



La tranchée couverte du Bois de la Faye - Aibre (25)  
L'Europe vue du ciel - 4 vents

La ligne à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône, sera ouverte fin 2011. L'événement nous a paru suffisamment important pour que nous y consacrons un numéro spécial. Ce nouvel élément structurant des transports profitera-t-il à la Franche-Comté et, si oui, quels en seront les enjeux ? Telles sont, entre autres, les questions auxquelles nous avons essayé d'apporter quelques éléments de réponse.

La LGV, sur laquelle rouleront des trains à grande vitesse (TGV), va d'abord raccourcir les liaisons entre les grands pôles nationaux et internationaux (Paris, Lyon, Strasbourg, Mulhouse-Bâle). Besançon se rapproche de Paris. Elle vise aussi à rapprocher les villes situées le long du parcours et desservies par une gare : Besançon, Belfort et Montbéliard. La LGV devrait inciter les coopérations entre les villes composant l'espace Rhin-Rhône. Un apport essentiel de la ligne à grande vitesse est le resserrement de l'espace temps « à

l'intérieur » du réseau Rhin-Rhône lui-même : sur les axes, radial et transversal, toutes les grandes villes de l'espace interrégional seront à moins de 1h30 les unes des autres. Toutefois, ces gains ne seront homogènes ni dans l'espace ni dans le temps.

L'enjeu pour les agglomérations est de se raccorder de façon optimale au réseau et de mettre en valeur celui-ci notamment sur les lieux stratégiques que constituent les gares de la grande vitesse ferroviaire. La LGV traverse le territoire franc-comtois avec deux seuls points d'arrêt : les gares de Besançon et Belfort-Montbéliard, toutes deux situées en périphérie des villes qu'elles desservent. En Franche Comté, le transfert en périphérie urbaine des points d'accès au réseau à grande vitesse, même s'il est compensé par la mise en place de connexions ferroviaires avec les gares historiques, soulève de multiples questions quant au devenir des gares centrales et au développement de parcs tertiaires en périphérie urbaine. Sur un plan fonctionnel, ces gares sont des nœuds dont l'importance hiérarchique est associée à la diversité et à la quantité de destinations qu'elles permettent d'atteindre. Sur ce principe, les gares centrales, situées sur des carrefours ferroviaires, ont plus de poids que celles établies en « rase campagne » pour desservir une ou des localités situées à quelques kilomètres en retrait de la ligne nouvelle.

Mais la grande préoccupation est de savoir si les villes franc-comtoises profiteront du TGV ; et si leur attractivité sera renforcée. Plusieurs exemples montrent que le TGV Rhin-Rhône joue d'une réelle influence sur la construction des politiques de développement territorial et de transport dans les territoires où la desserte, depuis ses deux gares nouvelles, est facilitée ■

**Daniel JOLY**  
Directeur de Rédaction