000 personnes par semaine.

Au plan régional, la construction de lignes transnationales concourt à renforcer les Eurorégions en formation : le tunnel sous la Manche et la liaison Lille-Bruxelles contribuent à former un ensemble interrégional Nord-Pas-de-Calais-Kent-Flandres et international entre trois régions : française, britannique et belge. Les échanges entre les trois pays augmentent.

La construction de la ligne du TGV Est et sa prolongation prochaine vers l'Allemagne laissent augurer un même type de mutations en Alsace. Aussi, la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Strasbourg a-t-elle déclaré, lors de l'inauguration du TGV Est, le 10 juin 2007 : « L'Alsace n'est plus au bout du monde. Elle se retrouve au cœur d'un nouveau monde ». De même, la connexion future en ligne rapide avec le réseau allemand est vue comme un atout pour le développement économique de l'Alsace : « La jonction du TGV Est avec le TGV Rhin-Rhône, son intégration dans le réseau des TGV français et, à plus long terme, dans les ICE allemands, devraient rapprocher les entreprises de leurs centres de décision, de leurs marchés, et favoriser leur développement à l'international » (CCI de Strasbourg).

Le TGV et la hiérarchie urbaine

L'effet du TGV peut présenter un risque ou une chance pour les villes. Le risque pour la ville désormais à une heure de TGV de Paris est de perdre son autonomie économique et de devenir une ville dépendante, une ville-banlieue, voire une ville-dortoir si le TGV s'apparente uniquement à un instrument permettant d'augmenter les mouvements pendulaires. Mais le TGV peut également contribuer à la définition de nouvelles stratégies de développement susceptibles d'améliorer la compétitivité de la ville.

Ensuite, le TGV concourt à modifier les hiérarchies urbaines selon l'intensité de ses liaisons ou leur absence. Des villes qui se trouvaient bien desservies par les réseaux classiques ont vu leur desserte se détériorer depuis la réalisation du réseau TGV soit de façon absolue (moins de liaisons TGV que les liaisons classiques existant antérieurement) soit de façon relative (aucune liaison TGV, donc une situation dans l'espace-temps moins favorable par rapport à d'autres villes accueillant le TGV). Ce dernier phénomène peut se constater par exemple en comparant Granville à Saint-Malo ou Dreux à Vendôme.

Ainsi les évolutions des transports concourent à une recomposition, d'une part, dans chacune des villes en fonction de leur politique de transport intra-urbain et, d'autre part, de l'attractivité des villes en fonction de leur insertion dans les nouveaux réseaux de transports interurbains et de leur capacité à les valoriser.

GÉOGRAPHIE



CAPES - Agrégation

La France en villes

sous la direction de
Gérard-François DUMONT



SEDES