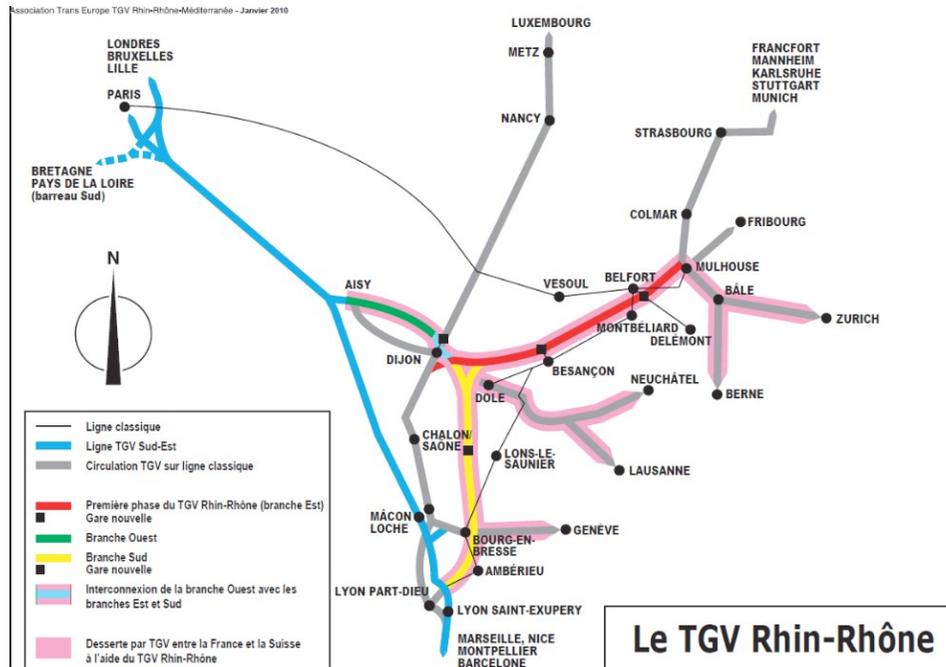


DS Géographie 1ère

Sujet : Le TGV Rhin-Rhône Branche Est, une infrastructure structurante ?

Consigne : Après avoir présenté les deux documents, en les confrontant, montrez en quoi ils rendent compte des effets du TGV sur l'aire Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle en termes de mobilité et d'accessibilité.

Doc 1 Le TGV Rhin-Rhône, une étoile à « trois branches ».



Source: <http://www.transeuropetgv.net/la-lgv-rhin-rhone/cartographies/le-tgv-rhin-rhone-une-etoile-a-trois-branches/>

Doc 2 Réouverture aux voyageurs de la ligne Belfort-Delle.

Le 9 décembre prochain, avec 16 allers-retours entre Belfort et Delle, la réouverture de cette ligne transfrontalière facilitera les déplacements du quotidien avec l'accès au réseau à grande vitesse de la LGV Rhin-Rhône et permettra de soutenir le développement économique du Territoire de Belfort et de la zone frontalière.

Ce projet a pour objectifs :

- offrir aux voyageurs en provenance ou à destination de l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard-Héricourt, un accès ferroviaire à la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône en gare de Belfort Montbéliard TGV
- de proposer aux habitants des cantons limitrophes suisses un nouvel accès au réseau à grande vitesse français
- de mettre à disposition un service de transport ferroviaire accessible par la création de nouvelles haltes
- de renforcer la part du rail dans les déplacements transfrontaliers et périurbains. (...)

Le principe de desserte à partir du 9 décembre 2018 :

- 10 allers-retours quotidiens entre Delle et Belfort-Montbéliard TGV en prolongation des services circulant entre Bienne et Delle
 - 10 allers-retours quotidiens (1) entre Belfort-Montbéliard TGV et Belfort-Ville
 - 6 allers-retours quotidiens (1) entre Belfort-Ville et Delle
- (1) en semaine et hors vacances scolaires, service allégé les samedis-dimanches et vacances scolaires.

Le temps de parcours est estimé à environ 25 minutes entre Delle et Belfort et à environ 10 minutes entre Belfort-Ville et Belfort Montbéliard TGV.

Source : <https://www.sncf-reseau.fr/fr/projets-chantiers-ferroviaires/reouverture-de-ligne/reouverture-au-voyageurs-de-la-ligne-belfort>. Publié le 31/07/2018

Corrigé

Il s'agit de deux documents qui traitent des effets du TGV sur l'aire urbaine BMHD en termes de mobilité et d'accessibilité. Le premier est une carte qui représente le réseau du TGV Rhin-Rhône extraite du site internet de l'association *Trans Europe TGV Rhin-Rhône Méditerranée* et qui date de 2010. Le deuxième document est un article du 31/07/2018 qui annonce la réouverture de la ligne ferroviaire Belfort-Delle le 9/12/2018, provenant du site internet de *SNCF Réseau*.

L'arrivée du TGV Rhin-Rhône dans l'aire urbaine BMHD permet d'abord de meilleures **mobilité et accessibilité aux échelles nationale et européenne**. En effet si nous nous référons au **document 1**, nous constatons que le Nord-Est de la région BFC est **connecté à la capitale et aux grandes métropoles françaises (figurés linéaires rouge, bleu, jaune)** : Paris, Lille, Lyon, Marseille, etc... Ainsi, il est, par exemple, possible à des cadres de Peugeot de se rendre au siège social à Paris en 2h25 depuis l'aire urbaine BMHD. En outre, le TGV Rhin-Rhône assure une **connexion à l'Europe**, celle de la mégapole européenne : Londres, Bruxelles, Luxembourg, Francfort mais aussi à l'Europe du Sud : Barcelone **voir document 1 (figurés linéaires rouge, bleu, jaune)**. De plus avec l'ouverture fin 2018 de la ligne ferroviaire Belfort-Delle, le TGV jouera pleinement son rôle de **trait d'union entre la France et la Suisse** en proposant « *aux habitants des cantons limitrophes un nouvel accès au réseau à grande vitesse français* ». L'aire urbaine y gagnera aussi en termes d'**accessibilité via sa gare TGV BM (figuré ponctuel noir)** Elle peut aussi espérer, notamment, « *soutenir le développement économique du Territoire de Belfort et de la zone frontalière* » et plus globalement, **diversifier son économie** fragilisée par le poids de l'industrie. Elle **peut éventuellement attirer de nouveaux habitants** n'étant « plus un Finistère » cependant il y un **risque d'effet vidange** car le TGV profite surtout aux villes les plus peuplées et les plus riches. Il peut donc vider l'aire urbaine d'une partie de ses forces vives sans oublier qu'il peut aussi entraîner le fameux **effet tunnel**.

A l'échelle régionale, si l'offre est grandissante en termes de **mobilité** via le TGV Rhin-Rhône Branche Est, elle est inégalement répartie. Ainsi la majeure partie des liaisons s'articulent à partir de la gare de Dijon, des gares TGV Besançon et de BM, **voir document 1 (figuré ponctuel noir)**. Le TGV Rhin-Rhône Branche Est **marginalise donc le Jura et la Haute-Saône**, espaces majoritairement ruraux au profit de Besançon et de l'aire urbaine BMHD et plus globalement, de la vallée du Doubs, accentuant de fait la fracture spatiale existant dans l'ancienne Franche-Comté.

A l'échelle locale, la question de l'**accessibilité** à la gare de BMHD, **gare ex-urbanisée**, est en partie résolue en termes d'**intermodalité**. On peut se rendre à la gare, par exemple, en voiture via l'A36 ou la RN19 depuis Montbéliard, Belfort, Héricourt et Belfort ou en navette, etc... De plus, « *le 9 décembre prochain, avec 16 allers-retours entre Belfort et Delle, la réouverture de cette ligne transfrontalière facilitera les déplacements du quotidien avec l'accès au réseau à grande vitesse de la LGV Rhin-Rhône* » et achèvera donc le dispositif de desserte de la gare de BM.

Ainsi si les habitants du Nord Franche-Comté sont reliés aux espaces national et européen, notamment à l'espace rhénan, si l'économie peut se développer voire se diversifier dans l'aire urbaine BMHD avec l'effet TGV comme en témoigne la JonXion, parc d'activités dédié à l'innovation et aux activités tertiaires, il n'empêche que des inégalités spatiales perdurent en termes d'accessibilité. En effet l'accès à la gare TGV BM reste difficile pour les habitants du Nord de la Haute-Saône qui doivent rejoindre la gare de BM par TER puis par la navette autocar. Ainsi, le désenclavement ne fonctionne pas pour tous. Ajouter à cela que le TGV génère des inégalités sociales avec un billet d'environ 30 % plus cher.