



Revue Géographique de l'Est

vol. 46 / 1-2 | 2006

La Bourgogne : dynamiques spatiales et environnement

Gares exurbanisées et développement urbain : Le cas des gares TGV bourguignonnes

Out-of-town stations and urban development: the case of TGV stations in Bourgogne.

Entstädterte Bahnhöfe und Stadtentwicklung: Beispiel der burgundischen TGV-Bahnhöfe von Burgund.

Valérie Facchinetti-Mannone



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rge/1221>

ISSN : 2108-6478

Éditeur

Association des géographes de l'Est

Édition imprimée

Date de publication : 1 janvier 2006

ISSN : 0035-3213

Référence électronique

Valérie Facchinetti-Mannone, « Gares exurbanisées et développement urbain : Le cas des gares TGV bourguignonnes », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol. 46 / 1-2 | 2006, mis en ligne le 17 décembre 2009, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rge/1221>

Ce document a été généré automatiquement le 20 avril 2019.

Tous droits réservés

Gares exurbanisées et développement urbain : Le cas des gares TGV bourguignonnes

Out-of-town stations and urban development: the case of TGV stations in Bourgogne.

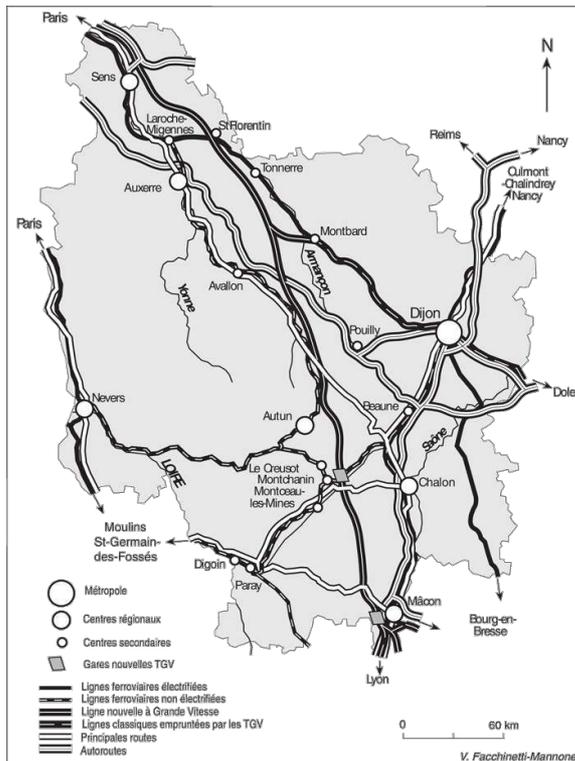
Entstädterte Bahnhöfe und Stadtentwicklung: Beispiel der burgundischen TGV-Bahnhöfe von Burgund.

Valérie Facchinetti-Mannone

Introduction

- 1 Espace intermédiaire entre les pôles parisien et lyonnais, la Bourgogne constitue un espace de transit traversé par d'intenses flux méridiens. Si au 19^e siècle, l'établissement du réseau ferroviaire fit de Dijon un carrefour de première importance, les axes de communication modernes — A 6 puis ligne TGV Paris-Lyon — ont renforcé l'orientation méridienne des flux au détriment de la capitale régionale dont la situation se trouva déclassée. Ainsi, lors de la mise en place de la ligne TGV Sud-Est, qui mit Lyon à deux heures de la capitale, le souci de rentabilité poussa la SNCF à privilégier la desserte des gares centrales des métropoles à forte potentialité de trafic, au détriment du territoire bourguignon dont les villes se sont trouvées écartées du tracé de la nouvelle ligne à grande vitesse (cf. Fig. 1). Le TGV dessert néanmoins la région. En effet, bien que la nouvelle infrastructure passe à l'écart des zones urbanisées, la compatibilité des lignes nouvelles avec le réseau classique a permis la desserte de Dijon, mais aussi de Montbard, Beaune et Chalon.

Figure 1 : La Bourgogne, un espace de transit



- 2 La Bourgogne fut également la première région à bénéficier de la création d'un nouveau type de gares : les gares-bis (Auphan, 1992), gares spécifiques à la ligne nouvelle situées en rase campagne en périphérie du Creusot et de Mâcon (cf. Fig. 1). Ces deux nouvelles gares, que d'aucun n'hésiterent pas à qualifier de « gares perdues » ou de « gares du désert » s'inscrivent dans une logique spatiale en totale contradiction avec la logique économique et territoriale du modèle français à grande vitesse qui privilégie la desserte des grandes villes dont il renforce la polarisation. Pourtant, comme chaque fois qu'une nouvelle infrastructure de transport est mise en service, ces gares ont été présentées comme des nœuds renforçant l'accessibilité et l'attractivité des territoires desservis. L'aménagement de ces gares TGV périurbaines, dans un contexte général de desserrement résidentiel et économique, provoqua l'enthousiasme des acteurs politiques et économiques locaux qui considéraient alors le TGV comme un puissant moteur de développement régional. L'image de modernité véhiculée par la nouvelle offre ferroviaire suscita d'ambitieux projets d'aménagements destinés à faire de ces gares l'élément moteur de nouvelles zones d'activités. Pourtant, bien que les pôles urbains du Creusot et de Mâcon soient parmi ceux dont l'accessibilité a été la plus bouleversée par la mise en service de la desserte à grande vitesse, ces projets n'ont pas suffi à favoriser l'émergence de nouveaux pôles de développement à leur périphérie.

I. De nouvelles gares aux fonctions réduites

- 3 En 1981, au moment de la mise en service du premier tronçon de la ligne TGV Paris-Lyon, deux nouvelles gares étaient ouvertes aux voyageurs : la gare TGV de Montchanin, située

à 8 km du Creusot et à 26 km de Montceau-les-Mines, et la gare TGV de Mâcon-Loché, à 7 km au sud-ouest de Mâcon.

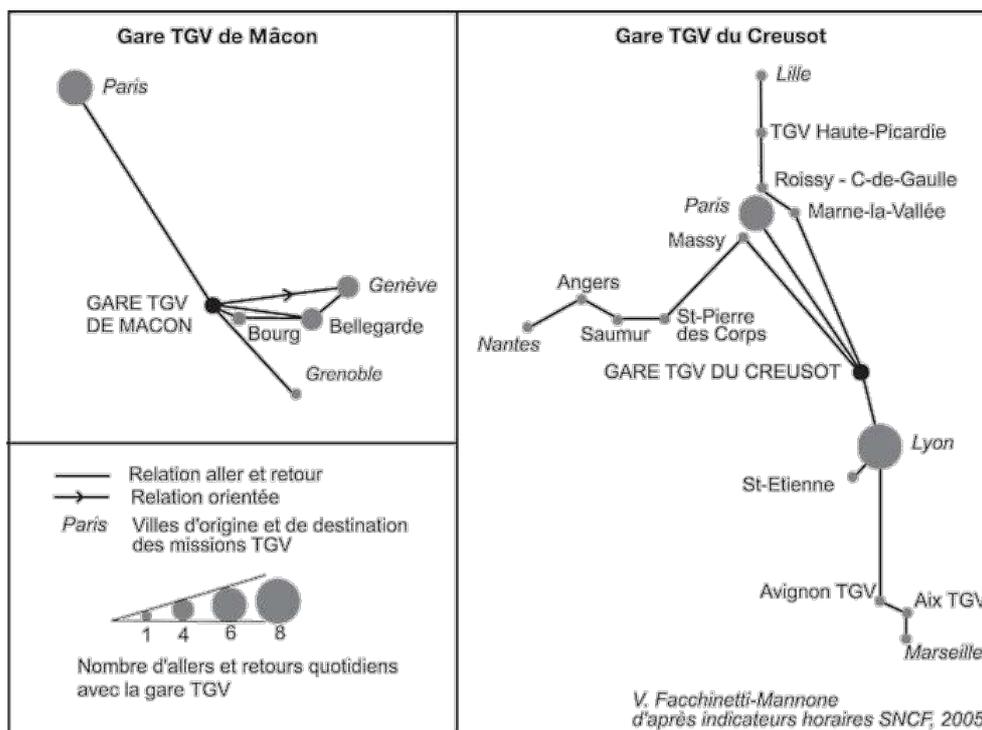
A. Des gares-bis, fruit d'un compromis entre deux logiques spatiales d'échelle différente

- 4 La création de ces nouvelles gares résulte d'un compromis entre deux logiques spatiales de nature et d'échelle différentes. Dans un contexte de concurrence avec le transport aérien, la SNCF privilégie une logique de rentabilité commerciale, fondée sur la mise en place de relations rapides et cadencées entre grandes métropoles. D'ailleurs, à l'origine, la ligne nouvelle avait été conçue pour relier Paris à Lyon sans arrêt intermédiaire — à l'exception d'une simple halte technique à Montchanin — conception qui impliquait un tracé aussi direct que possible à l'écart des zones urbanisées. Cette logique commerciale d'échelle nationale, fondée sur une accélération et une massification des flux, se heurta rapidement à l'opposition des collectivités locales des espaces intermédiaires. Ces dernières, répondant à une préoccupation d'aménagement de leur territoire, refusaient que l'espace régional soit traversé par la nouvelle infrastructure sans bénéficier de la moindre desserte. Dès l'étude d'impact, les pressions des collectivités locales — mais aussi, il faut le rappeler, l'intérêt commercial que représentait la desserte de pôles urbains totalisant respectivement 100 000 et 45 000 habitants — conduisirent la SNCF à remanier le projet.
- 5 Pour satisfaire les pressions des villes écartées du tracé, deux solutions se présentaient à la SNCF. La première, vite abandonnée, consistait à desservir ces villes par leur gare centrale en modifiant le tracé de la nouvelle ligne ou en créant un barreau ferroviaire raccordant la gare à la ligne TGV. La seconde consistait à créer de nouvelles gares sur la ligne TGV sans modifier le tracé de cette dernière. Cette deuxième solution remporta l'adhésion de la SNCF, la taille des villes concernées étant insuffisante pour justifier le financement d'un raccordement desservant leur centre. Ainsi, la gare TGV de Montchanin n'aurait jamais vu le jour sans les pressions exercées par les élus locaux et la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale) qui voyaient dans la création d'une gare TGV une solution à la crise du bassin sidérurgique.
- 6 Ces localisations périphériques offraient à la SNCF d'indéniables avantages par rapport à une desserte centrale (Facchinetti-Mannone, 1999). Elles permettent tout d'abord la desserte d'un territoire sans réduire le gain de temps pour les voyageurs empruntant la nouvelle ligne de bout en bout. Ces arrêts intermédiaires, qui drainent de vastes bassins de population, permettent en outre de rabattre sur la ligne nouvelle une clientèle supplémentaire à la SNCF. La zone d'influence de la gare TGV de Montchanin, par exemple, couvre tout le nord de la Saône et Loire et s'étend sur la partie nord est du département de la Loire et le sud de la Côte-d'Or. Enfin, en aménageant une gare en périphérie, où la pression foncière est moindre, la SNCF s'affranchit des contraintes techniques et financières imposées par le passage de la ligne nouvelle en tissu urbain dense. Ces considérations financières ont d'ailleurs été déterminantes dans le choix des sites d'implantation de ces gares dont les fonctions restent limitées.

B. Des gares aux fonctions limitées

- 7 La création de ces gares a très nettement renforcé l'accessibilité des deux principaux bassins de population de Saône et Loire. Les agglomérations desservies par l'intermédiaire des gares nouvelles sont en effet celles qui ont enregistré la plus nette amélioration de leur accessibilité. Avec la mise en service du TGV Sud-Est, la Communauté Urbaine du Creusot - Montceau-les-Mines (CUCM) est depuis 1983 reliée directement à Paris en une heure trente. Auparavant, la liaison s'effectuait en trois heures quarante par l'intermédiaire d'une ligne secondaire transversale et d'une correspondance à Dijon ou Nevers. Les pôles de la CUCM sont désormais reliés directement à Lyon en quarante minutes, alors qu'avant la mise en service du TGV la relation s'effectuait en deux heures trente et nécessitait une correspondance à Chagny ou Chalon. L'amélioration de l'accessibilité a également été sensible pour Mâcon. L'aménagement d'une gare TGV à la périphérie de la ville a permis de réduire de moitié le temps de parcours vers la capitale, la relation s'effectuant en une heure quarante-cinq, contre trois heures trente avant 1981.
- 8 Malgré cette amélioration de l'accessibilité, les gares TGV aménagées en périphérie des pôles urbains bourguignons présentent une compétence territoriale et des capacités relationnelles limitées. La qualité de leur desserte ferroviaire peut être évaluée par le biais de graphes établis à partir des indicateurs horaires SNCF de l'été 2005. Aux villes reliées directement aux gares TGV sont associées les sommets du graphe, et les relations quotidiennes directes transitant, en jour ouvrable, par ces gares sont représentées par des arêtes. La fréquence de desserte est représentée par l'attribution à chaque sommet d'une valeur correspondant au nombre d'allers et retours quotidiens avec la gare TGV considérée (cf. Fig.2).

Figure 2 : Graphe des relations directes desservant les gares TGV bourguignonnes

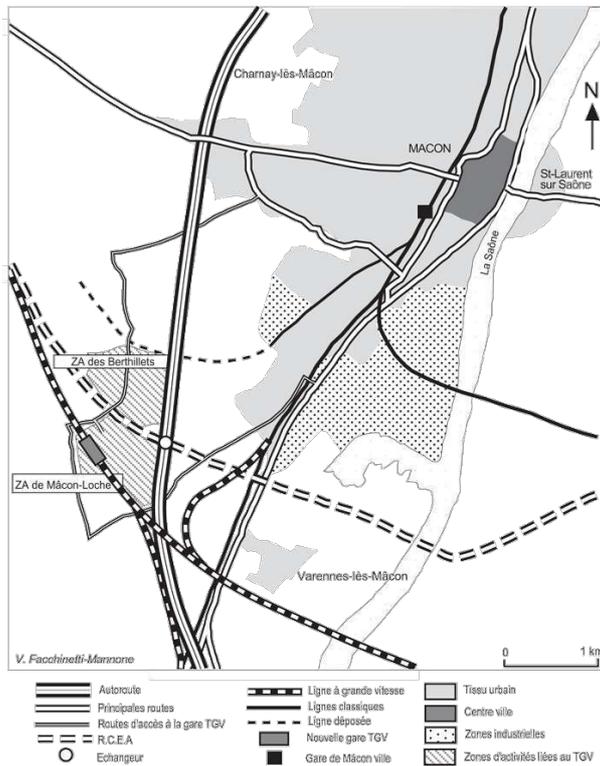


- 9 Ces graphes fonctionnels offrent un moyen de représentation commode pour analyser la configuration et l'extension spatiale des réseaux de relations dans lesquels s'inscrivent ces nouvelles gares TGV (Facchinetti-Mannone, 2004). L'offre de transport au départ de ces gares demeure peu étoffée : leur desserte reste faiblement cadencée (une dizaine d'allers et retours quotidiens) et le choix de destinations offert à partir de ces gares est limité et dominé par la relation avec Paris. C'est le cas de la gare TGV de Mâcon, desservie sur la relation radiale Paris-Genève. Ces fréquences de desserte ont en outre peu évolué depuis la mise en service de la ligne, et ce malgré l'extension du réseau TGV. La gare TGV du Creusot s'inscrit dans un réseau de relation présentant une plus large extension territoriale. La structure de son réseau de relation est dominée par une relation principale de type radial (la relation Paris-Lyon) sur laquelle se greffent des missions interrégionales à faible fréquence. La gare a davantage bénéficié de l'extension du réseau à grande vitesse avec la mise en place d'un aller et retour vers Lille, les villes de l'Ouest et le midi méditerranéen. L'arrêt en gare de Montchanin des TGV reliant Marseille à Nantes est toutefois menacé de disparition, sa fréquentation quotidienne (trente personnes en moyenne) étant jugée insuffisante par la SNCF. Avec une dizaine d'arrêts dans les deux sens, les gares TGV de Mâcon et de Montchanin ne sont que de simples haltes ferroviaires, « points d'arrêts surimposés au réseau » (Troin, 1997) dont le rôle se limite au rabattement de flux de trafics supplémentaires vers la capitale.

C. Des gares mal intégrées à l'échelle locale et régionale

- 10 Ces gares souffrent également d'une mauvaise intégration au réseau de transport local. La voiture particulière étant le mode de rabattement principal vers ces nouvelles gares TGV, leur réalisation a suscité d'importants aménagements destinés à faciliter leur intégration au réseau routier local et régional. À Montchanin, la gare a été implantée à 2 km au nord-est du carrefour entre la route express reliant Le Creusot à Chalon et la route nationale vers Paray le Monial. Sa réalisation s'accompagna d'un recalibrage de la voirie et de la création d'un nouvel axe d'1,5 km la reliant à la route express. À Mâcon, l'accès routier depuis le centre fut relativement malaisé, jusqu'à la réalisation de la Route Centre Europe Atlantique. Cet axe, connecté à l'A6 à hauteur de la gare TGV, contourne depuis 1995 l'agglomération par le sud, facilitant ainsi l'accès à la RN 79 et au centre-ville. La gare TGV est désormais desservie par un carrefour routier majeur (cf. Fig. 3).

Figure 3 : La zone d'activités de la gare TGV de Mâcon-Loché dans son environnement local



- 11 Ces nouvelles gares ont été également équipées de haltes routières destinées à accueillir les rabattements assurés par les services d'autocars interurbains. Dès l'ouverture des gares, des navettes par autocars furent mises en place entre les gares TGV et les pôles urbains à l'écart desquels elles ont été aménagées, mais ces services enregistrent, à quelques exceptions près, un important déficit d'exploitation et un certain nombre d'entre eux ont disparu. À Montchanin, dès l'ouverture de la ligne à grande vitesse, des lignes régulières d'autocars furent mises en service entre la nouvelle gare et les pôles urbains du Creusot, de Montceau-les-Mines, d'Autun, de Chalon et de Roanne. La liaison avec Chalon, non rentable fut supprimée dès sa première année d'exploitation. Pour atténuer le déficit des autres lignes, les liaisons desservant le Creusot et Autun furent regroupées en un seul service. Cette restructuration, nécessaire à la pérennité du service se traduisit par un allongement de parcours sur la liaison avec Autun et par une réduction de la couverture géographique au Creusot ; dégradation de l'offre qui affecta le trafic. En définitive, seule la liaison avec Roanne, qui affiche un taux de remplissage satisfaisant, s'est maintenue. À Mâcon les navettes mises en service entre la gare TGV et le centre ville disparurent dès la première année faute d'une fréquentation suffisante. La SNCF mit également en place des rabattements par autocar au départ de Villefranche-sur-Saône, Cluny et Cormatin. Mais seule la première liaison qui dessert plusieurs villes importantes est encore exploitée.
- 12 Ces gares ne sont en outre pas raccordées au réseau classique qui dessert le centre des agglomérations, même si ce raccordement était techniquement possible. Ainsi, à Montchanin, un embranchement technique à voie unique, fermé au trafic, raccorde la ligne classique non électrifiée Chagny-Nevers au sud de la gare TGV. Sa réouverture et son prolongement jusqu'à la gare permettraient de mettre en place un service de correspondance entre la gare TGV et l'ensemble des villes du département, mais ni la

SNCF ni les collectivités locales ne sont prêtes à financer un tel investissement. À Mâcon également, la possibilité de raccorder la gare TGV à la gare centrale par l'intermédiaire de la ligne classique désaffectée Mâcon-Cluny (qui passe à quelques kilomètres au nord du site de la gare) fut envisagée à plusieurs reprises (Ribalaygua Batalla, 2003) sans qu'aucune décision effective n'intervienne. Ces nouvelles gares restent donc mal intégrées au réseau de transport local et souffrent d'un relatif isolement dans leur environnement régional.

- 13 Bien que leur niveau de desserte reste peu étoffé comparé à celui des nouvelles gares aménagées en périphérie de villes plus importantes, ces gares ont suscité d'ambitieux projets d'aménagements. Les villes bourguignonnes ont souhaité profiter de l'image de modernité véhiculée par le TGV et de l'amélioration exceptionnelle de leur accessibilité pour créer de nouveaux pôles d'activités.

II. Des projets d'aménagement aux effets limités

- 14 Au début des années 80, l'idée communément admise était que les nouvelles gares TGV allaient générer, à leurs alentours, l'essor de nouvelles activités. Toutefois, à Montchanin comme à Mâcon-Loché, les premières opérations d'aménagement restèrent modestes et sans effet.

A. La modestie des premiers aménagements

- 15 La création de ces nouvelles gares TGV suscita au Creusot comme à Mâcon de nombreux espoirs. Dans la CUCM, l'implantation d'une gare TGV fut considérée par les responsables politiques et économiques locaux comme l'instrument qui allait sortir la région de la crise industrielle en attirant de nouvelles entreprises. À Mâcon, l'arrivée du TGV fut perçue comme une chance unique de développement qui « allait permettre la décentralisation de Paris à Mâcon de grands services de l'État ou de grandes entreprises » (CETE, 1984). L'idée dominante était alors que toute nouvelle infrastructure de transport a de façon quasi automatique des effets positifs sur le développement régional.
- 16 En périphérie des villes concernées, dès l'adoption de la décision de construire les gares, les terrains agricoles situés à leurs alentours sont classés en Zone d'Aménagement Différé (ZAD) afin de maîtriser les surfaces utiles aux projets d'aménagement. A Montchanin, l'implantation de la gare TGV s'accompagna de l'aménagement d'une ZAC de 2,5 ha destinée à l'accueil d'activités industrielles, mais en dépit d'une promotion offensive menée conjointement par la SNCF et la CUCM, la zone ne regroupait à la fin des années 80 que trois entreprises. A Mâcon, les premières réflexions sur l'aménagement du site appelé à devenir un pôle d'activités tertiaires s'engagèrent en 1982. Une première ZAC de 5 ha fut définie, mais aucune entreprise ne vint s'installer sur la zone.

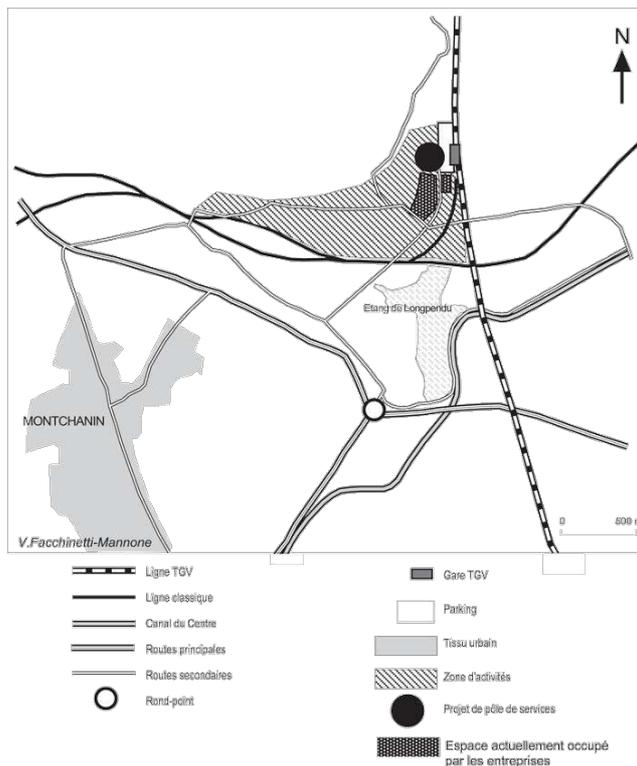
B. De nouveaux projets plus ambitieux

- 17 L'échec des premiers aménagements eut pour effet de renforcer la mobilisation des acteurs. Ces derniers, conscients de la nécessité d'accompagner « l'effet TGV » se fédérèrent au sein de structures spécifiques. Au milieu des années 80, la CCI, la CUCM, les Houillères et les villes du Creusot et de Montceau les Mines se réunirent au sein de l'Association Creusot-Montceau-Développement, chargée de la reconversion industrielle

et plus particulièrement du développement du site de la gare TGV. À Mâcon, la ville et la CCI s'associèrent en 1986 au sein de deux structures : un syndicat mixte chargé de l'aménagement du site et une association chargée de sa promotion. L'objectif était de transformer les terrains cernant la nouvelle gare en une zone d'activités high-tech, à l'image de la réussite technologique du TGV, en y attirant des entreprises dont l'activité nécessitait des liaisons rapides avec Paris et Genève.

- 18 Les nouveaux projets d'aménagement affichaient en outre des ambitions plus fortes. Ils s'étendaient tout d'abord sur des surfaces bien plus étendues que les premiers projets. Les zones d'activités projetées avaient l'ambition d'accueillir des entreprises industrielles « high tech » et du tertiaire supérieur. Enfin, on envisageait de les doter de tous les services et équipements nécessaires au fonctionnement d'entreprises de haut niveau. Ainsi, à Montchanin, l'association Creusot-Montceau Développement élaborait en 1989 un nouveau projet d'aménagement du site de la gare (cf. Fig. 4). Le projet « Coriolis », qui s'étend sur une cinquantaine d'hectares, prévoyait ainsi l'aménagement de deux pôles :
1. un pôle tertiaire de 4 ha, à proximité de la gare, destiné à l'accueil d'hôtels, d'un centre de congrès et de services aux entreprises afin de faire de la gare un pôle de services renforçant l'attractivité du site ; pôle de services que devait compléter la construction de petits immeubles de bureaux pour l'accueil d'activités tertiaires ;
 2. une zone d'activités de 45 ha, à l'ouest du site, réservée à de petites unités de production et à des laboratoires de recherche.

Figure 4 : L'aménagement du site de la gare TGV de Montchanin : un projet aux retombées limitées



- 19 En périphérie de Mâcon, l'aménagement de l'Espace Entreprises Mâcon-Loché qui jouxte la gare TGV, a également fait l'objet de remaniements successifs. Confié en 1986 à l'architecte Henri Guchez, le plan d'aménagement du site prévoyait tout d'abord la construction de bâtiments industriels et de services, répartis en forme d'ellipse autour de

la gare TGV. L'Ellipse, composée de 12 bâtiments identiques, avait pour vocation d'être une vitrine au sein de laquelle le TGV s'arrêterait « comme un bijou dans son écrin » pour reprendre les termes de l'architecte. Le projet proposait ensuite de réaliser au sud de la gare un espace destiné à accueillir des entreprises de tertiaire industriel, puis de créer à l'est, une zone d'activités économique paysagère. Enfin, des hôtels, un centre de conférences, un centre financier et un hélicoptère viendraient compléter ces aménagements. Le projet, bien plus ambitieux que celui mis en place à Montchanin, ne séduisit pourtant que quelques entreprises et fut rapidement abandonné.

- 20 L'aménagement du site est relancé au début des années 90, à la suite d'une révision du plan d'occupation des sols (qui ouvrait de nouvelles réserves foncières à vocation d'activités à proximité de la gare) et de la déclaration d'utilité publique de la Route Centre Europe Atlantique, transversale européenne qui dessert la zone de la gare par l'intermédiaire d'un échangeur. Le nouveau projet, approuvé en 1993, reposait sur la réalisation d'un parc d'activités de 55 ha. La première phase envisageait la constitution au nord de la gare d'un espace destiné à accueillir des services aux entreprises. Dans un deuxième temps, le projet proposait la réalisation d'une zone destinée à l'accueil de laboratoires de recherche et d'activités de haute technologie, complétée par un parc hôtelier. Enfin, à plus long terme, les terrains situés au sud de la gare et à l'ouest de la ligne nouvelle pourraient accueillir de l'industrie légère et des activités de distribution.

C. Un remplissage limité et tardif

- 21 Ces projets n'ont eu que des retombées minimales. Les stratégies de valorisation mises en œuvre autour des nouvelles gares de la ligne TGV Sud-Est ont certes été tardives par rapport à l'aménagement de ces gares. Toutefois, une volonté politique forte ne suffit pas à faire de ces gares excentrées de nouveaux pôles de développement. Les résultats en termes d'implantation restent limités par rapport aux ambitions affichées (Facchinetti-Mannone, 2003).
- 22 Le bilan que l'on peut dresser aujourd'hui de ces projets d'aménagement est amer. Certes quelques entreprises sont venues s'implanter à proximité des gares TGV mais leur nombre est resté limité. Les deux zones d'activités concentrent chacune une quinzaine d'entreprises et les pôles tertiaires conçus pour renforcer l'attractivité de ces sites sont réduits à leur plus simple expression. De plus, alors que l'on espérait du rapprochement avec Paris la décentralisation de grandes entreprises, ces dernières ont été rares. Seule la zone d'activités aménagée à proximité de la gare TGV de Montchanin a attiré quelques entreprises de la région parisienne. Ces dernières ont profité de l'amélioration de l'accessibilité et des aides accordées par l'État et l'Union Européenne dans le cadre de la politique de reconversion industrielle pour regrouper sur un même site l'ensemble des services de l'entreprise. À Mâcon, la plupart des implantations résultent de transferts depuis les autres zones d'activités de l'agglomération.
- 23 Les projets de pôles tertiaires conçus autour de ces gares furent mis en sommeil. À Mâcon-Loché une partie des locaux de l'immeuble de bureaux édifié il y a plus de dix ans à proximité de la gare n'a, malgré une stratégie de promotion offensive, toujours pas trouvé preneur. À Montchanin, la dizaine d'entreprises implantées sur le site au cours des années 90 est regroupée au sein de deux petits immeubles de bureaux « provisoires » (cf. Photo 1) que la Communauté Urbaine, profitant de la révision du PLU, envisage de remplacer. Quant aux zones réservées aux activités de production, elles se remplissent à

un rythme lent et accueillent des établissements de production diversifiés et banalisés, bien éloignés des ambitions technopolitaines affichées initialement.

Photo 1 : Un des deux immeubles de bureaux du centre Coriolis



Photo : V. Facchinetti-Mannone, 2005

III. Des aménagements mal intégrés aux logiques territoriales locales et nationales

- 24 Le contexte de crise économique dans lequel s'inscrit la construction des gares TGV bourguignonnes ne suffit pourtant pas à expliquer l'échec de l'aménagement de ces zones d'activités.
- 25 Les stratégies de valorisation mises en œuvre ont, tout d'abord peu tenu compte du contexte local et des logiques territoriales préexistantes (Facchinetti-Mannone, 2003). A l'échelle locale, l'absence d'intercommunalité a multiplié les obstacles et ces zones ont souffert de la concurrence d'autres pôles d'activités bénéficiant de coûts fonciers et de taxes moins élevés. À Montchanin, par exemple, la zone d'activités de la gare TGV offre des coûts fonciers deux fois plus élevés en moyenne que les autres sites économiques de la Communauté Urbaine. En outre, chacun des pôles de la Communauté Urbaine se montra un peu réticent à l'égard d'un pôle de développement supplémentaire, concurrent de leurs propres zones d'activités. Ainsi, il n'y eut pas de véritable concertation pour promouvoir l'essor économique du nouveau site, les acteurs politiques et économiques du bassin sidérurgique préférant consolider la reconversion des zones industrielles existantes. À Mâcon, la zone d'activités des Berthillets, aménagée en 1987 à quelques centaines de mètres de la gare TGV sur la commune voisine de Charnay (cf. Fig. 3) a connu un meilleur remplissage en raison de taxes foncières et professionnelles plus avantageuses et de coûts fonciers cinq fois inférieurs à ceux de l'Espace Entreprises. La zone accueille des activités très diverses, qui vont du simple service aux particuliers à la production de haute-technologie. Si les premières entreprises installées furent des entreprises locales, la zone a vu plus récemment l'implantation de filiales de grandes entreprises nationales et européennes à la recherche d'un site conjuguant bonne accessibilité et charges foncières réduites. La concurrence entre les deux zones d'activités a pris fin avec la mise en place de la communauté d'agglomération. Elles constituent désormais une zone unique, dont l'unité est soulignée par l'aménagement paysager et le mobilier urbain, et dont le remplissage se poursuit.
- 26 Enfin et surtout il apparaît que ces gares « au milieu du désert » n'ont pas de fonction polarisatrice, mais que leurs effets sur le territoire se manifestent de façon plus diffuse.

Le TGV a certes joué un rôle incontestable dans l'implantation des rares entreprises installées sur ces sites, qu'il s'agisse de délocalisations parisiennes dans le cas de Montchanin, ou de transferts d'activités depuis le centre de Mâcon. L'enquête que nous avons réalisée en 1994 auprès d'un échantillon d'entreprises de tertiaire supérieur implantées dans les agglomérations du Creusot - Montceau-les-Mines et de Mâcon depuis la mise en service du TGV (Mannone, 1995), a montré que si le TGV avait joué un rôle dans l'implantation de certains établissements, il n'intervenait jamais comme seul facteur de localisation, et la proximité de la gare n'était pas nécessaire. Dans la Communauté urbaine du Creusot - Montceau-les-Mines, par exemple, si le TGV a constitué un facteur de localisation pour près de 65 % des nouvelles implantations, il n'apparaît dans la majorité des cas que comme un avantage supplémentaire valorisant les atouts du site, au premier rang desquels les aides et abattements fiscaux dont ont bénéficié les entreprises dans le cadre de la reconversion d'une région sinistrée. Ces entreprises se sont en outre dispersées sur l'ensemble des sites centraux ou périphériques de la Communauté urbaine, sites dont l'aménagement était achevé et qui offraient des services plus étoffés que les zones d'activités proches des gares TGV. À l'échelle nationale, l'extension progressive du réseau TGV leur a fait perdre la rente de situation dont elles jouissaient au début des années 80 et ces zones d'activités font pâle figure à côté des pôles d'activités qui se sont développés autour des gares centrales ou des projets en cours de réalisation en périphérie de villes plus importantes.

- 27 Enfin, les caractéristiques des villes concernées semblent avoir constitué une contrainte au développement de ces espaces. En effet, ces villes sont des pôles urbains de petite taille soumises à d'importantes forces centrifuges que le TGV a encore accentué (Facchinetti-Mannone, 2005). En rapprochant ces petites villes de Paris, le TGV a accru leur dépendance vis-à-vis de la capitale. Les lignes à grande vitesse renforcent les polarisations spatiales existantes ou latentes, leur fonction étant de répondre à des besoins de déplacement inscrits dans des dynamiques spatiales polarisatrices. En définitive, le renforcement de la desserte ferroviaire de ces gares et leur intégration au territoire local ne suffiraient pas à contrebalancer cette dynamique de fond. La taille des pôles urbains considérés ne justifie ni la mise en service de fréquences de desserte supplémentaires, pourtant nécessaires au développement économique de ces zones, ni les investissements inhérents à leur intégration territoriale. Enfin, les pôles urbains considérés sont bien trop modestes pour attirer comme on l'espérait des fonctions technopolitaines. Les zones considérées connaissent d'ailleurs un meilleur remplissage depuis qu'elles se sont ouvertes à tous les types d'activités.
- 28 La création de gares ex-urbanisées en périphérie des petites villes apparaît donc, pour reprendre les termes d'E. Auphan, comme une opération de « contre-aménagement du territoire », peu susceptible d'induire de nouvelles dynamiques territoriales. Aménagées dans une logique de rentabilité économique, ces gares périurbaines restent de simples haltes aménagées en périphérie des petites villes écartées du tracé de la nouvelle ligne. Elles ont eu, en dépit des projets d'aménagements qu'elles ont suscités, peu d'effet sur leur environnement proche. Les zones d'activités aménagées à leur proximité n'ont, en dépit des stratégies de valorisation et de promotion mises en œuvre, attiré que quelques entreprises. Si cet échec peut être imputé à plusieurs facteurs : médiocrité de la desserte locale, desserte TGV peu étoffée, concurrences locales..., il apparaît surtout que ces gares n'ont pas de fonction polarisatrice. Les effets du TGV sur les territoires bourguignons se sont diffusés plus que focalisés sur ces gares. Leur fonctionnement les apparente, à une

autre échelle, aux gares de banlieue et leur rôle se limite au rabattement de flux de trafics supplémentaires vers la capitale.

BIBLIOGRAPHIE

- Auphan E. (1992). — « Les gares TGV régionales : un exemple de contre-aménagement du territoire », *Hommes et Terres du Nord*, n° 1, p. 14-20.
- Cete de Lyon (1984). — *Impact du TGV Mâcon-Loché*, Paris, Ministère de l'urbanisme et du logement, 31 p.
- Facchinetti-Mannone V. (1995). — *L'impact régional du TGV Sud-Est*, Thèse de doctorat nouveau régime, Aix-en-Provence, Université de Provence, 567 p.
- Facchinetti-Mannone V. (1999). — « Principes d'implantation et effets urbains des gares TGV en France : bilan de 17 ans d'aménagement ferroviaire », *Annales des Ponts et Chaussées*, n° 89, p. 45-52.
- Facchinetti-Mannone V. (2003). — « Les gares TGV périphériques : de nouveaux pôles de développement ? », *Métropolisation et grands équipements structurants*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, p. 71-84.
- Facchinetti-Mannone V. (2004). — « La nodalité des gares TGV périphériques », communication aux journées de Géographie des transports « autour de la nodalité : approches théoriques et pratiques » (à paraître).
- Facchinetti-Mannone V. (2005). — « Efectos espaciales de las estaciones des TGV implantadas en la periferia de las ciudades pequenas », *Ingenieria y territorio* n° 70, p. 22-27.
- Ribalaygua Batalla C. (2003). — *Evolucion de las estrategias de incorporacion de la alta velocidad ferroviaria y sus efectos urbanisticos en ciudades medias francesas. Aplicacion a los casos espagnoles*, tesis doctoral, Universidad politecnica de Madrid, 558 p.
- Troin F. (1997). — « les gares TGV et le territoire : débats et enjeux », *Annales de Géographie*, n° 593-594, p. 34-50.

RÉSUMÉS

Dès la mise en service de la ligne TGV Sud-Est, au début des années 80, la Bourgogne a bénéficié de la création de deux nouvelles gares TGV, aménagées en périphérie des pôles urbains du Creusot et de Mâcon. Malgré leurs fonctions réduites, ces nouvelles gares périurbaines ont suscité d'ambitieux projets d'aménagement. De nouvelles zones d'activités ont ainsi vu le jour à proximité de ces gares. Ces projets n'ont eu toutefois que des retombées limitées en matière d'implantation d'activités économiques.

Since the opening of TGV south-east railway line at the beginning of the 80s Bourgogne has profited by construction of two new stations beyond the edge of Le Creusot and Mâcon. Despite their limited functions, these new suburban stations have generated great projects. New activity

zones have been developed near these stations. However, the influence on the economic development of these projects has been limited.

Seit der Inbetriebnahme der TGV-Linie Süd-Ost zu Beginn der 80er Jahre hat Burgund von der Schaffung zweier neuer TGV-Bahnhöfe profitiert, eingerichtet in der Peripherie der städtischen Pole von Le Creusot und Mâcon. Trotz ihrer reduzierten Funktionen haben diese neuen periurbanen Bahnhöfe ehrgeizige Raumordnungsprojekte hervor gerufen. Diese Projekte haben gleichwohl nur beschränkte Auswirkungen hinsichtlich der Einrichtung wirtschaftlicher Aktivitäten.

INDEX

Mots-clés : effets spatiaux, Le Creusot, Mâcon, nouvelles gares TGV, stratégies de valorisation, zones d'activités

Keywords : activity zones, development strategy, new TGV stations, spatial effects

Schlüsselwörter : Aktivitätszonen, Aufwertungsstrategien, Neue TGV-Bahnhöfe, Raumwirkungen

AUTEUR

VALÉRIE FACCHINETTI-MANNONE

MCF en Géographie, Laboratoire TheMA, UMR 6039, Université de Bourgogne, 2, bd Gabriel, 21000 DIJON - Valérie.mannone@u-bourgogne.fr