



Les gares TGV : des interfaces au service du projet urbain ?

Valérie Facchinetti-Mannone, Maître de Conférences en Géographie

Laboratoire THéMA, UMR 6049.
Université de Bourgogne
Dijon

Courriel :
valerie.mannone@u-bourgogne.fr

Résumé

Au contact de trois systèmes spatiaux d'échelle différente (le réseau ferré, son aire d'influence régionale et la ville), la gare apparaît comme une triple interface dont le fonctionnement a été bouleversé par l'arrivée de la grande vitesse, qui a fait de la gare un élément clé des politiques d'aménagement urbain. Cette capacité des gares à stimuler l'émergence de nouveaux projets urbains peut être analysée à la lumière des interactions qui s'établissent entre les trois dimensions de l'interface ferroviaire, interactions dont l'efficacité reste étroitement subordonnée à la localisation des gares et constitue un facteur clé de leur intégration territoriale, comme le montre l'exemple des gares de la grande vitesse françaises et espagnoles.

Mots clés

Interface, interaction, gares TGV, projet urbain, localisation des gares.



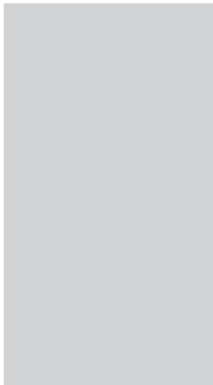


Abstract

In contact with three space systems of different scale (the rail network, its regional area and the city), the station can be compared to a triple interface with operation that was deeply changed by the introduction of high-speed train. With HST, the station becomes a key component of urban planning. The potentiality of stations to encourage the emergence of new urban projects will be clarified through interactions between the three sides of the rail interface. The efficiency of these interactions varies according to the location of stations and constitutes a key factor in their territorial integration, as shown by the example of French and Spanish high-speed railway stations.

Keywords

Interface, interaction, high-speed railway stations, urban project, location of stations.



Interfaces entre réseau ferré et territoire, les gares constituent des lieux d'échanges complexes dont le fonctionnement obéit à des logiques spatiales différentes selon l'échelle considérée (Facchinetti-Mannone, Bavoux, 2010) (figure 1) :

- à petite échelle, la gare est un nœud indissociable du réseau auquel elle donne accès. Dans une logique d'efficacité, sa gestion doit, tout en lui assurant la nodalité la plus forte, garantir un fonctionnement optimal au réseau ;
- à méso échelle, la gare articule des réseaux de portée différente. Répondant à une logique de desserte, son organisation doit favoriser une bonne interconnexion entre les systèmes de transport qui structurent son aire de chalandise, afin que l'ensemble de la population régionale bénéficie d'une accessibilité performante au réseau ferroviaire ;
- à grande échelle, la gare concentre des activités diversifiées, nées de la rupture de charge entre les flux qu'elle accueille. Obéissant à une logique de développement territorial, elle se doit d'animer le quartier dans lequel elle s'insère et de renforcer, par effet de diffusion, l'attractivité urbaine.

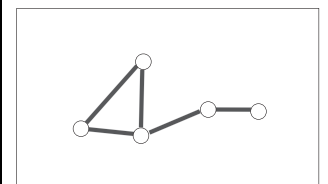
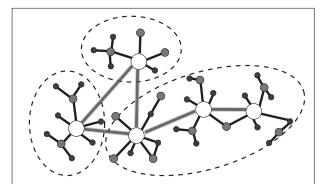
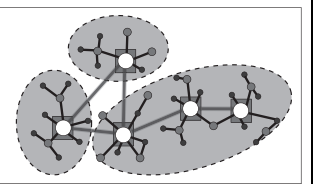
A petite échelle	A moyenne échelle	A grande échelle
Logique d'efficacité	Logique de desserte	Logique de développement territorial
		

FIGURE 1 : LA GARE, LIEU D'ARTICULATION DE LOGIQUES SPATIALES MULTISCAIRES
SOURCE : FACCHINETTI-MANNONE, 2009

Ces enjeux d'aménagement revêtent une acuité particulière avec l'extension des réseaux de lignes à grande vitesse. Partout en Eu-

rope, la gare renoue avec la ville et redevient un élément clé des politiques d'aménagement urbain. La capacité des gares à stimuler l'émergence de nouveaux projets urbains peut ainsi être analysée à la lumière des interactions qui s'établissent entre les trois systèmes territoriaux d'échelle différente qu'elle articule. « *L'approche par les interfaces est fondamentale pour l'analyse des systèmes spatiaux dans la mesure où elle offre un cadre spécifique permettant une meilleure appréhension des mécanismes relationnels et de leurs implications territoriales* » (Groupe de recherches « Interfaces », 2008). Elle constitue une clé de lecture pertinente pour comprendre le fonctionnement des nœuds de transports, qui par nature articulent des structures spatiales multi-scalaires. L'analogie avec la figure du « triangle portuaire » (Fremont, 1996) nous permet, dans un premier temps, de mieux cerner les interactions qui animent ces pôles d'échanges. Puis, nous montrerons, à partir d'exemples de gares TGV (Train à Grande Vitesse) aménagées en France et en Espagne, que l'optimisation de ces interactions, élément majeur de l'intégration territoriale des gares, est étroitement dépendante des caractéristiques de l'espace dans lequel elles s'intègrent et repose sur un fonctionnement efficace des trois interfaces ferroviaires.

Une interface multi-niveaux façonnée par des interactions entre systèmes spatiaux différents

Lieu d'articulation de logiques territoriales multi-scalaires, la gare apparaît, par similitude avec la figure du « *triangle magique* » conçue par Antoine Fremont pour analyser l'extension des espaces portuaires havrais (Fremont, 1996), comme une triple interface au contact de systèmes spatiaux d'échelles différentes. Chacune de ces interfaces, dans ses dimensions physique, fonctionnelle et stratégique, répond à des enjeux de natures différentes, mais néanmoins complémentaires (figure 2).

- lieu d'interactions entre gestionnaires d'infrastructures et opérateurs ferroviaires, l'interface entre la gare et le réseau, matérialisée par la convergence des lignes et des

services ferroviaires, est au cœur d'enjeux économiques visant, dans la logique d'efficacité propre au système à grande vitesse, la conquête de nouveaux trafics fondée sur la réduction des distances-temps et le renforcement des fréquences et des choix de destination ;

- animée par les relations entre gestionnaire de gare, transporteurs et Autorités Organisatrices des Transports (AOT), l'interface entre la gare et son aire de chalandise, que matérialisent infrastructures et flux de rabattement, repose sur des enjeux d'accessibilité qui visent à une articulation performante entre toutes les échelles de la mobilité ;
- incarnée par le parvis et ses prolongements urbains, l'interface ville/gare est quant à elle au cœur d'enjeux d'aménagement destinés, dans une logique de développement portée par le gestionnaire de gare, les acteurs économiques et les collectivités locales, à mieux intégrer la gare dans la ville pour tirer parti du renforcement d'attractivité attribué à la contraction de l'espace temps.

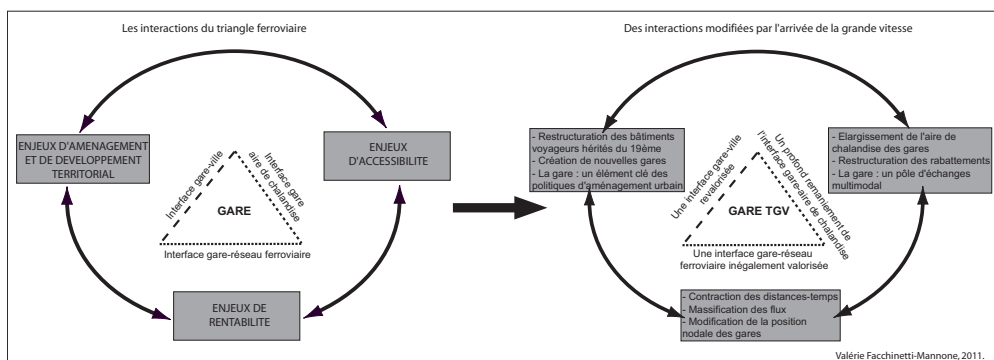


FIGURE 2 : LA GARE : UNE TRIPLE INTERFACE AU CŒUR D'ENJEUX INTERDÉPENDANTS
SOURCE : FACCHINETTI-MANNONE, 2011

Ces enjeux sont étroitement interdépendants, chaque modification d'une interface se répercutant sur le fonctionnement des deux autres. Ainsi, au 19^{ème} siècle, la mise en place du réseau ferroviaire, en permettant aux villes de s'ouvrir à des territoires de plus



en plus lointains, s'est accompagnée d'une restructuration des transports urbains comme interurbains afin d'arrimer ce nouveau lieu de transport au territoire local et régional. Elle fut également à l'origine de la constitution de nouveaux quartiers aux fonctions spécifiques. Au cours du 20^{ème} siècle, la contraction du réseau et la concurrence des autres modes ont provoqué le glissement des nœuds de transport vers d'autres sites urbains et une lente marginalisation des quartiers de gare.

La grande vitesse bouleverse à nouveau ces interactions (figure 2). La contraction de l'espace-temps a certes restauré la compétitivité du rail, mais au prix d'une massification des flux qui a modifié la position nodale des gares. Cette inégale valorisation de l'interface gare/réseau ferroviaire et la réduction du nombre de points d'accès au réseau ont imposé un profond remaniement des relations entre la gare et son arrière pays. Les gains de temps se sont traduits par un élargissement de l'aire de chalandise des gares et il a fallu réorganiser l'ensemble des réseaux de rabattement pour faire de la gare un pôle d'échanges multimodal. Parallèlement, les gares renouent avec la ville et retrouvent leur fonction de porte urbaine. La hausse du trafic a imposé une restructuration des bâtiments voyageurs hérités du 19^{ème} siècle. Il a en effet été nécessaire d'agrandir les gares, de réorganiser leurs abords et de diversifier leurs fonctions. Ce renouveau s'exprime également par la création de nouvelles gares au cœur des agglomérations ou en plus ou moins proche périphérie urbaine. Devenue un espace public à part entière, la gare est désormais considérée comme un élément clé des politiques d'aménagement urbain, même si paradoxalement les réalisations les plus récentes ont, dans certains pays, quitté la ville.

Les nouvelles dynamiques qui, avec l'arrivée de la grande vitesse, affectent les trois systèmes territoriaux qu'articule la gare sont-elles favorables à la constitution d'un « *triangle magique* » au sein duquel « *les trois interfaces fonctionnent efficacement, c'est-à-dire réalisent chacune leur enjeu en harmonie les unes avec les autres* » (Fremont, 1999) ? La performance des interactions entre les trois interfaces ferroviaires est en effet essentielle à la réussite des projets urbains mis en œuvre autour des gares de la grande vi-



tesse, comme le montre le cas des gares françaises et espagnoles dont la diversité de situation permet de préciser comment les flux sont fixés par la texture urbanisée.

Des interfaces inégalement valorisées selon la localisation des gares

Caractérisés par une structure et une étendue similaires, les systèmes à grande vitesse français et espagnol reposent sur la réalisation de nouvelles lignes dont les caractéristiques techniques et fonctionnelles permettent des relations rapides et plus directes entre les grandes métropoles, principaux générateurs de trafic, au détriment des espaces intermédiaires dont les villes ont généralement été écartées du tracé des Lignes à Grande Vitesse (LGV). A l'exception des villes moyennes où la mobilisation des collectivités locales a été suffisamment forte pour imposer au gestionnaire d'infrastructures le maintien d'une desserte centrale, cette logique d'efficacité se traduit par deux grands types de localisation de gares. Les plus grandes villes sont desservies par des gares centrales, parfois complétées par un accès périphérique secondaire, alors que les villes petites et moyennes des territoires intermédiaires sont connectées au réseau par le biais de nouvelles gares périphériques construites spécifiquement sur les lignes à grande vitesse. Ces choix de localisation jouent un rôle déterminant dans la valorisation de l'interface ville - gare et sa capacité d'interactions avec les autres interfaces du système.

Les gares centrales : des sites favorables à une requalification de l'interface ville-gare

L'arrivée de la grande vitesse au cœur des villes, en dépit des fortes contraintes urbanistiques imposées par la densité bâtie à l'extension des gares historiques ou à la création de nouvelles gares, a, dans la plupart des cas, été l'occasion de requalifier des espaces urbains que l'évolution urbaine comme ferroviaire avait progressivement marginalisés. Les gares centrales sont ainsi devenues un élément clé des politiques de restructuration urbaine visant à :



- résorber les dysfonctionnements induits par la présence de la gare, les aménagements réalisés permettant d'atténuer l'effet de coupure, de revaloriser les friches ferroviaires et industrielles et de réduire, par une refonte complète des circulations, les engorgements liés à la fonction de transit de ces quartiers ;
- réinsérer les quartiers de gare dans la ville en requalifiant leurs tissus urbains et en y favorisant l'implantation de fonctions tertiaires destinées à renforcer leur centralité ;
- faire de la gare un outil de développement et de rayonnement des villes.

Si ces opérations d'aménagement se sont généralisées dans les plus grandes métropoles, où l'arrivée du TGV a été l'occasion de créer, comme à Lille, un nouveau « morceau de ville », ou d'insérer, comme à Marseille, le quartier de la gare dans un vaste projet de requalification urbaine, elles ont également concerné des agglomérations plus modestes. La ville du Mans a ainsi profité de l'arrivée du TGV Atlantique et de l'aménagement d'un nouvel accès à la gare au sud du faisceau ferroviaire pour se doter d'un nouveau quartier d'affaires. Lancé dès 1986 par un syndicat mixte associant la ville, la communauté urbaine, le département de la Sarthe et la CCI, le quartier « Novaxis » s'est affirmé comme un pôle tertiaire majeur de l'agglomération. Cette opération d'urbanisme, développée en deux phases, a en outre permis de réinsérer les friches industrielles et ferroviaires d'arrière gare dans les dynamiques urbaines. L'extension du quartier se poursuit actuellement sur les franges méridionales du site par une opération mixte (« Novaxud ») destinée à renforcer l'offre de bureaux et à diversifier les fonctions du quartier par des programmes résidentiels et l'implantation de nouveaux équipements.

En Espagne, dans un contexte d'intense spéculation immobilière, la planification urbaine s'est saisie de l'opportunité représentée par l'arrivée de la grande vitesse, pour remodeler totalement le quartier des gares centrales. Confiées à des sociétés anonymes publiques, ces opérations reposent dans la plupart des cas sur l'enfouissement des voies ferrées et une densification tertiaire



et résidentielle massive des quartiers de gare (Santos y Ganges, 2011). A Lerida, petite ville catalane de 130 000 habitants que l'AVE (Alta Velocidad Española, « grande vitesse *espagnole* ») a mis à 1h10 de Barcelone, la rénovation de la gare s'inscrit dans une vaste opération d'urbanisme destinée à réintégrer la gare à la ville en profitant des disponibilités foncières conquises par la couverture du faisceau ferroviaire. Le "Plan Spécial de la Gare" repose sur l'aménagement d'un parc urbain de 33 000 m², créant une continuité urbaine entre les différents quartiers de la ville, le développement de fonctions commerciales et tertiaires et la réalisation de programmes résidentiels et de nouveaux équipements (Bellet et Llop, 2005).

Dans les villes où l'arrivée de la grande vitesse imposait d'importantes restructurations ferroviaires, la desserte des gares centrales a constitué une opportunité pour revaloriser l'interface ville-gare. L'ampleur des opérations d'aménagement dépend toutefois de l'importance des modifications apportées à la gare, des caractéristiques foncières, morphologiques et fonctionnelles des tissus urbains dans lesquels elles s'intègrent et du degré d'implication des collectivités locales. Un bilan des opérations réalisées à la lumière de leurs enjeux urbains et économiques montre en effet que la capacité des acteurs à anticiper l'arrivée de la grande vitesse et à coordonner leurs actions autour de projets conformes aux dynamiques spatiales préexistantes est déterminante. Les stratégies de valorisation adaptées au contexte économique local favorisent l'émergence d'une nouvelle centralité au service d'un projet de territoire d'échelle métropolitaine ; centralité d'autant plus affirmée que la gare bénéficie d'une desserte à grande vitesse étoffée et de liaisons multimodales performantes avec son arrière pays.

Les gares « péricentrales » : des sites favorables à une urbanisation de l'interface ville-gare

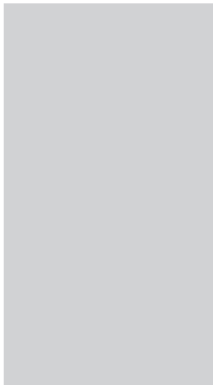
Lorsque la desserte du centre pénalisait l'optimisation de la vitesse et que des opportunités techniques et foncières permettaient le passage de la LGV au plus près des agglomérations, le gestionnaire d'infrastructure s'est orienté vers la réalisation de nouvelles gares « péricentrales », insérées dans le tissu bâti ou implantées



en très proche périphérie urbaine. Dans une situation comparable aux gares du 19^{ème} siècle, ces nouvelles gares ont donné lieu à des stratégies fondées sur la conception de nouveaux quartiers afin de les intégrer à la ville.

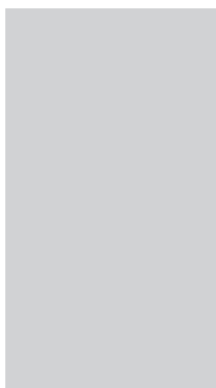
A Saragosse, l'arrivée de la grande vitesse s'est ainsi accompagnée d'une restructuration totale du réseau afin de réconcilier le chemin de fer et la ville. L'enfouissement des voies dans la traversée de l'agglomération et le transfert de la totalité des dessertes ferroviaires vers une nouvelle gare réalisée en limite ouest de la ville, sur le site de l'ancienne gare de triage, s'inscrivent dans un projet d'aménagement de grande envergure qui s'appuie sur la rénovation des deux sites ferroviaires (Urena, 2005). Le projet, interrompu par la crise immobilière, repose sur la création de près de 4 000 logements, complétés par de nouveaux équipements urbains, et la réalisation de 245 000 m² de bureaux destinés à l'accueil de nouvelles activités. A Ciudad Real, petite ville de 60 000 habitants désormais à 50 minutes de Madrid, la création d'une nouvelle gare en limite du tissu bâti a été l'occasion d'enrayer la dégradation des zones d'urbanisation diffuse situées à l'est de la ville. La multiplication de programmes immobiliers a renforcé la fonction résidentielle des quartiers situés à l'est des voies, confortant la continuité urbaine avec le centre. A l'ouest de la gare, une nouvelle zone économique, destinée à l'accueil d'activités de haute technologie en lien avec l'Université toute proche, prolonge la zone industrielle existante (Ribalaygua, 2006).

Des projets de même nature ont vu le jour en France. En Avignon, l'aménagement du site de la gare TGV, en limite sud du tissu bâti de l'agglomération, repose sur la réalisation d'un nouveau quartier à vocation mixte qui regroupera, autour d'un pôle tertiaire centré sur la gare, des espaces résidentiels et des équipements collectifs d'échelle communautaire. De même, à Reims, la nouvelle gare TGV implantée en 2007 au sud de la ville, est le ferment d'un projet d'aménagement destiné à créer une véritable continuité urbaine dans le prolongement du tissu bâti. Un parc tertiaire de 60 ha est projeté en face de la gare. Il sera complété, au nord et à l'est du village de Bezannes, par des zones résidentielles qui accueilleront d'ici une vingtaine d'années 350 à 400 logements. Un espace de



loisirs et d'équipements d'une trentaine d'hectares regroupant un hippodrome, un golf, des hôtels et des services et commerces destinés à la nouvelle population complètera l'opération.

Si la proximité urbaine favorise la réalisation de nouveaux quartiers intégrés à la ville, la réussite des projets mis en œuvre reste conditionnée par deux facteurs. L'urbanisation des abords de ces gares sera tout d'abord d'autant plus rapide qu'ils s'inscrivent dans les dynamiques urbaines préexistantes. C'est le cas à Ciudad Real, où les quartiers orientaux connaissent depuis la fin des années 1980 un développement résidentiel en lien avec l'implantation du Campus et du centre commercial Erosky, développement que la gare TGV a renforcé [Ribalaygua, 2006]. A Reims, la Zone d'aménagement concertée (ZAC) de Bezannes s'inscrit dans une zone d'extension urbaine prévue depuis le Schéma directeur de 1992, et l'émergence d'un nouveau quartier est favorisée par une connexion ferroviaire avec la gare centrale et la récente mise en service du tramway. En Avignon, par contre, la gare TGV reste, malgré la proximité du centre, à l'écart des logiques d'extension de l'agglomération. Longtemps inondable, le site, enclavé par sa situation de confluence, est mal intégré aux réseaux de communication de l'agglomération, et la barrière de la zone industrielle de Courtine l'isole du reste de la ville (figure 3).



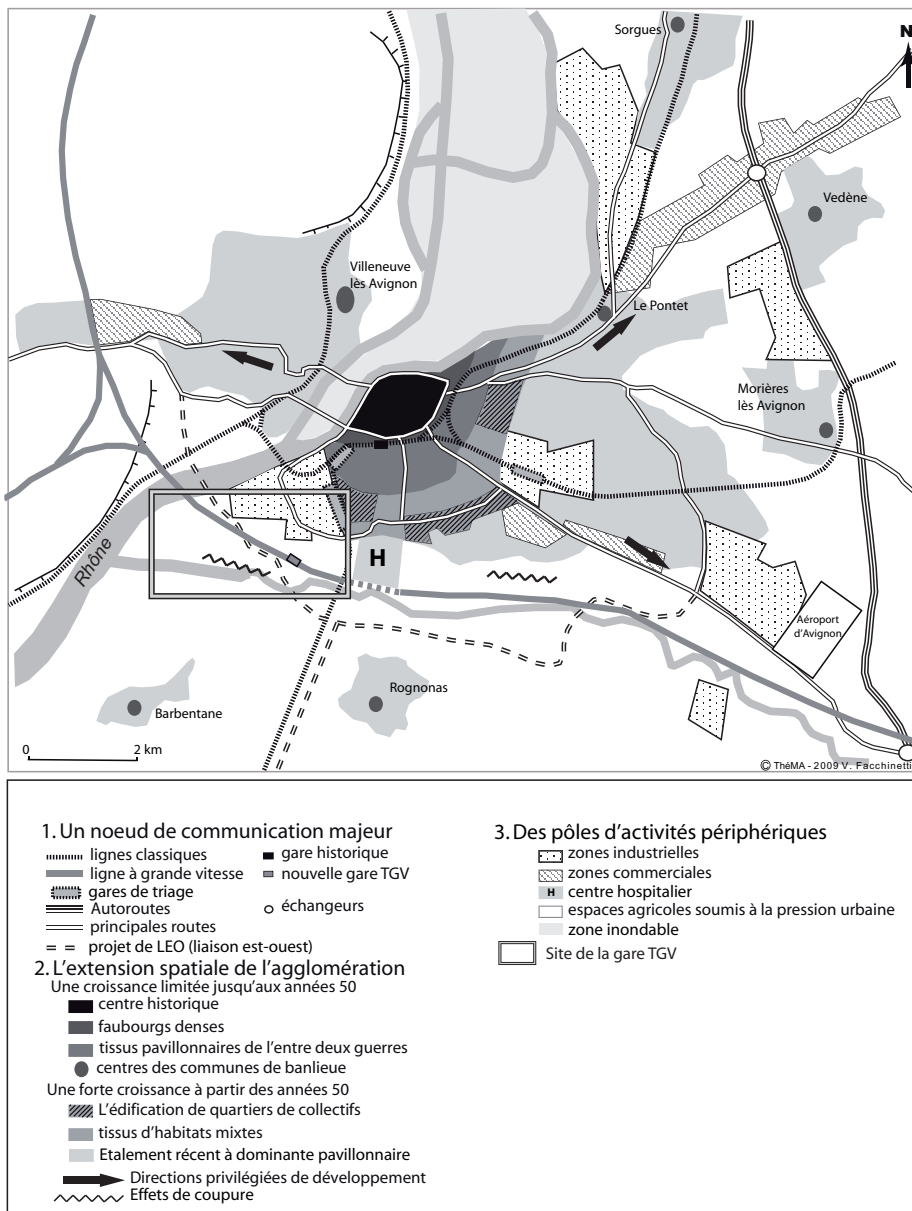


FIGURE 3 : LA SITUATION DE LA GARE TGV D'AVIGNON : UN SITE À L'ÉCART DES LOGIQUES D'EXTENSION DE L'AGGLOMÉRATION
 SOURCE : FACCHINETTI-MANNONE, 2009

Le contexte ferroviaire dans lequel s'insèrent ces nouvelles gares est également déterminant. En Espagne, le transfert de la totalité des liaisons ferroviaires et la restructuration totale ou partielle des réseaux de transports urbains et interurbains a fait de ces nouvelles gares des pôles d'échanges multimodaux propices à un renforcement des interactions entre les trois interfaces ferroviaires. En France, par contre, le dédoublement de la desserte ferroviaire entre gare TGV et gare historique limite ces interactions (Facchinetti-Mannone, Richer, 2008). A Reims, la nouvelle gare, desservie principalement par les relations TGV interrégionales (figure 4), n'est qu'un nœud secondaire du réseau de transport urbain ; et la gare centrale, qui accueille les TGV en provenance ou à destination de Paris, demeure le point nodal des dessertes TER (Transport Express Régional) et de l'ensemble des flux urbains et interurbains. Ce dédoublement pénalise d'autant plus la valorisation de l'interface ville/gare, que le quartier Clairmarais, qui jouxte la gare centrale, fait l'objet, depuis le milieu des années 1990, d'une opération de reconquête urbaine comparable à celle réalisée au Mans. Même s'il n'a pour l'instant attiré que des délocalisations internes à l'agglomération (Bazin, Beckerich et Delaplace, 2009), ce nouveau centre d'affaires fait incontestablement de l'ombre à l'essor d'un nouveau pôle tertiaire en périphérie. En Avignon, la nouvelle gare, qui accueille la quasi totalité des TGV desservant l'agglomération, constitue une interface gare/réseau ferroviaire robuste (figure 4). Néanmoins, l'interface entre la gare et son aire de chalandise est fragilisée par une médiocre intégration aux réseaux de transports collectifs qui desservent la ville et par l'absence de connexion ferroviaire avec la gare historique par laquelle transite l'ensemble des flux TER. Ces situations pénalisent, malgré la proximité urbaine, le fonctionnement optimal des triangles ferroviaires.

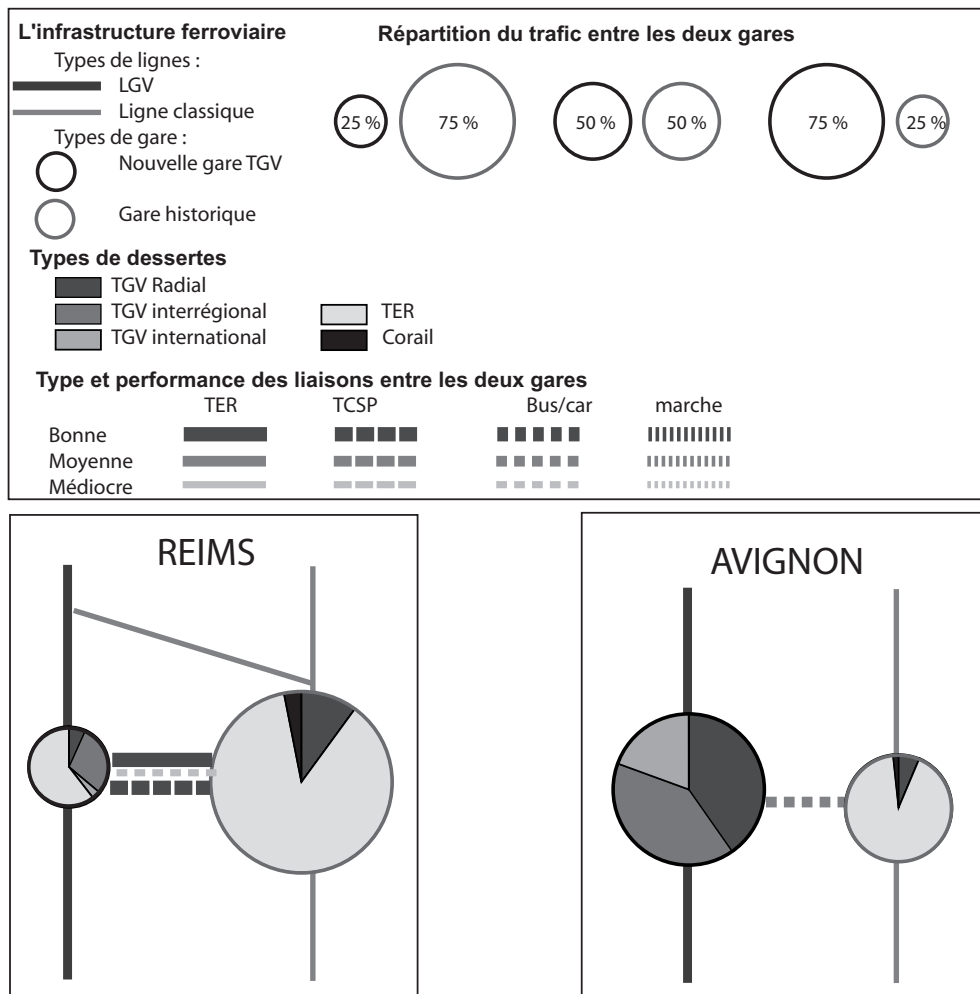


FIGURE 4 : LE PARTAGE FONCTIONNEL DE LA DESSERTE ENTRE LES GARES DE REIMS ET D'AVIGNON
 SOURCE : FACCHINETTI-MANNONE, 2011

Les gares périphériques : des sites peu compatibles avec l'émergence de nouvelles polarités

La situation excentrée des gares TGV construites en périphérie de petites villes ou au centre de gravité de plusieurs agglomérations constitue un frein à la constitution d'un triangle ferroviaire



complet favorable à l'émergence de nouveaux projets urbains. La connexion au réseau à grande vitesse de sites périurbains bénéficiant d'une accessibilité routière performante et d'importantes disponibilités foncières a orienté les stratégies des collectivités locales vers la création de nouveaux pôles.

En périphérie des petites villes dont le TGV a bouleversé l'accessibilité, ces nouvelles gares ont suscité d'ambitieux projets d'aménagement orientés vers la création de zones d'activités (en France) ou de programmes résidentiels de grande envergure (en Espagne) (Facchinetti-Mannone, 2005). A Vendôme, que le TGV Atlantique a mis à 45 mn de Paris, la valorisation du site de la gare repose sur la réalisation d'un parc technologique intercommunal de 150 ha destiné à accueillir de nouvelles entreprises afin de revitaliser le tissu économique local. En dépit d'une mobilisation précoce des acteurs locaux, le Bois de l'Oratoire ne regroupe aujourd'hui qu'une vingtaine d'entreprises, totalisant 450 emplois, qui n'occupent que 6.6 % de la superficie de la zone d'activités. Cette dernière a certes attiré des entreprises entretenant des liens étroits avec la région parisienne, mais la plupart des implantations résulte de transferts internes à l'agglomération, et la proximité de la route départementale a été préférée à celle de la gare (Facchinetti-Mannone, 2010).

En Espagne, extension du réseau et développement d'une offre régionale à grande vitesse ont, dans un contexte de boom immobilier, incité les petites villes que l'AVE a fait entrer dans l'aire métropolitaine madrilène à mettre en place des stratégies de valorisation axées sur la réalisation d'ambitieux programmes résidentiels (Urena, 2005). La gare TGV inaugurée en 2003 à 8 km de Guadalajara, petit pôle urbain de 70'000 habitants situé à 50 km de Madrid, a même été à l'origine d'un projet de ville nouvelle de 35'000 habitants, « Ciudad Valdeluz », destinée à répondre à la demande de logements des populations de l'aire métropolitaine (Ribalaygua, 2006). La commune de Yebes, sur laquelle est implantée la gare, a confié à un promoteur immobilier la réalisation de 9'500 logements assortis d'un terrain de golf, de zones commerciales, d'équipements urbains, d'un parc d'activités et d'un palais des congrès. En dépit du rapprochement avec Madrid, Valdeluz,



ville fantôme de 500 habitants, reste peu attractive : moins de 10 % des 1'600 logements construits sont occupés et, excepté le golf, aucun des équipements programmés n'a été réalisé, l'écroulement du secteur immobilier espagnol ayant précipité l'échec du projet.

Si l'éloignement des agglomérations pénalise l'intégration territoriale de ces nouvelles gares, l'échec des stratégies de valorisation mises en œuvre résulte de la convergence de plusieurs facteurs :

- il découle tout d'abord de stratégies peu adaptées au contexte local. Les villes concernées sont des pôles de petite taille soumis à d'importantes forces centrifuges que la grande vitesse a accentuées. Il semblait illusoire dans ce contexte d'espérer attirer des fonctions métropolitaines (Facchinetti-Mannone, 2005) ou de nouvelles populations ;
- l'implantation de ces gares TGV, dictée par des contraintes techniques, a également peu tenu compte des dynamiques spatiales préexistantes. A Vendôme, le parc technologique du Bois de l'Oratoire, séparé de la ville par le coteau du Loir et la forêt, reste en marge des dynamiques d'extension récente de l'agglomération, plutôt orientées vers le sud de la ville. A Guadalajara, la nouvelle gare est isolée des logiques d'extension de l'agglomération, marquée depuis une quinzaine d'années par un développement vers le nord-est le long de l'autoroute, d'autant que la barrière topographique qui sépare Valdeluz de Guadalajara exclut toute continuité physique avec l'agglomération ;
- il s'est en outre révélé difficile de fédérer les acteurs locaux autour de projets d'aménagement sur ces sites périphériques, parfois à cheval sur plusieurs territoires communaux. A Vendôme, le périmètre du Syndicat Intercommunal qui réunit les communes d'Azé, Naveil, Vendôme et Villiers-sur-Loir autour du développement du parc technologique, est partagé entre deux communautés de communes, qui présentent des écarts importants de taxe professionnelle, que reflète d'ailleurs la

localisation des rares implantations de la zone d'activités. A Guadalajara, l'absence de projet de territoire est flagrante : né d'une initiative privée, l'aménagement du site n'a fait l'objet d'aucune réflexion coordonnée entre les différents acteurs (Ribalaygua, 2006). La ville de Guadalajara était d'ailleurs formellement opposée à un projet que sa situation ne permettait pas d'intégrer aux dynamiques urbaines.

Construites à l'écart de tout noyau d'urbanisation dans une logique exclusive d'optimisation de la vitesse, ces gares ne permettent pas la mise en place d'interactions entre les trois systèmes territoriaux qu'elles sont censées articuler. Peut-on parler d'interface ville/gare à propos de sites dépourvus de toute urbanité préalable ? L'interface gare/réseau ferroviaire reste, en dépit du rapprochement avec la capitale, amoindrie par une desserte TGV peu étoffée, la taille des pôles urbains concernés ne justifiant ni fréquences supplémentaires ni diversification des destinations. Le projet de Valdeluz, fondé sur la performance de l'accessibilité à la capitale, s'est d'ailleurs révélé en totale contradiction avec les caractéristiques de la desserte, puisque la gare ne dispose pas de liaisons régionales à grande vitesse et offre des fréquences de desserte réduites vers Madrid. L'interface entre la gare et son aire de chalandise est, quant à elle, dévalorisée par la médiocre intégration de ces gares aux réseaux de transports collectifs, comme l'atteste la forte pression automobile qui s'exerce sur ces sites.

La capacité des gares à stimuler l'émergence de projets d'aménagement répondant aux enjeux de développement liés à l'arrivée de la grande vitesse reste étroitement subordonnée à leur localisation. La valorisation de l'interface ville/gare dépend tout d'abord du contexte spatial dans lequel elle s'intègre. Le degré de centralité des gares, leur intégration aux dynamiques spatiales et économiques préexistantes, ainsi que le partage fonctionnel entre gare historique et nouvelle gare TGV lorsque la desserte est dédoublée constituent autant de facteurs qui conditionnent la réussite des projets d'aménagement mis en œuvre.

La réussite du projet urbain repose sur un fonctionnement efficace des trois interfaces ferroviaires, l'optimisation des interactions entre enjeux constituant un élément clé de l'intégration territoriale de la gare. Ainsi, la localisation des gares influence la nature et l'intensité des interactions entre les systèmes territoriaux mis en relation (figure 5). Les localisations centrales apparaissent propices à cette optimisation, comme l'atteste la capacité des acteurs des quatre systèmes territoriaux « interfacés » à coordonner leurs actions autour de projets de territoire visant à requalifier les quartiers de gare et à les intégrer à la ville. Les localisations péricentrales sont favorables à la création de nouveaux quartiers urbains à condition que les gares constituent des lieux de connectivité maximale entre toutes les échelles de la mobilité. Les gares périphériques, surimposées au territoire, rendent difficile une véritable synergie des stratégies d'acteurs. Fondées uniquement sur le fonctionnement optimal du réseau à grande vitesse, ces gares ex-urbanisées restent mal intégrées aux réseaux de transports collectifs qui desservent leur aire de chalandise. Les stratégies de valorisation mises en œuvre autour de ces nouvelles gares restent soumises à de fortes inerties territoriales et il se révèle difficile d'accorder l'ensemble des acteurs autour d'un projet de territoire conforme aux dynamiques spatiales préexistantes.

Bibliographie

- Bazin, S. Beckerich, C et Delaplace, M. (2009). Desserte TGV et localisation des entreprises dans les quartiers d'affaires : nouvelle accessibilité ou nouvelle offre de bureaux ? Le cas de la gare centre de Reims. *Cahiers scientifiques du Transport*, (56), pp 37-61.
- Bellet Sanfeliu, C et Llop-Torné, J.- M. (2005). El proceso del proyecto urbanístico y territorial del TAV/AVE en Lleida. *Ingenieria y Territorio*, (70), pp 82- 87.
- Groupe de recherches « Interfaces ». (2008). L'interface : contribution à l'analyse de l'espace géographique. *L'espace géographique*, (3), pp 193-207.

- Facchinetti-Mannone, V. (2010). Les nouvelles gares TGV périphériques : des instruments au service du développement économique des territoires ? *Colloque international « Transport et développement des territoires »*, Le Havre, 8-10 septembre 2010. (à paraître).
- Facchinetti-Mannone, V. et Bavoux, J.-J. (2010). L'implantation des gares TGV en France : tensions interscalaires, jeux d'acteurs et recompositions spatiales. *Belgeo*, (1-2), pp 9-22.
- Facchinetti-Mannone, V. et Richer, C. (2008). Gares centrales et gares TGV bis en France : l'enjeu du doublement de la fonction ferroviaire », *III jornada europea sobre alta velocidad y territorio* [en ligne], Universidad de Castilla-la Mancha, Ciudad Real: Disponible sur URL : http://www.uclm.es/cr/caminos/Publicaciones/Cuaderno_Ing_Territorio/2y3jornadas.html
- Facchinetti-Mannone, V. (2005). Efectos espaciales de las estaciones des TGV implantadas en la periferia de las ciudades pequenas. *Ingenieria y Territorio* (70), pp 22-27.
- Fremont, A. (1996). Le port du Havre, un triangle magique ? In M. BROCARD et L. LEVEQUE (Dir.), *Atlas de l'estuaire de la Seine* (pp 84-87). Mont-Saint-Aignan : Publications des universités de Rouen et du Havre.
- Fremont, A. (1999). L'évolution du port du Havre à travers la méthode du triangle magique. In *Les ports normands : un modèle ? Actes du colloque Rouen-Le Havre 1998* (pp.161-163). Rouen : Publications de l'université de Rouen
- Ribalaygua, C. (2006). *Nuevas estaciones perifericas de alta velocidad ferroviaria : estrategias para su incorporacion a las ciudades espanolas*. Ciudad Real : Universidad de Castilla-La Mancha, E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.



- Santos y Ganges, L. (2011). ¿Cómo integrar el ferrocarril en la ciudad? Algunas reflexiones desde el caso español. *Métropolitiques* [en ligne]. Disponible sur URL : <http://www.metropolitiques.eu/Como-integrar-el-ferrocarril-en-la.html>
- Urena, J.-M. (2005). Alta velocidad ferroviaria y nuevas actividades en tres situaciones territoriales. *Ingeniería y Territorio*, (70), pp 42-49.

