

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

DEBAT PUBLIC

du 3 mars au 3 juillet 2009



Atelier « Aménagement du territoire » n°1 - 22 novembre 2007 -

**« Restitution des débats sur les objectifs de développement
et le projet de territoire associé
à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan »**



SOUS ATELIER 1 : Quel territoire construire à long terme grâce à une vision partagée du projet de ligne nouvelle et de son ancrage régional ? Visions du territoire à l'horizon 2030

❑ Objectif :

Contribuer à l'élaboration d'une vision partagée d'un projet ferroviaire régional en mobilisant les acteurs locaux autour d'une conception globale de développement et d'aménagement à long terme

❑ Enjeux :

- ⇒ Comment irriguer le territoire régional et non simplement le traverser ou le ponctionner ?
- ⇒ Comment concilier durablement efficacité économique, équité territoriale et qualité de vie ?
- ⇒ Comment propulser le territoire dans le XXI^{ème} siècle en confortant ses composantes attractives tout en dynamisant les liaisons territoriales constitutives de son identité ?

* * *

SOUS ATELIER 2 : Quelles conditions de succès d'un projet ferroviaire pour les agglomérations ? Bénéfices d'un projet de ligne nouvelle pour les agglomérations desservies

❑ Objectif :

- ⇒ Déterminer les conditions de bénéfices territoriaux (ou non) de la création d'une ligne nouvelle pour une agglomération à partir d'exemples de ces 20 dernières années
- ⇒ Définir en quoi les enseignements en matière de services ferroviaires offerts et de projets d'aménagement associés sont transposables au projet Montpellier – Perpignan et à son territoire

❑ Enjeux :

Pour bénéficier de services ferroviaires performants justifiés par une fréquentation élevée, les collectivités doivent **associer au projet de ligne nouvelle des projets d'aménagement adaptés pour maximiser les bénéfices attendus de la ligne.**

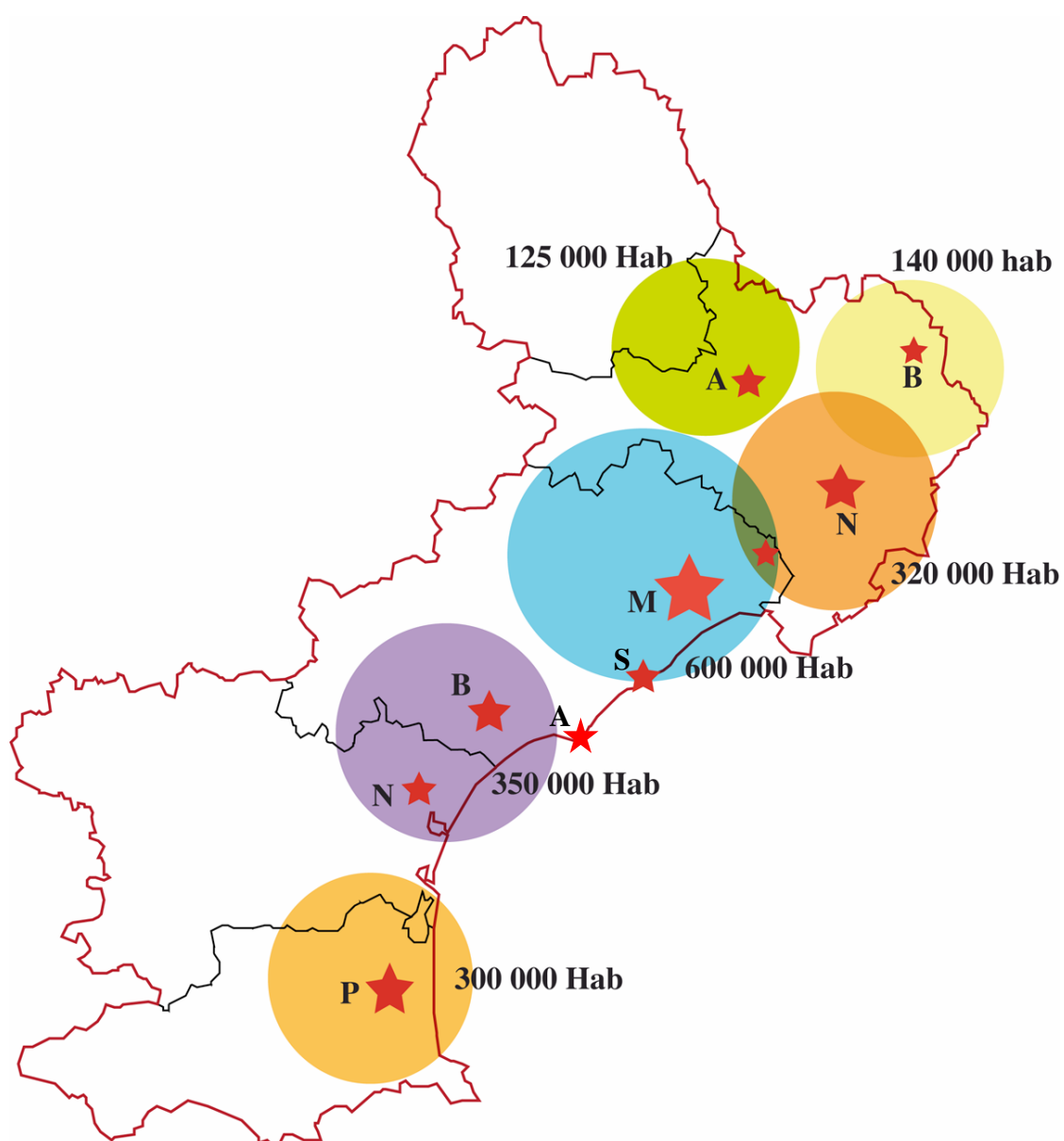


RESTITUTION DE L'ATELIER N° 1

Quel territoire construire à long terme grâce à une vision partagée du projet de ligne nouvelle et de son ancrage régional ?
Visions du territoire à l'horizon 2030

Analyse régionale du projet :

Une carte des « aires de vie » en mutation dans le Languedoc-Roussillon - élaborée et présentée par JP Volle (cf annexe 1) - a servi de support au sous-atelier 1





Le débat a été ouvert par J.-P. Volle qui insiste sur le triptyque **efficacité économique / équité territoriale / qualité de vie** pour :

- guider la réflexion sur l'ancrage régional de la ligne nouvelle,
- entendre la parole des acteurs majeurs de l'aménagement local

Pour J.P. Volle, la carte des « **aires de vie** », pensées comme des « **noyaux d'accès à la ligne nouvelle** », dans un territoire régional en cours de mutations, nécessite de prendre en compte le fait que :

- Pour que la future ligne nouvelle irrigue les territoires en s'appuyant sur les réseaux urbains (inter modalité), il faut admettre que « pour que cela puisse fonctionner, il faut qu'il y ait du monde derrière », d'où la nécessaire prise en compte d'**aires de vie avec des masses de population significatives** (le Narbonnais et le Biterrois sont ainsi réunis dans une même aire de vie d'environ 350 000 habitants).
- **Le pôle nîmois** correspondrait, dans cette approche, à l'association des aires de vie de **Nîmes et d'Alès - et même d'Uzès-**, puisque Nîmes est la porte d'entrée de cette dernière sur la future ligne nouvelle.
- Perpignan est actuellement un « cul-de-sac ferroviaire »

Les participants relèvent que :

- M. Paré (CA de Perpignan Méditerranée) rappelle que même si **Perpignan** est encore en partie un bout de linge, des projets complémentaires sont mis en œuvre pour en faire un passage. Les **liens de Perpignan avec le bassin de vie de Barcelone** introduisent la problématique de développement économique et de l'avenir du fret ferroviaire. Le projet doit libérer de la capacité pour le fret, complété par une politique volontariste de report modal.
- La pertinence de **raisonner sur l'échelle de liaison Marseille-Barcelone**, et pas seulement sur le tronçon Montpellier-Perpignan, est évoquée par S. Forest (CG Hérault). Le **rapprochement de Gérone**, en distance-temps, augmente ainsi considérablement le volume de population de l'aire de vie perpignanaise mentionné sur la carte.
- Les villes moyennes s'inquiètent d'être « oubliées », alors que **l'importance du nœud ferroviaire de Narbonne, la puissance de l'industrie touristique d'Agde** et sa nécessaire accessibilité ferroviaire sont rappelés par plusieurs participants. En raison de sa proximité, la **question de la desserte de Béziers** intéresse donc au premier chef le Cœur d'Hérault.

La nécessité, pour les « petites » collectivités, d'accéder aux réseaux, met en valeur les notions d'échange et de cabotage. P. Paré annonce, pour Perpignan, le lancement d'une réflexion sur l'avenir de l'espace intermédiaire entre les quatre pôles : Narbonne, Perpignan, Figueras et Gérone.



Le renforcement de la cohérence régionale : priorité aux liaisons intra-régionales

Pour les participants, il est difficilement acceptable qu'il faille aujourd'hui autant de temps pour aller en train de Nîmes à Perpignan que de Nîmes à Paris (pour un Nîmois, aller jusqu'à Lyon est même plus court que d'aller à Perpignan). Les relations régionales n'en sont pas facilitées, d'autant que l'on met de plus en plus de temps pour réaliser le trajet Perpignan-Montpellier en voiture. *« Il est inadmissible que l'on soit aussi loin de Montpellier », « on est à la limite d'un éclatement de la région »* (P. Paré et L. Berthier).

N. Chauvetière s'étonne que soient principalement évoquées deux liaisons avec Barcelone et Montpellier alors qu'il faudrait aussi considérer Toulouse (car c'est un axe économique très important) et son étoile ferroviaire. A cet effet, il conviendrait d'améliorer la jonction entre les villes, « l'armature urbaine ».

Or, compte tenu de l'importance de la cohérence régionale, il faut veiller à ce que le réseau urbain régional ne soit pas désarticulé par l'arrivée de la ligne nouvelle mais qu'il lui soit arrimé, qu'il en soit conforté.

L'ensemble des participants confirme l'intérêt prioritaire d'un service « inter-cités » régional :

- M. Duchenne (CA Nîmes) affirme l'intérêt de Nîmes pour l'amélioration de la desserte régionale, suivi par G. Sarzi (CG Gard) pour qui la structuration du réseau régional est à améliorer puisque c'est de cela que les gens profiteront le plus. *« Il faut mettre la cohérence régionale en premier »*.
- J.-P. Galan (Ville de Béziers) rappelle qu'il faut veiller à ne pas opposer des territoires et qu'il ne faut pas raisonner uniquement sur deux portes d'entrée de la région pour le TGV hormis Montpellier, une partie des TGV peut s'arrêter à Nîmes, d'autres à Béziers, ou encore à Narbonne. Il convient surtout de privilégier l'intermodalité.
- P. Paré (CA Perpignan) fait remarquer qu'il faut relativiser la perte de temps occasionnée par l'arrêt dans les gares et **préserver les dessertes locales pour s'adapter aux gens**.
- Ce service inter-régional, quelque soit le matériel utilisé - le type de matériel ayant également son importance sur l'équité territoriale - doit **concilier qualité de service, fréquence et temps de parcours acceptables**. Sachant qu'à terme, l'augmentation des temps de trajet en voiture -à l'inverse de l'évolution passée- va favoriser une **augmentation de la compétitivité ferroviaire** (notamment aussi en raison de l'augmentation des prix du pétrole) pour ce type de service. Y. Tondut (Ville de Montpellier) souligne le besoin de services rapides vers l'extérieur de la région pour que Montpellier devienne une porte d'entrée européenne.
- Ce service pose la question du tracé et des arrêts, notamment sur le secteur Béziers-Narbonne : C. Dubost souligne que cette double complexité fait qu'aucune agglomération ne s'impose nettement par sa population ; d'où l'intérêt d'une réflexion commune sur cet espace à mener par les agglomérations en collaboration avec les Conseils Généraux et la Région.
- M. Faye (Conseil Régional) souhaite pouvoir disposer d'éclairage sur l'articulation entre gare historique et gare nouvelle, notamment en termes de structuration urbaine. Y. Tondut exprime quant à lui le souhait de voir le rôle de la gare centre de Montpellier renforcé.



RESTITUTION DE L'ATELIER N°2

Quelles conditions de succès d'un projet ferroviaire pour les agglomérations ? Bénéfices d'un projet de ligne nouvelle pour les agglomérations desservies

Plusieurs retours d'expérience sur des lignes et gares nouvelles ont été présentés en sous-atelier 2 (cf diaporama en annexe 2) et enrichis par les échanges entre participants :

❑ VENDÔME

Le choix du tracé de la ligne à grande vitesse s'est porté à l'époque sur la ville de Vendôme, malgré sa relative petite taille (environ 20 000 habitants) car la ville de Blois ne souhaitait pas une ligne ni une desserte TGV.

❑ LE MANS (cf. diaporama en annexe 2 - pas de discussion sur ce cas)

❑ AIX (cf. diaporama en annexe 2 - pas de discussion sur ce cas)

❑ VALENCE

La gare du centre de Valence offrait déjà avant la création de la LGV Med un service attractif vers Paris, en particulier en nombre de trains par jour. L'offre TGV a plutôt été déplacée vers la gare nouvelle, très éloignée du centre ville. Il semble¹ que l'activité commerciale à proximité de la gare centre, bien moins desservie, ait fortement diminué.

L'offre inter-modale en gare nouvelle reste encore à améliorer, en particulier en matière de correspondance synchrone entre les TGV :

- et les TER assurant la liaison Valence/Grenoble,
- et les bus assurant la liaison avec le centre ville.

A contrario, la gare centre d'Avignon aurait conservé une activité TER relativement importante avec les liaisons à destination de Montpellier et de Marseille.

❑ REIMS

La gare nouvelle de Reims est située à environ 5 km du centre ville. Elle est desservie par les TGV dits « inter-secteurs » (ie de province à province, ne desservant pas le centre de Paris mais pouvant desservir Massy, Roissy...), tandis que les TGV pour Paris (gare de l'est) s'arrêtent en gare centrale de Reims.

Les données sur l'activité ferroviaire liée à l'arrivée du TGV dans les différents exemples étudiés ne sont pas connus (données commerciales de la SNCF) mais le nombre de trains –et de rames- et son évolution sont une bonne indication du trafic puisque le transporteur adapte l'offre au marché potentiel et/ou observé.

¹ Il ne s'agit pas d'un résultat d'étude



▣ PARC D'ACTIVITES CHALINDREY – LANGRES (HAUTE MARNE)

Une présentation plus détaillée du parc (plaquettes officielles de présentation) est jointe en annexe 3.

Le parc d'activités connaît une commercialisation lente, malgré une situation géographique au carrefour de flux routiers et ferroviaires, et malgré des prix inférieurs à 10 €/m².

Les deux autres parcs d'offre logistique concurrente de la région Champagne-Ardenne connaissent également une commercialisation lente.

Synthèse de la présentation des différents retours d'expérience

Les cas présentés montrent des résultats contrastés : **l'amélioration des services** ferroviaires voyageurs – vitesse et fréquence des trains – liée à la création d'une ligne nouvelle et/ou d'une gare nouvelle **peut créer un effet de levier sur le développement territorial**.

Les principaux **facteurs clés de succès** sont :

- **une offre ferroviaire suffisamment attractive**, en particulier en nombre de trains et en destinations, cette offre étant liée à la fréquentation donc à la **taille du bassin de vie et d'emplois** (cf projets d'accompagnement) et à la qualité de la desserte tous modes de la gare (route, TER, TCU voire aérien ?) – *exemples : Vendôme versus Le Mans, Valence versus Aix-en-Provence*
- des **projets d'accompagnement** anticipés et adaptés aux objectifs recherchés (emploi, logement...)
- une **complémentarité territoriale** des projets et non une concurrence - *exemple des parcs logistiques en Champagne-Ardenne.*

Entre modes de transports et entre territoires : quelles concurrences ou complémentarités ?

A la différence de l'exemple présenté, **une des caractéristiques de la région** Languedoc Roussillon est la contrainte foncière, et notamment la **faible disponibilité du foncier dans la bande littorale**. Compte tenu de l'intérêt du secteur logistique pour la région, **plusieurs offres de parc d'activités logistique pourraient ne pas être en concurrence ?**

Une autre spécificité de la région est de disposer déjà d'une offre - ou du moins d'infrastructures- de transports tous modes et en particulier de **plate-formes aéroportuaires** (Nîmes, Montpellier, Béziers, Perpignan, Carcassonne) ; donc au-delà de l'intermodalité, il faut **définir et évaluer le risque de concurrence entre modes**.

La concurrence entre les différents modes de transports et le report modal ou la complémentarité entre modes est également **fonction de la qualité des services proposés**, par exemple en matière de délais de livraison pour le fret.



Mise en perspective des retours d'expérience présentés : Réflexions sur les gares nouvelles versus les gares centre

L'ancrage régional de la future ligne nouvelle (cf ci-avant) suppose une **desserte régionale structurée sur un certain nombre de points d'arrêt** :

- Comment pense-t-on l'arrivée dans les villes ?
- Rentre-t-on dans les villes centres ?
- Arrive-t-on dans une gare nouvelle ?

Dans ce dernier cas, il faut considérer que, pour des trajets à moyenne distance (cf service ferroviaire inter-cités), la perte de temps pour rejoindre le centre-ville est importante au regard de la durée totale du voyage, alors que la même perte de temps peut être mieux acceptée pour un voyage d'une durée plus longue.

Différence de coûts entre :

- **création** nette d'une gare ou déplacement ou **aménagement** lourd (augmentation de capacité, modification des accès...) d'une gare existante : en **dizaines de millions d'euros** dans les deux cas (ratios utilisés pour la création de gares : 50 à 100 millions d'euros ; gares de la LGV Est : 50 à 120 millions d'euros)
- coûts des **embranchements** : investissement en **dizaines de millions d'euros** également, fonction du nombre de kilomètre et des difficultés d'insertion éventuelles (viaducs, tunnels...)

En matière de **développement durable**, les **gares centre** qui induisent une moindre consommation d'espace sont-elles à privilégier ?

Dans tous les cas, les participants s'accordent à dire qu'une **desserte renforcée par des transports en commun** est indispensable.

En outre, l'accès à la gare centrale se fait dans des **milieux qui ont souvent besoin d'être rénovés**, et il faut donc voir en cela l'arrivée de la ligne nouvelle comme porteuse d'aménagements et de projets urbains.

Exemple de Montauban : pour le projet de LGV Bordeaux Toulouse, deux scénarios de desserte de Montauban avaient été envisagés :

- un **embranchement desservant la gare centre, les TGV continuant ensuite sur la ligne classique** jusqu'à Toulouse car la vitesse possible de 200km/heure et la faible distance (40km) rendaient possible un temps de parcours égal à quelques minutes près à celui obtenu avec la création d'un embranchement pour rejoindre la ligne nouvelle ;
- une **gare nouvelle interconnectée avec une ligne TER** desservant le sud du département.



A noter que compte tenu des problèmes de capacité dans la zone périurbaine de Toulouse, le projet prévoit **que la ligne nouvelle vient s'accoler à la ligne existante, à 220km/h, dans la banlieue de Toulouse, et ce afin de renforcer globalement la capacité** en jouant sur 4 voies et non 2x2 voies avec trafics dédiés.

Une **présentation des gares existantes de la ligne**, de la gestion de leurs flux et **des possibilités** d'augmentation de capacité et **d'aménagement** de leurs accès semble utile à l'ensemble des participants dans le cadre des **pré-études fonctionnelles**.

« Le secteur Biterrois rassemble toutes les intermodalités et une gare nouvelle sera une opportunité » (CA d'Agde), « un atout » (M. Thuillier), qui remet en séance un extrait de l'étude menée par l'agglomération sur le positionnement d'une gare nouvelle.

Montpellier entend rénover et renforcer la gare centre, tout en la soulageant du trafic de fret. La ville a fait part de sa réserve concernant certains projets de localisation de la gare nouvelle. Elle souhaite qu'un tel projet puisse s'inscrire en cohérence avec son projet urbain en jouant intelligemment la **complémentarité entre les deux gares et les deux lignes**.

Il est donc **nécessaire d'étudier pour chaque cas l'opportunité ou non d'une gare nouvelle**. M^{me} Faye (CR Languedoc-Roussillon) sollicite un débat ultérieur réservé à la question majeure des gares, dont les gares nouvelles.

Echanges sur les enjeux de la ligne nouvelle : les besoins ferroviaires diffèrent selon les territoires, les acteurs et selon le niveau de service actuel :

Quatre « gammes » de déplacements sont à considérer, en distinguant infrastructures et services (on peut avoir plusieurs services sur une même infrastructure, en complémentarité) :

- le TGV
- l'inter-cité
- le transport ferroviaire quotidien (en se gardant cependant de prendre le train pour du tramway : l'utilisation du train correspond à des distances déca-kilométriques)
- les transports pour les déplacements de courte distance pour accéder au train (vélo, voiture, tram)

Au-delà de scénarios différents en termes de vitesses, se pose la question de **l'organisation de la chaîne de transport entre tous ces niveaux de service ?**

Pour mieux évaluer les enjeux du projet de ligne nouvelle, une analyse des impacts actuels constatés du TGV sur la région serait utile. En particulier, **y a-t-il eu un effet** (trafic induit) **vers Paris ou vers Lyon** depuis Montpellier ou Nîmes ?



Les enjeux de la ligne nouvelle sont d'autant plus importants compte tenu des perspectives démographiques de la région ; d'où **un besoin global en capacité lié à un renforcement de l'ensemble du nombre de trains « inter-cités » desservant les agglomérations.**

« Ne suffit-il pas de moderniser l'existant ? » (B. Toure, CG du Gard)

En matière de tourisme littoral estival, l'objectif est d'orienter les arrivées touristiques vers le fer grâce à une offre plus importante et non pas d'attirer plus de touristes.

Un besoin de vitesse est exprimé :

- **entre Béziers et Paris,**
- **de Perpignan vers le nord (actuellement Perpignan est à 5h de Paris).** Perpignan, située en « bout » de ligne a en effet des enjeux spécifiques : améliorer une desserte faible, éviter l'effet couloir avec l'Espagne, **être structurellement rattachée à la région Languedoc-Roussillon** et pas seulement à la zone d'influence de Barcelone-Gérone (effet du TGV espagnol qui va être mis en service puis de la ligne nouvelle Perpignan Figueras).
- Au nord de la région (Nîmes), la plus value d'une ligne nouvelle à grande vitesse pose question puisqu'il existe déjà une bonne offre en temps de parcours.

« Il faut un Schéma global » (M. Portal, CA de Nîmes)

L'Espagne, avec le projet de TGV Perpignan – Barcelone, a déjà exprimé des choix.

« D'où l'importance de la hiérarchisation du besoin - soit la grande vitesse, soit les liaisons quotidiennes, soit le fret - et de la répartition des services entre la nouvelle ligne et la ligne actuelle. » M. Parant, RFF

Compte tenu du temps d'arrêt d'un TGV en gare (6 à 10min d'augmentation du temps de parcours), la **question** est également posée du **renforcement de la desserte des agglomérations sans diminuer l'intérêt de la grande vitesse.**

« Comment serait organisée l'interconnexion entre la gare centre que Perpignan a choisi de réorganiser à moyen terme et la future ligne nouvelle ? », (M. Aeschbacher, CA Perpignan Méditerranée)

« Il y a urgence à améliorer les équipements pour faire face à la concurrence avec les autres régions et aux risques socio économiques liés. » (M. Bonnifet, SCOT Nîmes)



Le financement et le portage du projet

La capacité de financement limitée de la région et le rôle de l'Etat en matière d'aménagement global du territoire national sont rappelés par plusieurs participants.

Pour le projet de ligne nouvelle, pour l'aménagement des gares existantes ou la création de nouvelles gares, est posée la question de **qui finance** (réponse faite en séance : pour les nouveaux projets, une part significative est apportée par les collectivités) et donc des priorités des collectivités.

L'exemple du contournement de Nîmes et de Montpellier est cité : à vocation dominante fret, qu'apporte-t-il au Département qui n'a pas de compétence fret ? **Les collectivités attendent de l'Etat et des acteurs ferroviaires une présentation des avantages pour les collectivités, avantages qui justifieraient leur contribution au financement.**

« Tout le monde est d'accord sur l'objectif global de report modal. Sur le plan technique, l'Etat ne peut pas se désengager du financement de cette problématique globale d'aménagement du territoire. », (M^{me} El Kouki, CG de l'Hérault)

Toutefois, dans un contexte de « concurrence » de différents projets ferroviaires pour un financement national, les exemples récents de grands projets montrent que **le portage du projet par les collectivités est une condition indispensable** -même si elle ne s'avère **pas toujours suffisante**- pour que l'Etat apprécie la mobilisation locale et participe activement au financement.

« Dans quelles conditions et jusqu'à quel point les collectivités et l'ensemble des acteurs peuvent-ils adhérer au même projet ? » « C'est l'intérêt de présenter plusieurs scénarios contrastés pour en débattre avant de conclure. », (M^{me} Corbin, EGIS Conseil).

*« Le débat pour le **financement** peut apparaître comme une question « qui fâche » mais c'est en fait un **débat mature qui pose la question fondamentale des attentes et du bénéfice du projet pour chaque collectivité.** » (M. Ballan, Cabinet Arenes).*



Synthèse des demandes de compléments d'information souhaités par les participants

Complément d'information souhaité	Demandé à		Commentaire / 1 ^{ère} réponse apportée en cours d'atelier
	RFF	SNCF	
Effets de la création de gares nouvelles sur les gares existantes, comme dans le cas de Valence ou d'Avignon par exemple		X	
Bilan et évolutions récentes et à venir de la gare haute Picardie		X	
Ratios sur les modes d'accès (VL, transports en commun...) aux gares connectées		X	Ordres de grandeurs présentés par la SNCF : <ul style="list-style-type: none"> • Aix-en-Provence : ~80% VL et taxis, ~20% bus urbains, • Valence : 50% VL, 50% bus urbains et TER
Analyse des impacts actuels constatés du TGV Méditerranée sur la région	X	X	Bilan LOTI ?
Capacité et possibilités d'évolution des gares centre existantes	X	X	Partiellement réalisé dans le cadre de la phase 2 des pré-études fonctionnelles ?
Etude complémentaire sur l'espace Béziers-Montpellier	?		A conduire par les agglomérations concernées ?
Nouveau débat sur les gares nouvelles vs gares centre	X		

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

Pré-études fonctionnelles

aménagement du territoire

Atelier 1

Ancrage de la ligne nouvelle

ligne nouvelle Montpellier - Perpignan





Projet nouveau par son **ancrage régional**
et son portage partenarial



MAIS

Les services ferroviaires performants sont justifiés par une **fréquentation élevée**
Besoin de **projets d'aménagement adaptés** pour maximiser les bénéfices attendus de la ligne nouvelle

ligne nouvelle **Montpellier - Perpignan**



ANCORAGE RÉGIONAL DU PROJET

- ❑ Un temps de rencontre basé sur l'échange et l'inter activité
 - ✓ Faire émerger les attentes générales et localisées des acteurs locaux
 - ✓ Situer les projets
 - ✓ Formaliser les points de vue et ambitions régionales
 - ✓ Mesurer les degrés de cohérence

- ❑ Pour donner sens à la ligne nouvelle comme élément structurant d'un vrai projet ferroviaire régional

ligne nouvelle Montpellier - Perpignan



La LN et celles qui lui sont associées doivent irriguer le territoire :

- ✓ efficacité économique
- ✓ équité territoriale
- ✓ qualité de vie

La LN doit dynamiser les liaisons entre les villes, consolider les armatures urbaines du territoire.

ligne nouvelle **Montpellier - Perpignan**



LES HÉRITAGES D'UN SYSTÈME CONCURRENTIEL

Le modèle ferroviaire régional :

- ✓ une ligne traversante,
- ✓ des gares de redistribution (Nîmes, Béziers)
- ✓ Montpellier, de l'embarcadère à la gare « métropolitaine »
- ✓ Sète, le port, les embranchements ferroviaires
- ✓ Perpignan en bout de ligne
- ✓ Nîmes en porte du Bas-Languedoc
- ✓ Narbonne et l'ouverture vers le Midi aquitain

ligne nouvelle **Montpellier - Perpignan**



OUVERTURE ET COHÉRENCE FUTURE

- ✓ position d'interface
 - ✓ l'attractivité et la dynamique démographique
 - ✓ inégalités héritées
 - ✓ efficacité de la localisation des hommes et des activités
- Pour un nouveau modèle de développement des territoires
- Infléchir nos représentations de l'espace régional et valoriser des ensembles plus conséquents et plus significants, des « plaques économiques » génératrices de croissance et de déplacements

ligne nouvelle Montpellier - Perpignan





Carte au 1/1 000 000

Carte IGN
© IGN-Paris 2003

Echelle : 1/1 000 000
0 10 20 30 40 km

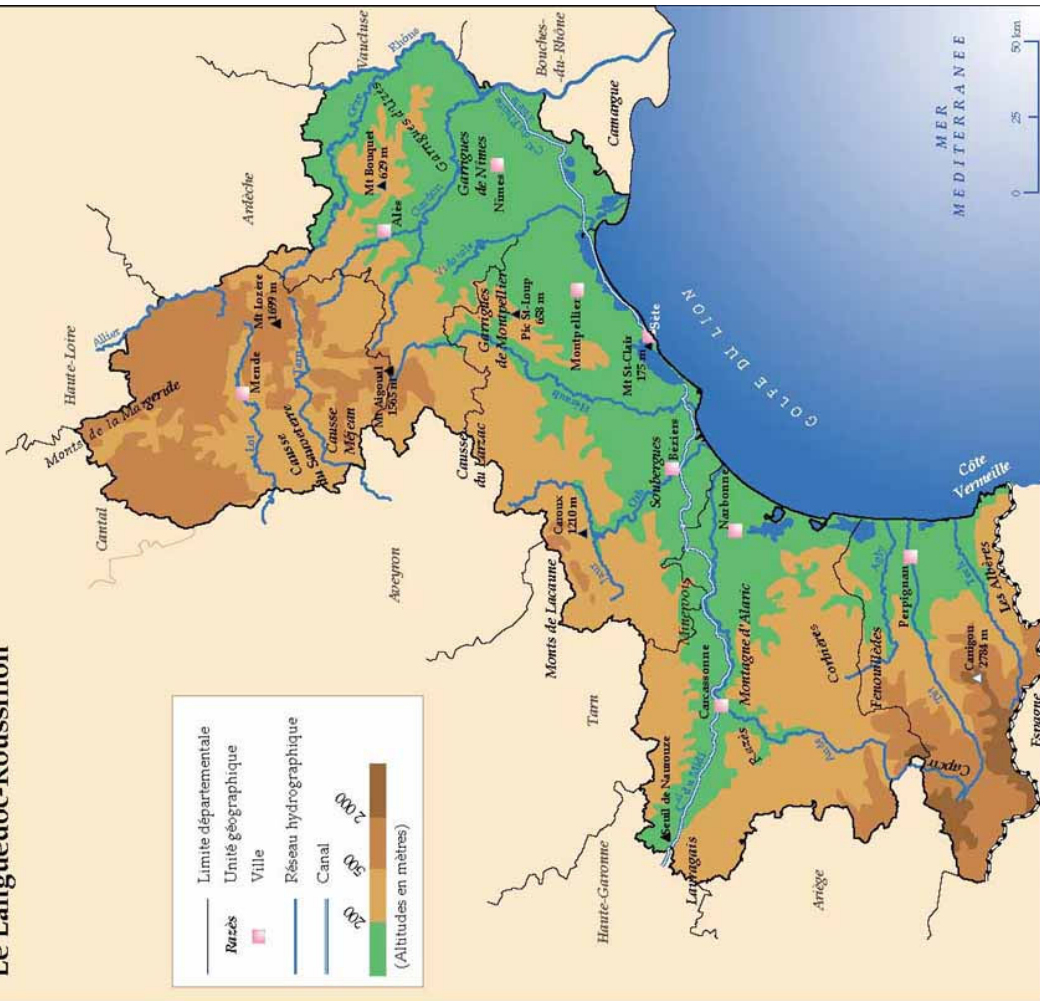
- LEGENDE**
- Contournement de Nîmes et Montpellier
 - LGV Méditerranée
 - Liaison ferroviaire Perpignan - Le Perthus
 - Principales lignes existantes
 - - - Ligne nouvelle future

ligne nouvelle Montpellier - Perpignan

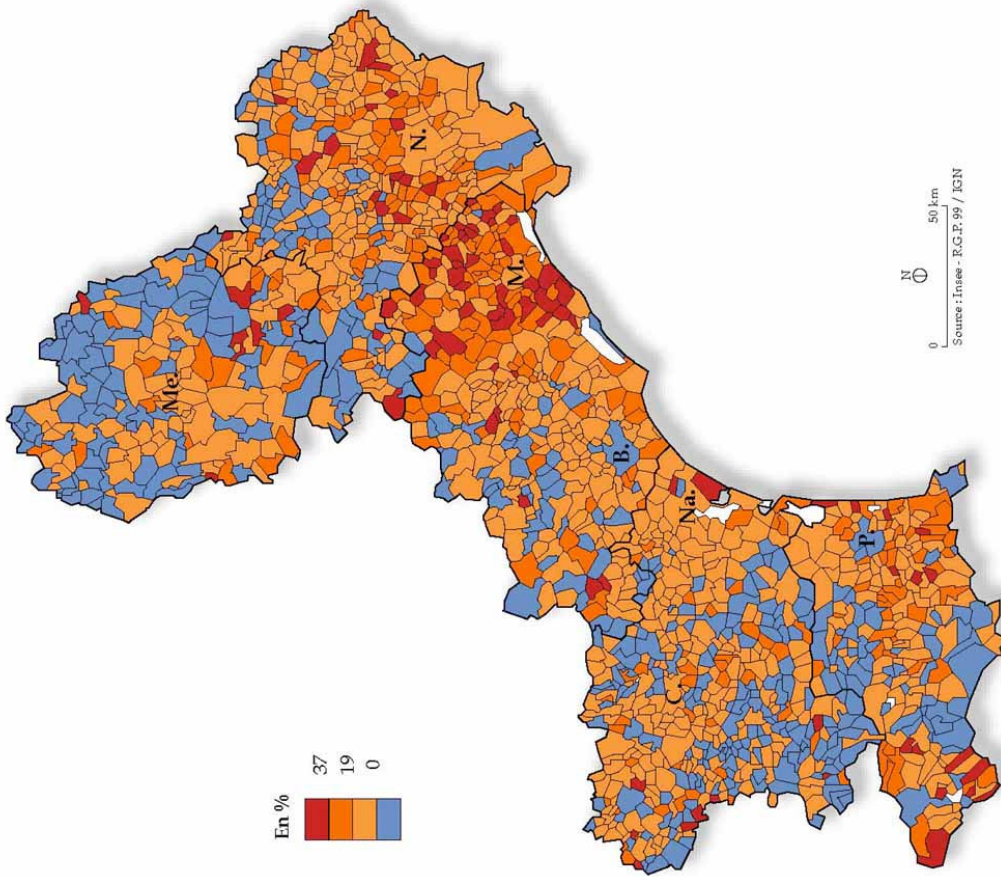


RESEAU
FERRE DE
FRANCE

Le Languedoc-Roussillon



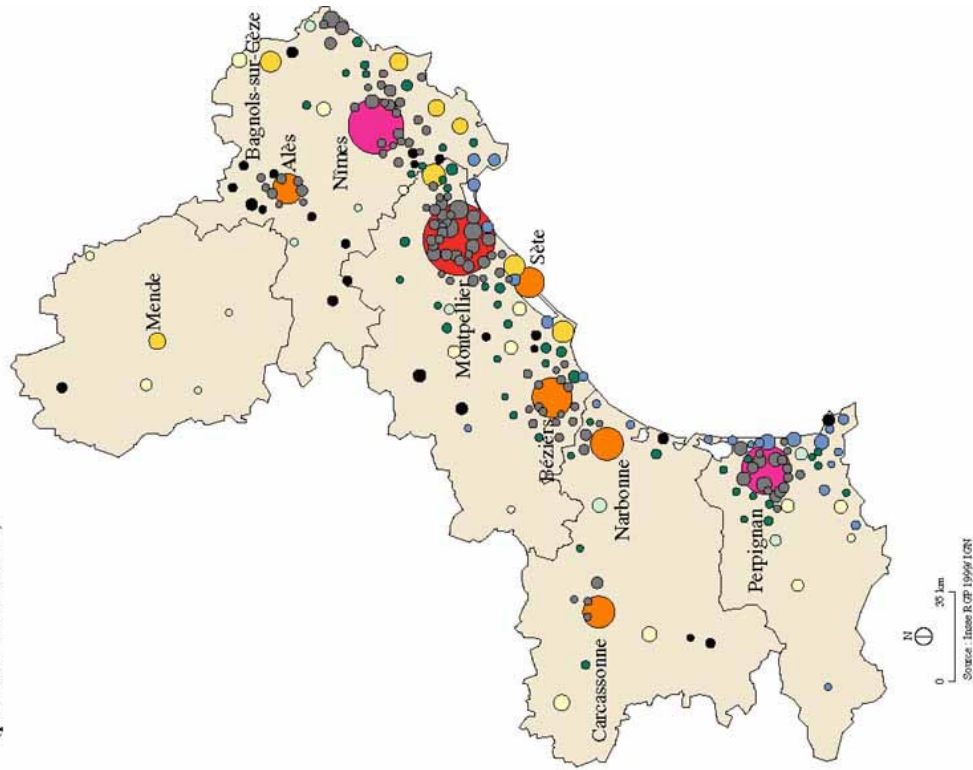
Languedoc-Roussillon Evolution de population de 1990 à 1999



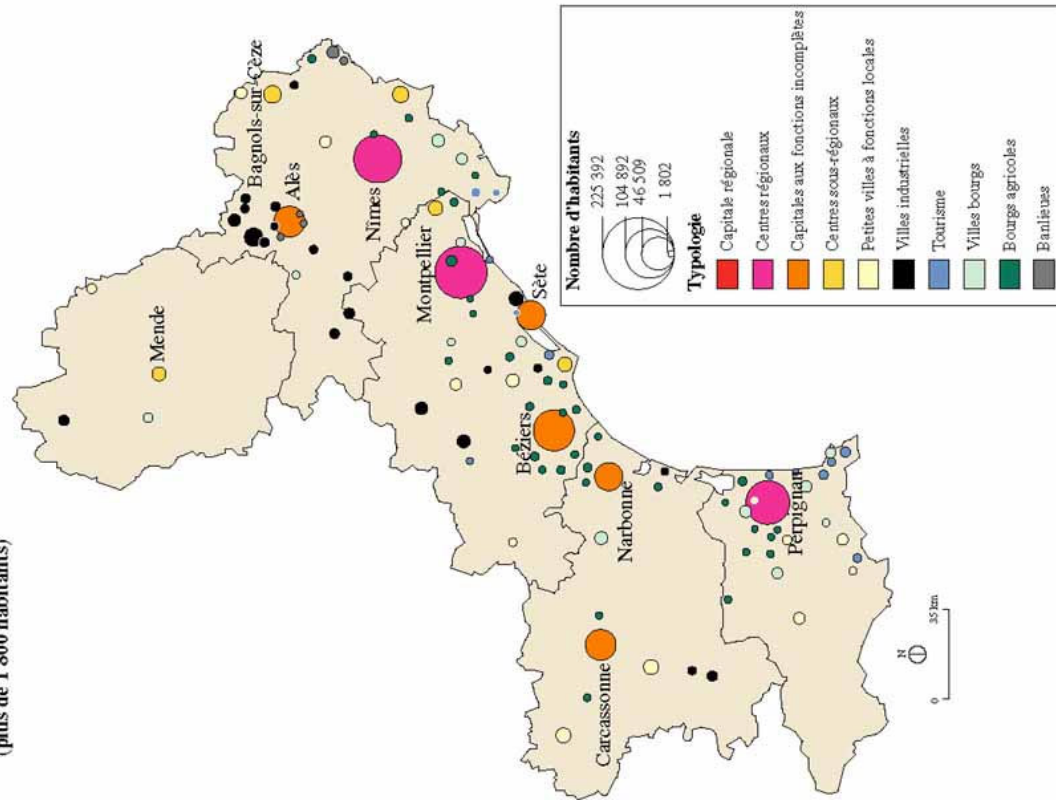
ligne nouvelle Montpellier - Perpignan



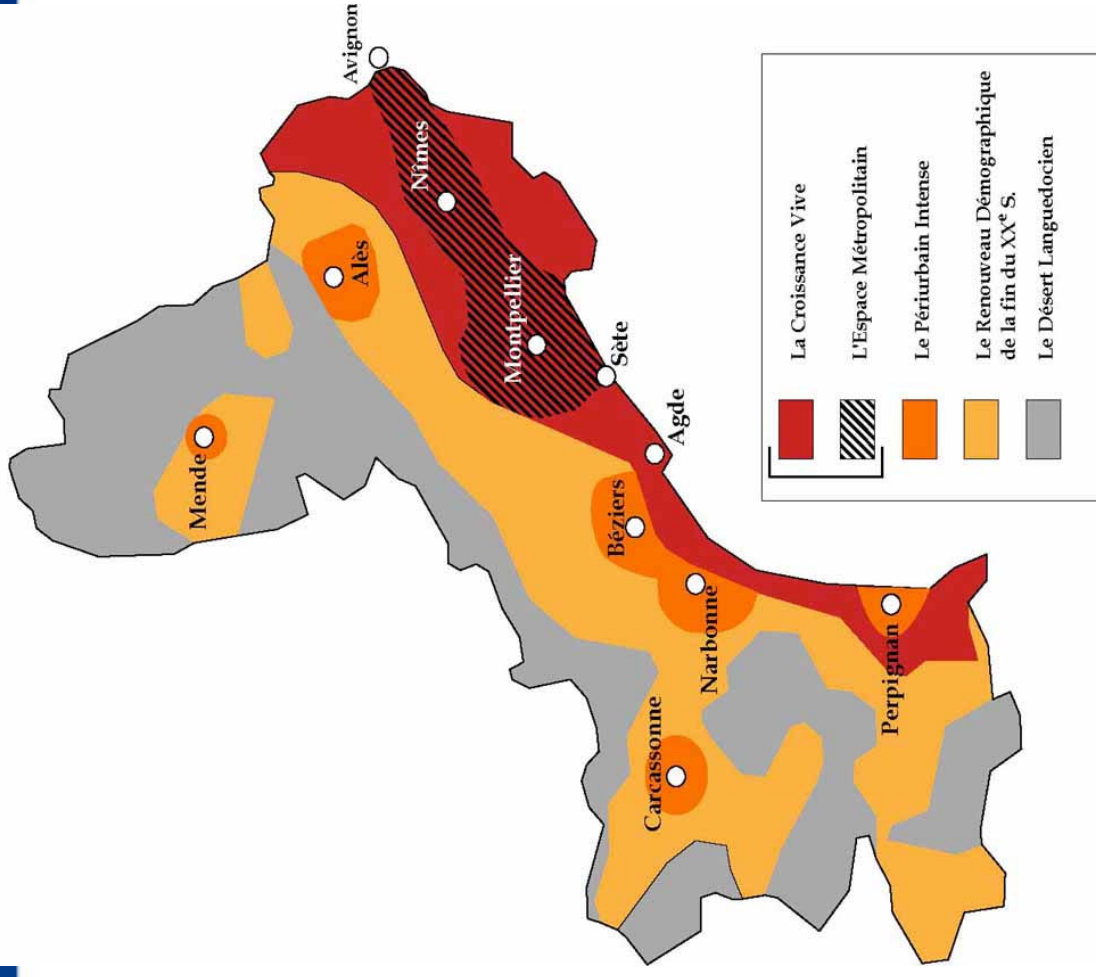
Les villes du Languedoc-Roussillon en 1999
(plus de 1 800 habitants)



Les villes du Languedoc-Roussillon en 1962
(plus de 1 800 habitants)



Territoires et population : la dynamique de l'urbain

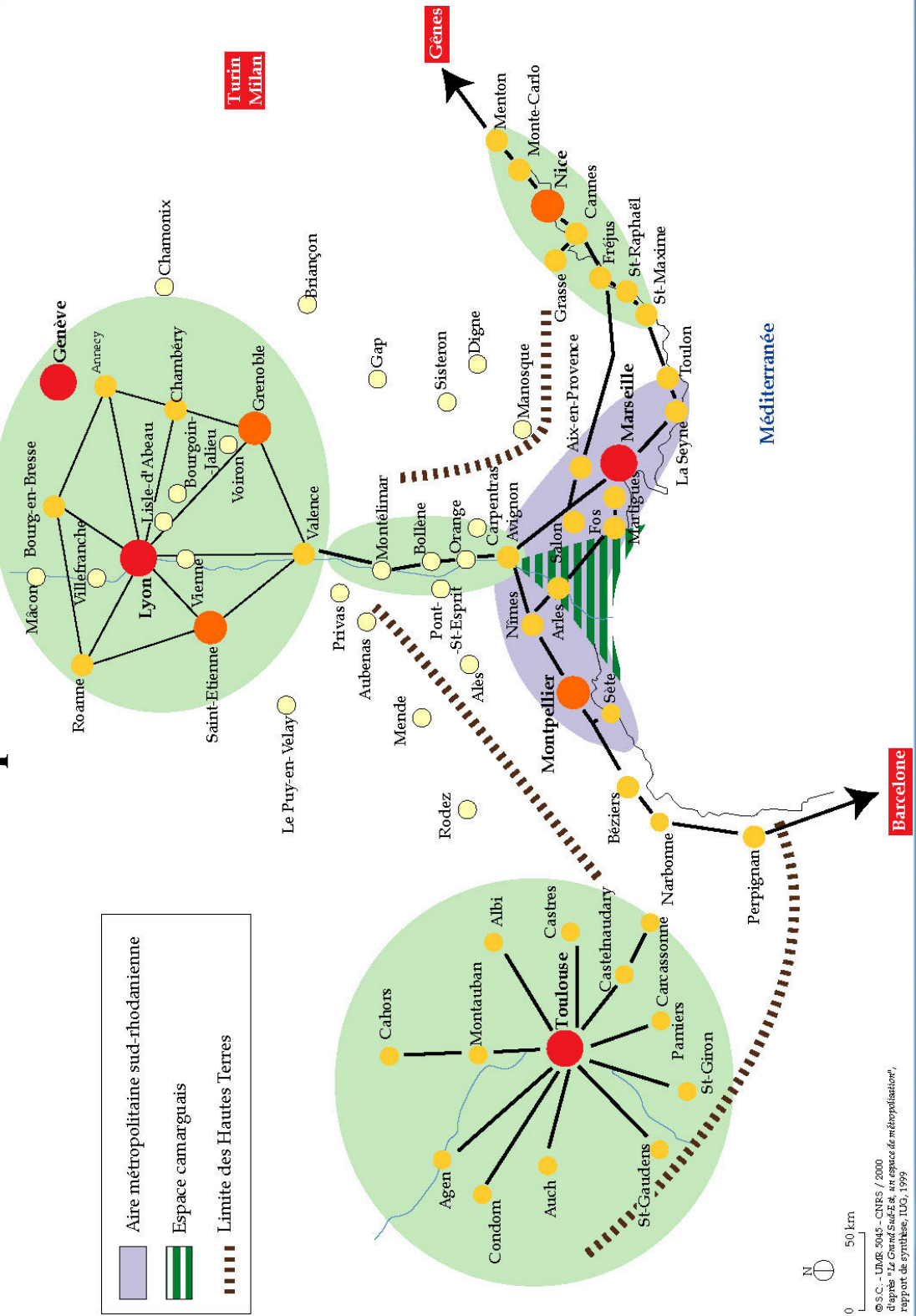


© S.C./M.T.E.-U.M.R. 506-CNRS / 2005, d'après J.P. Vial
Source: Insee

ligne nouvelle Montpellier - Perpignan



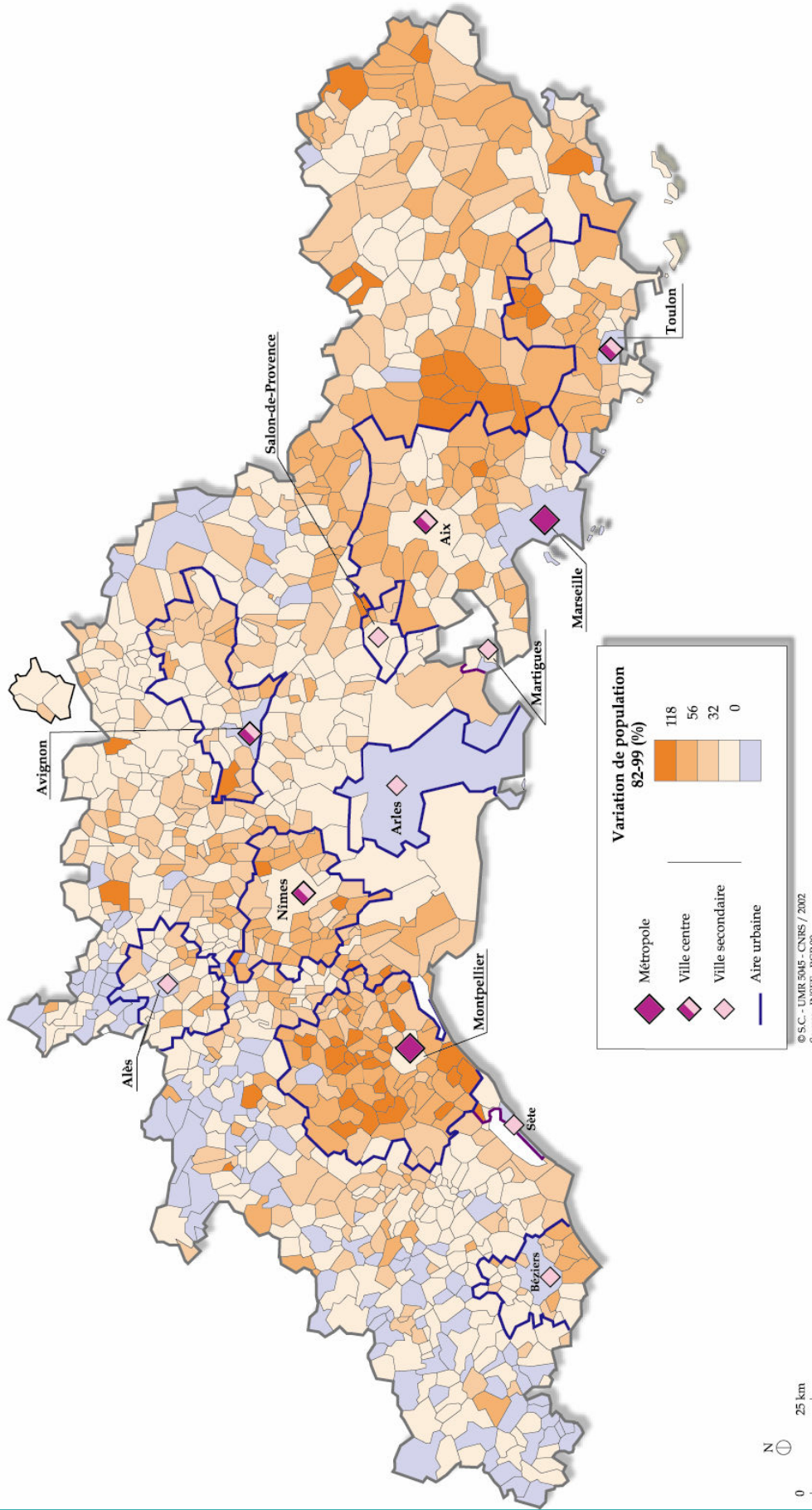
Les aires métropolitaines du Grand Sud-Est



ligne nouvelle Montpellier - Perpignan

© S.C. - UMR 5045 - CNRS / 2000
d'après "Le Grand Sud-Est, un espace de métropolisation",
rapport de synthèse, IUG, 1999

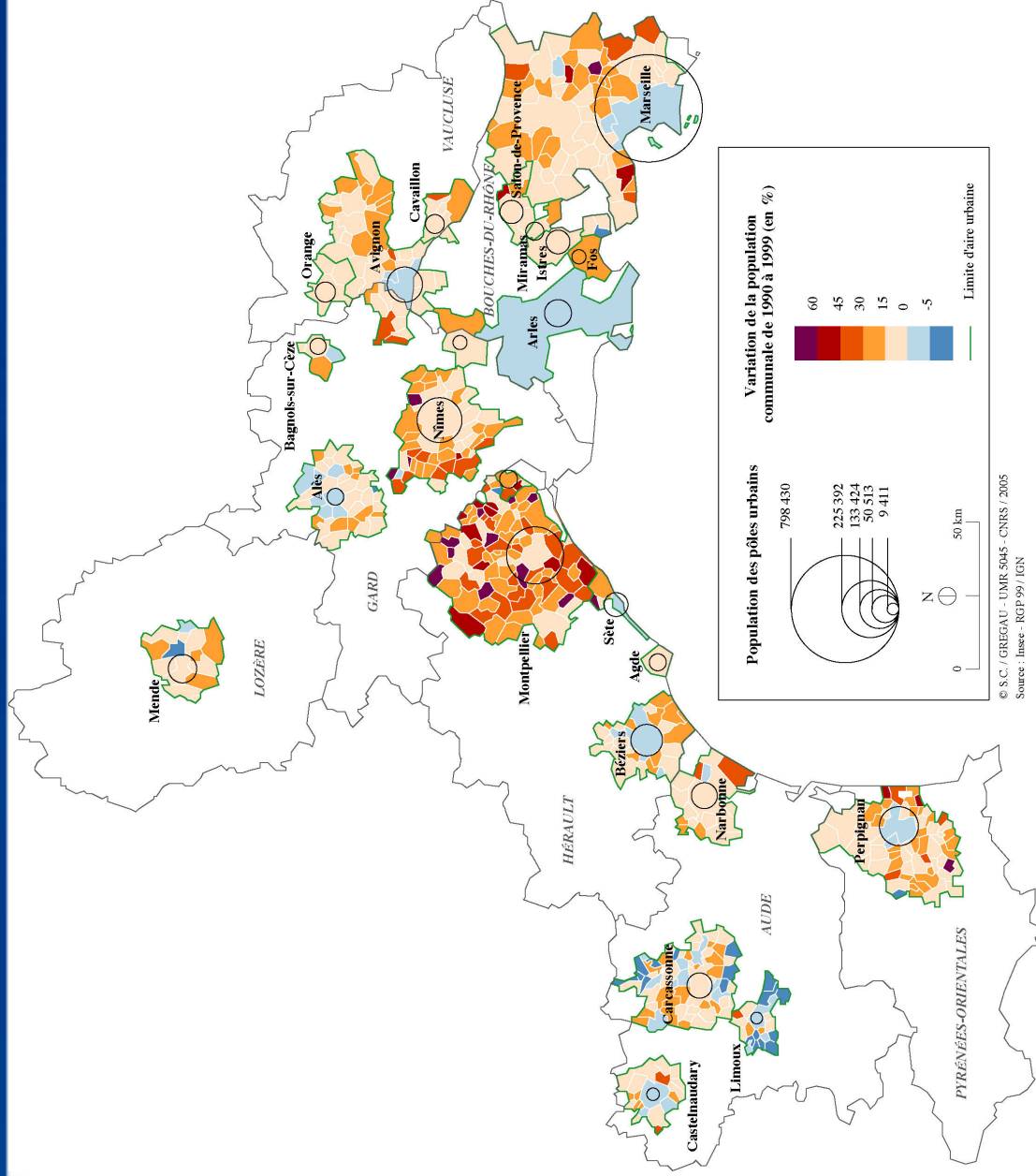
Gard - Hérault - Bouches-du-Rhône - Var - Vaucluse
 Variation de population 1982-1999



ligne nouvelle Montpellier - Perpignan

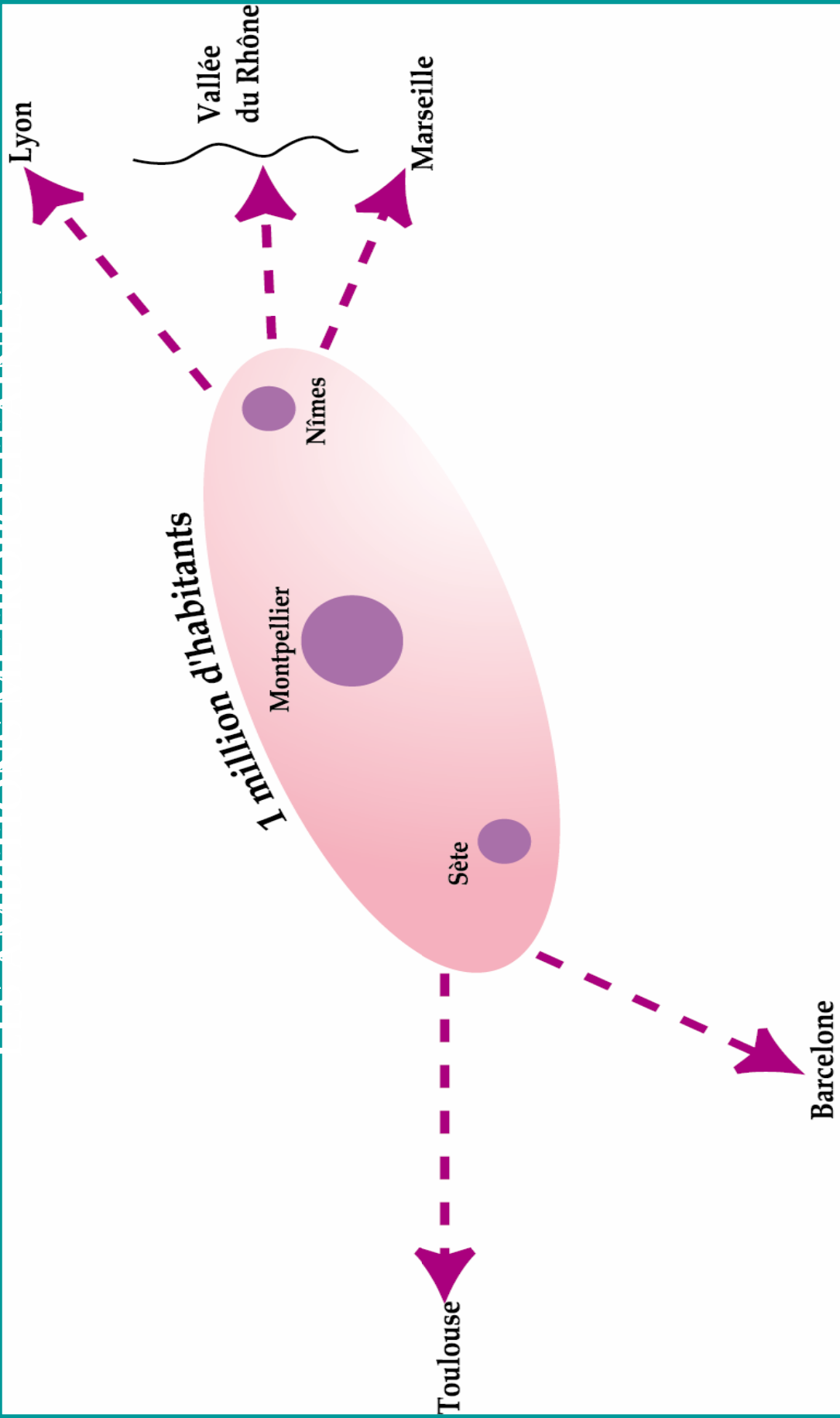


La population des aires urbaines entre 1990 et 1999

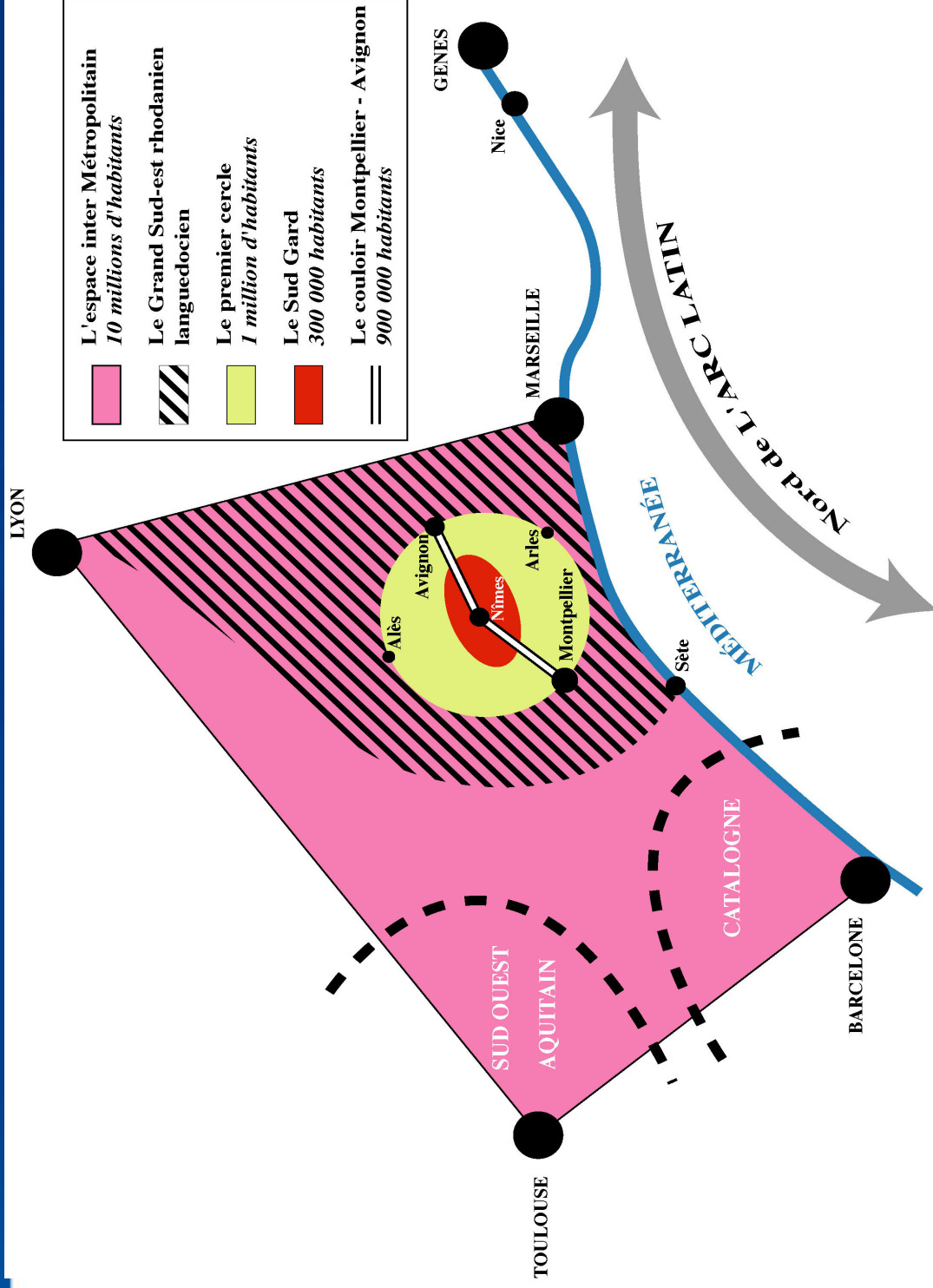


© S.C. / GREGAU - UMR 5045 - CNRS / 2005
Source : Insee - RGP 99 / IGN





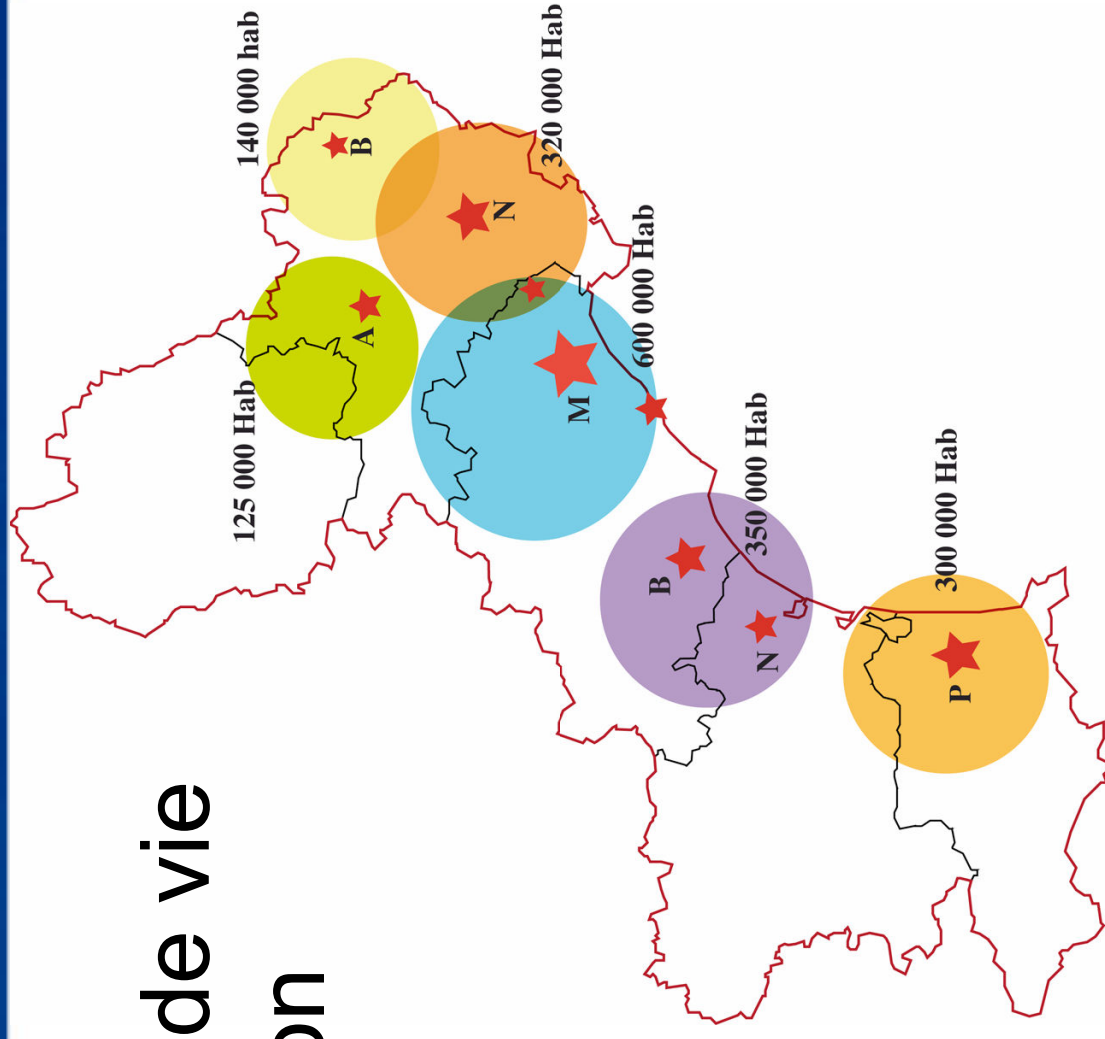
ligne nouvelle Montpellier - Perpignan



ligne nouvelle Montpellier - Perpignan



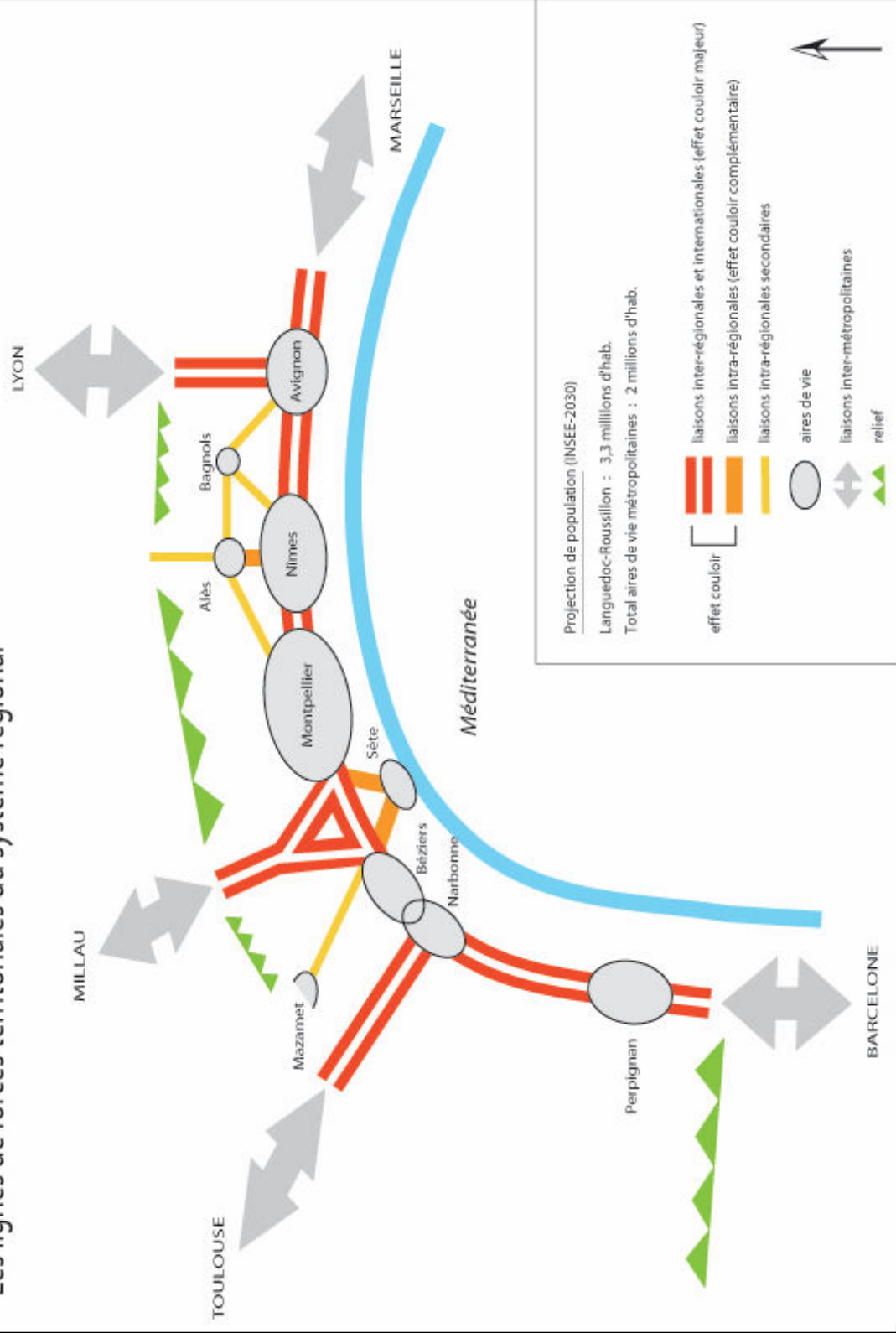
Des aires de vie en mutation

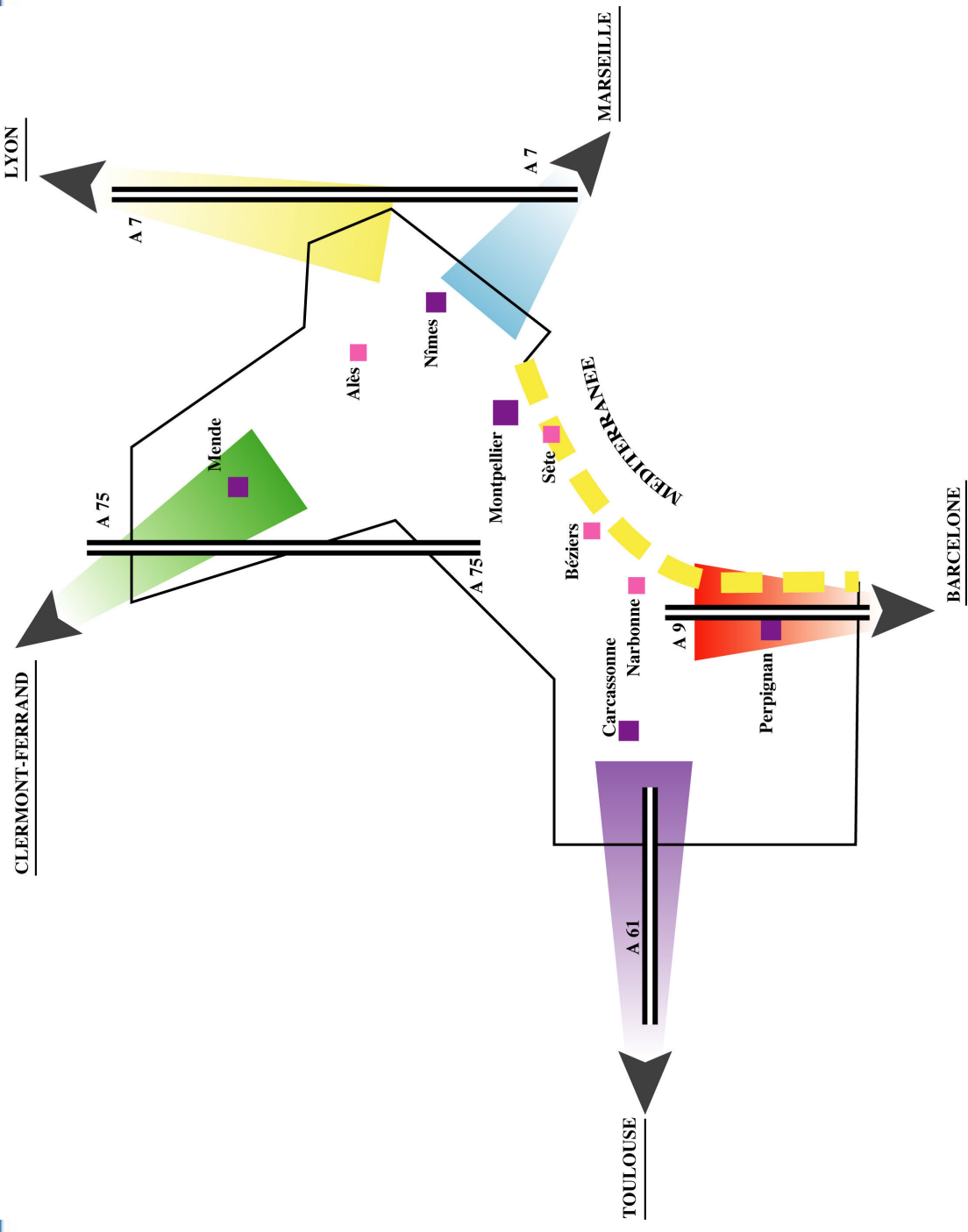


ligne nouvelle Montpellier - Perpignan



Les lignes de forces territoriales du système régional

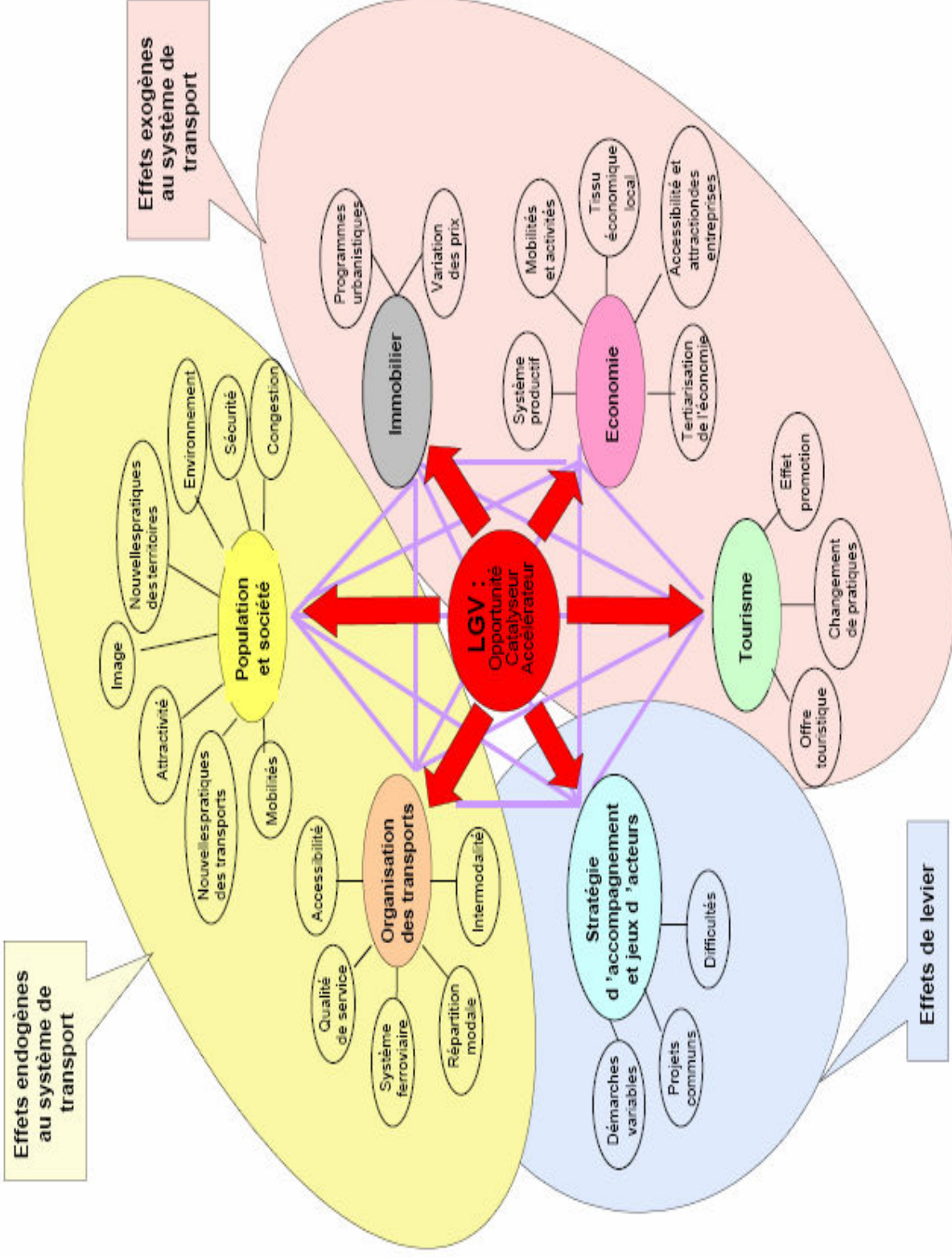




ligne nouvelle Montpellier - Perpignan



LES EFFETS POTENTIELS DES PROJETS FERROVIAIRES



LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

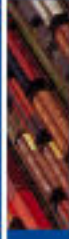
Pré-études fonctionnelles

**Atelier de travail n° 2
du 22 novembre 2007**

**Les conditions de succès d'un projet ferroviaire pour les
agglomérations moyennes**

Retours d'expérience des vingt dernières années

ligne nouvelle Montpellier - Perpignan

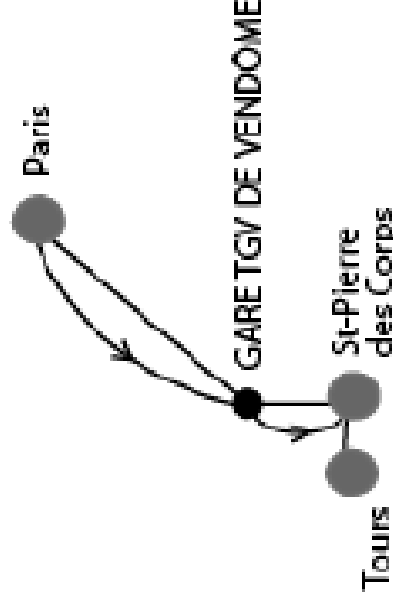


VENDÔME - 1990

Relations desservant la gare TGV de Vendôme

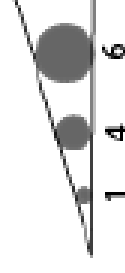
□ Caractéristiques

- ✓ TGV Atlantique
- ✓ 40' de Paris – 20' de Tours
- ✓ Nombre de trains limité
- ✓ Gare nouvelle en périphérie, facile d'accès
- ✓ Desserte de Vendôme par des autobus urbains, pas de liaison TC avec Blois (43 km)



—	Relation aller et retour
→	Relation orientée
Paris	Villes d'origine et de destination des missions TGV

Nombre d'allers et retours quotidiens avec la gare TGV



ligne nouvelle Montpellier - Perpignan



V. Fauch
FERRE DE
FRANCE

VENDOME -1990

❑ Projets d'accompagnement

- ✓ **Projets immobiliers urbains, projets économiques**, parc technologique à proximité, mais réalisés après arrivée du TGV
- ✓ Parc de loisirs autour du thème de la forêt et golf
- ✓ Création d'un syndicat intercommunal limité à 4 communes dans un premier temps, puis initiatives intercommunales, puis création d'un syndicat mixte à l'aire d'influence importante (45 communes), puis création d'une SEM

➔ **Peu d'anticipation, regroupement intercommunal difficile**



VENDOME - 1990

□ Effets observés

- ✓ Augmentation très limitée, très sectorisée du marché de l'immobilier
- ✓ Consolidation du marché des résidences secondaires voire transformation en résidence principale pour les retraités et certains actifs : cadres sup et professions libérales parisiens selon politique tarifaire SNCF
- ✓ Difficultés dans la maîtrise du foncier car volonté de ne pas appliquer une stratégie agressive
- ✓ Image redynamisée

➔ **Retombées économiques faibles, greffe avec la ville difficile**

ligne nouvelle **Montpellier - Perpignan**



LE MANS - 1989

□ Caractéristiques

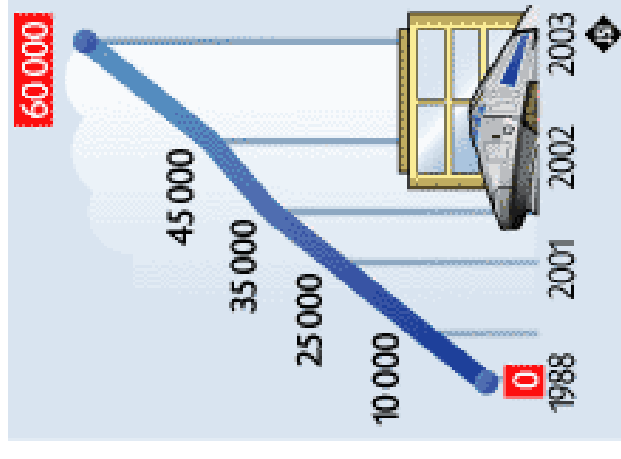
- ✓ TGV Atlantique
- ✓ 54' de Paris
- ✓ nombre de train assez élevé
- ✓ interconnexions nationales et régionales
- ✓ gare existante remodelée et étendue, urbaine
- ✓ accès double (centre ville au nord, centre d'affaires au sud)



LE MANS - 1989

□ Projets d'accompagnement

- ✓ Restructuration du quartier de la gare avant l'arrivée du TGV
- ✓ Politique foncière rigoureuse
- ✓ Renforcement du secteur tertiaire à haute valeur ajoutée
- ✓ Centre d'affaires créé par anticipation (succès)



➔ **Anticipation et coordination entre acteurs locaux (privés et publics, au-delà des clivages politiques) pour valoriser l'arrivée de TGV et satisfaire les nouveaux besoins**



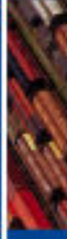
LE MANS - 1989

□ Effets observés

- ✓ Pas de flambée des prix de l'immobilier. Accueil d'actifs parisiens.
- ✓ Image positive, attrait touristique
- ✓ Quelques chiffres sur le nombre d'emplois entre 1999 et 2006 :
 - Activités financières : + 19%
 - Activités immobilières : + 50%
 - Services aux entreprises - activités informatiques : + 55%
 - Services aux entreprises - autres activités « tertiaires supérieur » (administrations d'entreprises, études, activités juridiques, recherche...) : + 25%

➔ **Profonde transformation économique : industrie auto et mécanique étant en déclin, la LGV a permis de créer et de conserver des emplois**

ligne nouvelle **Montpellier - Perpignan**



AIX - 2001

❑ Caractéristiques

- ✓ TGV Méditerranée
- ✓ Nombre de train élevé
- ✓ 2h45 de Paris, 15' de Marseille
- ✓ Navettes pour Aix-centre et aéroport Marseille
- ✓ Gare nouvelle, en zone économique (commerciale) périphérique, double accès



Source : AREP

❑ Effets observés

- ✓ Augmentation des prix immobiliers
- ✓ Développement économique

ligne nouvelle Montpellier - Perpignan



VALENCE - 2001

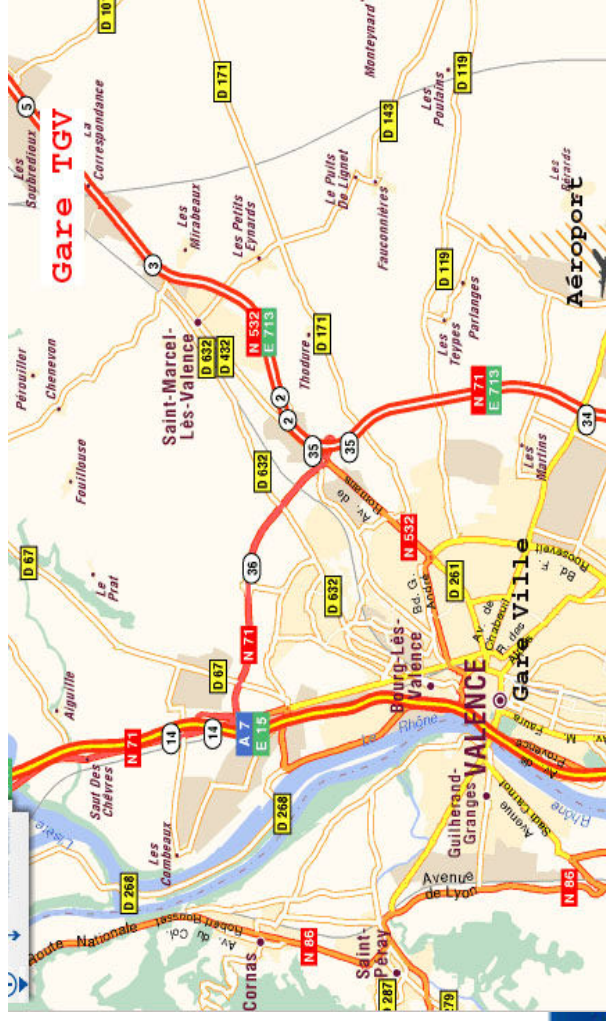


☐ Caractéristiques

- ✓ TGV Méditerranée
- ✓ gare nouvelle, en périphérie, accès facile
- ✓ Deux quais TGV et deux quais TER Rhône-Alpes ⇔ bonne interconnexion
- ✓ 48 trains / jour

☐ Effets observés

- ✓ Bonne fréquentation

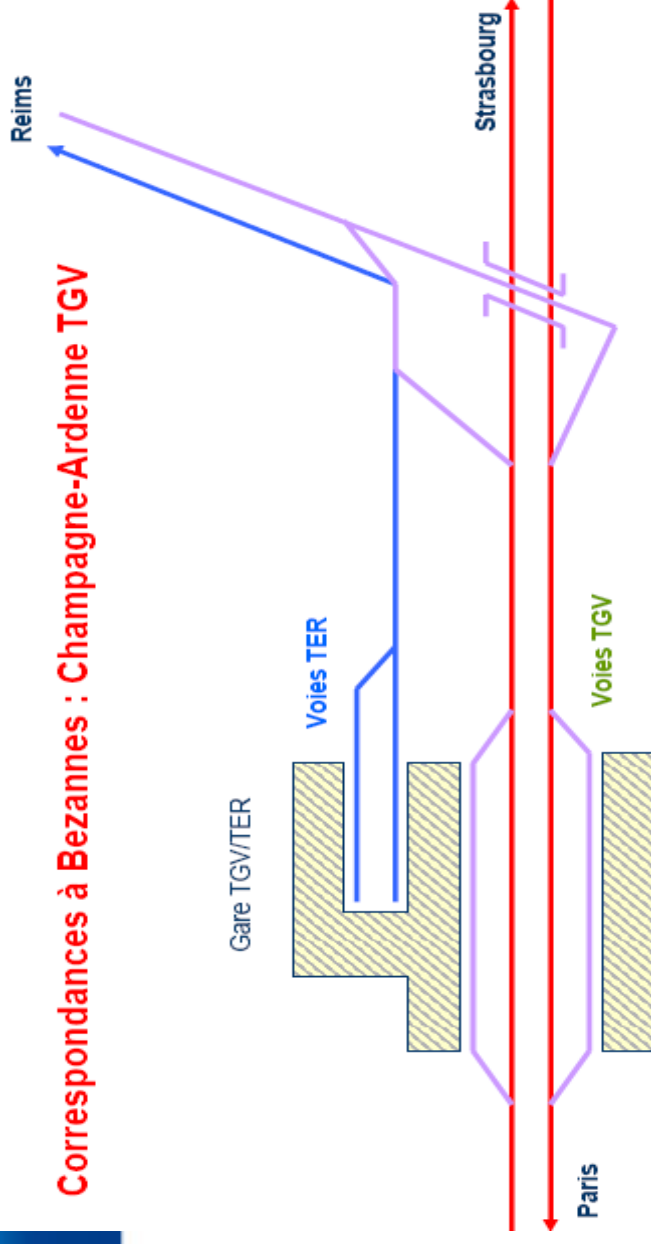


ligne nouvelle Montpellier - Perpignan



REIMS juin 2007

Correspondances à Bezannes : Champagne-Ardenne TGV



□ Caractéristiques

- ✓ TGV Est Européen
- ✓ 40' de Paris
- ✓ 2 quais TGV – 2 quais TER (tramway prévu en 2010)
- ✓ 27 trains / jour
- ✓ Gare nouvelle en périphérie

□ Projets d'accompagnement

- ✓ Développement de l'offre foncière
- ✓ ZAC mixtes logements et bureaux, parcs d'activités

ligne nouvelle Montpellier - Perpignan



REIMS – juin 2007

□ Premiers effets observés

✓ Quelques chiffres sur le nombre d'emplois (2006/2007)

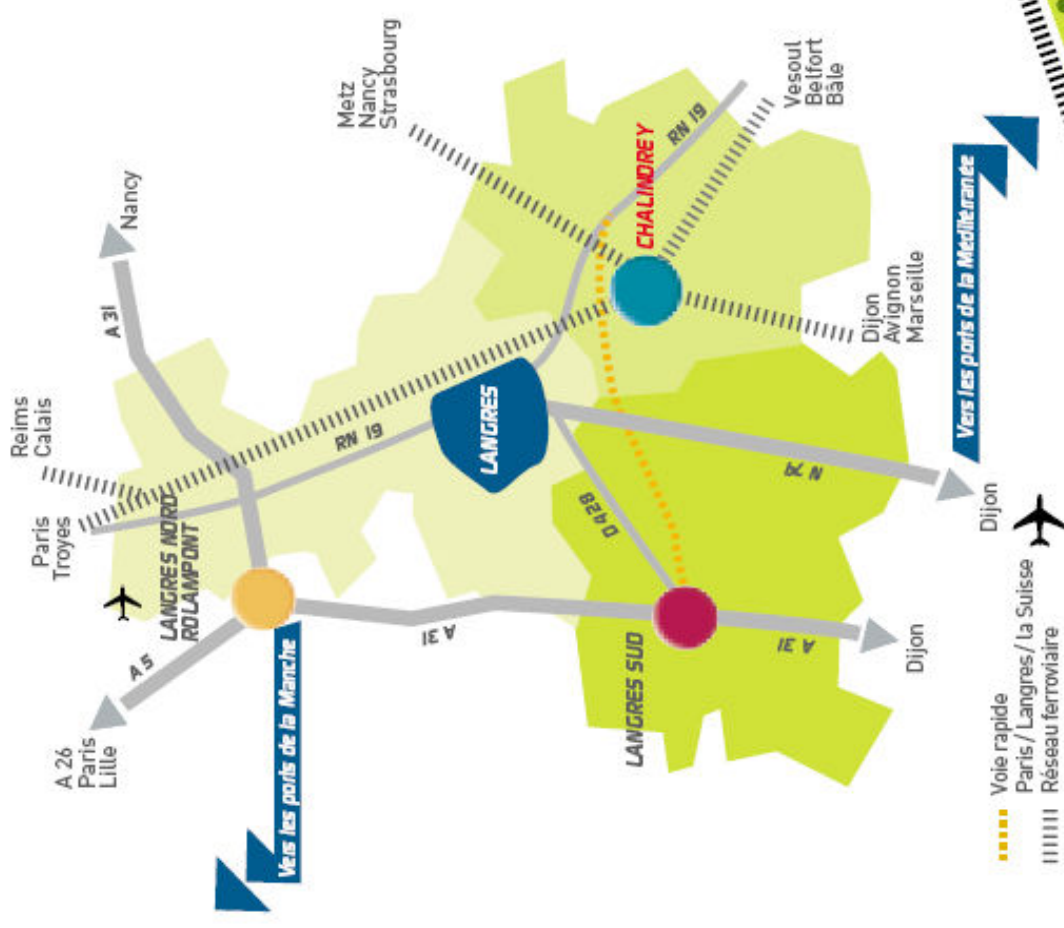
- Activités financières : - 7%
- Activités immobilières : + 22%
- Services aux entreprises - activités informatiques : - 3%
- Services aux entreprises - autres activités « tertiaires supérieur » (administrations d'entreprises, études, activités juridiques, recherche ...) : + 6%



Parc d'activités Chalindrey Langres (Haute-Marne) – 2006

□ Caractéristiques

- ✓ Plate-forme logistique rail-route (ITE exploitée en DSP) – « port sec »
- ✓ 240 ha dont 70 ha viabilisés
- ✓ Desserte routière : A5, A6, A31, RN74, RN19
- ✓ Accès ferroviaire : ligne Paris-Bôle (+ Calais-Marseille + Metz-Vintimille)
- ✓ 8,3 M€ investissement (+ 2,6 M€ embranchement ferroviaire)



ligne nouvelle Montpellier - Perpignan



Parc d'activités Chalindrey – Langres (Haute-Marne) – 2006

- Projets d'accompagnement
 - ✓ Création d'un syndicat mixte (SMAEPL) intercommunalités + département dès 2001
 - ✓ Marketing offensif en direction des ports (Le Havre, Duisburg, Dunkerque ...) des acteurs économiques (transporteurs, logisticiens ...) et publics ; presses spécialisées et salons dès 2005 ; « jeudis de l'économie »...



Parc d'activités Chalindrey – Langres (Haute-Marne) – 2006

□ Effets observés :

- ✓ 2007 : 7 ha occupés, 10 entreprises, environ 150 emplois
- ✓ Croissance parallèle du parc logistique de l'Aube (Troie) situé à 150 km où Prologis, puis Argan (30 M€) s'implantent en 2007 (3 zones logistiques similaires à l'échelle régionale)

➔ **Offre de qualité, bien située, fortement commercialisée, mais des investissements privés lents**



RESTITUTION ATELIER 2

- ❑ Quelques études de cas effets voyageurs
 - ✓ Vendôme,
 - ✓ Le mans,
 - ✓ Aix, Valence, Reims
- ❑ Un exemple de parc d'activités logistiques
« embranché »
- ❑ D'autres exemples cités par les intervenants



RESTITUTION ATELIER 2

- ❑ Débat sur la complémentarité – et la concurrence – entre les modes de transports (route / fer / aérien sont représentés à Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne, Perpignan)
- ❑ Rappel sur la volonté globale de transfert modal
- ❑ Débat sur l'opportunité de gares nouvelles si concurrence entre modes ou entre agglomérations
- ❑ Rappel des attentes des espagnols sur le projet



RESTITUTION ATELIER 2

- ❑ Débat sur les services et la desserte de gares nouvelles par rapport aux gares centre et à leur devenir
- ❑ Questionnement – sur la base des exemples - sur les modes de desserte des gares nouvelles, les effets des gares nouvelles observés sur les gares centre...
- ❑ Quelles améliorations de l'offre attendues par rapport à l'offre actuelle ?
- ❑ Questionnement sur les capacités et les possibilités d'évolution des gares centres sur la ligne existante



RESTITUTION ATELIER 2

- ❑ Débat sur les conditions de financement
 - ✓ fonction des effets du projet...
 - ✓ qui sont également fonction du type de projet
- ❑ Nécessité d'exprimer des priorités entre services ferroviaires
- ❑ Nécessité d'une vision globale de Nîmes à Perpignan et la Catalogne
- ❑ Le débat sur le financement amène à débattre des effets attendus du projet

ligne nouvelle Montpellier - Perpignan



Parc d'Activités de

Chalindrey Grand Est



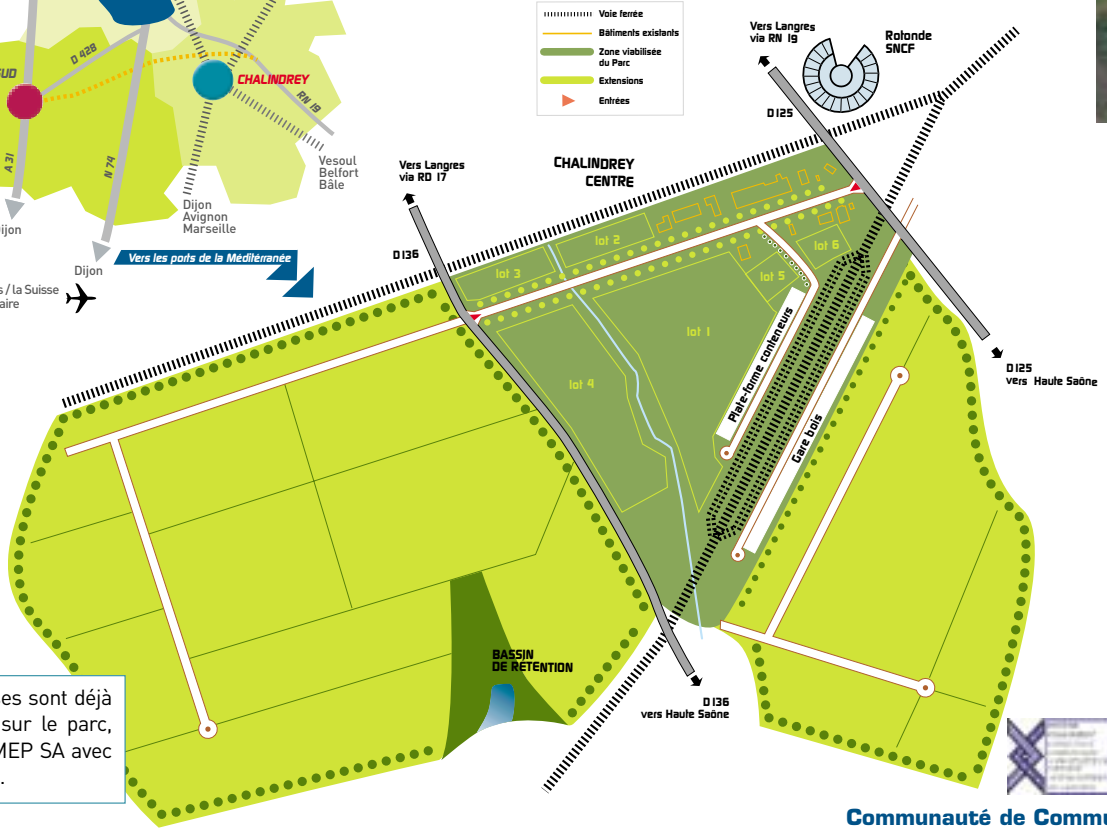
Pôle d'Activités Économiques du Pays de Langres

L'INTELLIGENCE STRATÉGIQUE

PARC D'ACTIVITÉS DE CHALINDREY GRAND EST

DES ATOUTS PUISSANCE 3

- 1 Un carrefour ferroviaire et une réserve foncière importante.
- 2 Une plate-forme conteneurs nouvelle génération, complément essentiel de l'offre logistique.
- 3 Une gare bois permettant le développement de la filière bois et de ses activités dérivées.



10 entreprises sont déjà implantées sur le parc, dont DECOMEP SA avec 130 salariés.

Communauté de Communes du Pays de Chalindrey

BLOC-NOTE

Informations générales Pays de Langres : 50 000 habitants

1 - DESCRIPTIF DU PARC

- **Surface du Parc** : 240 ha
- **Surface viabilisée** : 70 ha
- **Surface occupée** : 7 ha
 - Gare Bois : 3 ha
 - Zone de stockage : 1 ha
 - Plate-forme conteneur : 3 ha
 - Voies de chargement 500 m
 - Manutention : loco-tracteur en 2 x 8

2 - ACCÈS

- **Accès routiers et autoroutiers**
 - via A5, A31, A26, RN 74, RN 19, RD 428, RD 17
 - Sortie Chalindrey sur la voie rapide Paris / Langres / la Suisse
- **Accès ferroviaires**
 - Lignes Paris / Bâle, Calais / Marseille, Metz / Vintimille
 - Gare de Culmont-Chalindrey

3 - FLUIDES / RÉSEAUX

- **Electricité**
 - basse et moyenne tension
 - tension : 220 à 20 000 V
- **Télécommunications**
- **Transmission de données**
 - réseau haut débit par fibres optiques
- **Gaz** : alimentation
- **Eau et assainissement**
 - eau potable (protection incendie)
 - eau brute (spécifique filière bois)
 - eaux usées (réseau séparatif)
 - eaux pluviales (réseau séparatif)
 - station d'épuration



UNE PLATE-FORME CONTENEURS NOUVELLE GÉNÉRATION, "PORT SEC" POUR LE GRAND EST

L'appui des opérateurs de transports combinés et ferroviaires, des transporteurs locaux, et les relations nouées avec les autorités portuaires nationales et européennes, **montrent clairement l'intérêt** de ceux-ci pour le développement d'une plate-forme multimodale à Chalindrey.

Les partenariats développés convergent tous vers le même but : faire de ce **nœud ferroviaire** (gare de triage et de formation des trains pour l'Est de Culmont-Chalindrey) un des principaux **relais logistiques sur l'Est de la France.**

Sa connexion aux chantiers combinés de Vesoul (Franche-Comté) et de Gevrey-Chambertin (Bourgogne), son positionnement sur la future rocade ferroviaire de contournement de l'Île de France la plébiscite comme **plate-forme stratégique de référence.**

Point d'éclatement, cette plate-forme de consolidation/déconsolidation, pour le fret et les conteneurs « **nouvelle génération** », est évolutive. Elle peut répondre à des demandes multi-techniques et des volumes variables, particulièrement bien adaptée aux marchés de la « **grande importation / exportation** ».



UNE GARE BOIS AU SERVICE D'UNE FILIÈRE



Les domaines forestiers de Haute-Marne, épargnés par la tempête de 1999, sont parmi les plus importants de France, avec 241 500 ha de bois. Les métiers directement liés à la production de bois (600 000 m³ annuels) ainsi que ceux liés à la transformation, font partie des **forts potentiels de développement économique** pour l'avenir de notre région.

Stockage de grumes, formation de trains complets pour l'import/export,... la gare bois de Chalindrey, **labellisée par la SNCF**, dote la filière bois d'un outil reconnu lui permettant d'intégrer de nouveaux pôles industriels de **première et de seconde transformations.**

Les industriels souhaitant s'implanter sur le Parc d'Activités de Chalindrey Grand Est bénéficieront d'un double avantage : **une main-d'œuvre formée et qualifiée** présente sur place (lycée Charles-de-Gaulle de Chaumont et Ecole des Récollets à Langres), des perspectives de développement très larges grâce à son **positionnement géostratégique.**

4 - AMÉNAGEMENTS

- Parc paysager et végétalisé
- Giratoire d'entrée dans le parc
- Signalétique
- Eclairage de qualité
- Pistes cyclables

5 - INFORMATIONS FINANCIÈRES

- Coût de l'investissement : 8 300 000 Euros
- Prix du m² : de 5,40 à 8,40 Euros selon la superficie

6 - SERVICES AUX ENTREPRISES

- Restaurant d'entreprises à 500 m
- Services publics, Maison des entreprises





**Syndicat Mixte d'Aménagement
Économique du Pays de Langres**

31, rue Charles Béligné

BP 135 - 52206 Langres Cedex

Renseignements : 03 25 88 15 53

www.smaepl.com

contact@smaepl.com

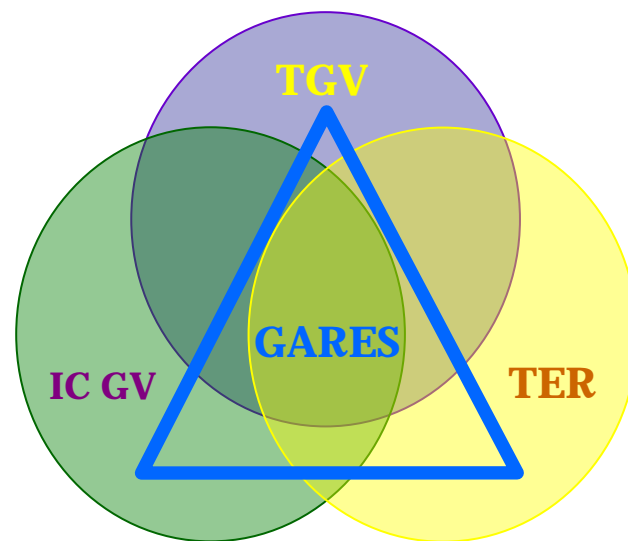
Gares
EN MOUVEMENT

Objectifs et principes de conception des gares

- Champ d'actions de la Direction des Gares et de l'Escale
- Etapes de conception d'une gare nouvelle
- Contrat gares
- 25 ans de gares nouvelles
- Politique de services et principes de conception des gares
- Références internationales

- **La SNCF réalise les études voyageurs TGV, ICGV et TER**

- Offres ferroviaires
- Prévisions de trafics
- Matériel roulant et ateliers
- Gares nouvelles et actuelles
- Bilans économiques du transporteur



Les gares nouvelles de la LN MP



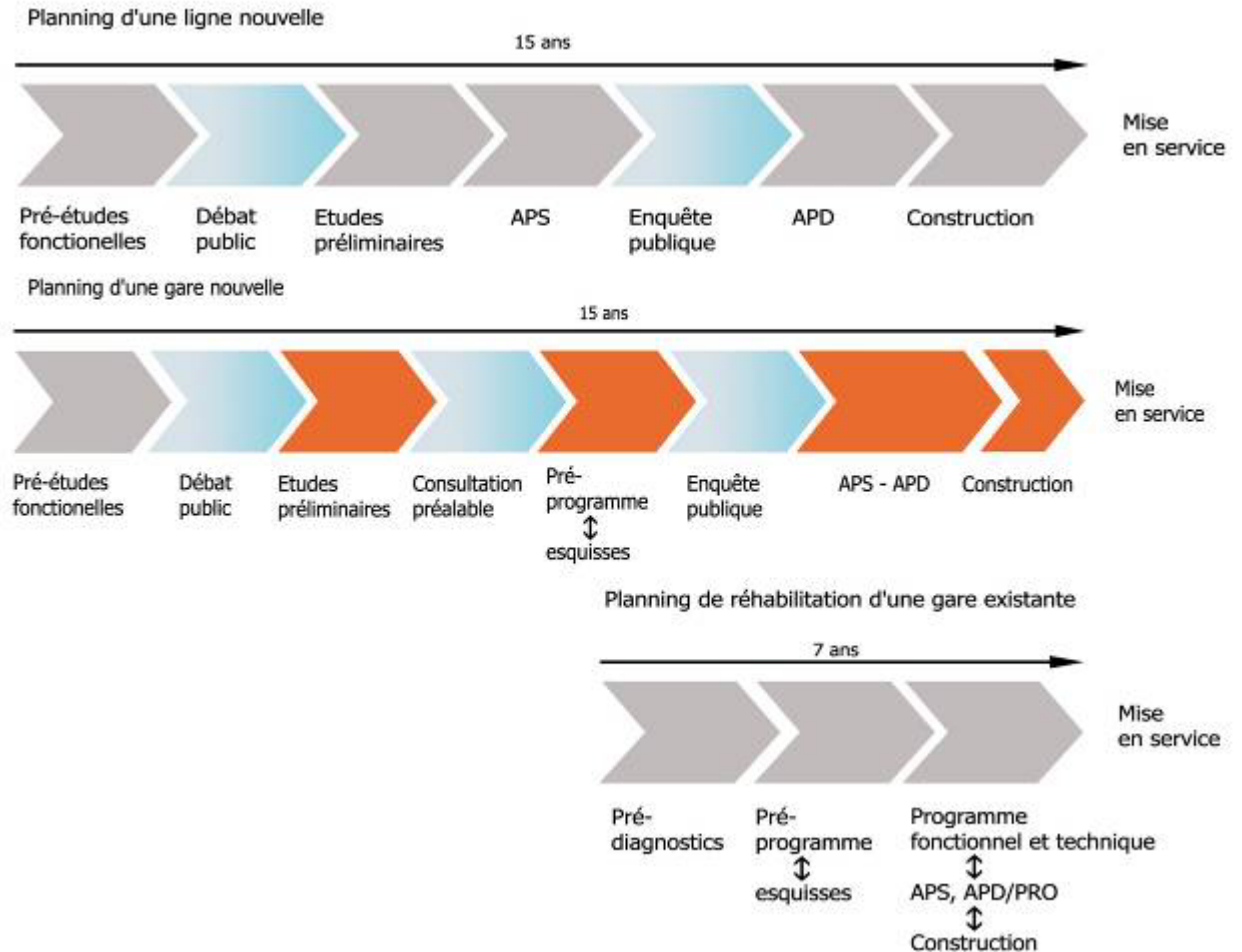
- Au sein de la SNCF, la Direction des Gares et de l'Escale définit, produit et exploite les services offerts aux clients dans les plus grandes gares
- La DDGE assure à ce titre la maîtrise d'ouvrage des gares, compétence reconnue par la loi à la SNCF



Les étapes de conception

3 plannings :

- Ligne nouvelle
- Gare nouvelle
- Gare existante



Une nécessaire contractualisation de l'occupation de la gare

- **Les différents utilisateurs de la gare:**

- **Transporteurs**

- Toute entité d'offres ou marque d'une Entreprise Ferroviaire qui dessert une gare

- **Concessionnaires**

- Entité externe située sur l'espace géré par Gares Escale et qui exerce généralement une activité commerciale destinée aux personnes qui se rendent en gare

- **Locataires**

- Entité SNCF qui occupe des surfaces gérées par Gares Escale



Une séparation des charges pour chaque type d'occupation

Dépenses

Quote-part de charges
des Concessionnaires

Quote-part de charges
des Locataires

Quote-part de charges
des Transporteurs

Recettes

Redevances
à payer par les
Commerces

Loyers
à payer par les
Locataires

Prestation Commune
et
Prestations Spécifiques

à payer par les
Transporteurs

Les prestations fournies aux transporteurs

- Gestion et entretien de la gare (gestion de site)
- Mise à disposition de surfaces et d'équipements communs
- Confort des voyageurs (braseros ...) et propreté des espaces
- Accessibilité aux trains (sécurisation, PMR, inter modalité, sécurisation des flux)
- Facilitation de la gare (salles d'attente communes, toilettes)
- Information sur l'accès aux trains (signalétique, affichage, sonorisation)
- Accueil de TOUS les voyageurs (bulle générale, bureaux, accueil nomade)
- Assistance des voyageurs PMR

**Services et équipements
"de Série"
Communs
à TOUS les
Transporteurs**



**Une
Prestation
Commune

Ensemble
indissociable**

- Manœuvre des rames
- Préparation Technique (accroche/décroche, essai de freins)
- Préparation Commerciale (agencement)
- Départ des trains

- Accueil spécifique des Voyageurs (Salon Voyageurs, bulles dédiées, gilets rouges)
- Modulation des accueils (accueil à quai, accueil embarquement, service d'accès au train)
- Personnalisation de l'assistance (JVS, groupes, bagages)
- Services d'auto trains

**Services et équipements
"Optionnels"
Spécifiques
à CHAQUE
Transporteur**



**Des
Prestations
Spécifiques

Vendues à la
demande**

Les contrats de la prestation commune

- **La Charte de la Prestation Commune**

- Le catalogue des services des gares DDGE
- Les engagements Qualité et les offres du Prestataire
- Les tarifs de la Prestation Commune de chaque gare
- Les règles de fonctionnement entre les Transporteurs et son Prestataire
- Les modalités de facturation

- Validité d'un an
- Signature unique de la DDGE

- **Le Contrat d'adhésion**

- L'adhésion d'un Transporteur aux règles de fonctionnement de la Charte
- Les besoins d'un Transporteur (Plan de Transport)

- Validité d'un an
- Signature du Prestataire et du Transporteur



- **Le Contrat « de gré à gré »**
 - Les besoins spécifiques du Transporteur
 - Les niveaux d'exigences du Transporteur
 - Les engagements Qualité du Prestataire
 - Les tarifs du Prestataire

 - Validité d'un an
 - Signature du Prestataire et du Transporteur



25 ans de gares nouvelles TGV



25 ans de gares nouvelles TGV

1981-91 : premières réalisations



Vendôme



Mâcon

Vendôme, Le Creusot, Mâcon TGV,

- **Équipement et services minimum aux clients**
 - Bâtiments de faible ampleur
 - Accès routier



Le Creusot

25 ans de gares nouvelles TGV

1981-91 : premières réalisations

Massy TGV,

- **Première gare Île-de-France**



Massy TGV

Lille Europe, Marne-la-Vallée

- **Adaptation aux besoins des transporteurs**
 - Accueil Eurostar



Lille Europe



Marne-la-Vallée



Roissy-CDG 2



Lyon St Exupéry

Aéroport Charles de Gaulle TGV, Lyon Saint-Exupéry

- **Adaptation aux besoins des transporteurs**
 - Gares en correspondance avec l'aérien

TGV Haute-Picardie

- **Lien direct avec le réseau autoroutier**

Calais Fréthun

- **Mise en correspondance avec le réseau ferroviaire classique**



Calais Fréthun



TGV Haute-Picardie

25 ans de gares nouvelles TGV

2001 : TGV Méditerranée



Valence TGV



Aix TGV

Valence TGV, Aix TGV, Avignon TGV,

- **Développement du service au voyageur**
 - Identité architecturale forte, intégration dans l'environnement
 - Accessibilité améliorée
 - Prise en compte du potentiel de développement économique autour des gares

25 ans de gares nouvelles TGV

2001 : TGV Méditerranée



Avignon TGV

- Aménagements des gares nouvelles mais aussi des **gares existantes desservies** (GL/TER)
- **Equipements et services aux clients optimisés**
 - Maîtrise des coûts
 - Mise en conformité tous handicaps : Mobigare
 - Information en continu
 - Écrans plats
 - Couverture WIFI...



25 ans de gares nouvelles TGV

2007 : TGV Est Européen

- Champagne TGV
- Lorraine TGV
- Meuse TGV



Lorraine TGV



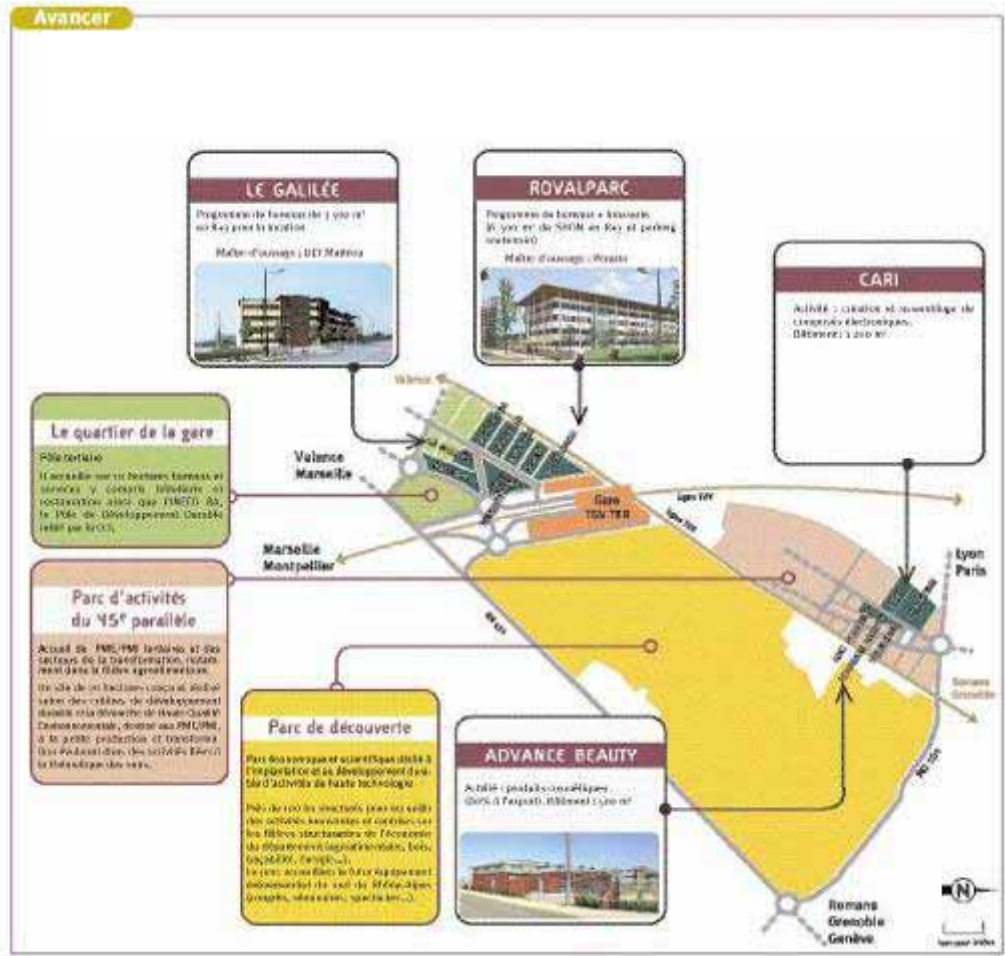
Champagne TGV



Meuse TGV



- Une gare nouvelle est un outil d'aménagement du territoire, de l'échelle régionale à l'échelle d'un site
 - Par les moyens d'accès/de diffusion à la gare : **réseau viaire et ferré**



- Une gare nouvelle est un outil d'aménagement du territoire, de l'échelle régionale à l'échelle d'un site
- Par les **zones économiques et l'urbanisation** développées en synergie

Valence TGV

Une porte d'entrée vers le territoire

La gare est une porte d'entrée vers le territoire : **identité architecturale**

- Gare de Besançon Auxon
- verrière de la gare de Strasbourg



Besançon TGV



Strasbourg

Intégration dans l'environnement

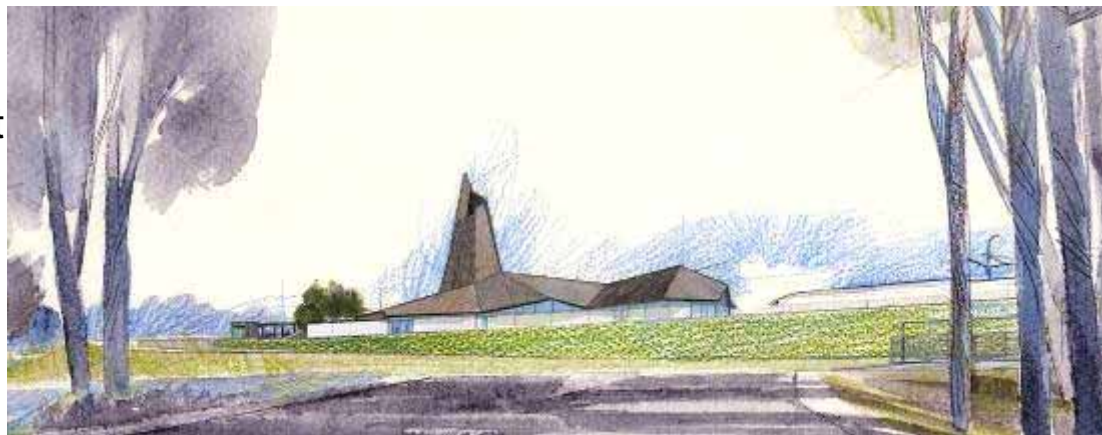
- **Intégration dans l'environnement**

- Gare d'Aix TGV : reflet de la Sainte Victoire



Aix TGV

- Gare bois Meuse sur le TGV Est



Meuse TGV

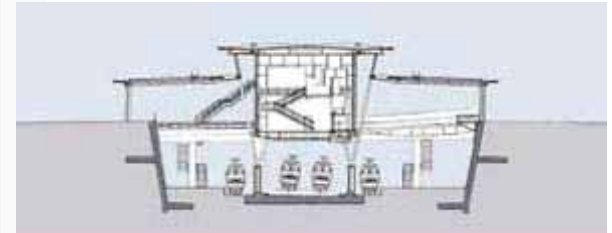
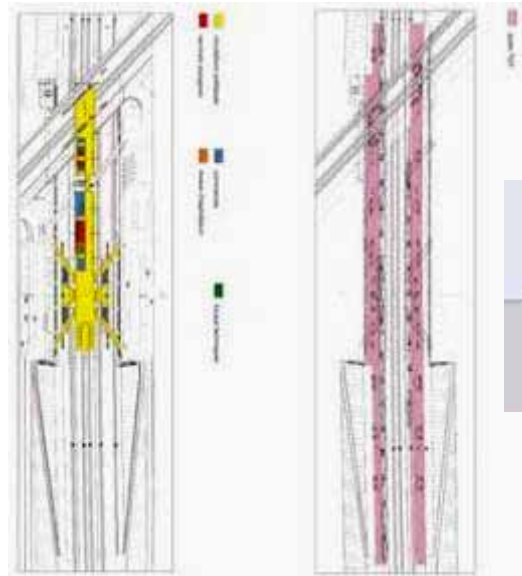
Une conception complexe

- **Une conception réfléchie pour offrir le meilleur du service à chaque étape du voyage**
 - Intermodalité
 - Accueil et attente
 - Services
- **Tout en conservant des fondamentaux**
 - Maîtriser les coûts de conception et d'exploitation
 - Des gares durables, capables, modulables et évolutives

- **Les enjeux de l'intermodalité**
 - Privilégier les Transports en Commun
 - Préserver des espaces pour les piétons et les modes doux
 - Maîtriser les voitures particulières
- **Pour chaque mode, des objectifs de service**
 - Disponibilité de l'offre,
 - Lisibilité des parcours d'échange,
 - Rapidité d'accès, confort d'utilisation,
 - Sécurisation des espaces
 - Permanence de l'information

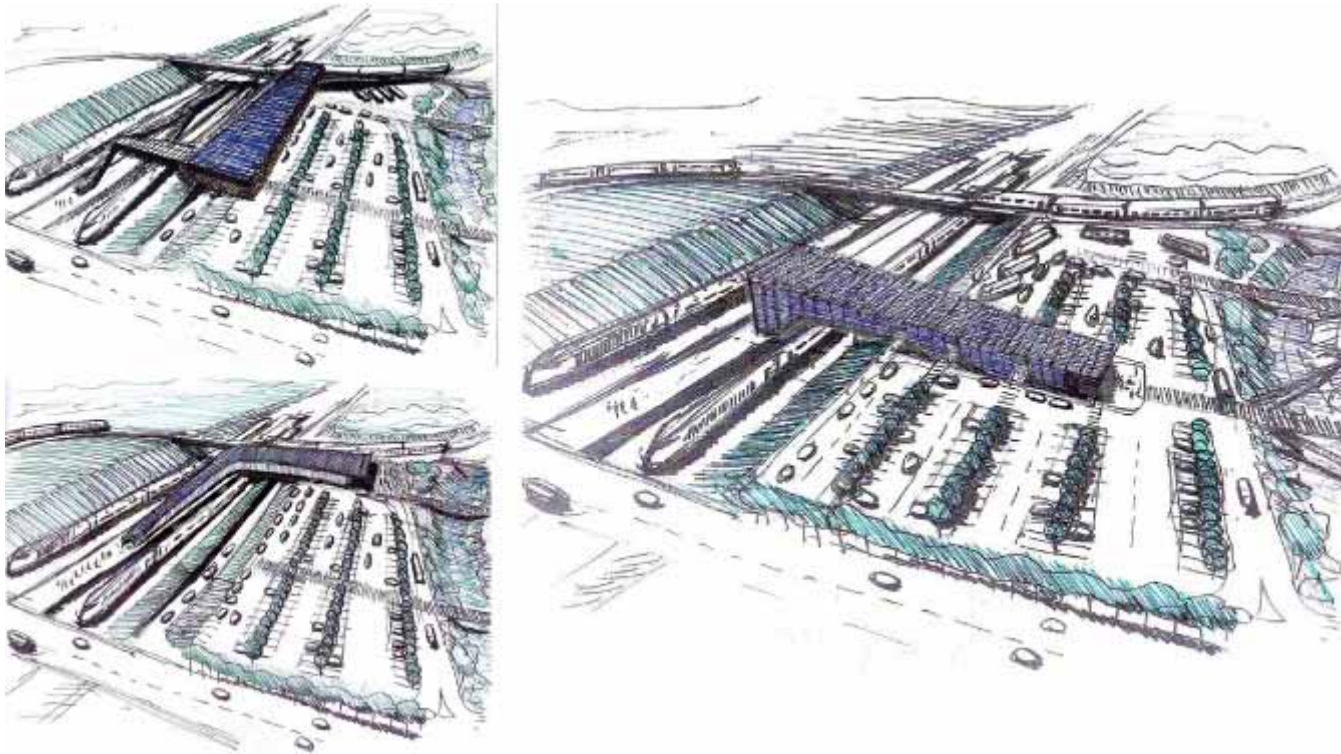
Valence TGV : le positionnement du Bâtiment Voyageurs (BV)

- Voies TGV en déblai, TER et BV au dessus



Belfort-Montbéliard TGV

- Esquisses avec différents positionnement de bâtiment voyageur

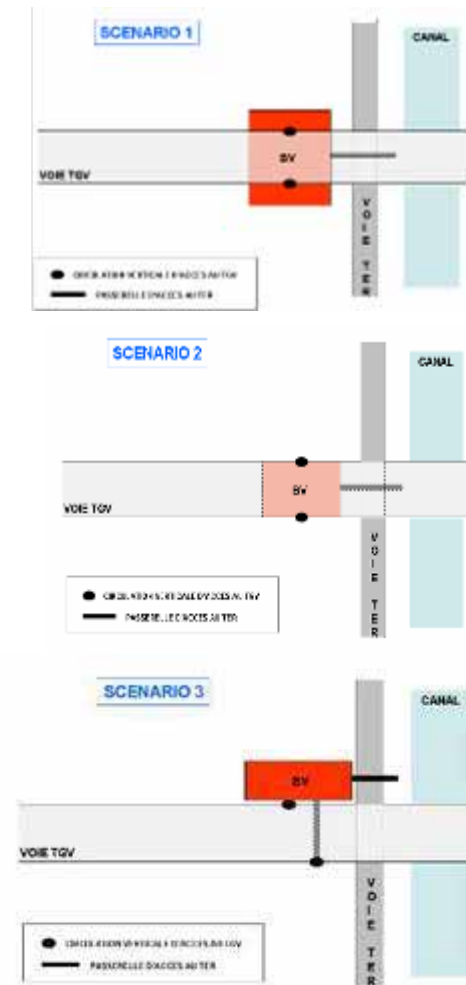


Vandières

- Différents positionnement BV / voies en Viaduc
 - Schémas de principe

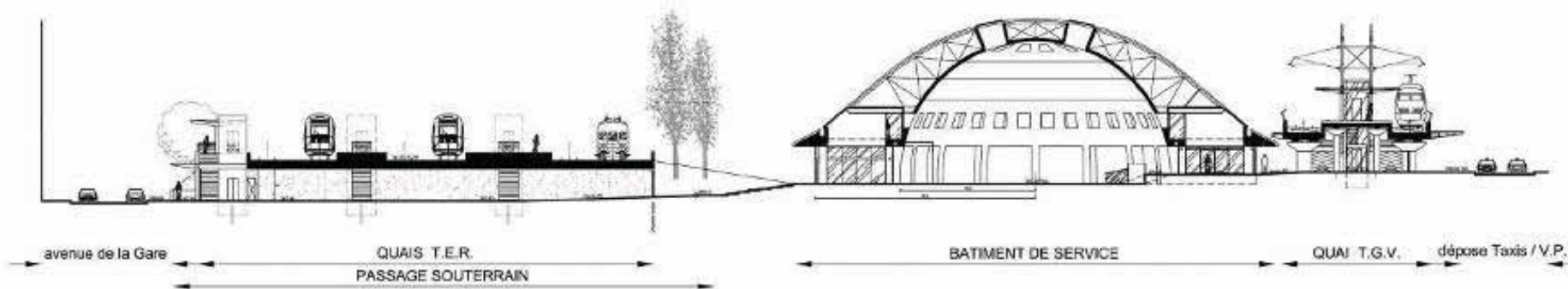


Viaduc : site



Bellegarde

- Site contraint, BV en articulation entre le TGV en Viaduc et les voies classiques



COUPE 1 : Liaison TER - Hall - TGV

Aix TGV

- Lisibilité, rapidité d'accès, confort d'utilisation, sécurisation des espaces et disponibilité de l'information
 - TGV – bus - voitures



Lyon Part-Dieu, Grenoble

- L'ensemble des modes : TGV – TER – Tramway - bus urbains et interurbains - voitures – vélos - piétons
- A Grenoble test signalétique intermodale en collaboration avec le GART



Lyon Part-Dieu



Grenoble



Grenoble



Lille-Europe

- Interconnexion TGV-TGV :
Dessertes nationales et internationales



Lille-Europe, Lille Flandres

- Accueil : des points d'accueil professionnels, qui rassurent le voyageur et informent sur la ville et l'intermodalité

Aix TGV, Aéroport Charles de Gaulle TGV, Futuroscope :

- des espaces d'attente diversifiés, tranquilles et dans la vie de la gare



Aix TGV



Roissy



Futuroscope

Espaces de vente



Valence TGV



Exemple : Nouvel espace de vente

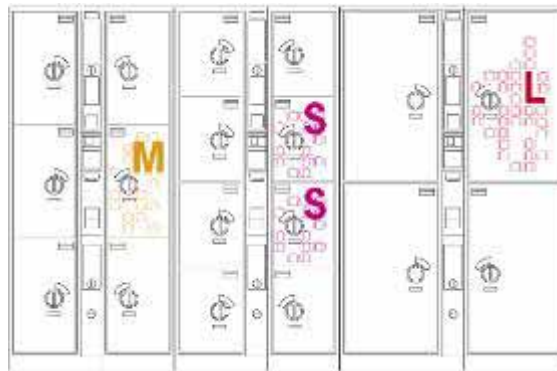
Toilettes, espaces multiservices



Valence TGV



Roissy



Lille-Europe



- Maîtrise des coûts d'exploitation et de conception



Valence TGV



Valence TGV



Aix TGV



Bellegarde

Lorraine :

- Des gares construites pour le très long terme : possibilité d'extension



Gares du TGV Rhin-Rhône :

- Intégration de la Haute Qualité Environnementale



Belfort-Montbéliard TGV



Besançon TGV

La SNCF possède une maîtrise d'œuvre intégrée, exerçant son savoir-faire à l'international

- Gare de **Shanghai**



La SNCF possède une maîtrise d'œuvre intégrée, exerçant son savoir-faire à l'international

- Gare de **Turin**

