

CONTRIBUTION À LA COMMUNICATION AU SEIN DE L'APR

COMPTE RENDU DU MATIN DE L'APR
Gares des villes et gares de champs : Mulhouse et Lutterbach
LE 19 MARS 2010 À STRASBOURG

Julie VERGOZ
julie.vergoz@apr-strasbourg.org

Plusieurs points ont été soulevés lors du débat autour d'une gare TGV à Lutterbach.

Tout d'abord, la politique de la ville en terme de choix de bassin d'influence est liée à l'implantation ou non de la gare à Lutterbach. Ainsi, si la ville s'oriente vers Bâle et l'EuroAirport et donc vers une approche "économie de services", la seconde gare de l'agglomération sera celle de l'EuroAirport. Par contre, si la ville souhaite renforcer son attractivité sur les vallées des Vosges voisines et développer un pôle touristique, la gare de Lutterbach pourrait servir d'entrée dans les vallées autant qu'une entrée d'agglomération.

De même, suivant l'orientation de la ville, il peut être ou non important de capter le flux Strasbourg-Lyon/Paris. En effet, si la ville est orientée vers Bâle, une desserte plus importante de sur l'axe Bâle – Paris/Lyon compenserait des arrêts non marqués par des TGV Strasbourg – Lyon/Paris, en terme d'accessibilité pour les Mulhousiens de Paris ou Lyon, et renforcerait les liaisons Mulhouse-Bâle.

Ainsi, l'une des questions-phares fut : Comment s'organise le réseau ferré et les gares dans un projet urbain plus global ?

Au delà de la notion de flux, il fut mis en avant la nécessité d'optimiser les dessertes en fonction des échelles choisies. Ainsi, les autres réseaux ne devront pas être délaissés. Qu'en sera-t-il du réseau TER et de son développement après l'arrivée du TGV ? Comment pourra être gérée la desserte des zones inter-régionales proches ? Ce niveau médian entre l'échelle nationale des TGV et l'échelle régionale des TER est à l'heure actuelle négligée. Ainsi, la mise en place de TRGV (Train Régional Grande Vitesse) est nécessaire

et impose une réflexion sur le concept même de TGV.

Enfin, il est logique de supposer que le réseau FRET se développera de façon importante dans les décennies à venir. Quelle sera alors sa place sur le réseau ?

L'optimisation du réseau actuel fut, également, un point de controverse.

Tout d'abord, l'optimisation du nœud ferroviaire avec la mise en place de haltes ou de gares supplémentaires pour d'autres réseaux (FRET par exemple) fut évoquée. Ceci pourrait permettre d'optimiser le réseau et la desserte de l'agglomération en FRET et TER en augmentant les synergies entre les TER et le réseau de transport en commun urbain.

Ensuite, la gare de Lutterbach est mise en avant par la M2A (communauté d'agglomération de Mulhouse Alsace Agglomération) comme une simple halte complémentaire de la gare principale. Cependant, il fut remarqué que la SNCF paye des péages pour la circulation et l'arrêt en gare de ses trains. Par conséquent, les deux gares seront nécessairement mises en concurrence par la SNCF car coûteuse pour chaque arrêt, à moins d'une participation des collectivités territoriales comparable à celle existante dans le cas d'un réseau de transport en commun d'agglomération.

Enfin, la problématique du raccordement Petit-croix – Lutterbach en LGV fut questionné. En effet, deux aménagements ferroviaires sont en concurrence financière à l'heure actuelle dans le Haut-Rhin : il s'agit d'une part, de la deuxième tranche de la LGV et, d'autre part, de la troisième voie ferroviaire entre Strasbourg et Mulhouse. Ce questionnement fut abordé sous un aspect consommation de terres agricoles par la LGV et le coût environnemental et économique lié à cette agriculture perdue aux coûts des travaux par rapport au temps gagné.

Toujours dans le domaine économique, l'attractivité du TGV fut questionnée par rapport au prix payé pour le billet de train. Au vu des coûts actuels, une grande partie de la population préfère la flexibilité et le confort de la voiture individuelle à la rigidité des TGV impersonnels.

Rédaction :
Julie VERGOZ
29 mars 2010

Gares des villes et Gares des champs

Mulhouse et Lutterbach :

L'arrivée de la LGV Rhin-Rhône en Alsace.

Chargée d'étude : Julie VERGOZ

Suivi scientifique : Raymond WOESSNER



Sommaire



Amiens / TGV Haute-Picardie

Mulhouse

Rôle d'une gare

Présentation et enjeux

Les scénarios

Tours/Saint Pierre des Corps

Dijon Ville/Dijon Porte-Neuve

Besançon Viotte/
Franche-comté TGV

La LGV Rhin-Rhône

Valence Ville/Valence TGV

Avignon Ville/Avignon TGV

La LGV Rhin-Rhône : Contexte géographique

- 12 régions de France sur 21
- Relier entre autre la Grande-Bretagne, la Suisse, l'Allemagne, et l'arc méditerranéen.
- 12 millions de voyageurs par an, (+ 28 % du trafic actuel) dont 457 000 voyageurs internationaux (+ 117 %)
- 3 branches :

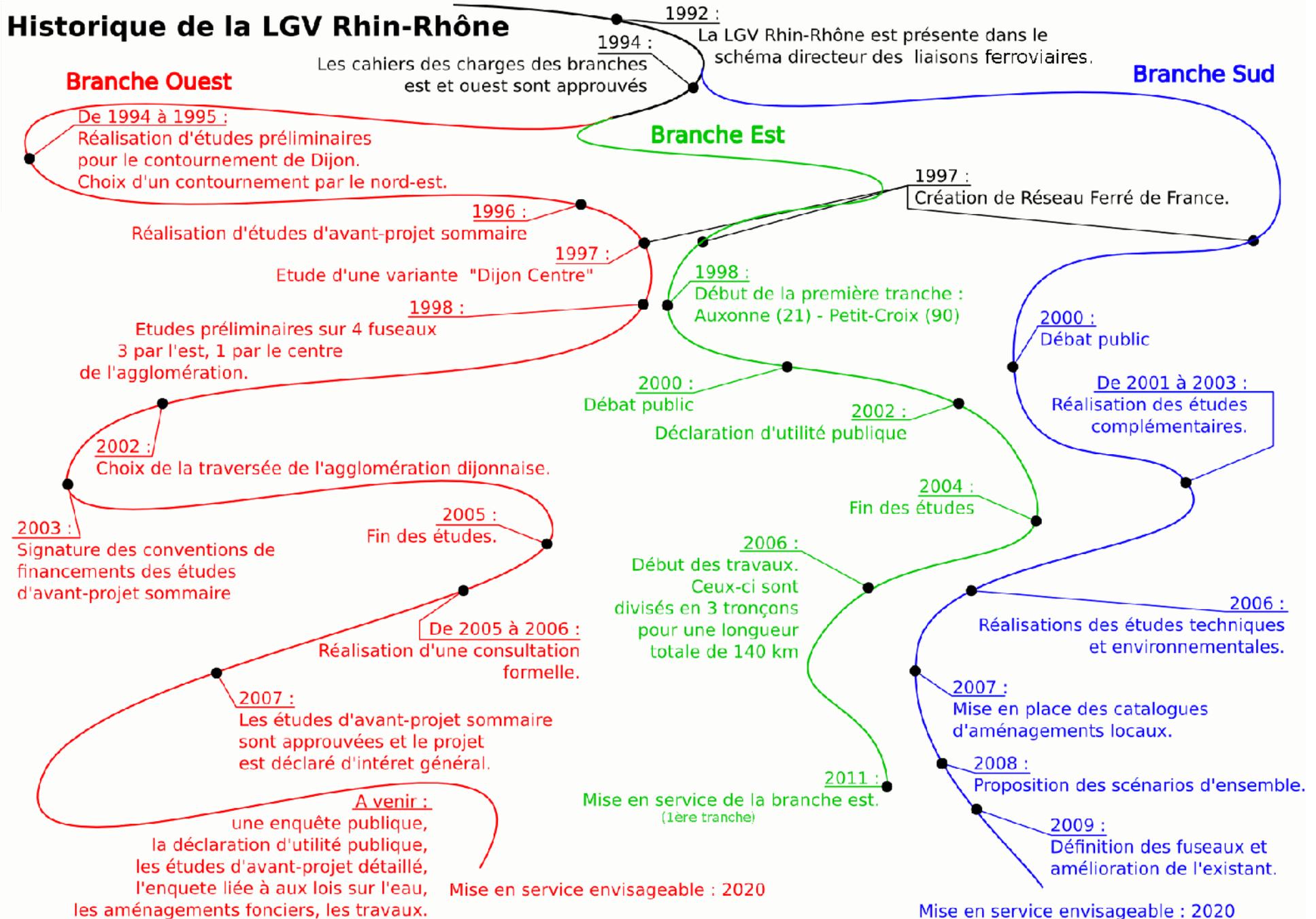


- la 1er tranche: Villiers-les-Pots (21) - Petit-Croix (90)
- la 2eme tranche : raccordements en Côte-d'Or et dans le Haut-Rhin avec l'existant.
- 2 nouvelles gares (1,1 millions de voyageurs/an).

house et Lutterbach

La LGV Rhin-Rhône :

Historique de la LGV Rhin-Rhône



La LGV Rhin-Rhône : Enjeux

1^{ère} liaison province-province

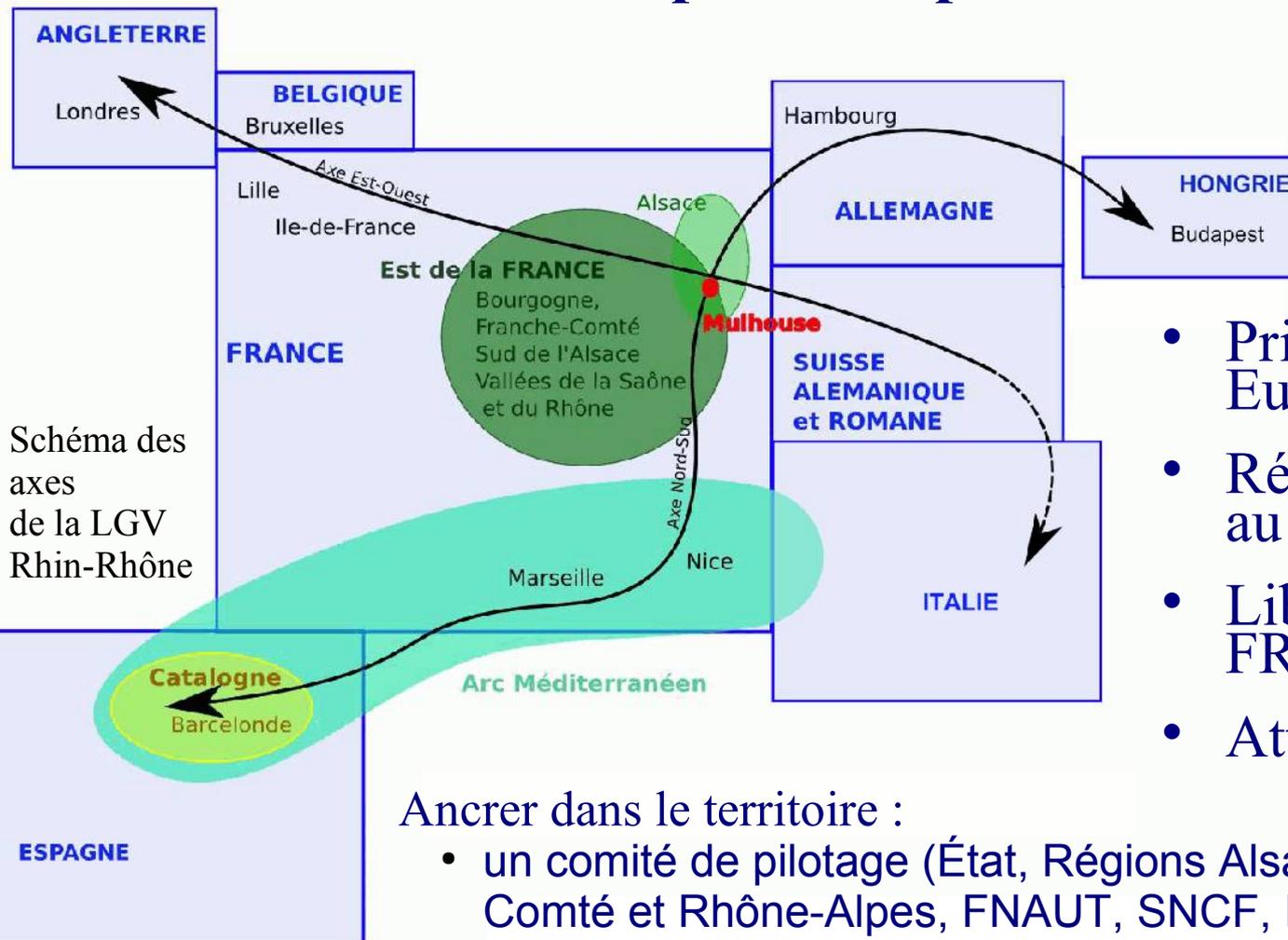


Schéma des axes de la LGV Rhin-Rhône

- Prioritaire pour l'Union Européenne.
- Rééquilibrer le trafic aérien au profit du ferré.
- Libérer des lignes pour du FRET.
- Atteindre de 320 km/h.

Ancrer dans le territoire :

- un comité de pilotage (État, Régions Alsace, Bourgogne, Franche-Comté et Rhône-Alpes, FNAUT, SNCF, RFF, l'Asso. Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée.)
- de nombreux comités de suivi locaux.

Gares des villes et gares des champs – Cas de Mulhouse et Lutterbach



Qu'est ce qu'une gare ?

- Transport :
 - Intermodale
 - Multiples échelles
 - Entrée de ville
- Lieu public :
 - Sociabilité
 - Commerces/loisirs/services
- Catalyseur d'aménagement :
 - Quartier gare / agglomération / département / Région
 - Au sein d'un ensemble
 - Accompagné et optimisé



Problématique Gare(s)

- Pôle intermodal :
 - TER/TGV/Corail/bus/tram/piéton/vélo/voiture
- "Plug and play" :
 - Pour divers activités et services (publics)
- Pour quel territoire et quel usage ?
- Pour quel avenir ?
- Une entrée de ville symbolique ?

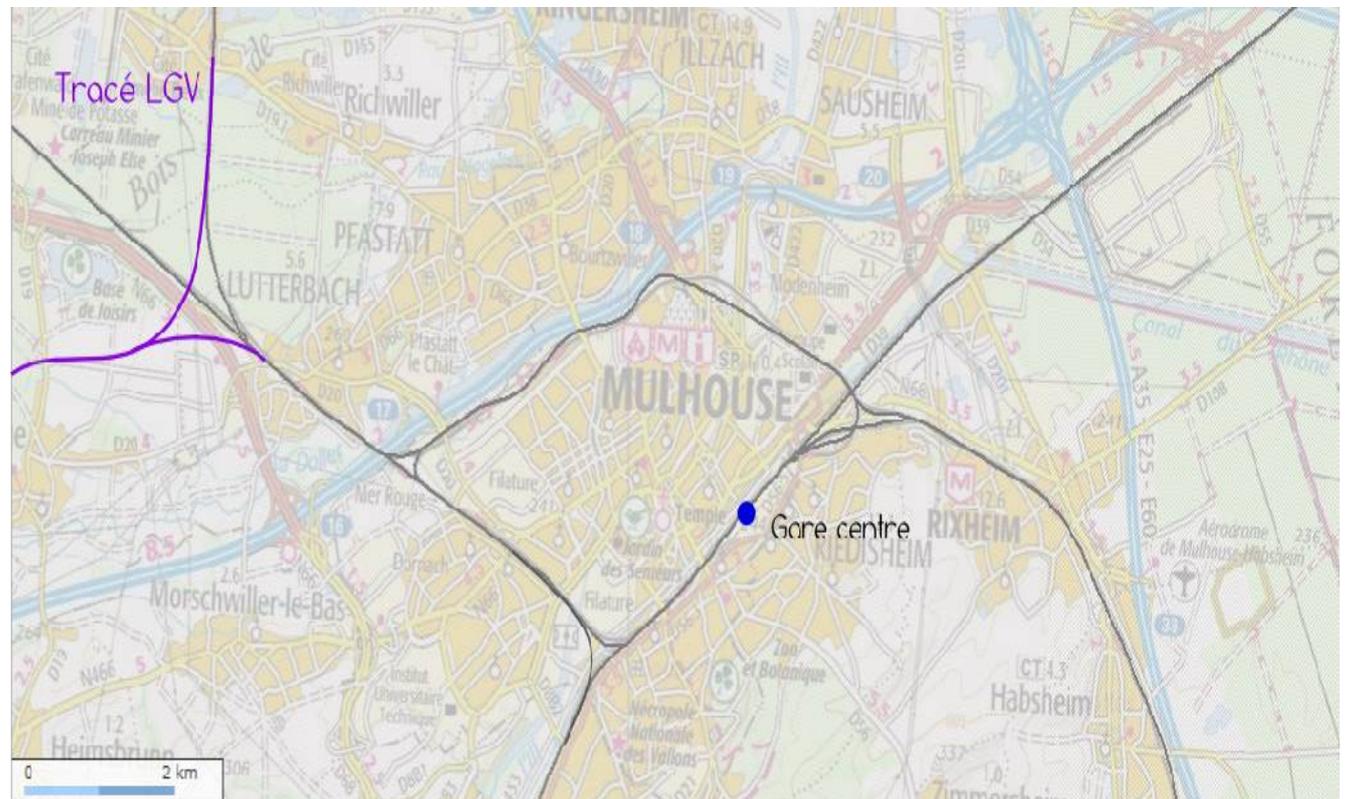


Mulhouse :

- Pop : 280 000 habitants (environs)
- Mutation économique du territoire
- Atout fluvial (marchandises, tourisme)
- Attraction de Bâle
- M2A

L'étoile ferroviaire mulhousienne

fond de carte : IGN
Ajout : J. VERGOZ



Gares des villes et gares des champs – Cas de Mulhouse et Lutterbach

Mulhouse :

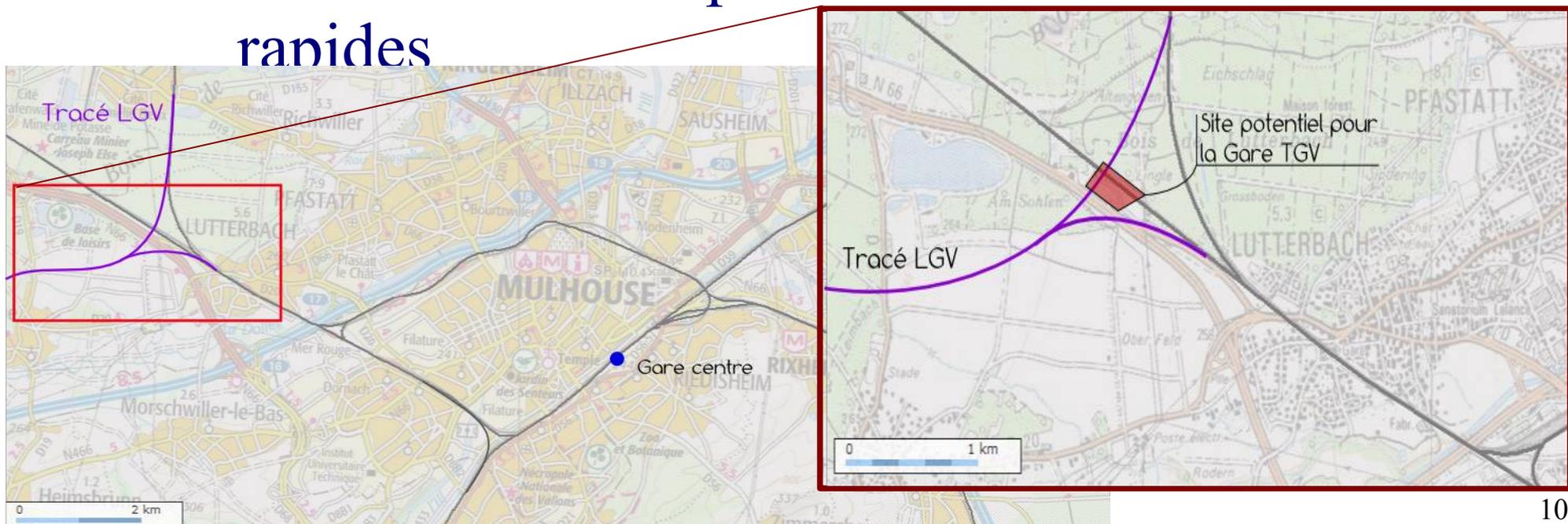
Projets

- Projet Tram-train
- Développement des transports en commun
- Réalisation d'un shunt court
- EuroAirport et liaison train
- Projet d'aménagement de bureaux au niveau du pôle de la gare actuelle.



Présentation du site de Lutterbach

- Dans le tissu urbain
- Distance entre les gares : 9 km (équivalente à la distance entre les gares Champagne-Ardenne TGV et Reims centre)
- Présence de transports en commun et voies rapides



La LGV Rhin-Rhône et Mulhouse : Enjeux

- Un carrefour ferroviaire à de multiples échelles :



Mulhouse – Paris : 2h40

Mulhouse - Dijon : 1h10

Mulhouse - Lyon : 2h25

Mulhouse - Marseille : 4h40.



Amiens - TGV Haute-Picardie

Situation

- Mise en service de la nouvelle gare : 1994
- Distance entre les gares : 40 km
- Liaison en bus
- Gare TGV Haute-Picardie :
 - Intersection d'autoroute (péage Amiens – Gare TGV : 2,70 €)
 - Proche d'une ligne TER sans y être raccordée
- Gare Amiens-ville :
 - Proche du centre-ville et de la zone piétonne
 - Proche de loisirs, commerces et services publics.



Amiens - TGV Haute-Picardie

Bilan

- Points faibles :
 - Gare TGV déconnectée de la gare centre, et du réseau classique ;
 - Gare TGV non-concurrentielle (temps/coûts) de la gare centre ;
 - Absence de pôle économique proche de la gare TGV ;
- Liaison entre les gares et les réseaux classiques nécessaires



Tours - St Pierre des Corps

Situation

- Distance entre les gares : 3 km
- Liaison en TER et en bus de ville.
- Dessertes TGV dans les deux gares
- Gare de St Pierre des Corps :
 - Pré-existante à l'arrivée du TGV ;
 - Dans la continuité du tissu urbain.
- Gare centre :
 - Proche du centre-ville ;
 - Proche du Palais des congrès.



Tours - St Pierre des Corps

Bilan

- Points forts :
 - Intégration de la gare de St Pierre des Corps dans le tissu urbain ;
 - Intermodalité et liaison entre les gares.
 - Point faible :
 - Décélération du TGV provoquant la remise en question du trajet.
- Évolution constante de la demande en matière de TGV



Valence ville – Valence TGV situation

- Mise en service de la nouvelle gare : 2001
- Distance entre les gares : 11 km
- Liaison TER et autoroute (péage gratuit)
- Gare Valence TGV :
 - Gare intermodale
 - Présence de bureaux dans les environs de la gare
- Gare Valence ville :
 - En bordure du centre-ville mais avec un accès difficile



Valence ville – Valence TGV

Bilan

- Points forts :
 - Accès important et pôle intermodale ;
 - Zone d'activités développée.
 - Point faible :
 - Déperdition économique au centre-ville
- Accompagnement de l'évolution des zones de gares nécessaire.



Avignon centre – Avignon TGV

Situation

- Mise en service de la nouvelle gare : 2001
- Distance entre les gares : 4 km
- Liaison en bus
- "Virgule" ferroviaire en projet
- Gare Avignon TGV :
 - Entre la Durance et la zone artisanale ;
 - Bâtiment travaillé mais noyé dans des parking.
- Gare Avignon centre :
 - Proche des remparts



Avignon centre – Avignon TGV

Bilan

- Point fort :
 - Entrée de ville.
- Points faibles :
 - Problème de rabattements
 - Absence de mutation de la zone artisanale
- La gare n'est pas le moteur de la mutation
- Coupures urbaines importantes autour de la gare TGV



Besançon Viotte – Franche-Comté TGV

Situation

- Mise en service de la nouvelle gare : 2012
- Distance entre les gares : 10 km
- Liaison TER ou tram-train
- Dessertes TGV dans les 2 gares
- Gare TGV HQE
- Gare Besançon Viotte éloignée du centre-ville



Besançon Viotte – Franche-Comté TGV

Bilan

- Points forts :
 - Gare symbole
 - Desserte TGV double
 - Intermodalité
- Points faibles :
 - Distance élevée du centre-ville
 - Gare TGV bordée par une zone artisanale
- Risque de concurrence économique entre les deux gares (atténuée grâce à la double desserte)



Dijon Ville – Dijon Porte-Neuve

Situation

- Mise en service de la nouvelle gare : 2020-2025
- Distance entre les gares : 2,5 km
- Liaison TER et bus de ville
- Gare Porte-Neuve :
 - Insérée dans le tissu urbain existant
 - Foncier facilement mobilisable
 - Pôle économique proche et en développement
- Gare Dijon-ville saturée



Dijon Ville – Dijon Porte-Neuve

Bilan

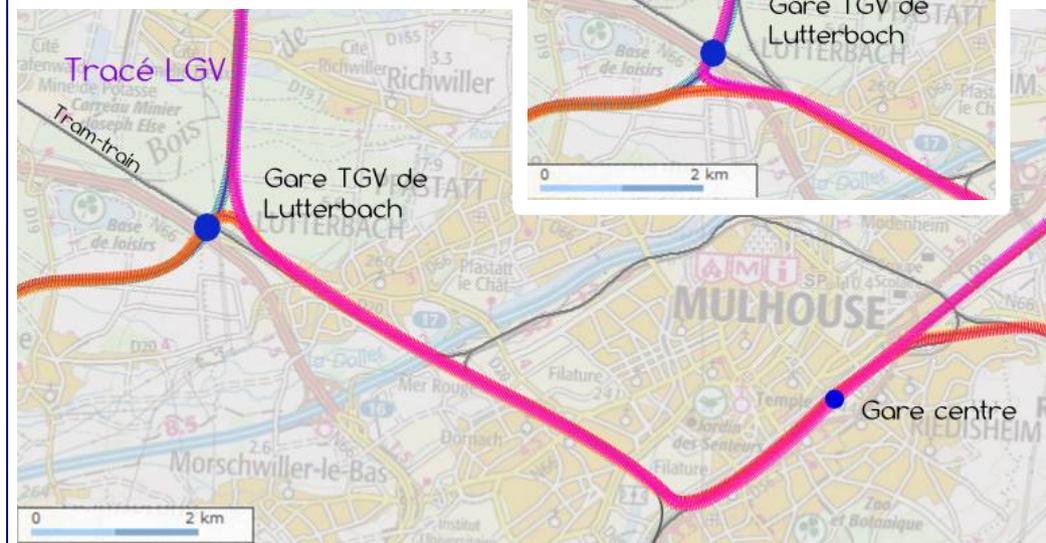
- Points forts :
 - Insertion urbaine et dans un projet urbain
 - Lié à un développement économique existant
 - Point faible :
 - Accès routier complexe
- Nécessité d'une insertion dans un projet urbain.



Les scénarios



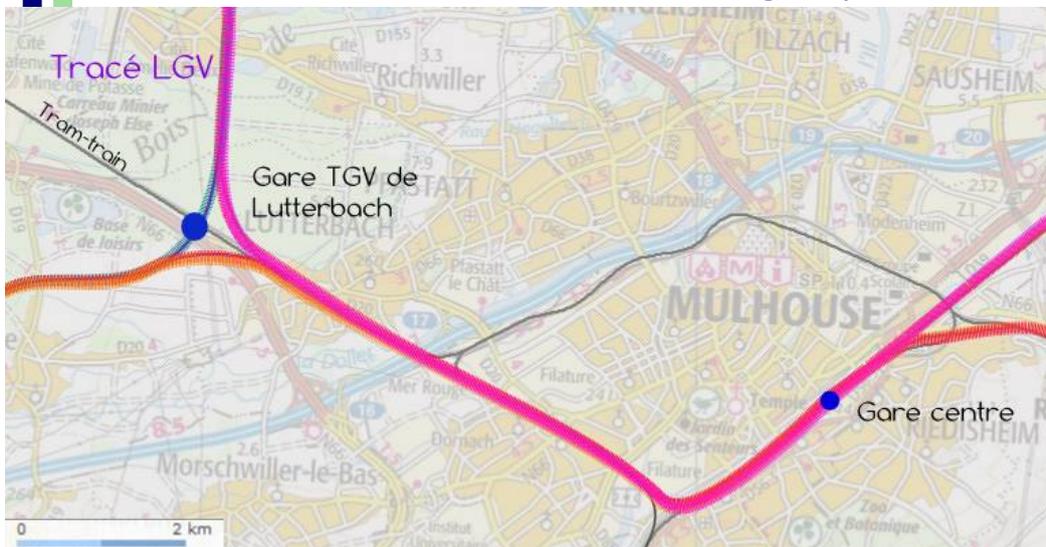
Gare Ville seule



Lutterbach sans l'axe Bâle – Strasbourg
ou sans l'axe Bâle – Lyon/Paris

4 scénarios

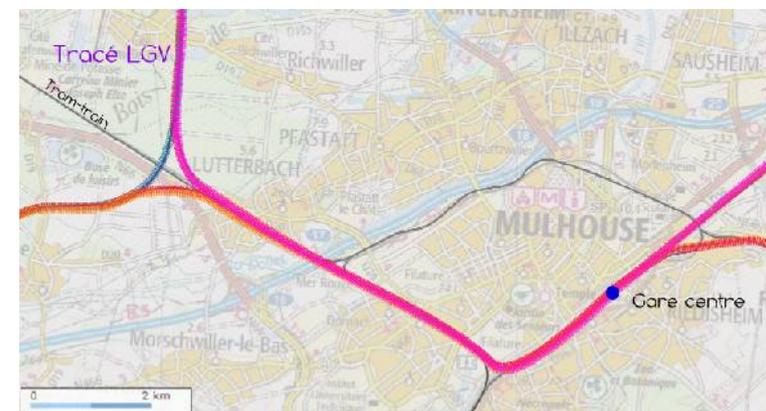
Lutterbach sur l'axe Strasbourg-Lyon/Paris



Lutterbach – tous les axes



Gare Ville seule SWOT



	Forces	Faiblesses	Opportunités	Risques
Transport	<ul style="list-style-type: none"> • Forte intermodalité 	<ul style="list-style-type: none"> • Arrêt chronophage sur la ligne Strasbourg - Lyon/Paris 	<ul style="list-style-type: none"> • Développement de l'intermodalité 	<ul style="list-style-type: none"> • Evitement par les TGV Strasbourg - Lyon/Paris
Lieu public	<ul style="list-style-type: none"> • Lieu existant 	<ul style="list-style-type: none"> • Difficultés d'accès par la route • Loin du centre-ville 	<ul style="list-style-type: none"> • Développement possible 	<ul style="list-style-type: none"> • Dégradation et insécurité
Aménagement	<ul style="list-style-type: none"> • 1 seul pôle "Gare" 	<ul style="list-style-type: none"> • Emprises foncières rapidement éloignées pour piétons 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 pôle de développement proche du centre • Retravailler l'image de la ville 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de schéma global de développement • Domination de Mulhouse dans l'agglomération



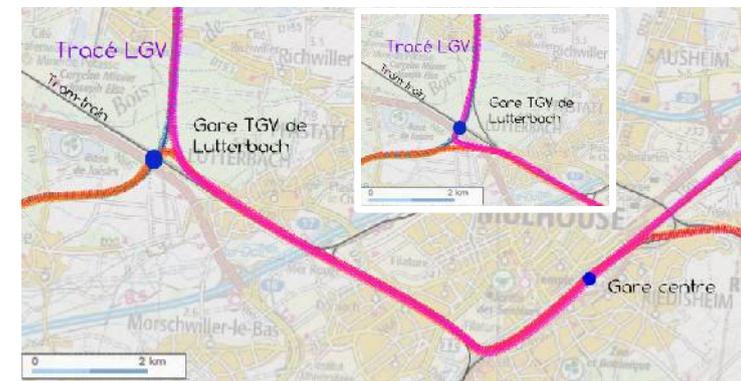
Lutterbach sur l'axe Strasbourg - Lyon/Paris SWOT



	Forces	Faiblesses	Opportunités	Risques
Transport	<ul style="list-style-type: none"> • Tous les axes couverts 	<ul style="list-style-type: none"> • 2 gares distinctes • Ruptures de charges 	<ul style="list-style-type: none"> • Capter les différents flux 	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrences et déconnexions entre les deux gares
Lieu public	<ul style="list-style-type: none"> • Nouvelle centralité excentrée 	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrence des deux lieux 	<ul style="list-style-type: none"> • Nouvelle gare = développement d'un nouveau concept de gare accueillante 	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrence entre les gares • Absence de passage dans un lieu excentré
Aménagement	<ul style="list-style-type: none"> • 1 nouveau pôle potentiel 	<ul style="list-style-type: none"> • Nouvelle gare à partir de rien • Gare centre à rénover 	<ul style="list-style-type: none"> • Rééquilibrer l'agglomération • Dynamiser un secteur • Spécialiser les zones • Travailler l'entrée de ville 	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrence entre les gares • Absence d'évolution si non accompagnée



Lutterbach sans l'axe Bâle – Lyon/Paris (a) ou Bâle – Strasbourg (b) SWOT



	Forces	Faiblesses	Opportunités	Risques
Transport	<ul style="list-style-type: none"> • Tous les axes couverts globalement par les 2 gares • Double liaison • Choix de l'échelle de la population en fonction de l'axe ignoré 	<ul style="list-style-type: none"> • 2 gares distinctes • Ruptures de charges 	<ul style="list-style-type: none"> • Capter les différents flux en les équilibrant sur les gares. 	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrences entre les deux gares
Lieu public	<ul style="list-style-type: none"> • Nouvelle centralité excentrée 	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrence des deux lieux 	<ul style="list-style-type: none"> • Nouvelle gare = développement d'un nouveau concept de gare accueillante 	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrence entre les gares • Absence de passage dans un lieu excentré
Aménagement	<ul style="list-style-type: none"> • 1 nouveau pôle potentiel 	<ul style="list-style-type: none"> • Nouvelle gare à partir de rien • Gare centre à rénover 	<ul style="list-style-type: none"> • Rééquilibrer l'agglomération • Dynamiser un secteur • Spécialiser les zones • Travailler l'entrée de ville 	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrence entre les gares • Absence d'évolution si non accompagnée



Lutterbach – tous les axes SWOT



	Forces	Faiblesses	Opportunités	Risques
Transport	<ul style="list-style-type: none"> Toutes les dessertes possibles dans les 2 gares. 	<ul style="list-style-type: none"> 2 gares distinctes Ruptures de charges 	<ul style="list-style-type: none"> Capter les différents flux Développement important Reconversion de la gare centre 	<ul style="list-style-type: none"> Vampirisation d'une gare par l'autre : détérioration d'une zone
Lieu public	<ul style="list-style-type: none"> Nouvelle centralité excentrée 	<ul style="list-style-type: none"> Concurrence des deux lieux 	<ul style="list-style-type: none"> Nouvelle gare = développement d'un nouveau concept de gare accueillante 	<ul style="list-style-type: none"> Concurrence entre les gares Absence de passage dans un lieu excentré
Aménagement	<ul style="list-style-type: none"> 1 nouveau pôle potentiel 	<ul style="list-style-type: none"> Nouvelle gare à partir de rien Gare centre à rénover 	<ul style="list-style-type: none"> Rééquilibrer l'agglomération Dynamiser un secteur Spécialiser les zones Travailler l'entrée de ville 	<ul style="list-style-type: none"> Concurrence très importante entre les gares Absence d'évolution si non accompagnée



Résumé des SWOT

	Forces	Faiblesses	Opportunités	Risques
Gare seule	<ul style="list-style-type: none"> • Pôle intermodal existant 	<ul style="list-style-type: none"> • Accès difficile • Rupture avec le centre-ville • Limite foncière 	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilité d'évolutions 	<ul style="list-style-type: none"> • Dégradation • Évitement par les TGV
Lutterbach sur axe Strasbourg - Lyon/Paris	<ul style="list-style-type: none"> • Ensemble des flux couverts • Nouveau pôle 	<ul style="list-style-type: none"> • Rupture de charges • 2 gares distinctes 	<ul style="list-style-type: none"> • Capturer les flux • Développer un nouveau pôle (concept, dynamisme, etc) 	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrence entre les gares • Stagnation des aménagements
Lutterbach sans axe Bâle – Strasbourg Bâle – Lyon / Paris	<ul style="list-style-type: none"> • Ensemble des flux couverts • Nouveau pôle • Double liaison 	<ul style="list-style-type: none"> • Rupture de charges • 2 gares distinctes 	<ul style="list-style-type: none"> • Capturer les flux • Développer un nouveau pôle (concept, dynamisme, etc) 	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrence entre les gares • Stagnation des aménagements
Lutterbach tous les axes	<ul style="list-style-type: none"> • Toutes les dessertes dans les 2 gares • Nouveau pôle 	<ul style="list-style-type: none"> • Rupture de charges • 2 gares distinctes 	<ul style="list-style-type: none"> • Capturer les flux • Développer deux pôles complémentaires (concept, dynamisme, spécialisation, etc) 	<ul style="list-style-type: none"> • Vampirisation d'une gare par l'autre • Dégradation des aménagements

Pour quels aménagements ?

