

Le train à grande vitesse (TGV) est conçu, dans le cadre de l'Union européenne; comme un pari décidé sur la consolidation du chemin de fer comme moyen de transport et comme une nouvelle formule d'articulation du territoire des pays de l'Union. L'idée initiale du TGV comme une alternative concurrentielle de l'avion a laissé la place à un nouveau concept qui met l'accent sur l'amélioration de la connectivité entre territoires et villes, en créant un nouveau réseau de communication ferroviaire qui, grâce à la grande vitesse, rapproche les territoires dans le temps et augmente la liberté de circulation des personnes et des marchandises. La principale échelle d'analyse du TGV est celle européenne dans le sens qu'elle articule, dans un réseau, les principales villes européennes. La création de ce réseau est un élément de plus du processus de construction européenne et d'une conception unitaire et de cohésion du territoire de l'Union.

Un deuxième niveau d'analyse consiste à étudier quelles sont les répercussions de la grande vitesse pour les villes avec une gare TGV. Autrement dit, le fait de faire partie de ce réseau exclusif ouvre de nouvelles possibilités de développement local et régional. Cette nouvelle infrastructure et la nouvelle accessibilité créées ont un impact direct sur la mobilité de la population et la localisation des activités économiques. Ces deux aspects peuvent avoir une évolution incertaine et obligent les villes à en planifier les conséquences à l'avance.

Parallèlement, la nouvelle infrastructure ferroviaire comporte souvent un réaménagement de l'ensemble des infrastructures routières et ferroviaires qui est mis à profit par les villes pour rationaliser les infrastructures et le territoire à travers une nouvelle planification dont les objectifs essentiels sont l'amélioration de l'intermodalité des différents types de mobilité.

Finalement, dans le domaine strictement urbain, grand nombre de villes profitent des réaménage-

ments ou des constructions de nouvelles gares pour introduire des réformes urbanistiques dans l'environnement immédiat de la nouvelle gare TGV, ce qui donne lieu à de nouvelles centralités d'une grande importance pour le projet de ville.

Dans l'objet d'analyser l'impact socioéconomique du TGV dans les villes transfrontalières franco-espagnoles, le programme INTERREG III A, intitulé « Évaluation de l'impact socioéconomique du train à grande vitesse (TGV) dans l'espace transfrontalier » a été mis en place. Les partenaires de ce projet sont les municipalités de Figueres, Gérone, Lleida, Perpignan, El Prat de Llobregat ainsi que le Conseil général des Pyrénées-Orientales et la Diputació de Lleida. Le projet a commencé à la fin 2003 et se terminera à la fin 2006.

Le but principal de ce programme a été la création d'une plate-forme permanente d'expériences et de connaissances pour affronter la planification de l'impact du TGV dans les villes respectives et leurs territoires d'influence. Au niveau de l'analyse et du diagnostic, les aspects suivants ont été priorités : les effets territoriaux, la mobilité de la population, l'emplacement des gares du TGV, le tourisme et les activités économiques, la localisation industrielle et commerciale, le marché immobilier et la mobilisation et la coordination des agents locaux.

Le projet INTERREG a été développé à travers plusieurs actions. Trois voyages ont été réalisés pour connaître l'expérience d'autres villes européennes (Lille-Arras, Cordoue et Hanovre). Six journées d'analyse des aspects concrets rattachés à la nouvelle infrastructure ont été organisées : « TGV et intermodalité », « TGV et la logistique », « TGV et gestion de l'infrastructure », « Impact socioéconomique du TGV », « Réaménagement urbain dans l'environnement des nouvelles gares » et, finalement, « Le TGV et les relations transfrontalières ». Les universités de Gérone, Lleida et Perpignan ont élaboré une

étude conjointe sur l'impact socioéconomique du TGV dans les villes intermédiaires. Chacun des partenaires a élaboré une étude particulière pour l'appliquer à sa problématique concrète. Finalement, un site web du projet a été créé pour en diffuser les résultats.

La présente publication prétend faire connaître les principaux résultats de tout ce programme dans l'objet qu'ils puissent être utiles à d'autres villes et territoires qui doivent affronter l'arrivée de cette nouvelle infrastructure de communication, en accomplissant ainsi le caractère exemplifiant des projets INTERREG.

Le contenu de la publication a été divisé en chapitres qui traitent individuellement les aspects relatifs à l'implantation de la grande vitesse ferroviaire. Ainsi, le premier chapitre intitulé « TGV et projet de ville » met l'emphase sur les opportunités que le TGV peut apporter, à tous les niveaux, dans les villes où une gare est située. Le deuxième chapitre est intitulé « TGV, accessibilité et intermodalité » et il aborde le défi de l'intermodalité pour affronter les enjeux de la nouvelle mobilité créée. Le troisième chapitre, « TGV et l'activité économique », analyse la façon dont la grande vitesse peut affecter la localisation des activités économiques sur le territoire. Le quatrième chapitre, « TGV et qualité de vie », est centré sur des aspects comme les améliorations sociales et les défis environnementaux de la grande vitesse. Le cinquième chapitre, « TGV, le tourisme et la promotion urbaine », aborde les opportunités du TGV dans le domaine du tourisme et comme élément de promotion des villes. Le sixième chapitre, « TGV et logistique », analyse comment la logistique peut mettre à profit l'opportunité de la grande vitesse. Finalement, le septième chapitre, « TGV et les relations transfrontalières », analyse de quelle façon la nouvelle infrastructure de communication peut transformer les relations transfrontalières dans le domaine franco-espagnol.