<http://www.cnfg.fr/Transport/images/stories/Revue/no5/pp_45-56_TGV_et_metropolisation.pdf>

Géo transports Transport et métropolisation 2015 n° 5-6-

45

-

TGV et métropolisation : rêve ou réalité?

HSR and metropolis dynamism: dream or reality?

Jean-François TROIN

Professeur honoraire , Université de Tours

jf-troin@orange.fr

Résumé

Après un rappel des attributs qui font de quelques villes françaises de vraies métropoles, nous tenterons en croisant diverses données (types d’emplois, trafic aérien, accès par TGV, existence de connexions ferroviaires européennes, implantation de quartiers d’affaires liés à la gare) de voir s’il existe bien un lien entre TGV et affirmation métropolitaine. Plus particulièrement, nous examinerons le cas des villes jouant un rôle réel de pivot ferroviaire européen alors que beaucoup d’autres intitulent «Euro» leurs nouveaux quartiers voisins des gares (Euratlantique, Euronantes, Toulouse Euro Sud-Ouest, etc.) sans pour autant atteindre un réel niveau métropolitain européen.

En élargissant la question à l’échelle européenne, peut-on déceler l’existence d’un réseau de métropoles qui s’appuierait sur la grande vitesse ferroviaire autant, voire plus, que sur l’avion? Et le discours ne masque-t-il pas une réalité bien plus banale et prosaïque, celle de métropoles ouvertes sur le monde mais finalement très indépendantes les unes des autres ?

Enfin, au niveau régional, dans le cadre d’un aménagement urbain bien compris, ne faut-il pas s’interroger sur la localisation, la dimension, la multimodalité des gares TGV afin de mettre fin à un autre rêve, celui des gares exurbanisées censées apporter un dynamisme économique alors que la métropolisation s’appuie sur de puissants centres villes?

Mots clés: TGV,LGV, fonctions métropolitaines, aménagement urbain, sélection urbaine, réseau métropolitain européen.