

GARES TGV ET NOUVELLES DYNAMIQUES URBAINES EN CENTRE VILLE : LE CAS DES VILLES DESSERVIES PAR LE TGV SUD-EST

V. MANNONE

UMR TELEMME

U.F.R. DE GEOGRAPHIE D'AIX-EN-PROVENCE

L'ouverture de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon, au début des années quatre-vingts, puis l'extension progressive de la desserte TGV aux villes du Centre Est et du Sud-Est donnèrent un nouvel essor au chemin de fer. La mise en service de la nouvelle offre ferroviaire s'accompagna de la création de gares spécifiques à la ligne TGV, en périphérie des villes moyennes écartées du tracé, telles que Le Creusot ou Mâcon, ou au cœur même des grandes agglomérations, comme à Lyon. La forte croissance du trafic TGV nécessita également une modernisation des gares centrales, héritées du 19ème siècle. Ces dernières ont été réaménagées, parfois même totalement renouvelées, et S.N.C.F. et collectivités territoriales se sont attachées à en faire des pôles d'échanges multimodaux.

Les quartiers des gares centrales ont vu leur fréquentation s'accroître et ont retrouvé leur attractivité. La diversité des mutations urbanistiques,

fonctionnelles et démographiques de ces quartiers nous conduit à nous interroger sur le rôle joué par le TGV dans ces dynamiques urbaines. Ces dernières résultent, en effet, de la convergence de multiples facteurs, et l'étroite imbrication des processus qui participent à ces transformations rend malaisée la détermination de l'influence du TGV. La méthode adoptée a reposé sur des relevés de terrain et une analyse détaillée des données statistiques, complétés par des enquêtes auprès des collectivités territoriales, et des dirigeants de sociétés de tertiaire supérieur ayant choisi une localisation proche de la gare. La subjectivité des réponses apportées, le tri opéré par la mémoire de nos interlocuteurs à propos de faits remontant à plus d'une dizaine d'années (limites inhérentes à la recherche de terrain), accroissent encore les difficultés d'isoler l'impact du TGV et nous invitent à une extrême prudence dans l'interprétation des résultats obtenus.

Ainsi, après avoir tenté d'évaluer à sa juste mesure le rôle du TGV dans les processus qui affectent les quartiers des gares, nous tenterons de répondre aux multiples questions que soulèvent les nouveaux projets de lignes TGV. En effet, l'extension du réseau à grande vitesse en direction du Midi (TGV Méditerranée) et, à plus long terme, de l'Italie (TGV Lyon-Turin) ou de l'axe rhénan (TGV Rhin-Rhône), s'accompagnera de la création, à la périphérie des villes, de nouveaux édifices ferroviaires susceptibles de modifier les fonctions des gares centrales. L'aménagement de ces pôles ex-urbanisés créera-t-il de nouvelles dynamiques territoriales ? Que deviendront les gares centrales et les tissus dans lesquels elles s'inscrivent, dans ce contexte ?

1. LE RENOUVEAU DES GARES CENTRALES

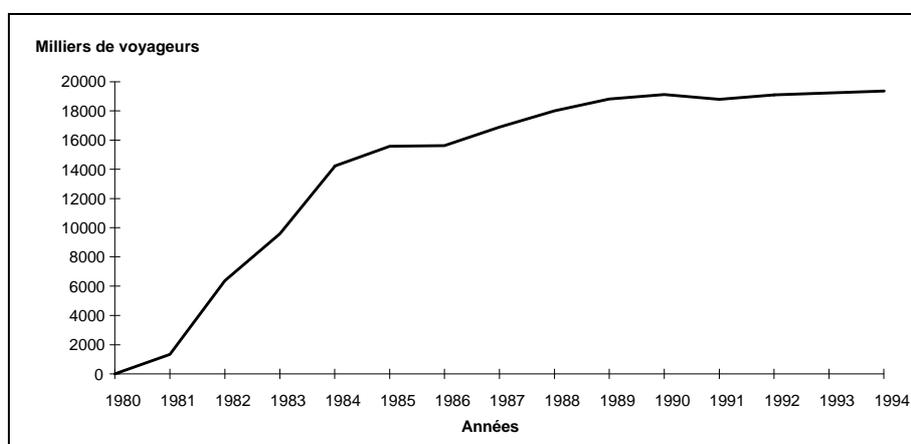
La création de la ligne TGV Sud-Est conduisit la S.N.C.F. à intensifier le programme de réhabilitation des gares qu'elle avait mis en place en 1978. La hausse du trafic ferroviaire nécessita, en effet, une extension de la capacité des gares. Cette restructuration, qui prit des formes diverses selon les villes desservies, dépasse la simple adaptation de la gare à l'intensification des flux d'échanges. Avec l'arrivée du TGV, les fonctions des gares se sont diversifiées, et elles ont retrouvé toute la symbolique qui les auréolait au 19ème siècle. L'édifice ferroviaire est ainsi devenu, dans certaines villes, l'élément structurant d'un quartier en totale mutation et s'intègre progressivement au centre ville à l'écart duquel il avait été construit.

1.1. L'ADAPTATION DES GARES A LA CROISSANCE DU TRAFIC

L'inauguration de la ligne TGV Sud-Est et la compatibilité du système TGV avec le réseau ferré classique ont considérablement amélioré l'accessibilité ferroviaire des villes du Sud-Est à l'égard de la capitale. La réduction des

temps de parcours provoqua une forte hausse de la fréquentation de l'axe Paris - Sud-Est. Le trafic de cet axe, qui comprend l'ensemble des relations ferroviaires entre la capitale et les régions Bourgogne, Franche-Comté, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc, s'accrut ainsi, en moyenne, de 11,1 % par an dans la première moitié des années quatre-vingts, passant de 12,2 millions de voyageurs en 1980 à 19 millions en 1985, alors que la fréquentation des autres lignes du réseau continuait de s'effriter. La mise en service du TGV est responsable de cette augmentation des échanges de personnes (Figure 1). Après une phase de croissance rapide, liée aux effets conjugués de l'amélioration de l'offre et de l'extension de la desserte TGV à l'ensemble des régions du Sud-Est, le trafic TGV enregistre, à partir de 1985, une hausse plus modérée. Après les interruptions causées par les grèves de 1986 et par l'aggravation de la crise économique, sa fréquentation connaît une nouvelle progression sous l'effet du prolongement de la ligne TGV Sud-Est jusqu'à Valence.

Figure 1 : Evolution du trafic TGV Sud-Est



Source : SNCF

Le TGV a ainsi restauré la compétitivité du rail, battue en brèche par la concurrence des autres modes. L'augmentation du trafic TGV résulte en effet d'un report massif de la clientèle des autres modes, du transport aérien notamment, et d'une forte induction de trafic. Sur les relations que le TGV dessert en moins de 3H00, le transport aérien a enregistré une érosion de sa fréquentation. Entre Paris et Lyon, par exemple, près de 90 % des déplacements d'affaires s'effectuent désormais par TGV. La mise en service du TGV a en outre favorisé l'émergence de nouveaux comportements de mobilité, qui s'illustrent par une hausse de la fréquence des déplacements professionnels et touristiques (CHEVALLIER, 1989). Cette dynamique a encore été accentuée par la mise en service du TGV Rhône-Alpes, comme l'a

révélé l'enquête réalisée par la S.N.C.F., en 1994, auprès des voyageurs des TGV Paris-Midi. Entre Paris et Valence, par exemple, la part des échanges pour motifs professionnels est passée de 22,4 à 28 % du trafic entre 1990 et 1994, et celle des voyageurs se déplaçant plus d'une fois par mois de 7,5 à 17 %.

Afin d'adapter les gares à cette multiplication des échanges, la S.N.C.F. entreprit, de concert avec les collectivités locales, de les moderniser. Les travaux réalisés permirent d'agrandir les gares et d'accroître leurs capacités de stationnement. La rénovation de la gare de Chambéry, par exemple, permit de porter la capacité du hall d'accueil de 157 m² à 500 m². Leurs abords furent également remodelés afin de résoudre les difficultés d'accès provoquées par la croissance du trafic. Enfin, la S.N.C.F. s'efforça d'améliorer l'offre de services afin de répondre aux attentes de la nouvelle clientèle que le TGV avait ravie aux autres modes. Ces opérations ont pris des formes diverses selon les villes. Si certaines gares n'ont fait l'objet que de réaménagements ponctuels, d'autres ont par contre été totalement rénovées.

1.2. LA DIVERSITE DES OPERATIONS DE RESTRUCTURATION DES GARES

La restructuration des gares a 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. Une typologie des opérations réalisées dans les villes de l'axe Sud-Est nous montre ainsi que les gares desservies par quelques arrêts quotidiens n'ont fait l'objet que d'améliorations minimales, alors que celles bénéficiant de fréquences de desserte élevées ont connu d'importantes restructurations. La métropole lyonnaise, que le TGV relie à Paris en 2H00 à très haute fréquence (23 allers et retours) a même assisté à la création d'une nouvelle gare en son centre.

Dans les villes petites et moyennes desservies par quelques arrêts intermédiaires, le bâtiment ferroviaire et ses abords n'ont pas subi de profondes transformations. La S.N.C.F. s'est contentée d'améliorer l'accueil, de moderniser la signalétique ou de restructurer partiellement les quais. Les gares de Montbard, Beaune ou Chalon-sur-Saône, reliées à Paris par deux allers et retours quotidiens, n'ont connu que des réagencements internes mineurs, la faiblesse de leur trafic TGV ne justifiant pas de transformation d'envergure.

Dans des villes de taille plus importante, l'arrivée du TGV ne s'est pas forcément accompagnée d'un remodelage complet de l'édifice ferroviaire. Les gares de Valence et de Grenoble n'ont ainsi été que peu modifiées, et seuls leurs abords ont été restructurés. L'aménagement de nouveaux parkings, la refonte du plan de circulation, l'ouverture de passages

piétonniers sous les voies ferrées, et la création de gares routières ont fait de ces gares des pôles d'échange majeurs des agglomérations grenobloise et valentinoise. La gare de Grenoble, par exemple, desservie par TGV depuis 1985, avait été totalement rénovée à l'occasion des Jeux Olympiques de 1968, et offrait par conséquent des capacités suffisantes à l'accueil des nouveaux flux de voyageurs. Ses abords ont par contre été profondément remodelés : l'aménagement d'une nouvelle gare routière s'accompagna de la piétonnisation du parvis de la gare et de la réhabilitation du bâti des rues adjacentes. Malgré la concomitance de ces transformations avec l'arrivée du TGV, ce dernier n'a joué qu'un rôle secondaire. Les modifications des abords de la gare résultent en effet de la mise en service du tramway, en 1987, et de la restructuration du réseau de transports en commun de l'agglomération. De même, à Valence, la réinsertion du quartier de la gare dans le tissu urbain s'inscrit dans une politique globale de revitalisation du centre bien antérieure à la mise en service du TGV. L'arrivée de ce dernier fut l'occasion de réactualiser un projet d'aménagement, élaboré en 1976, destiné à désenclaver le quartier de la gare et à résoudre les problèmes de congestion dont il souffrait.

Dans la plupart des villes bénéficiant de fréquences de dessertes étoffées, la capacité d'accueil des gares se révéla insuffisante, et la S.N.C.F. entreprit de réhabiliter l'édifice ferroviaire et ses abords. A Marseille, l'arrivée du TGV, en 1982, fut l'occasion de réaménager totalement la gare Saint-Charles et de résoudre les difficultés posées par l'exiguïté de ses locaux face à un trafic sans cesse croissant. La création d'un nouveau hall sous les quais, qui accueille la billetterie et le service de réservation, a permis de séparer les flux de départ et d'arrivée. Cette opération s'accompagna d'une réfection de la façade et d'un remodelage complet des accès à la gare. Cette dernière, dotée d'un parking de 384 places et d'une nouvelle gare routière, et desservie par les deux lignes de métro de la ville, est devenue un important pôle d'échanges. A Saint-Etienne, la gare de Châteaureux, qui accueillit le TGV dès 1981, a fait l'objet entre 1983 et 1987 d'une opération de curetage, destinée à rendre à ce bâtiment caractéristique de l'architecture industrielle du siècle dernier tout l'éclat de son prestigieux passé. La S.N.C.F. a ainsi restauré l'ossature métallique et les parements en briques polychromes de la façade, qui a retrouvé sa marquise de verre. Par contre, face au coût trop élevé de la réhabilitation interne, la S.N.C.F. opta pour une restructuration totale des locaux intérieurs. Le hall a été totalement rénové et agrandi afin de renforcer les services offerts aux voyageurs. Enfin, le parvis de la gare a été aménagé en vaste esplanade semi-piétonnière.

Dans d'autres villes, l'état de dégradation du bâti poussa la S.N.C.F. à rénover partiellement ou totalement l'édifice ferroviaire. A Dijon ou à Chambéry, par

exemple, villes dont les gares ne pouvaient être agrandies hors des emprises ferroviaires, une partie des anciens bâtiments a été démolie et remplacée par des locaux plus spacieux. A Chambéry, l'ancien Bâtiment des Voyageurs fut intégré au sein d'une nouvelle gare à l'architecture moderne construite sur les emprises de l'ancienne gare de marchandises, déplacée en périphérie, et des bâtiments qui abritaient les locaux du SERNAM. Une opération de rénovation de la même envergure fut réalisée à Annecy. Les abords de ces gares furent également totalement restructurés. L'accroissement de leur capacité de stationnement, la restructuration de leurs accès et la séparation des différents types de circulation, permirent de renforcer leur fonction de pôle d'échanges. Ainsi, à Dijon, la rénovation de la gare s'accompagna de la construction d'un parking de 400 places, réparties sur deux niveaux, et de l'aménagement d'une gare routière.

Dans les grandes métropoles qui, comme Lyon, bénéficient d'une desserte cadencée, la réhabilitation ou la rénovation des gares existantes n'apportait pas une solution satisfaisante à la croissance du trafic. A Lyon, les gares de Perrache et des Brotteaux étaient proches de la saturation et leur insertion dans un tissu urbain densément bâti limitait toute possibilité d'extension. Perrache, importante plaque tournante ferroviaire régionale, qui accueille aujourd'hui l'ensemble des TGV ayant Lyon pour origine ou destination, ne pouvait absorber sans risque de saturation la hausse de trafic attendue de la mise en service de la nouvelle offre ferroviaire. En outre, la gare se trouvait à l'écart des itinéraires des TGV transitant par Lyon, le tracé choisi par la S.N.C.F. privilégiant une traversée méridienne par l'est de l'agglomération. De son côté, la gare des Brotteaux, bien que située sur l'itinéraire oriental, n'offrait que des capacités réduites (740 m², 250 places de stationnement, cinq voies de passage à quai), et il était difficile d'étendre le faisceau ferroviaire afin d'assurer un niveau de correspondance acceptable entre TGV en transit et trains régionaux (PELLETIER, 1985). Elle remplit pourtant ce rôle de 1981 jusqu'au 13 septembre 1983, date d'inauguration de la nouvelle gare TGV de la Part-Dieu, avant de fermer définitivement.

La S.N.C.F. avait en effet entrepris la construction d'un nouvel édifice ferroviaire sur les vastes emprises (24 ha) de l'ancienne gare de marchandises de la Part-Dieu, dont l'activité avait été transférée à Venissieux. La création de cette nouvelle gare, dans le cadre d'une procédure de ZAC associant la S.N.C.F. et la COURLY (Communauté Urbaine de Lyon), fut une véritable opération d'urbanisme. Aménagé sous le remblai ferroviaire, le hall, long de 120 m, a permis de supprimer l'effet de coupure créé par les voies ferrées. La gare constitue en effet une liaison urbaine entre le centre d'affaires de la Part-Dieu, édifié à l'ouest du faisceau ferroviaire à la fin des années soixante, et l'ancien faubourg industriel de la Vilette, à l'est. Sa réalisation s'est

accompagnée d'une restructuration totale de la voirie et du bâti. A l'ouest, la façade monumentale de la gare s'ouvre sur une vaste place piétonnière de 5000 m² fermée par un portique et encadrée par des bâtiments abritant deux hôtels, 12000 m² de bureaux et des commerces. Côté est, le voyageur accède à la gare en traversant le patio d'un nouvel immeuble de bureaux.

Ainsi, dans la plupart des villes du Sud-Est, l'arrivée du TGV fut suivie d'une restructuration des gares et de leurs abords. Quelle que soit la nature des opérations réalisées, ces transformations s'accompagnèrent d'une diversification des fonctions ferroviaires.

1.3. MUTATION DES FONCTIONS DES GARES

Les gares ont une fonction de desserte et de correspondance ferroviaire. La mise en service du TGV et la restructuration des gares permirent de renforcer leur rôle de "porte d'accès à la ville" que la concurrence routière et aérienne avait fini par éclipser. L'étoffement de leur fonction de correspondance, la diversification de leurs services ont favorisé l'intégration des gares au tissu urbain.

La mise en service du TGV a entraîné une refonte globale des dessertes ferroviaires afin de faciliter les correspondances entre la nouvelle offre et les services régionaux, et d'accroître l'aire de rabattement des gares. Le report du trafic grande ligne sur la nouvelle infrastructure permit de libérer des capacités supplémentaires sur l'axe Paris-Lyon-Méditerranée (P.L.M.), capacités mises à profit, dans quelques cas, pour renforcer les services ferroviaires régionaux. Ainsi, l'allègement du trafic de la ligne P.L.M. a permis de renforcer la fréquence des relations entre Lyon et Mâcon. De même, la comparaison des indicateurs horaires de la S.N.C.F. de 1989 et 1995 montre que la gare de Montchanin a assisté à la mise en service de trains régionaux supplémentaires vers Dijon, Autun, Montceau-les-Mines et Paray-le-Monial. Cet étoffement de la fonction de nœud de correspondance des gares n'a toutefois pas été général. En effet, les villes bourguignonnes, écartées du tracé de la nouvelle ligne, ont assisté à un déclin de leur rôle de nœud de correspondance. Une comparaison de la desserte ferroviaire des agglomérations, à partir des indicateurs horaires de la S.N.C.F. de 1979 et 1995, nous montre, en effet, qu'en se substituant aux trains grandes lignes qui reliaient, avant 1981, Paris au Sud-Est, le TGV a introduit des bouleversements qualitatifs dans l'accessibilité des villes. Le report du trafic de la ligne P.L.M. sur la ligne à grande vitesse a entraîné une diminution des fréquences des trains classiques reliant le carrefour dijonnais à Lyon et au Midi, et la disparition de certaines liaisons directes vers les Alpes ou Saint-Etienne. Le nombre d'allers et retours quotidiens directs reliant Dijon à Lyon, par exemple, est passé de 28 en 1979 à 15 en 1995. De même, la relation

Dijon-Marseille a vu la fréquence de ses dessertes chuter de 13 à 6 allers et retours entre 1979 et 1995.

Le TGV a ainsi éclipsé la fonction de carrefour ferroviaire de Dijon au profit de Lyon. La métropole lyonnaise, qui bénéficie d'une desserte à grande vitesse cadencée avec la capitale et de liaisons directes avec les métropoles régionales desservies par les TGV Atlantique et Nord, est en effet un important nœud de correspondance entre les relations à grande vitesse et les trains grandes lignes ou régionaux en provenance ou à destination des villes non desservies par le TGV ou bénéficiant d'une desserte à grande vitesse bien moins étoffée. Si la disparition progressive des trains qui reliaient Paris à Lyon via la ligne P.L.M. a entraîné une dégradation de l'offre ferroviaire entre Lyon et Dijon, elle a en contrepartie permis d'accroître la capacité de la ligne classique et de renforcer la fréquence des liaisons vers les métropoles du Nord-Est (le nombre d'allers et retours entre Lyon et Metz, par exemple, a doublé, passant de 2 à 4 entre 1979 et 1995). Toutefois, la mise en service de liaisons à grande vitesse directes entre la capitale et les villes des Alpes a désorganisé les relations ferroviaires des pôles alpins avec la métropole lyonnaise.

Dans la plupart des villes, la refonte des accès à la gare, le renforcement de leur capacité de stationnement et la création de nouvelles gares routières ont également permis d'améliorer leurs dessertes urbaines et interurbaines, et d'en faire, avec il faut le reconnaître plus ou moins de succès, des pôles d'échanges multimodaux favorisant les correspondances entre le rail et la route. Les gares ont enfin assisté à une diversification de leurs services. Outre le renforcement des services propres à la S.N.C.F. et des activités classiquement liées au voyage, leur tissu commercial s'est étoffé. De nouveaux types de services, dont la présence en gare eut semblé incongrue il y a encore une quinzaine d'années, ont fait leur apparition. A Dijon, par exemple, la rénovation de la gare s'est accompagnée de la création d'un salon affaires qui met à la disposition des hommes d'affaires de passage à Dijon une gamme de prestations étendue (services bureautiques, secrétariat, salles de réunion).

Cet essor des services a contribué à estomper la limite entre l'espace ferroviaire et la ville. Les gares deviennent progressivement des espaces publics, dont les services sont utilisés aussi bien par les voyageurs que par le reste de la population. La gare est redevenue un lieu signifiant dans la ville, évolution dont témoigne la charte de l'architecture ferroviaire, publiée en 1987 (S.N.C.F., 1987). Ce texte est certes un peu tardif. Lors de la mise en service du TGV Sud-Est, la création et la modernisation des gares ne visent qu'à améliorer leur fonctionnalité, même si certaines réalisations ne sont pas dénuées d'une recherche urbanistique. Il fallut attendre la conception du

TGV Atlantique pour que se manifeste clairement la volonté de faire des gares de véritables symboles urbains, témoins de la réussite technique et commerciale de la nouvelle offre ferroviaire. La gare joue ainsi le rôle de *"porte entre la ville et le réseau, entre la ville et le voyage"*, et son architecture doit favoriser son intégration au tissu urbain.

La croissance du trafic, la restructuration des bâtiments ferroviaires et la diversification de leurs fonctions ont renforcé la position des gares dans la ville. Au delà des transformations de ces édifices et de leur environnement immédiat, les tissus dans lesquels ils s'inscrivent ont fait l'objet, à la suite de l'arrivée du TGV, d'opérations d'aménagement. La diversité des mutations observées dans les quartiers des gares nous conduit à nous interroger sur le rôle joué par le TGV dans ces dynamiques.

2. LE TGV : UN INSTRUMENT AU SERVICE DE LA RESTRUCTURATION DES CENTRES ?

Les gares centrales, édifiées au 19^{ème} siècle en limite de la ville, ont été progressivement intégrées au tissu urbain et se trouvent aujourd'hui en bordure de l'hypercentre. Elles s'insèrent généralement dans des quartiers peu dynamiques, au tissu vieilli et hétérogène, où entrepôts et usines désaffectés côtoient un habitat ouvrier ancien et dégradé. Au cours du 20^{ème} siècle, ces quartiers se sont trouvés marginalisés. Les activités industrielles qui s'étaient développées près de la gare ont quitté le centre et ses embarras, pour des sites périphériques bien desservis par la route, où elles pouvaient s'agrandir et se moderniser à moindre coût. Dans les grandes agglomérations, ce processus de desserrement industriel a été renforcé par le transfert de l'activité fret de la S.N.C.F. en périphérie, et le quartier de la gare assiste à une multiplication des friches industrielles et ferroviaires. La croissance des flux consécutive à la mise en service du TGV a renforcé non seulement le rôle d'accueil et de redistribution des gares, mais également la fonction de transit de leurs quartiers. Cette fonction s'illustre par la densité des établissements hôteliers et de restauration, mais aussi dans certaines villes, par l'accueil de populations en transit, souvent défavorisées. Enfin, sur le plan urbanistique, ces quartiers, morcelés par les voies ferrées, souffrent d'enclavement, la coupure introduite par le faisceau ferroviaire dans le tissu urbain les isolant du reste du centre.

Dans la plupart des villes desservies la restructuration des gares s'accompagna de programmes d'aménagement urbain visant à pallier l'enclavement et la lente décrépitude des tissus qui les entourent. Ces quartiers ont connu d'importantes mutations morpho-fonctionnelles et sociales, à la suite desquelles le TGV est apparu comme un instrument au service de la restructuration des centres. Pourtant, les observations et

enquêtes réalisées dans les principales agglomérations desservies par le TGV Sud-Est montrent que l'influence de ce dernier est à relativiser (de COURSON et *al.*, 1993). Les dynamiques observées sont d'une extrême variété. Si, dans certaines villes, les quartiers des gares se sont transformés avec un renforcement de leur centralité, dans d'autres, les mutations urbaines sont restées limitées.

2.1. LE QUARTIER DE LA GARE : LE NOUVEAU CENTRE DE L'AGGLOMERATION

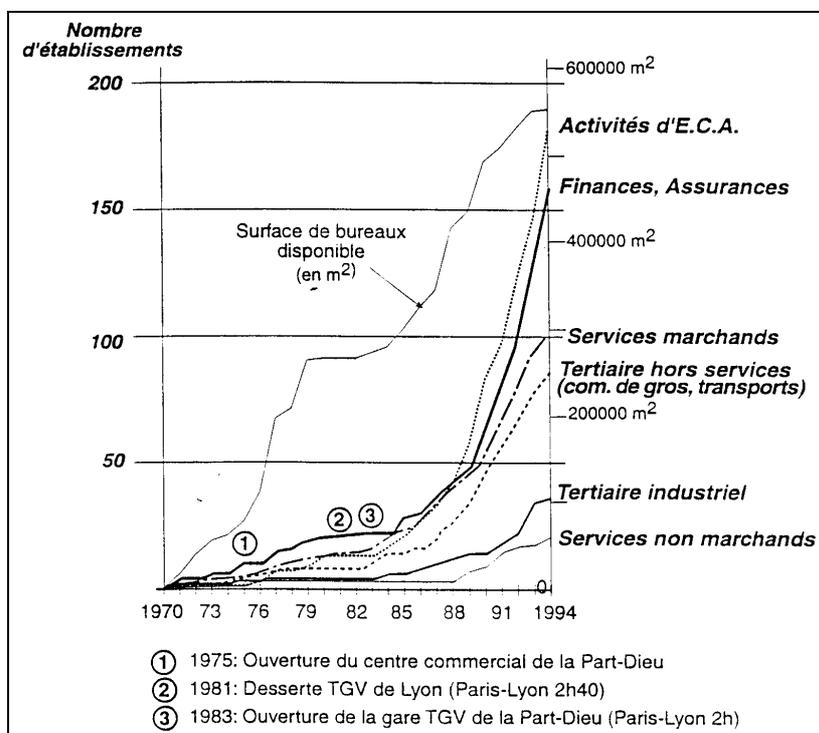
A Lyon, et plus récemment à Grenoble, les quartiers des gares ont fait l'objet d'importantes transformations urbaines et fonctionnelles et sont devenus de puissants centres tertiaires.

Si à Lyon, le centre d'affaires de la Part-Dieu est antérieur à la mise en service du TGV, ce dernier a incontestablement renforcé l'attractivité du pôle directionnel lyonnais. Malgré son intégration tardive au centre tertiaire, la gare TGV a constitué un second souffle pour la Part-Dieu. L'arrivée du TGV et le parti retenu pour l'aménagement de la nouvelle gare ont favorisé le désenclavement et la rénovation du quartier d'arrière gare. L'atténuation de la coupure introduite par le remblais ferroviaire transforma le quartier de la Vilette, ancien faubourg en cours de désindustrialisation. L'ouverture de la gare vers l'est suscita d'importantes opérations de rénovation : des immeubles de logements et de bureaux furent construits, favorisant le développement des fonctions résidentielles et tertiaires de ces tissus. L'opération ZAC Part-Dieu a permis d'intégrer ce quartier au tissu urbain et de réaliser une continuité urbaine entre Lyon et Villeurbanne. Progressivement, la structure sociale du quartier de la Vilette s'est modifiée, la rénovation ayant attiré des populations à revenu plus élevé. La part des ouvriers a chuté, passant de 39 % en 1975 à 15,9 % en 1990, au profit des catégories socio-professionnelles supérieures dont la part progresse de 8 % à 14,9 %. Toutefois, bien que ces chiffres témoignent d'une tendance à la gentrification, ils doivent être considérés avec prudence, les limites du quartier ayant été à plusieurs reprises remaniées. En outre, l'évolution sociale du quartier reflète celle de l'agglomération, où, entre 1975 et 1990, la part des ouvriers est passée de 34 à 12,5 %, et celle des CSP supérieures de 4,7 à près de 10 %.

Le TGV a en outre participé au processus de glissement de la centralité vers l'est. Les programmes immobiliers qui accompagnèrent la construction de la gare ont accru l'offre de bureaux. En mettant, en 1983, le centre directionnel lyonnais à 2H00 de la capitale, le TGV a renforcé ses fonctions de tertiaire supérieur. L'évolution de l'occupation du site, par types d'activités, d'après la date d'implantation des entreprises présentes en 1994, confronté à l'évolution de l'offre de bureau (ADERLY, 1995), fait apparaître trois phases de

développement (figure 2). Jusqu'au début des années quatre-vingts, la construction de bureaux progresse à un rythme rapide, en raison notamment du rôle de locomotive joué par le vaste centre commercial de la Part-Dieu, inauguré en 1975. En revanche, le rythme d'occupation du centre d'affaires lyonnais reste relativement lent. La Part-Dieu accueille principalement des établissements bancaires et des sociétés immobilières, à l'étroit dans le centre traditionnel de la Presqu'île. Si la crise économique interrompt cette progression, l'inauguration de la gare de la Part-Dieu en 1983, inverse cette tendance. Les nouvelles implantations, celles relevant des services aux entreprises et des activités financières notamment, se multiplient. En outre, alors que jusque là le quartier avait accueilli essentiellement des entreprises transférées du centre traditionnel, à partir de 1983 les créations de délégations régionales et d'antennes d'entreprises parisiennes l'emportent. L'accélération du rythme d'occupation, observée depuis 1987, résulte par contre de nouveaux transferts internes au centre et de créations purement lyonnaises, le TGV s'étant banalisé.

Figure 2 : Evolution de l'occupation du centre directionnel de la Part-Dieu par types d'activités de 1971 à 1994



Source : d'après CCI de Lyon

L'enquête postale que nous avons réalisée auprès d'un échantillon de 216 sociétés implantées à la Part-Dieu confirme le rôle du TGV dans le renforcement des activités de tertiaire supérieur (MANNONE, 1995). 35 % des 51 entreprises qui nous ont répondu reconnaissent au TGV un rôle prépondérant dans leur implantation. Il s'agit d'établissements dépendants de sièges parisiens qui ont profité de la desserte TGV pour s'implanter sur le marché lyonnais et étendre leur aire d'attraction à tout le quart Sud-Est, et d'entreprises lyonnaises offrant des services très spécifiques, qui ont, grâce au TGV, pu conquérir le marché parisien. Le TGV a donc incontestablement renforcé le centre tertiaire lyonnais, mais il constitue rarement l'unique facteur de localisation. Le dépouillement des questionnaires montre, en effet, que le prestige du centre directionnel, son accessibilité générale, la diversité du tissu industriel lyonnais et les mesures prises en faveur de la métropole lyonnaise dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire (politique de décentralisation tertiaire, avantages financiers offerts par la Municipalité de Lyon à l'implantation d'entreprises de tertiaire supérieur) ont été des facteurs de localisation bien plus déterminants aux yeux des chefs d'entreprises.

Si à Lyon, le TGV a bien constitué un élément renforçant l'attractivité propre au quartier d'affaires, dans l'agglomération grenobloise son rôle dans le glissement de la centralité vers le quartier de la gare apparaît plus ténu. A Grenoble, le quartier d'arrière gare, ancien faubourg industriel en friche, connaît depuis 1987 d'importantes transformations. A la place du tissu hérité du 19^{ème} siècle, qui mêlait habitat, entrepôts et locaux à usage industriel, se dressent aujourd'hui les tours vitrées du centre d'affaires Europole. De nouvelles fonctions s'y développent : hôtellerie, tertiaire directionnel, enseignement supérieur et fonction résidentielle. Ce quartier populaire, qui se dépeuplait et vieillissait, enregistre un nouvel essor démographique. Entre 1982 et 1990, sa population s'est accrue de 10,8 %, passant de 4 931 à 5 529 habitants, alors que le reste du centre continue de se dépeupler (-3,8 %). Son contenu social s'est également modifié : la part des couches supérieures est passée de 23 à 28 % entre 1982 et 1990, alors que celle des ouvriers chutait de 16,2 à 12,5 %. Enfin, la construction de résidences universitaires a entraîné un net rajeunissement de la population du quartier.

Bien que contemporaines de l'arrivée du TGV, ces mutations morpho-fonctionnelles et sociales ne lui sont pas directement liées. La proximité de la gare n'a joué qu'un rôle secondaire dans la décision de doter Grenoble d'un nouveau centre directionnel. A l'origine du projet Europole, il s'agissait de profiter des opportunités foncières créées par la désindustrialisation, puis par le transfert de la gare de marchandises à Saint-Egrève, au nord-ouest de l'agglomération, pour créer un centre associant étroitement recherche,

enseignement et activités directionnelles et renforcer ainsi le rayonnement de la métropole des Alpes du Nord. Les disponibilités foncières et la position stratégique du site, entre le polygone scientifique et le centre ville traditionnel, ont été des facteurs bien plus déterminants que le rapprochement avec la capitale.

Le TGV n'a d'ailleurs joué qu'un rôle marginal dans l'occupation du site, dont le développement a été freiné par l'aggravation de la crise économique. Le démarrage de l'opération s'est appuyé, comme dans le cas de la Part-Dieu, sur l'implantation de services publics et parapublics (directions régionales d'EDF, de France-Telecom et du Crédit Lyonnais), suivie de l'arrivée de sièges de grands groupes grenoblois (Merlin Gérin) et de petites sociétés locales de services aux entreprises, en quête d'une implantation centrale. Les entretiens que nous avons menés auprès des chefs d'entreprises installés sur le site confirment le rôle secondaire du TGV. La situation centrale du pôle d'affaires, la proximité du polygone scientifique, la disponibilité de locaux neufs en centre ville et la qualité des services offerts aux entreprises (World Trade Center) ont joué un rôle prépondérant. En définitive, le TGV valorise l'attractivité du site en termes d'accessibilité et d'images ; effet image malheureusement difficilement quantifiable.

Les exemples lyonnais et grenoblois montrent que si le TGV favorise un glissement de la centralité vers le quartier de la gare, il ne joue qu'un rôle secondaire dans ce processus. Les transformations urbaines, fonctionnelles et sociales des quartiers des gares résultent de la synergie d'une politique d'aménagement urbain d'envergure (antérieure à l'arrivée du TGV dans le cas de la Part-Dieu ou postérieure dans le cas d'Europole), de disponibilités foncières à proximité de l'hypercentre, d'une bonne intégration par les transports en commun (métro dans le premier cas, tramway dans le second) 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. Si le TGV a contribué à renforcer le pôle tertiaire lyonnais, c'est parce que Lyon est reliée à la capitale en 2H00 par une desserte cadencée. Grenoble, qui bénéficie d'une réduction de temps de parcours moins importante et de fréquences de desserte TGV bien moins étoffées (5 allers et retours quotidiens), n'a pas vu affluer d'activités extérieures à la région. Le TGV ne constitue pas à lui seul un outil de restructuration centrale, comme le montrent les transformations plus restreintes des quartiers des gares des autres agglomérations desservies par le TGV Sud-Est.

2.2. DES QUARTIERS DES GARES RESTES PEU TRANSFORMES

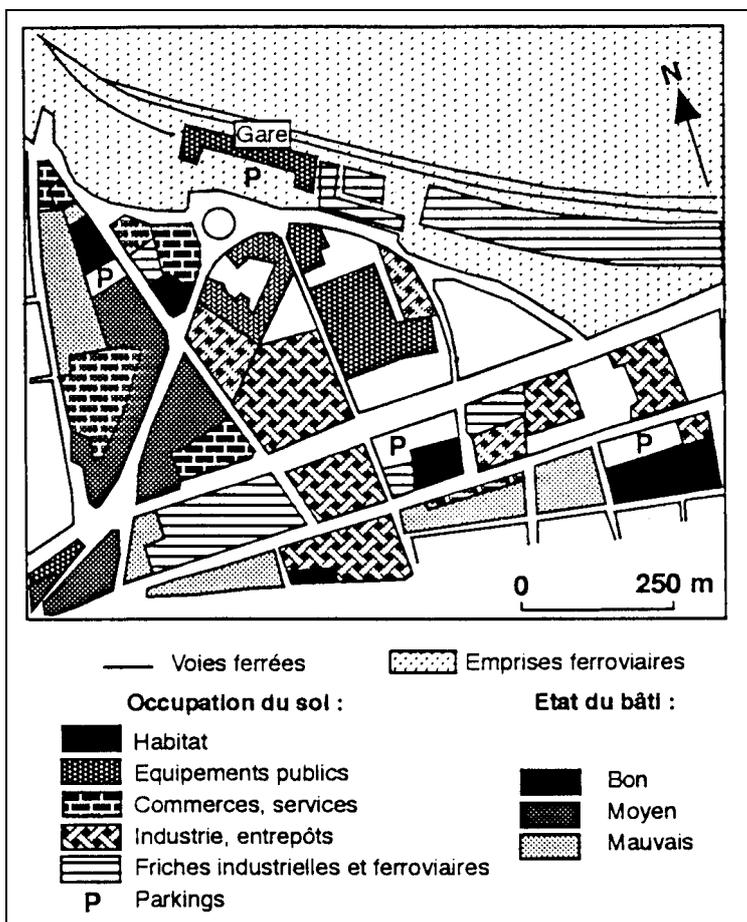
Dans des villes telles que Saint-Etienne, Marseille ou Dijon, l'arrivée du TGV et la restructuration de la gare n'ont ni modifié les tissus environnants, ni bouleversé leurs fonctions. Les mutations imputables au TGV restent circonscrites au seul espace ferroviaire et à ses abords.

A Saint-Etienne, le quartier de la gare n'a connu aucune transformation urbaine ou économique et continue de voir sa fonction résidentielle décliner. Les îlots situés au sud-est des emprises ferroviaires concentrent d'importantes fonctions d'entrepôt et de production. A l'ouest, si les fonctions tertiaires et résidentielles sont davantage représentées, les services restent de niveau banal et l'habitat se dégrade (figure 3). Les mutations se réduisent à la multiplication des locaux industriels et commerciaux désaffectés. Ainsi, en dépit de l'arrivée du TGV, le quartier de la gare reste marginalisé. Ce secteur n'a fait l'objet d'aucune opération d'aménagement à la suite de l'arrivée du TGV, et ce malgré d'importantes disponibilités foncières (friches industrielles et ferroviaires).

A Marseille, le quartier de la gare Saint-Charles a connu peu de modifications, à l'exception du renforcement de sa fonction de pôle d'échanges. Les tissus situés à l'ouest de Saint-Charles ont par contre fait l'objet d'importantes opérations de rénovation et de réhabilitation. La construction de logements sociaux sur la butte des Carmes a été complétée, en 1984, par l'édification de l'Hôtel de Région. L'îlot Sainte-Barbe a été, au cours des années quatre-vingts, profondément restructuré et accueille aujourd'hui des immeubles de bureaux et une fonction universitaire. Enfin, opérations de réhabilitation et de résorption de l'habitat insalubre se multiplient dans le quartier Belsunce, au sud-ouest de la gare. Les transformations de ces tissus dégradés et paupérisés, situés à la convergence des réseaux autoroutiers et ferrés, ne sont pas liées à un quelconque renforcement de l'attractivité du quartier imputable au TGV. Elles résultent de politiques de restructuration du centre, mises en œuvre dans les années soixante-dix afin de restaurer les fonctions centrales de la métropole marseillaise. D'ailleurs, au-delà de ces modifications du bâti, le quartier n'a connu ni renouveau démographique, ni mutation fonctionnelle. La fonction résidentielle du quartier Saint-Charles poursuit son déclin : sa population est passée de 9328 habitants en 1982 à 7920 en 1990, soit une baisse de 15,1 %. Enfin, le quartier de la gare conserve sa fonction de transit. Son tissu économique, marqué par la présence d'importants services publics (Faculté des sciences, Direction régionale de la S.N.C.F., Conseil Régional) n'a pas assisté à un renforcement tertiaire. Le tertiaire supérieur reste faiblement représenté et les bureaux édifiés au nord de l'îlot Sainte-Barbe tardent à se remplir. Sur les 56 établissements de services aux entreprises recensés fin

1995 dans un périmètre s'étendant de la gare au port de la Joliette, 7 seulement se trouvent à proximité de la gare, et le TGV n'a dans aucun cas constitué un facteur de localisation.

Figure 3 : Occupation du sol du quartier de la gare à Saint-Etienne



Carte V.M., d'après EPURE

A Dijon, le TGV n'a eu également qu'un impact limité sur l'environnement de la gare. Cette dernière s'inscrit dans un tissu d'habitat dense et de qualité, qui n'a connu que des opérations de réhabilitation et de rénovation ponctuelles depuis le début des années quatre-vingts. De petits immeubles résidentiels furent notamment édifiés sur les rares opportunités foncières créées par la désindustrialisation, mais ces opérations sont le fruit d'une politique urbaine visant à redynamiser la fonction d'habitat des tissus centraux et péricentraux, et non de l'arrivée du TGV. La population du quartier de la gare, qui ne cessait de diminuer depuis les années soixante, s'est accrue de 18 % entre 1982 et

1990, passant de 3400 à 4018 habitants. Cette reprise démographique, qui s'accompagne d'un rajeunissement de la population, n'est toutefois pas spécifique au quartier de la gare. Centre ville et tissus péricentraux ont enregistré une évolution similaire à la suite de la politique urbaine mise en place à la fin des années soixante-dix pour enrayer la fuite de la population vers les communes de banlieue.

Sur le plan fonctionnel, les mutations sont restées minimales. La nouvelle offre ferroviaire n'a joué aucun rôle dans l'affinage commercial des axes les plus proches de la gare et dans l'étoffement des services. L'arrivée du TGV n'a d'ailleurs pas suscité de vastes programmes tertiaires. Seulement 7500 m² de bureaux ont vu le jour dans le quartier de la gare entre 1981 et 1994, contre 250000 m² à l'échelle de l'agglomération. Le TGV n'a joué qu'un rôle secondaire dans l'implantation de services aux entreprises, la proximité du centre ayant constitué un facteur de localisation prépondérant. A Dijon, le TGV n'a ni renforcé la centralité du quartier de la gare, ni modifié les dynamiques antérieures à sa mise en service. Les fonctions centrales continuent de migrer vers le quartier Clémenceau, au nord du centre, où les opérations de restructuration mises en œuvre dans les années soixante-dix se poursuivent.

Ainsi, dans ces trois agglomérations, où aucune politique d'aménagement urbain n'a été mise en œuvre pour "accompagner" l'arrivée du TGV, la restructuration de la gare n'a pas généré de nouvelles dynamiques centrales.

2.3. TGV ET DYNAMIQUES CENTRALES

La diversité des transformations morfo-fonctionnelles, démographiques et sociales observées dans les villes étudiées montre que le TGV n'est qu'un facteur marginal dans les dynamiques urbaines. Il contribue, dans certains cas, à favoriser le glissement de la centralité vers le quartier de la gare, mais n'est pas un élément suffisant pour modifier ses fonctions. Ce n'est qu'intégré dans une politique d'aménagement urbain, qu'elle lui préexiste ou qu'elle ait été mise en place à l'occasion de son arrivée, 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. L'essor des activités de tertiaire supérieur ne dépend qu'accessoirement du TGV, comme nous l'ont montré les enquêtes réalisées auprès des entreprises installées à proximité des gares. L'afflux à la Part-Dieu d'antennes de sociétés parisiennes résulte ainsi d'une convergence de facteurs, que le TGV a valorisé. C'est de l'intégration de la desserte TGV dans une politique de réaménagement du centre et de l'attractivité du milieu économique local qu'est susceptible de naître une dynamique de développement.

Les transformations des tissus d'habitat, des fonctions et de la structure sociale des quartiers des gares résultent d'une dynamique globale, à laquelle le TGV participe, mais dont il n'est qu'un élément secondaire. Le TGV renforce l'attractivité de l'environnement des gares en termes d'accessibilité et d'image, offrant aux collectivités locales la possibilité d'utiliser cette nouvelle attractivité pour valoriser l'ensemble du quartier. L'impact du TGV sur la centralité est également très lié à la qualité de l'offre ferroviaire. La mise en service d'une desserte à grande vitesse cadencée entre Lyon et Paris a largement contribué au renforcement des fonctions de tertiaire supérieur de la Part-Dieu. Rien de tel n'a été observé dans les autres villes, leur niveau de desserte et le rapprochement avec la capitale ayant été bien moindres.

Si le réaménagement ou la création de gares centrales apparaît comme un élément susceptible de modifier la centralité, les nouveaux projets de lignes menacent cette même centralité d'éclatement.

3. NOUVEAUX PROJETS ET DEVENIR DES GARES CENTRALES

La mise en service du TGV Méditerranée à la fin du siècle, et les projets de lignes TGV Lyon-Turin et Rhin-Rhône envisagent la réalisation de nouvelles gares à la périphérie des agglomérations que le TGV dessert déjà par leur centre. Ces équipements futurs ne sont pas sans rappeler "les gares du désert" aménagées en Bourgogne au début des années quatre-vingts, gares qui malgré les espoirs suscités, n'ont généré aucune dynamique territoriale. 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 (AUPHAN, 1992).

3.1. LES NOUVEAUX PROJETS DE GARE-BIS

L'extension du réseau à grande vitesse s'accompagnera d'une multiplication des gares périphériques. La ligne TGV Méditerranée comptera trois nouvelles gares en périphérie de Valence, d'Avignon et de l'agglomération marseillaise. Le projet TGV Lyon-Turin intègre la construction d'une nouvelle halte ferroviaire à Montmélian, au sud-est de Chambéry. Enfin, le projet de ligne TGV Rhin-Rhône envisage la création d'une nouvelle gare bourguignonne, que les élus souhaitent au plus près du centre de Dijon.

Les collectivités locales entendent faire de ces gares des pôles d'activités, mais leur aménagement revêt beaucoup d'incertitudes. Les haltes TGV aménagées, au début des années quatre-vingts, à Montchanin ou à Mâcon-Loché, n'ont eu en effet qu'un impact limité sur leur environnement. Leur intégration aux stratégies de développement économique locales attirera sur

ces sites quelques entreprises, mais les gares TGV bourguignonnes ne sont pas encore devenues les moteurs d'une nouvelle urbanisation : les zones d'activités de Montchanin et de Mâcon-Loché n'accueillent respectivement que 4 et 2 entreprises en activité. Le contexte de crise économique ne suffit pas à expliquer cet échec. Ces gares, non reliées aux lignes classiques qui desservent les centres urbains, n'ont qu'une simple fonction de desserte et sont mal intégrées au réseau de transport régional. Les services de rabattement par autocars, mis en place au début des années quatre-vingts, se sont dégradés faute d'une fréquentation suffisante, et un certain nombre d'entre eux ont disparu. Les stratégies de développement mises en œuvre ont été tardives par rapport à l'aménagement de ces gares. Enfin, l'absence d'intercommunalité a multiplié les obstacles institutionnels. Il n'y eut pas de véritable concertation entre les collectivités locales pour promouvoir l'essor économique de ces zones. En définitive, il apparaît que ces gares excentrées n'ont aucun effet polarisateur sur le territoire qu'elles desservent. Leur impact est resté diffus, la pauvreté de leurs services n'incitant pas les entreprises à s'installer à leur proximité.

Si l'on compare les projets de gares-bis des lignes TGV Méditerranée ou Lyon-Turin avec celles réalisées en Bourgogne, quinze ans plus tôt, il semble que leur conception ait profondément évolué. Alors que les gares TGV bourguignonnes ne sont desservies que par quelques allers et retours quotidiens avec la capitale, les missions des TGV qui transiteront par ces nouvelles gares seront plus diversifiées. La ligne TGV Méditerranée sera ainsi parcourue par trois types de flux. Aux échanges à grande vitesse avec la capitale s'ajouteront des flux interrégionaux, et à plus long terme européens. Enfin, des liaisons à grande vitesse régionales relieront entre eux les différents pôles du Midi. La conception de ces gares a fait l'objet d'une étroite concertation entre la S.N.C.F. et les collectivités locales, ces dernières ayant pris en charge le financement de l'intégration des futures gares au réseau ferroviaire régional. La nouvelle halte TGV Rhône-Alpes Sud, à une dizaine de kilomètre au nord-est de Valence, sera construite à l'intersection de la ligne TGV Méditerranée et de l'artère classique reliant Valence à Grenoble via Romans. De même, la nouvelle gare de Montmélian sera aménagée sur la ligne du sillon alpin. Ainsi, tous les discours s'accordent aujourd'hui sur la nécessité d'intégrer ces nouvelles haltes périphériques au réseau régional. Toutefois, l'expérience de la gare TGV de l'aéroport de Satolas soulève de multiples questions quant à la réalité de telles intentions. L'inauguration, le 28 juin 1994, d'une gare TGV à Satolas dotait la région Rhône-Alpes d'un vaste complexe d'échange multimodal. Or, dans les faits, cette intermodalité n'existe toujours pas. L'absence de correspondance aisée entre TGV et transport aérien est aggravée par le non-raccordement de la gare au réseau ferré régional. Plusieurs projets de liaisons avec le centre ont

pourtant été étudiés (raccordement à la ligne Lyon-Saint-André-le-Gaz, réutilisation de l'ancienne ligne de marchandises la Part-Dieu-Meyzieu), les terrains ont été réservés, mais la délicate question du financement de cet aménagement, dont tout le monde souligne la nécessité, reste toujours en suspens.

Les nouveaux projets de gares ont en outre été précocement intégrés dans des stratégies de développement. Les collectivités locales ont constitué des SEM, des syndicats intercommunaux afin de lever les obstacles institutionnels qui pourraient nuire à l'essor de nouvelles zones d'activités autour de ces gares. 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. L'exemple de la gare TGV Rhône-Alpes Sud, doublée d'une gare TER financée par le Conseil Régional, nous montre l'incertitude de tels aménagements. Les 19 communes de l'espace Rovaltain (Romans-Valence-Tain l'Hermitage) se sont constituées en syndicat mixte afin d'aménager le site de la nouvelle gare. Une première ZAC de 60 ha a été délimitée, mais aucune mesure n'a été prise pour attirer les entreprises. Pourtant de telles mesures s'imposent, car ce nouveau site concurrencera les zones d'activités qui se sont multipliées dans les différents pôles de l'espace Rovaltain. Le risque est grand de voir les communes se désolidariser afin d'attirer les activités souhaitant s'implanter dans la région sur leurs propres zones communales.

Le contexte a donc profondément changé, avec notamment une implication financière plus importante des collectivités territoriales dans l'aménagement des nouvelles gares. S'il est encore prématuré d'évaluer l'impact de ces nouveaux équipements périphériques, leur aménagement repose la question du partage fonctionnel des gares.

3.2. LE PARTAGE FONCTIONNEL DES GARES

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.

A Mâcon et au Creusot, les gares centrales, privées d'une part importante des flux grandes lignes, ont vu leur activité voyageurs décliner. L'allègement du trafic des lignes classiques leur a certes permis de renforcer leur desserte

locale et régionale, même si leur rôle de correspondance s'affaiblit. L'allègement de la ligne P.L.M. a permis, par exemple, d'étoffer la desserte de la liaison Mâcon-Lyon : le nombre d'allers et retours a presque doublé entre 1979 et 1995, passant de 13 à 21. La baisse de la fréquentation grande ligne de ces gares a eu des répercussions sur les activités des quartiers environnants. Le commerce décline, restaurateurs et hôteliers se plaignent de la dégradation de la desserte, même si la multiplication des hôtels bon marché à proximité des échangeurs autoroutiers et la crise économique sont davantage responsables de cette évolution.

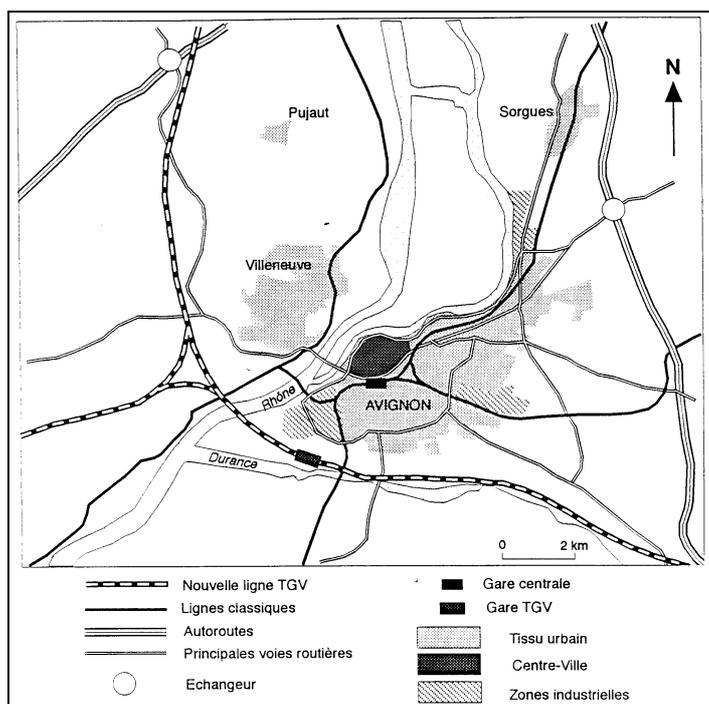
A Lyon, l'ouverture de la nouvelle gare TGV de la Part-Dieu en 1983, s'accompagna d'une redéfinition des fonctions des gares de l'agglomération. La Part-Dieu devint la gare de passage de tous les trains grandes lignes desservant Lyon et remplit une fonction de correspondance entre TGV en transit et relations interrégionales et régionales. Au sud de la Presqu'île, la gare de Perrache, pôle d'échanges majeur entre transports ferroviaires, urbains et interurbains, accueille, de son côté, l'ensemble des TGV et des trains grandes lignes ayant Lyon pour origine ou destination, le trafic de banlieue et la quasi totalité des trains régionaux.

L'évolution du trafic modifia toutefois cette hiérarchie fonctionnelle. Alors qu'en 1985, la fréquentation des deux gares s'équilibrait (la Part-Dieu concentrant 51,6 % du trafic de voyageurs de l'agglomération et Perrache, 48,4 %), en 1992, 60,8 % du trafic se concentre à la Part-Dieu. Entre 1985 et 1992, Perrache a vu sa fréquentation chuter de 11,8 %, alors que celle de la Part-Dieu progressait de 28 %. Perrache a non seulement cédé à la Part-Dieu son rôle de gare de transit et de correspondance, mais également une partie de son trafic régional. La hausse du trafic TGV de la Part-Dieu s'est en effet accompagnée d'un renforcement des services régionaux afin de faciliter les rabattements sur les TGV en transit. En outre, l'essor du quartier d'affaires, devenu un pôle d'emplois et de services majeur de l'agglomération, a entraîné une hausse du trafic régional. Plus récemment, la mise en service du contournement à grande vitesse de Lyon a permis d'alléger le trafic de la Part-Dieu et de renforcer sa desserte grande ligne. La Part-Dieu polarise aujourd'hui la plus grande part des échanges, et l'extension de ses capacités (deux nouvelles voies sont en cours de réalisation) devrait encore accentuer cette évolution. En outre, une fois intégrée au réseau européen, la gare TGV de Satolas renforcera sa fonction de pôle d'interconnexion des TGV européens et interrégionaux, et dans ce contexte, la Direction Commerciale Voyageurs de la S.N.C.F. n'exclut pas, à plus long terme, de concentrer à la Part-Dieu l'ensemble du trafic TGV desservant le centre ; Perrache ne jouant plus alors qu'un rôle de gare régionale. Ainsi, en modifiant la hiérarchie des gares lyonnaises, le TGV a entraîné un glissement de la clientèle grande

ligne en transit vers la Part-Dieu.

L'aménagement de nouvelles lignes TGV soulève avec plus d'acuité la question du partage fonctionnel des gares, car si les villes concernées continueront d'être desservies par leur centre, les gares qui seront réalisées à leur périphérie accueilleront des TGV aux missions plus diversifiées. La création d'une gare TGV en périphérie sud d'Avignon, sur le site de Courtine (figure 4), provoquera une dégradation des dessertes de la gare centrale. Cette nouvelle halte, reliée à Paris en 2H40 par 6 allers et retours quotidiens, sera desservie par les TGV interrégionaux reliant le Midi au Nord et à l'Ouest, et par les rames assurant des relations régionales avec Lyon, Montpellier et Marseille. La gare centrale n'accueillera, elle, plus que 4 TGV Paris-Valence-Avignon, rames qui emprunteront, au delà de Valence, la ligne P.L.M. pour desservir les petites villes intermédiaires de la vallée du Rhône. Le centre d'Avignon se trouvera ainsi à 3H15 de Paris. Cet écart de temps de parcours entre les deux itinéraires nuira à la fréquentation de la gare existante, qui risque de voir son rôle réduit à celui de pôle de desserte locale, si elle n'est pas raccordée à la ligne nouvelle. En outre, le report des liaisons régionales sur la nouvelle ligne privera la gare centrale d'un certain nombre de relations vers les autres pôles régionaux.

Figure 4 : La localisation de la nouvelle gare TGV d'Avignon



Carte V.M.

Le devenir des gares centrales des villes moyennes à la périphérie desquelles de nouvelles haltes TGV seront aménagées suscite ainsi de nombreuses interrogations. Les gares TGV de Montmélian, de la plaine de Valence ou de Courtine bénéficieront en effet d'une desserte TGV bien plus étoffée que celle des gares existantes, qui ne seront pas desservies par les rames assurant des liaisons interrégionales ou européennes. Cette dualité de l'offre affectera non seulement la desserte des gares centrales, mais également leur rôle de pôles d'échanges, l'ouverture de gares-bis nécessitant une refonte des dessertes interurbaines par autocars. Le raccordement de certains de ces équipements au réseau classique (dans le cas de Valence et de Montmélian) permettra de pallier les inconvénients du partage du trafic et d'atténuer les conséquences de cette dichotomie fonctionnelle sur les quartiers de gares centrales.

3.3. LE DEVENIR DES QUARTIERS DES GARES CENTRALES

Si l'aménagement de ces équipements périphériques constitue une menace pour l'activité des gares centrales, plusieurs cas de figure se présentent selon la fréquence des dessertes et la situation de ces nouvelles haltes par rapport au centre.

Dans le cas des villes moyennes, le déclin de l'activité des gares existantes aura des répercussions sur l'ensemble du quartier de la gare. A Avignon, par exemple, la nouvelle gare TGV, située à la convergence des flux à grande vitesse nord-sud et est-ouest, bénéficiera, on l'a vu, d'une desserte TGV bien plus étoffée que la gare centrale. Les collectivités territoriales ont l'ambition de faire du site de Courtine, le pôle structurant d'un vaste quartier d'affaires qui, une fois la zone désenclavée, pourrait profiter de la proximité du centre et de sa meilleure accessibilité pour renforcer son attractivité. La gare centrale risque tout d'abord de perdre sa fonction de pôle d'échanges confortée en 1985 par la réalisation, d'une gare routière. En l'état actuel du projet, la nouvelle halte ne sera pas raccordée au réseau classique et les rabattements se feront par route, privant la gare centrale d'un certain nombre de liaisons urbaines et interurbaines. L'édification d'une zone d'activités autour de la gare TGV peut contrarier également la réalisation des projets d'aménagement du quartier de la gare existante. Les bureaux qui y ont été construits au début des années quatre-vingts, locaux dont la commercialisation a été lente, pourraient souffrir de la concurrence d'une nouvelle zone tertiaire périurbaine. Dans le cas de Valence et de Chambéry, on peut également se demander si l'intégration des nouvelles haltes TGV au réseau classique suffira à enrayer le déclin de la centralité des quartiers des gares existantes, centralité que l'arrivée du TGV Sud-Est, au début des années quatre-vingts, avait contribué à renforcer. L'aménagement de

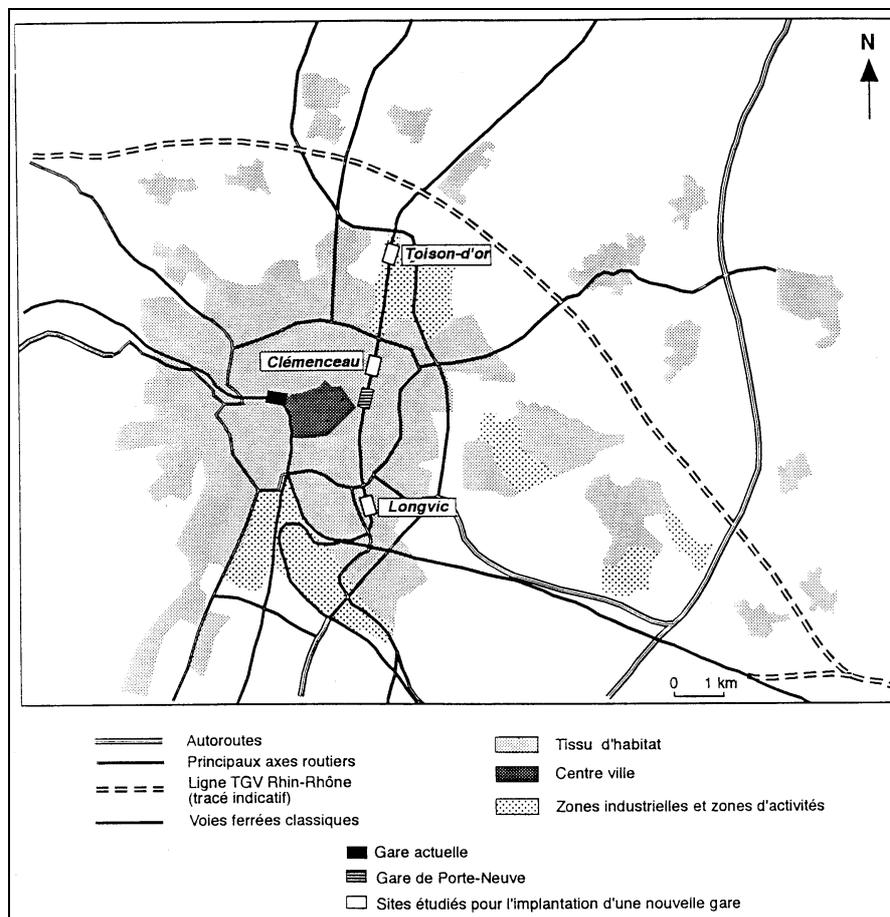
nouvelles gares TGV en périphérie des villes moyennes doit s'inscrire dans le cadre d'une politique globale et cohérente d'aménagement urbain afin d'éviter de favoriser le développement de zones ex-urbanisées au détriment des quartiers des gares centrales.

Consciente de ce risque d'éclatement, Dijon a opté pour une desserte TGV centrale. En Bourgogne, l'aménagement de la ligne TGV Rhin-Rhône, par laquelle transiteront flux à grande vitesse radiaux et transversaux, rendra à la ville sa fonction de carrefour ferroviaire. Face à un tel enjeu, les représentants des différentes collectivités territoriales, rassemblés au sein de l'association Dijon-Bourgogne TGV, se sont mobilisés pour infléchir le projet de la S.N.C.F. qui prévoyait de contourner la ville par le nord-est et de construire une nouvelle halte périurbaine. La nouvelle gare dijonnaise sera ainsi aménagée au plus près du centre. Elle sera en outre raccordée à la ligne P.L.M. et à l'artère ferroviaire Dijon-Nancy afin de favoriser les correspondances entre TGV et trains classiques, et l'interconnexion des flux TGV Paris-Bâle, Paris-Lausanne, Strasbourg-Lyon et Nancy-Lyon. Enfin, sa localisation devra minimiser les pertes de temps, condition nécessaire à l'obtention d'arrêts suffisants sur les relations à grande vitesse transitant par Dijon.

Sa localisation n'est pas encore définie (figure 5). L'utilisation du bâtiment actuel faciliterait les correspondances avec les liaisons ferroviaires régionales et les transports urbains et interurbains, mais une fois la nouvelle ligne prolongée vers le Midi, la gare existante serait écartée des flux à grande vitesse entre le nord-est et le sud. A l'est du centre, la gare de marchandises de Dijon Porte-Neuve, située sur la ligne classique Dijon-Culmont-Chalindrey-Nancy, offre également des facilités de correspondance et s'inscrit dans un tissu urbain présentant des disponibilités foncières. Toutefois, sa desserte entraînerait une perte de temps de 15 mn pour les relations en transit, et la largeur de l'emprise ferroviaire est insuffisante pour aménager le nombre de voies nécessaire au trafic à grande vitesse. La réalisation d'une gare nouvelle sur la ligne Dijon-Culmont-Chalindrey, entre la gare de Porte-Neuve et le parc tertiaire de la Toison d'Or, au nord de la ville, a également été envisagée. Une gare desservant le quartier Clémenceau, proche du centre, renforcerait le dynamisme d'un quartier en pleine mutation. Son implantation à la Toison d'Or, bien desservie par l'autoroute, permettrait de renforcer l'attractivité du parc technologique, mais la gare serait alors éloignée du centre, comme d'ailleurs une localisation plus méridionale, à proximité de Longvic. La réalisation de cette gare, qui n'est encore qu'hypothétique, imposera un nouveau partage fonctionnel entre les deux gares. Le choix du site de Clémenceau renforcerait le glissement de la centralité vers le nord du centre, dynamique favorisée par les politiques

urbaines depuis une quinzaine d'années, mais nuit à l'attractivité du quartier de l'actuelle gare. Seule la mise en place de liaisons ferroviaires cadencées entre les deux gares permettrait de pallier les inconvénients d'un tel partage.

Figure 5 : L'implantation d'une nouvelle gare à Dijon ; les sites étudiés



Carte V.M.

L'arrivée du TGV Méditerranée dans l'agglomération marseillaise se pose en des termes différents. La réalisation d'une nouvelle halte TGV, sur le plateau de l'Arbois, au nord de l'agglomération, s'accompagnera d'une restructuration totale de la gare Saint-Charles. Cette dernière conservera une desserte TGV étoffée (12 allers et retours), alors que la nouvelle gare de l'Arbois ne sera desservie que par 5 allers et retours quotidiens. Point d'arrêt des TGV reliant Paris, Lille et Lyon à la Côte d'Azur sans passer par Marseille, l'Arbois jouera un rôle de gare-bis et Saint-Charles conservera la plupart des relations vers Paris, le Nord, l'Ouest, Lyon et les pôles régionaux.

Ces gares s'inscrivent en outre dans d'ambitieux projets d'aménagement. La gare-bis de l'Arbois desservira un vaste technopole qui accueillera d'ici une vingtaine d'années, universités, centres de recherche, industries de pointe et services aux entreprises. Le site ne sera toutefois pas raccordé au réseau ferroviaire classique. La réactualisation d'un projet d'extension du réseau ferré régional, destiné à relier entre eux tous les pôles de l'aire métropolitaine marseillaise, permettrait pourtant, en modernisant la ligne de marchandises Aix-en-Provence-Rognac et en construisant de nouveaux tronçons, de desservir le pôle du Petit Arbois, cœur du futur technopole et la gare TGV. Mais la priorité accordée à l'amélioration des dessertes routières rend son aménagement plus qu'hypothétique.

Malgré les craintes manifestées par certains, la gare de l'Arbois ne constitue pas une réelle menace pour Saint-Charles qui, intégrée au projet Euroméditerranée, constituera un point fort de la centralité marseillaise. L'arrivée du TGV Méditerranée s'accompagnera d'un réaménagement total de la gare centrale. La salle d'échanges, créée en 1983 en sous-sol, sera supprimée, la séparation des flux et la mauvaise lisibilité des accès s'étant révélées peu fonctionnelles, et billetterie et services de réservation seront ramenés au niveau des quais. Ce réagencement interne s'accompagnera d'une refonte totale des accès à la gare. Au sud, le square Narvik, réouvert à la circulation, accueillera bus et taxis, et l'esplanade de la gare, où aboutira un grand axe de liaison structurant le quartier, sera piétonnisée. Enfin, la gare routière sera transférée au sein même de la gare S.N.C.F., en bordure du faisceau des voies ferrées. La S.N.C.F. envisage de renforcer les services et d'ouvrir la gare vers le nord, favorisant ainsi l'intégration de l'espace ferroviaire au tissu urbain. La piétonnisation de la place Victor Hugo, site de l'actuelle gare routière, permettra de créer une liaison forte entre l'édifice ferroviaire et la Faculté. Enfin, les îlots situés à l'ouest de la gare seront rénovés pour accueillir des bureaux, des commerces et des hôtels.

Saint-Charles est appelée à devenir un pôle structurant du projet Euroméditerranée. En effet, les tissus qui s'étendent de la gare au port de la Joliette, où la désindustrialisation a créé d'importantes disponibilités foncières, font l'objet d'un vaste programme d'aménagement du territoire à dimension économique et urbaine, dont l'objectif est de faire de Marseille la métropole de l'Europe méditerranéenne. Le pari est ambitieux. Il s'agit tout d'abord de relancer l'économie marseillaise en développant sur le site des activités tertiaires liées aux échanges internationaux et en renforçant la fonction de plate-forme commerciale du port de Marseille. Euroméditerranée est également une vaste opération d'urbanisme destinée à intégrer le quartier de la gare et l'espace portuaire au centre ville. Le périmètre d'intervention, qui s'étend sur 310 ha, bénéficie d'une bonne accessibilité (il est directement

desservi par l'autoroute nord et l'autoroute du littoral et est relié à l'autoroute est par le tunnel Prado-Carénage), que le TGV renforcera. Seule une opération de reconquête urbaine de cette envergure permettra de changer l'image de Marseille afin d'y attirer des entreprises extérieures et de favoriser le retour au centre des catégories socio-professionnelles supérieures qui ont déserté Marseille pour les communes périurbaines.

Si le TGV constitue un élément susceptible de renforcer la centralité d'Euroméditerranée, il est toutefois urgent de modifier l'image de la ville aux yeux des investisseurs extérieurs. Le projet Euroméditerranée a bien saisi cet enjeu et les programmes de rénovation du cadre urbain doivent être menés rapidement et s'accompagner d'un traitement des tissus situés aux franges du périmètre défini. Certains ont l'ambition de faire de Saint-Charles un second la Part-Dieu. Mais, le développement tertiaire du centre lyonnais a moins reposé sur la présence du TGV que sur la diversité et la richesse du tissu industriel local. Or, Marseille ne dispose pas d'un tissu industriel aussi diversifié, et il apparaît nécessaire de développer les activités liées au port et aux échanges internationaux afin de créer un marché spécifique pour des entreprises de tertiaire supérieur. Enfin, le dernier écueil à éviter est un recentrage des activités tertiaires éparpillées sur les différents sites de l'agglomération.

La mise en service du TGV Méditerranée renforcera l'attractivité du site mais ne peut être considérée comme un facteur déterminant susceptible de modifier les activités du centre. C'est de la synergie de la restructuration du cadre bâti, de l'arrivée du TGV, de l'implantation de grands équipements et du renforcement des activités portuaires que naîtra une dynamique de développement. Enfin, le projet bénéficie d'un levier de développement bien plus puissant que le TGV : l'implication de l'Etat à Euroméditerranée. Cette opération, déclarée d'intérêt national en mai 1994, bénéficiera dans ce cadre d'importantes décentralisations qui renforceront son attractivité.

Si l'arrivée du TGV Sud-Est s'est accompagnée d'un renouveau et d'un réaménagement des gares, l'impact de ces restructurations ferroviaires sur les dynamiques urbaines des principales agglomérations desservies apparaît étroitement lié à la situation de la gare par rapport au centre et aux politiques d'aménagement urbain mises en œuvre pour favoriser l'intégration de l'espace ferroviaire au tissu urbain. La rénovation des bâtiments existants ou la construction de nouveaux édifices ferroviaires en centre urbain sont susceptibles de renforcer la centralité des quartiers des gares, à condition toutefois que ces dernières soient intégrées dans une politique d'aménagement urbain volontariste et cohérente. Enfin, les actions entreprises devront être poursuivies et renforcées, mais il est peu probable que l'on

assiste à une nouvelle marginalisation de ces tissus sous l'effet de l'aménagement de nouvelles gares périphériques.

BIBLIOGRAPHIE

ADERLY (1995) **Le marché des bureaux dans l'agglomération lyonnaise**. Lyon, Agence d'urbanisme de la COURLY, 27 p.

AUPHAN E. (1992) Les gares TGV régionales : un exemple de contre aménagement du territoire. **Hommes et Terres du Nord**, n° 1, pp. 14-20.

CHEVALLIER M. (1989), **La redistribution du temps et de l'espace des usagers fréquents du TGV à Lyon et à Valence. De l'effet TGV à l'outil TGV**. Bron, Arcades, 142 p.

DE COURSON J., REMOND E., JAOUEN M. (1993) **Gares TGV et urbanisme. Etude sur neuf agglomérations des impacts d'une gare TGV**. Paris, Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, S.N.C.F., 38 p. + 150 p. + 343 p. (3 tomes).

MANNONE V. (1995) **L'impact régional du TGV Sud-Est**. Thèse de doctorat nouveau régime, Université de Provence, Aix-en-Provence, 567 p. (2 tomes).

PELLETIER J. (1985) La gare TGV de la Part-Dieu à Lyon : un équipement décisif du centre décisionnel de Lyon. **Revue de Géographie de Lyon**, Vol. 60, n° 4, pp. 317-331.

PLASSARD F. (1985) **Les effets du TGV sur les agglomérations du Centre et du Sud-Est**, Lyon, LET, 83 p.

PLASSARD F. (1992) Les villes et le TGV. **Transports Urbains**, n° 74, pp. 3-4.

S.N.C.F. (1987) **Charte de l'architecture ferroviaire**. Paris, S.N.C.F.

TROIN J.F. (1995) **Rail et aménagement du territoire. Des héritages aux nouveaux défis**. Aix-en-Provence, Edisud, 261 p.