

TGV et synergies de développement en Alsace

Diagnostic / Enjeux / Indicateurs



résumé

L'arrivée des TGV en Alsace va impacter à plus ou moins long terme le fonctionnement des territoires et elle constitue un vecteur de promotion en termes d'image.

Ces deux questions ont été traitées selon trois axes thématiques : les transports, le développement économique et le développement du territoire.

LE CONTEXTE D'ETUDE

L'arrivée du TGV Est-Européen a modifié de façon sensible l'accessibilité régionale, de façon objective à travers l'amélioration des temps de parcours, mais également de manière subjective au travers de l'image de modernité liée au TGV. Face à cette évolution, la question de la capitalisation de cette amélioration en termes d'accessibilité et d'image se pose.

La problématique :

Comment les politiques publiques peuvent contribuer à faciliter cette capitalisation ? Au travers de trois axes, les transports, l'économie et le développement et l'aménagement du territoire, l'étude apporte une série de propositions visant d'une part à diffuser les bénéfices d'une meilleure accessibilité et d'autre part à évaluer le potentiel de valorisation du territoire.

Le calendrier :

L'étude a été réalisée entre 2006 et avril 2008.

LES PRINCIPALES CONCLUSIONS

L'ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE

Avec l'arrivée du TGV Est et la perspective de l'arrivée du TGV Rhin-Rhône, l'Alsace se trouve dans une situation de carrefour ferroviaire à l'échelle européenne. En prenant en compte l'offre ferroviaire des gares de Bâle, Karlsruhe, Sarrebruck, Fribourg et Belfort ainsi que l'offre aéroportuaire d'Entzheim, Mulhouse et Baden-Baden, il apparaît que l'accessibilité extra-régionale depuis l'Alsace est d'un très bon niveau.

La qualité de l'offre TER permet aujourd'hui une bonne accessibilité d'une grande partie du territoire alsacien vers les gares TGV. Il apparaît néanmoins que certains secteurs pourraient profiter d'une amélioration de l'offre de rabattement vers les gares TGV. Par ailleurs, le diagnostic met en avant la lisibilité médiocre des relations entre les différents réseaux de transports.

En matière de transport, un des enjeux principaux dans la mise en valeur de l'offre TGV est relatif à l'articulation des réseaux entre eux. En effet, le potentiel en terme d'accessibilité reste largement sous valorisé et l'amélioration de l'articulation des différentes offres de transport à des échelles extra-régionales pourrait constituer un puissant vecteur de promotion du territoire. L'enjeu de l'articulation se pose également du point de vue de l'accessibilité interne au territoire alsacien avec un certain nombre de secteurs qui conservent des temps de parcours important à destination des gares TGV et/ou une offre limitée. De ce point de vue, il apparaît comme central de valoriser les modes d'accès les plus rapides, notamment par le biais de l'utilisation conjointe de la voiture et du TER pour les secteurs les plus éloignés actuellement.

L'ÉCONOMIE

Le TGV devrait permettre d'accroître le nombre de séjours touristiques en Alsace mais pourrait aussi conduire à un raccourcissement des durées de séjours.

L'effet sur le parc des résidences devrait être assez modeste. A Strasbourg, les prix pourraient connaître une évolution sensible dans le quartier gare.

Les agglomérations et les espaces directement desservis par un TGV constituent des têtes de pont extrêmement visibles à même de valoriser la proximité de l'offre à grande vitesse. En revanche le reste du territoire apparaît, de ce point de vue, plus difficile à intégrer dans une stratégie de valorisation régionale, pour le tourisme, mais également et de façon peut être plus sensible pour les autres secteurs d'activité.

Les enjeux en matière économique consistent à identifier et suivre les secteurs géographiques dont les activités économiques présentent des besoins potentiellement élevés de déplacements à des échelles extra-régionales afin de garantir des niveaux d'accessibilité de bonne qualité aux gares TGV. Par ailleurs, la desserte TGV des agglomérations est susceptible de renforcer les tendances d'évolution des prix de l'immobilier d'entreprise et d'inciter ainsi un plus grand nombre d'établissements économiques à considérer une implantation hors agglomération, ou tout au moins hors centre ville d'agglomération. Il paraît alors important de mesurer ces évolutions potentielles. En fonction de l'intensité des évolutions, il semble également important de pouvoir développer une stratégie d'accueil des établissements migrants à l'extérieur des agglomérations afin, notamment, de leur garantir un bon niveau d'accessibilité avec les secteurs des agglomérations, en privilégiant la disponibilité d'une offre en transport en commun performante.

LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

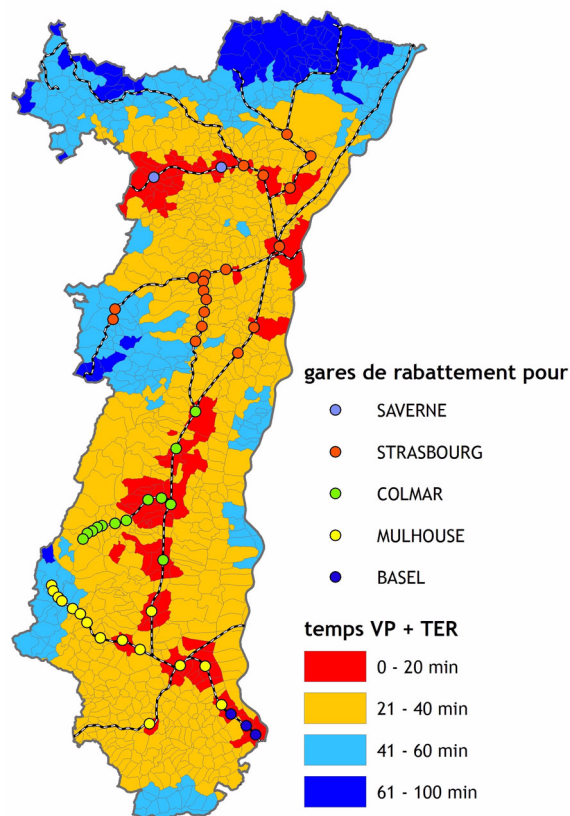
La réflexion sur le développement et l'aménagement du territoire doit permettre d'identifier les espaces pour lesquels la valorisation du TGV peut constituer un avantage important. Ces territoires sont ceux qui conjuguent la proximité de l'infrastructure ferroviaire et autoroutière et un réseau numérique à haut ou très haut débit.

Un nombre important de ces secteurs a pu être identifié. Ils se différencient suivant trois facteurs :

- leur taille ;
- leur statut du point de vue de la réglementation communale ;
- la taille de la commune dans laquelle ces espaces sont inscrits.

Ces trois éléments, taille, statut réglementaire et niveau dans l'armature urbaine, de même que la qualité des aménagements constituent un enjeu majeur en matière d'articulation des politiques publiques et de coordination des dispositifs contractuels entre les communes et les SCOT d'une part et la Région, les Départements et l'Etat d'autre part.

Temps d'accès voiture et TER aux gares TGV du territoire alsacien



Source ADEUS-AURM, 2006.

Type de projet : Programme Partenarial

Nom du projet : TGV et synergies de développement en Alsace

Equipe projet : Benjamin Puccio (chef de projet), Vincent Bort, Julie Dargaud, Fabienne Vigneron, Yves Gendron, Martine Jaudel pour l'ADEUS ; Stéphane Dreyer, Christine Boissoneau, Stéphane Egraz, Jan Grosse Beilage pour l'AURM

Nombre de pages : 136

Résumé : Nicolas Prachazal