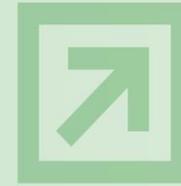


Théoriser &



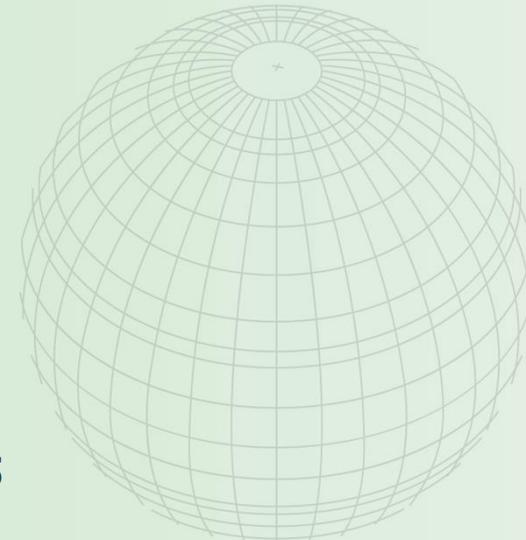
Modéliser pour
Aménager

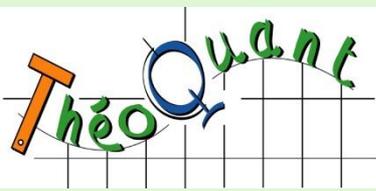
Quelles limites pour quels projets ?

Représentations des jeux d'acteurs autour
de la gare TGV Besançon - Franche-Comté

Dynamique spatiale urbaine analyse
morphologique et simulation
Analyse des mobilités Infrastructures
de transport et dynamiques
territoriales Suivi-évaluation des
politiques de développement
territorial paysage cadre de vie
Sport Aménagement Emploi &
Formation

Besançon le 21/05/2015



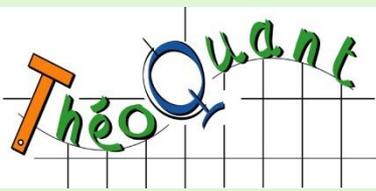


Préambule

Au départ une commande croisée Région, Département, Communauté d'Agglomération dans le cadre de la mise en place du Syndicat Mixte prévalant au développement autour de la gare TGV.

- Contexte : Gare livrée mais jeu d'acteurs bloqué
- Volonté de rendre lisible le territoire en jeu sous forme d'un DocuWeb
- Volonté de donner à voir les acteurs politiques
- Une équipe de 4 personnes (Architecte urbaniste, photographe, technicien du son, géographe)

A l'arrivée, un ensemble de données et informations analysées, qui permettent de comprendre le blocage



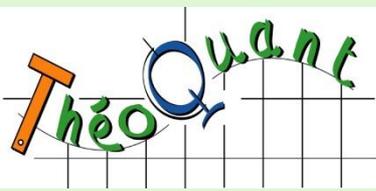
La problématique

→ **Comprendre la raison de la faiblesse des effets de l'implantation de la Gare en Ligne Extra-Urbaine (GLEU) de Besançon**

- Un mauvais positionnement spatial ?
- Une organisation spatiale autour du lieu, non aboutie ?
- Un jeu d'acteurs défavorable ?
- Des représentations décalées ?



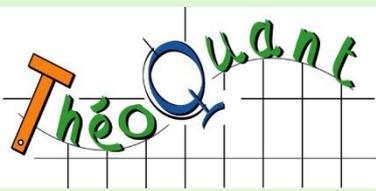
→ *Enfin l'hypothèse que les enjeux de développement autour de la gare sont fonction de l'entrelac de limites qui s'inscrivent autour de la gare*



Les outils mis en oeuvre

→ Aborder le territoire de manière systémique

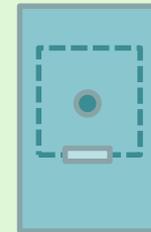
- Analyser les document de programmation et d'orientation
- Procéder à une enquête auprès des acteurs (32 entretiens)
- Analyser le lieu dans ses quatre dimensions
- Comprendre l'évolution du système dans le temps



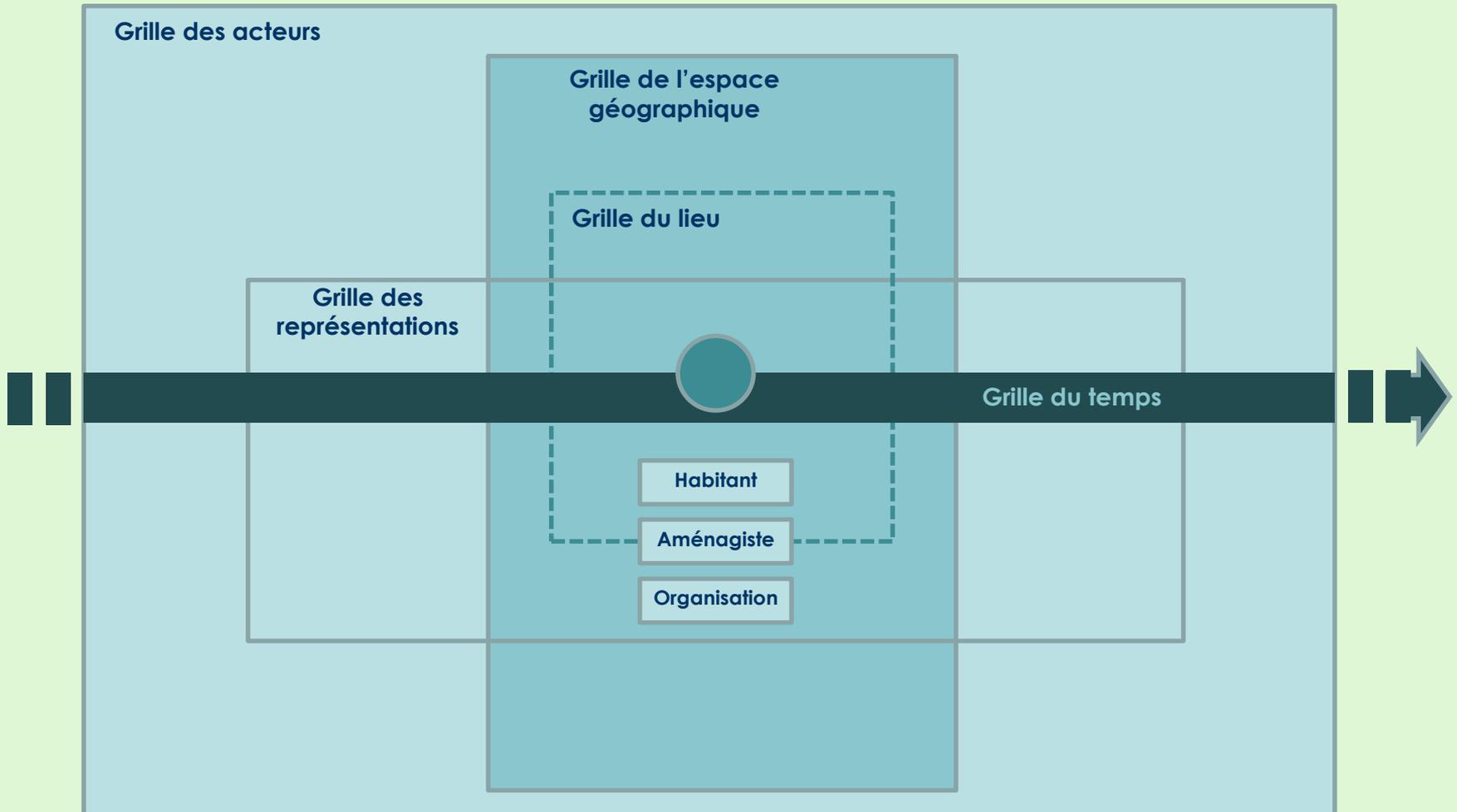
Le territoire comme un système

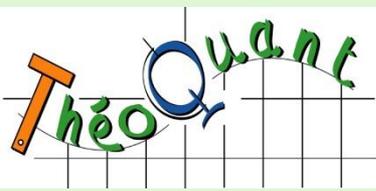
Des grilles de lecture pour structurer l'analyse :

- L'espace géographique... ;
- Les représentations... ;
- Les jeux d'acteurs... ;
- Les lieux en jeu/enjeux... ;
- Le temps....



Le territoire comme un système



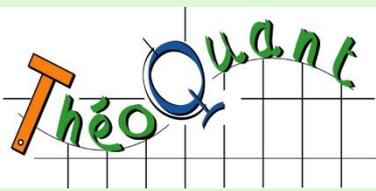


L'espace géographique

→ Les 5 dimensions de l'espace géographique (Animation)

- Une gare sous contrainte environnementale (ZNIEFF)
- La gare au cœur de limites contraignantes pour l'aménagement
- Une gare GLEU loin de son aire de chalandise directe et une urbanisation périphérique bloquée par le SCOT bisontin
- Des zones d'activités à l'œuvre qui bloquent l'expansion de la ZAC TGV (Pôle modal Viotte – Témis)
- Des réseaux qui ne soutiennent pas le développement local
 - Accès routier médiocre
 - Absence de P+R vers Besançon
 - Un cadencement uniquement lié aux passages des TGV
 - Pas de modification des habitudes en lien avec la gare TGV

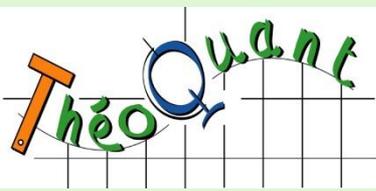




Les représentations

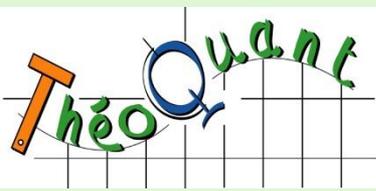
→ Un enquête auprès de 32 élus après livraison de la gare TGV

- Des grands élus qui continuent de croire à l'effet TGV... dans le discours – Une vision régionale qui n'est que l'addition de visions institutionnelles
- Une vision surdimensionnée du développement autour de la gare (200 ha de ZAC) et une prise de conscience tardive qu'un projet de développement autour de la gare devrait mobiliser toutes les échelles de décisions
- Des élus de la CAGB qui ne sont pas tous convaincus par le développement des activités autour de la ZAC TGV...
- Des élus riverains divisés qui souhaitent accéder à la gare, mais pas en subir les effets en termes de développement des activités
- Des entreprises qui peinent à sortir de la logique d'accessibilité vers Paris.



Les jeux d'acteurs

- **Un enquête auprès de 32 élus couplée avec l'analyse de l'évolution des limites institutionnelles**
- Des acteurs loco-régionaux hors-jeux par rapport au tracé de la LGV
 - Des tensions et recomposition autour de la limite départementale 70/25
 - Une gare positionnée en bordure ultime de la CAGB
 - Des intercommunalités riveraines qui ne facilitent pas le développement
 - Le SCOT subit par les communes hors CAGB proches de la gare
 - Une limite départementale qui brouille les synergies (CC Val de la Dame Blanche/Pays des 7 rivières **VS** SCOT bisontin)
 - Une volonté de pilotage du développement par la CAGB
 - Un blocage des élus riverains de la gare



La gare TGV comme un lieu de développement



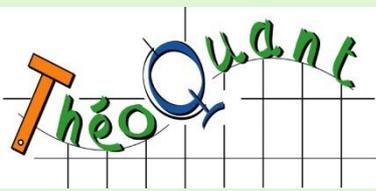
→ Une analyse selon quatre dimensions in situ

- La dimension morphologique – **Taille/Forme/Connectivité/Accessibilité**
- La dimension symbolique – **Représentations/Discours**
- La dimension structurelle – **Populations/Age/Sexe...**
- La dimension praxéologique – **Horaires/Conditions d'accès/Activités**

→ Conclusions :



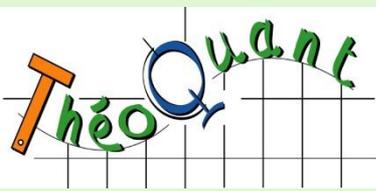
- Une gare esthétique mais froide, pas assez connectée et difficile à pratiquer ;
- Une gare qui n'affiche pas d'image particulière ;
- Une fréquentation décevante (1000 passagers au lieu de 3000/jour) ;
- Une gare qui ne vit que par rapport à un transit rapide, un développement très faible des activités connexes.



Les temporalités du territoire en jeu

→ Une analyse du rythme du territoire en développement

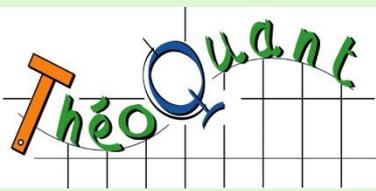
- Une histoire des limites institutionnelles qui placent ce territoire sous tension et en situation de défend
- Une histoire récente qui ne permet pas de dessiner un territoire de projet cohérent d'un point de vue des jeux d'acteurs
- Le Secteur Nord du SCOT qui ne correspond pas au territoire en jeu et un SMIX sans projets qui peine à le remplacer



Les enjeux autour de la gare Besançon-Franche-Comté TGV

→ Une synthèse des différentes dimensions

- Faire de la gare un relais multimodal d'agglomération (P+R – navettes TER) et un relais de services associés avec rabattement vers celui-ci ;
- Sortir des représentations stériles autour du gain de temps et identifier la gare un support de développement local et d'agglomération ;
- Un lieu peu propice au développement qu'il faut dès lors réfléchir autrement ;
- Articuler clairement le développement de la ZAC avec le développement de Devecey et renforcer sa connexion avec Besançon.



Retour sur d'autres expériences

- **Les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire en France, DATAR :**
- Des effets ambivalents en matière d'organisation spatiale ;
 - Un effet maintenu sur l'image et l'attractivité pour les entreprises ;
 - Un effet secondaire sur les localisations d'entreprises, mais essentiel ;
 - Un effet sur la mobilité et l'accessibilité ;
 - Un effet sur l'image et le tourisme qui s'est érodé avec la multiplication des GLEUs ;
 - L'importance de jeux d'acteurs locaux cohérents et dynamiques.

Les perspectives : un DocuWeb pour s'appropriier les multiples dimensions du projet

CHRONOLOGIE

Un territoire émergent | Des acteurs | Le Smlx | Le projet | Visite géoportail

The central part of the slide features a map of the Haute-Saône and Doubs regions, with the TGV line and stations (Vern Dain, Vern Balbion) highlighted. To the right is a grid of portraits representing the project's actors. Below these elements is a timeline with the following events:

Date	Event
2011	<ul style="list-style-type: none"> janvier Mise en place des limites de compétences Evenement
	<ul style="list-style-type: none"> Historique de la planification
décembre	<ul style="list-style-type: none"> Temporalités électorales
	<ul style="list-style-type: none"> décembre Ouverture de la gare TGV
	<ul style="list-style-type: none"> mai Elections municipales