



## Effet d'une gare TGV sur un territoire

### FICHE DE SYNTHÈSE

Le projet de branche sud de la LGV Est pourrait entraîner la création d'une troisième gare TGV en Saône-et-Loire ou en limite. La DDE de Saône-et-Loire a donc décidé de lancer cette étude afin d'évaluer et d'anticiper les impacts potentiels de cette nouvelle infrastructure. A partir d'une analyse des gares existantes en Saône-et-Loire (Macon-Loché, Le Creusot – Montchanin) et d'autres situées dans un même contexte (Aix en Provence, Avignon et Meuse – Voie Sacrée), il s'agissait d'évaluer les impacts économiques ; sociaux et culturels engendrés.

## Les impacts d'une gare TGV sur un territoire

Il n'y a pas de relation automatique de type « cause à effet » entre présence d'un grand équipement de transport et développement régional

« On observe un écart entre les changements importants et quasi-immédiats introduits par le TGV dans la mobilité des personnes (...) et la lenteur d'apparition des effets dits "structurants" qui pourraient lui être imputés. Les répercussions du TGV sur les activités des zones desservies ne sont pas automatiques » (*Effets socio-économiques du TGV en Bourgogne et Rhône-Alpes - juin 1986*)

### 1. Caractérisation des gares et clivage gare de centre-ville / gare périphérique

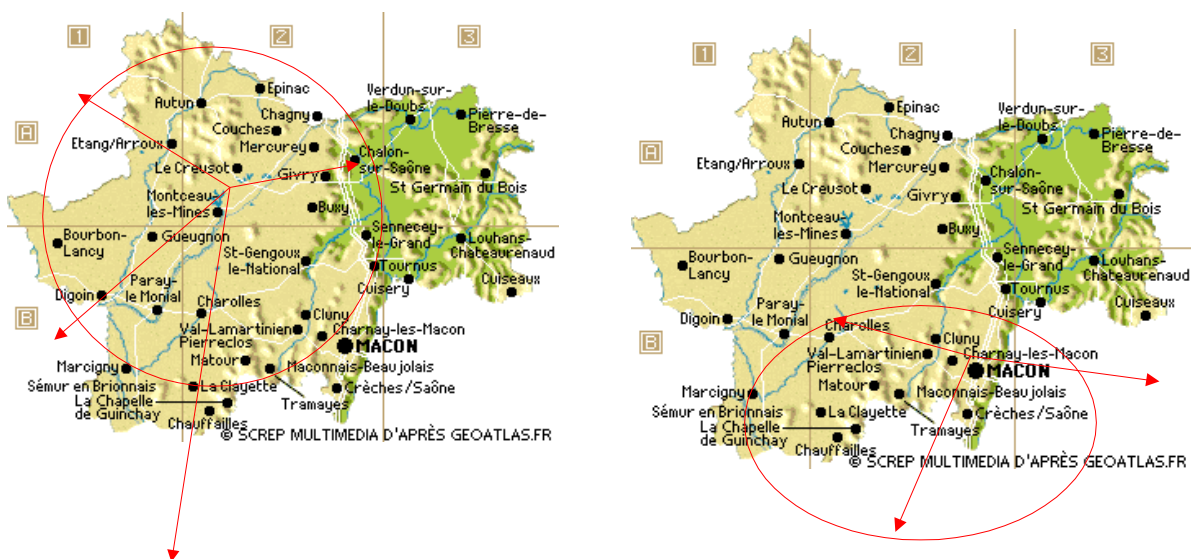
Les gares étudiées : La gare de Mâcon-Loché (mise en service en 1981), La gare du Creusot - Montceau-les-Mines – Montchanin (mise en service en 1981), Les gares Avignon TGV et Aix en Provence TGV (mises en service en 2001), La gare de Meuse-Voie Sacrée (mise en service en 2007).

#### ▪ **Quel usage de la gare : « professionnel » et usage « résidentiel » ?**

Le constat d'un usage « professionnel » est particulièrement prononcé pour les gares de Macon et du Creusot. ce qui correspondant prioritairement à des déplacements professionnels relativement fréquents de cadres supérieurs creusotins et mâconnais. Contrairement à la gare TGV de Meuse - Voie Sacrée où les besoins de déplacements selon les acteurs locaux sont davantage pour un usage qualifier de « résidentiel ».

#### ▪ **Interconnexion gare TGV – territoire**

L'implantation des gares TGV réorganise le système de transport régional.



Les gares sont majoritairement accessibles par la voiture en dépit des efforts de multimodalité mis en place, les interconnexions gare TGV-territoire mal agencées peuvent conduire à une sous utilisation de la gare TGV.

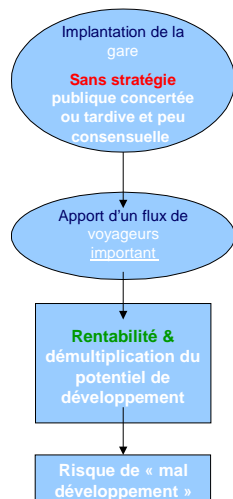
Les gares de la région PACA disposent d'un nombre de transports collectifs insuffisant pour accéder à la gare TGV, mais devant leur succès, la multimodalité ne serait pas un facteur décisif.

**En conclusion c'est la taille des villes desservies qui déterminent le succès et la viabilité commerciale des gares TGV.**

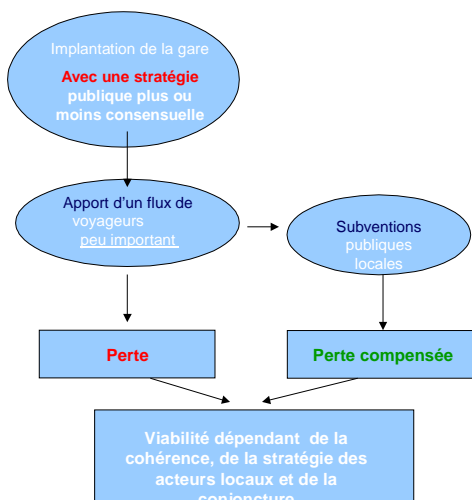
## 2. Dynamiques territoriales préexistantes et politiques d'accompagnement

- **La distinction gare d'intérêt économique / gare d'aménagement du territoire**

### Gare d'intérêt économique



### Gare d'aménagement du



Pour la SNCF, l'implantation d'une gare sur une ligne à grande vitesse répond à une logique de rentabilité et de rapidité. Le choix de permettre la desserte d'une gare intermédiaire est fait lorsque les gains engendrés par le flux supplémentaire de voyageurs sont supérieurs aux coûts de l'implantation de la gare et du ralentissement induit.

Cependant les autorités et la société civile interviennent dans le processus de définition des projets de LGV et sont généralement porteurs d'un principe de desserte équitable des territoires.

### Les facteurs clés de succès d'impact d'une gare TGV sur un territoire :

- Le prestige du centre décisionnel,
- L'accessibilité du territoire à la gare,
- Le tissu économique local,
- La politique d'aménagement du territoire prise par les collectivités,
- Des disponibilités foncières et immobilières,
- Des transports

Sans une **volonté politique d'optimisation et de valorisation** des atouts du site, la gare ne peut engendrer des impacts forts sur le territoire.

Le succès des gares étudiées dépend d'une part d'une dynamique structurelle préexistante, et d'autre part de la prise en compte de l'arrivée du TGV dans les schémas de planification.

## 3. Les impacts de l'implantation des gares

- **sur le foncier**

La croissance des prix du foncier en Provence Alpes Côte d'Azur suit et parfois accentue celle de la France depuis les années 2000. Le TGV a joué un rôle d'accélérateur et d'amplificateur de l'inflation des prix.

Après l'arrivée de la gare TGV Meuse Voie sacrée, on constatait déjà une tendance à la hausse des délivrances de permis de construire concernant aussi bien les logements que les locaux.

- **sur le développement économique**

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

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

Pour les gares de la LGV Méditerranée, la forte dynamique des tissus économiques d'Aix et d'Avignon a été renforcée par le TGV, notamment en ce qui concerne les activités à haute valeur ajoutée.

- **sur le tourisme**

Les gares TGV semblent de manière générale avoir des impacts sur les comportements plus que sur les volumes de touristes : hausse des séjours courts en week-end notamment, en résidences secondaires ;...

Globalement, le TGV est susceptible d'avoir des effets positifs sur le tourisme lorsque des potentialités fortes préexistent, et que les produits touristiques proposés sont adaptés aux modifications de comportements qu'implique l'usage du TGV.

- **sur l'urbanisme et l'aménagement**

Il ne semble pas que le marché de l'immobilier ait été particulièrement dynamisé par l'arrivée du TGV à Mâcon et au Creusot, cependant on a constaté une augmentation du nombre d'acquisitions de résidences secondaires peut-être favorisée par le TGV.

A Aix et Avignon, la forte attractivité résidentielle a été renforcée par l'implantation des gares et a causé des effets pervers du fait de l'absence d'anticipation des effets de l'arrivée du TGV : étalement urbain, envolée des prix qui rend l'immobilier inaccessible aux locaux.

<b><u>Le contexte Louhannais et Lédonien : territoire d'implantation de la nouvelle gare ?</u></b>
--

- **Démographie**

L'analyse de l'évolution de la population dans les bassins de vie fait état d'une dynamique incertaine sur la commune de Louhans et d'une certaine stabilité sur celle de Lons-le-Saunier.

Le TGV accompagne les tendances démographiques structurelles mais ne les crée pas. Un afflux d'arrivants lyonnais en Bresse bourguignonne pourrait être favorisé par le TGV, du fait de la saturation du marché immobilier lyonnais.

- **L'emploi et la répartition des actifs par CSP**

La dynamique de l'emploi semble plus importante sur le territoire lédonien. Les deux territoires présentent un emploi faiblement tertiarié et une part importante de retraités, ces caractéristiques étant plus accentuées à Louhans qu'à Lons.

La LGV favoriserait la mobilité d'une catégorie relativement circonscrite et identifiée de voyageurs, à savoir les CSP les plus élevées et souvent déjà mobiles. La part des cadres et professions intermédiaires est faible par rapport à la moyenne nationale.

- **Les migrations**

Des flux avant tout sortants pour Louhans, un certain équilibre pour Lons-le-Saunier. Les flux entrants et sortants dans la zone d'emploi de Lons-le-Saunier semblent s'équilibrer.

Les échanges entre la zone d'emploi de Louhans et l'agglomération lyonnaise apparaissent peu importants et en diminution entre 1999 et 2005.

De la même manière que l'implantation de la gare du Creusot – Montceau- les- Mines - Montchanin, la gare bressane pourrait développer ce phénomène entre Lons / Louhans et Lyon.

- **Le développement des ZA**

Le territoire d'implantation de la gare bénéficie d'une certaine capacité d'accueil, des terrains peu chers et des taxes professionnelles avantageuses.

Le développement d'activités économiques étant rarement dû à la seule proximité de la gare TGV, des mesures coordonnées d'accompagnement (schémas de planification) et de soutien au projet sont des facteurs clés de réussite.

- **Tourisme**

Le tourisme rural et gastronomique de la Bresse Bourguignonne reste peu important. Cependant le TGV est susceptible d'accompagner deux tendances :

- le développement des courts séjours,
- et surtout le développement des résidences secondaires.

On envisage un faible impact potentiel du TGV sur le tourisme du Pays Lédonien, mais la possibilité de constituer une porte d'entrée vers les sites touristiques jurassiens.

#### ▪ **Habitat**

Les zones d'emploi de Louhans et de Lons le Saunier enregistrent des hausses de délivrances de permis de construire.

Le TGV réducteur des temps de déplacements permettrait à des populations nouvelles (notamment des cadres et dirigeants) de s'installer dans le parc de logement de la zone d'emploi de Louhans. Par conséquent, plusieurs mesures sont à prescrire en matière de politique d'habitat : mesurer le potentiel de logement offert sur le territoire louhannais et vérifier l'état et la composition du parc de logement.

Cette pression, combinée à d'autres mouvements observés conduit à la transformation de l'espace.

#### ▪ **Réseaux de communication**

L'étude fait état des réseaux de transports et modes de rabattement autour de la gare.

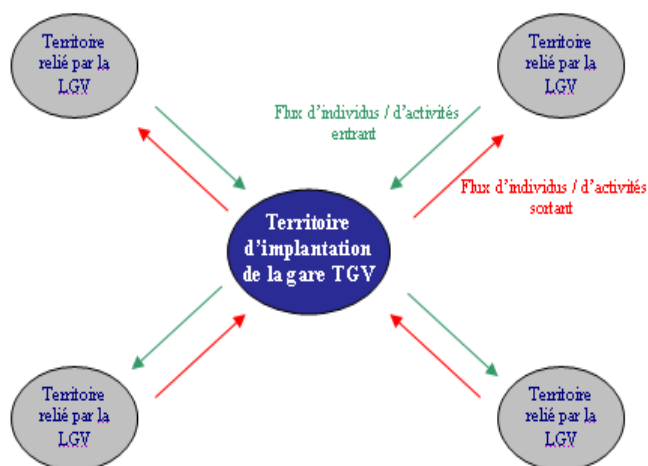
Les réseaux de bus départementaux permettent un certain maillage du territoire de l'offre de transports en commun. Une ligne gérée par le Conseil général de Saône-et-Loire relie Louhans et Lons-le-Saunier via le site potentiel d'implantation de la gare (Beaurepaire en Bresse). Cette ligne peut fournir une base à la desserte de la gare, cependant les horaires doivent être coordonnés aux départ et arrivées des TGV.

#### ▪ **Quel usage pour la nouvelle gare bressane ?**

La configuration du territoire d'implantation de la gare nouvelle se rapproche davantage de celle de la Meuse que de celle des deux villes de Saône-et-Loire. On peut donc penser que l'usage « professionnel » du TGV y sera peu prononcé. Cependant la proximité avec l'agglomération lyonnaise doit poser la question de la reconfiguration des relations entre celle-ci et la Bresse bourguignonne induite par l'arrivée du TGV, et notamment de la probabilité d'échanges quotidiens dans l'hypothèse où la Bresse deviendrait un bassin résidentiel de la métropole voisine.

### **Une réflexion d'anticipation nécessaire pour un accompagnement pertinent de l'arrivée du TGV**

#### **L'implantation d'une gare TGV comme vecteur de nouvelles interactions entre des individus et des territoires**



L'implantation d'une gare TGV sur une ligne à grande vitesse permet de « rapprocher » le territoire d'implantation d'autres territoires. A ce titre elle constitue **une opportunité pour les individus d'interagir d'une nouvelle manière avec les territoires reliés**. Ainsi l'implantation d'une gare TGV nouvelle est susceptible d'avoir des impacts non seulement sur son territoire d'implantation mais également sur les territoires reliés par la LGV à cette gare nouvelle.

**Deux grands types d'usages** peuvent être distinguer pour le TGV:

- Usage résidentiel : tourisme et loisirs, usage familial (visite de proches)

Usage professionnel : on distinguera *usage occasionnel* (déplacements des cadres et dirigeants dans les entreprises à l'intérieur / à l'extérieur du territoire) et *usage quotidien* (phénomène des « navetteurs »).

**La connaissance de la configuration et des dynamiques du territoire d'implantation apparaît comme un préalable** à toute réflexion sur les impacts potentiels de l'implantation de la gare. Ces deux facteurs conditionnent de manière différente les impacts potentiels :

- Les dynamiques du territoire (démographie, économie, tourisme...) conditionnent **la nature des impacts** potentiels,
- La configuration du territoire (niveau d'urbanisation, réseau routier de transports...) conditionnent davantage **l'intensité et l'aire de rayonnement des impacts** potentiels. L'implantation d'une gare nouvelle sur un territoire nécessite de s'interroger sur **l'ouverture qu'elle offre au territoire d'implantation sur les territoires reliés** à celui-ci par le TGV. Il s'agit d'anticiper les perspectives de développement liées à cette ouverture en identifiant **les atouts et potentialités, mais également les carences du territoire** d'implantation dans la relation nouvelle qu'il est susceptible d'avoir avec ces territoires extérieurs.

Cette réflexion doit être conduite en portant une attention aux territoires qui peuvent constituer des territoires « concurrents » susceptibles de capter les effets positifs attendus de l'implantation de la gare en termes de dynamique démographique, économique ou touristique au détriment du territoire d'implantation. Il s'agit alors d'identifier les éléments qui permettent au territoire d'implantation de se démarquer de ces territoires, afin de mettre en place une stratégie d'accompagnement de l'arrivée du TGV à même de favoriser les impacts positifs de l'infrastructure nouvelle.