

## **Représentations de la LGV PACA et estimation de « l'impact TGV » sur les territoires desservis**

### **3.1. Les représentations de la LGV PACA**

Le projet LGV PACA dont l'encadré 2 récapitule les dates importantes a fait l'objet d'un débat public en 2005 que nous avons suivi avec attention.

#### Encadré 2 : Dates importantes et historique du projet LGV PACA

**-Janvier 1989** : l'inscription de la LGV Méditerranée, y compris une branche « Côte d'Azur », au schéma directeur,  
**-Septembre 1995** : lancement des travaux de la LGV Valence-Marseille,  
**-Décembre 1998** : relance du projet de la LGV « Côte d'Azur »,  
**-Juin 2001** : mise en service de la LGV Méditerranée entre Valence-Marseille-Nîmes,  
**-2002** : Inscription du projet LGV PACA dans les schémas de service. Ce schéma prévoit d'inscrire la région dans l'arc méditerranéen latin par « l'amélioration des liaisons ferroviaires rapides vers la Côte d'Azur, en aménageant les infrastructures existantes, et en préservant la possibilité de réalisation des sections de lignes nouvelles à grande vitesse »  
**-Mars 2003** : L'audit sur les projets d'infrastructures. Le Conseil Général des Ponts et Chaussées, l'Inspection Générale des Finances par le Gouvernement sont responsables de l'audit qui dit que le projet vise à : « positionner le rail sur le plus gros marché aérien domestique actuel, tout en indiquant que sa mise en service pourrait difficilement intervenir avant 2020 »  
**-Avril 2003** : Le rapport de la DATAR : ce rapport milite en faveur de la construction de l'Arc Latin qui passera par le projet LGV PACA.  
**-Décembre 2003** : Les décisions du CIADT<sup>23</sup>  
**-Le 18 décembre 2003** : le CIADT présente la LGV PACA comme « le chaînon manquant de l'arc méditerranéen » et décide son inscription sur « la carte des infrastructures à long terme »  
**-Avril 2004** : lancement du débat public pour la LGV PACA  
**-Février-Juillet 2005** : Débat public de la LGV PACA  
**- Décembre 2005-octobre 2008** : réalisation des études complémentaires suite au débat public  
**-11 février 2009** : Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau réunissent les élus de la région impliqués dans le projet et décident de la mise en place d'un secrétariat permanent sous la responsabilité d'Yves Cousquer, chargé de remettre un rapport sur les suites à donner aux études complémentaires.  
**-de février à fin mai 2009** : le secrétariat permanent a mené des réflexions sur (1) La recherche d'une réponse équilibrée aux objectifs du projet (2) La prise en compte des engagements du GRENELLE de l'Environnement en intégrant les conditions du développement à grande échelle et à long terme du transport ferroviaire (3) La constitution d'un système ferroviaire global et performant favorisant tous les types de déplacement.  
**-15 juin 2009** : remise du rapport d'Yves Cousquer à Jean-Louis Borloo.  
**-29 Juin 2009**: Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau communiquent la lettre adressée aux élus de la région impliqués dans le projet actant de la poursuite du projet et le choix du scénario/tracé « métropoles du sud »(environ 15 milliards d'euros) desservant les agglomérations d'Aix en Provence, Marseille, Toulon et Nice.  
**-2009** : L'Union Européenne vient de décider de participer au financement des études, confirmant ainsi que le projet est un maillon de la desserte ferroviaire de l'arc méditerranéen, de Barcelone à Gênes et au-delà en Espagne et en Italie ([http://www.lgvpaca.fr/partenaires\\_financement\\_etudes.php](http://www.lgvpaca.fr/partenaires_financement_etudes.php))  
**-16 juillet 2009**, Conseil d'administration de RFF et décision de réaliser les études préalables à l'enquête d'utilité publique.  
**-8 septembre 2009** : Courrier du Ministre de l'Environnement, Jean Louis Borloo, du Ministre des finances Christine Lagarde à la direction de RFF, pour la mise en place d'une convention de financement des études et de mener la mission de financement de réalisation du projet.  
**-17 septembre 2009** : Présentation du projet de convention de financement des études aux cofinanceurs.  
**-2 octobre 2009** : Envoi officiel de a convention de financement des études auxco-financeurs par le préfet de Région  
**-14 janvier 2010** : Réunion des acteurs de la LGV PACA à Aubagne.

<sup>23</sup> Comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire.

### **3.1.1. Jeux d'acteurs et analyse des visions des uns et des autres du projet LGV PACA**

Pour mieux illustrer ce phénomène, nous avons dressé un tableau (cf. annexe 1) qui énonce la liste de tous les acteurs depuis 2005 et qui participent encore aujourd'hui à l'avancée du projet, avant et après le débat public qui s'est déroulé en 2005. Ce tableau pédagogique, a pour but de montrer (1) les positions de chaque décideur et ce qui constitue pour lui un enjeu territorial ; (2) les incohérences du projet ; (3) les revirements de position ; (4) l'émergence de nouveaux acteurs décisifs ; (5) l'absence de la prise en compte de points importants. C'est donc un exercice fastidieux mais indispensable pour en dresser les constats suivants :

► **Constat 1** : Plus que leurs positions, c'est leur nombre qui frappe en premier. Si en 2005 il était déjà assez conséquent, en 2010 (lors des dernières réunions) de nouveaux acteurs s'affirment, comme c'est le cas de Monaco qui passe du simple statut d'observateur à celui d'acteur à part entière. C'est le cas aussi de l'Europe qui était absente en 2005 et devient un acteur à part entière aujourd'hui. Ces deux nouveaux acteurs sont perçus comme une valeur ajoutée au projet LGV PACA car ils apportent tous les deux une nouvelle légitimité à ce projet en y participant financièrement (cf. encadré 3 : financements du projet par les acteurs). On peut aussi noter l'apparition d'un nouveau type d'acteur : le COTER (Comité territorial). On pourrait s'attendre à ce que ce nouvel acteur facilite la concertation entre les autres acteurs, ce qui pourrait favoriser l'existence d'un projet de territoire. Mais, au regard du rôle que lui a assigné le maître d'ouvrage RFF, il est difficile qu'il puisse jouer ce rôle. En effet, pour RFF *Chaque comité territorial mettra en place les « groupes de travail », sur des sujets spécifiques et strictement liés aux enjeux de leur aire géographique de responsabilité* (RFF réunion du 14 janvier 2010). Voici donc qui limite les champs d'action de ce comité, qui pourtant pourrait jouer un rôle important dans la mise en cohérence entre les enjeux de chaque acteur et atténuer ainsi les visions étroites de certains acteurs en favorisant les discussions et en facilitant les débats entre eux. Il y a donc une absence totale de confrontation des points de vue, et plus important encore, des enjeux. Il n'est donc pas étonnant que ce projet peine à se positionner comme un projet de territoire.

Encadré 3 : Cofinanceurs du projet LGV PACA (www.lgvpaca.fr)

Co-Financeurs	Total en k€ HT	Clef de répartition globale en % (1)
ETAT	19 111	22,22
RFF	19 111	22,22
Région Provence - Alpes - Côte d'Azur	4 778	5,56
Département des Alpes-Maritimes	4 778	5,56
Département du Var	4 778	5,56
Département des Bouches-du-Rhône	4 778	5,56
Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole	4 778	5,56
Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée	4 778	5,56
Communauté urbaine Nice Côte d'Azur	4 778	5,56
Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix	4 778	5,56
<b>Total Etat RFF et Collectivités Territoriales dans le cadre de la présente convention de financement</b>	<b>76 444</b>	
<i>Participation envisagée : Principauté de Monaco</i>	<i>4 778</i>	<i>5,56</i>
<i>Participation envisagée : Union Européenne</i>	<i>4 778</i>	<i>5,56</i>
<b>Total des contributions à la phase EP EUP</b>	<b>86 000</b>	<b>100,00</b>

► **Constat 2 :** Les acteurs ne sont pas toujours clairs dans ce qu'ils considèrent comme des enjeux de territoire. Il n'a donc pas été aisé de transcrire ce qui constitue un enjeu de territoire pour chaque acteur car très souvent les souhaits, les croyances et les intentions sont considérés comme des enjeux pour certains d'entre eux. C'est le cas généralement des associations (nombreuses dans la région comme le tableau l'illustre) qui luttent pour préserver l'environnement et le patrimoine naturel de la région. Ces associations se contentent souvent de dire « non à la LGV PACA » sans au préalable réfléchir sur la faisabilité de ce projet dans un environnement contraint et au patrimoine naturel riches. Ces associations/acteurs, souvent, et les débats l'on montré, disent non à la LGV que quand celle-ci risque de traverser directement leurs territoires (terrains agricoles, parcs naturels, massif montagneux, etc.). Ce qui peut se comprendre au regard des enjeux écologiques autour de ce projet. Mais, et c'est ce qui nous intéresse ici, la LGV PACA ne fait pas exception et comme tous les autres projets de TGV, d'autoroute ou d'aéroport, elle est confrontée à « l'effet NIMBY ».

► **Constat 3 :** Malgré le nombre conséquent d'acteurs et donc d'enjeux de territoire, un enjeu commun à tous les acteurs ou presque a été relevé : la structuration de l'axe Gène-Barcelone par la LGV PACA. En effet, par sa localisation stratégique en plein cœur de l'Europe du Sud (au sein de l'Arc méditerranéen précisément), la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est un territoire bénéficiant d'une capacité d'extension et de diversification du cœur économique de

l'Union européenne, lequel se situe encore aujourd'hui dans la partie nord, principalement dans l'axe Londres-Paris-Berlin-Milan. Dans ce contexte européen, les acteurs de la région ont affiché comme arme de persuasion lors du débat public, l'enjeu qu'augure une connexion à l'axe économique nord-européen. La ligne à grande vitesse ferroviaire devient, en l'occurrence, l'argument de choc avancé par la région qui cherche à se positionner comme un acteur économique majeur au sein de l'Europe en général, et de l'Europe du Sud plus particulièrement, en ayant pour ambition claire de redynamiser l'axe Gênes-Marseille-Barcelone. Ainsi, les acteurs ont manifesté des attentes assez fortes à l'égard de cette future ligne en revendiquant d'une part, le rapprochement des régions transalpines par l'accélération des échanges socio-économiques déjà existants, et d'autre part le désengorgement des routes sous toutes ses formes en façade méditerranéenne par la mise en place d'une alternative rail/route, valable pour le transit France-Espagne-Italie. Lors du débat public, il a également été souligné que l'intensité et la nature des échanges entre l'Italie et la France justifie des projets tels que la LGV PACA. C'est donc tout naturellement que la LGV PACA s'est présentée comme une alternative dans le choix des politiques de transport, une infrastructure perçue par les acteurs comme le meilleur outil pour intégrer la partie européenne la plus dynamique. Du reste, dans le quotidien local Nice-Matin publié le lundi 18 janvier 2010, le président de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de l'agglomération Nice-Côte d'Azur, Dominique Estève, énonce les enjeux d'une liaison vers l'Italie en ces termes : « Une ligne vers l'Est, c'est 23 millions de clients italiens ». Par cette approche, il témoigne de la détermination de la CCI Côte d'Azur à vouloir sortir du raisonnement « franco-français » du maître d'ouvrage RFF et de valoriser une position transfrontalière. Pour les décideurs, notamment ceux des Alpes-Maritimes, il est impératif d'aller vers l'Italie, d'autant plus qu'en 2014 s'achèvera la campagne de modernisation des lignes ferroviaires nord-italiennes, permettant au « Pendolino », vs TGV en France, de rouler à 200 km/h. Toutefois, le coût d'une ligne entre Vintimille et Nice, estimé en janvier 2010 à 4 milliards d'euros, est certainement l'une des raisons pour lesquelles cette réalisation relève encore de l'utopie pour le plus grand nombre, et RFF en premier. Mais, depuis l'arrivée de deux nouveaux acteurs politiques, économiquement puissants et disposés à soutenir financièrement ce projet, à savoir la Principauté de Monaco et l'Union Européenne, RFF est disposé à approfondir les études d'une éventuelle desserte de la frontière italienne, et ceci sans véritable coopération avec les acteurs locaux italiens qui sont plus observateurs qu'acteurs à part entière.

► **Constat 3 :** La LGV PACA un projet de transport ? Oui. Un projet de territoire ? Non ? car chaque acteur campe sur ses positions. On ne peut pas parler « d'union sacrée » comme c'est le cas généralement dans le cadre d'un projet de territoire. Ici chaque acteur est isolé. On peut aussi noter une absence de concertation entre acteurs du même département.

► **Constat 4 :** Des préoccupations écologiques de plus en plus fortes et un effet NIMBY sans égal, justifié par la richesse du patrimoine naturel. Pour preuve, les associations les plus

virulentes telles que TGV Toulon et Stop TGV Coudon, prennent de plus en plus d'importance dans les réunions publiques.

► **Constat 5 :** Pour la première fois apparaît de façon claire une vision à long terme de ce projet. On ne parle plus seulement de l'horizon 2020 mais aussi de l'horizon 2040. Est-ce à dire que les acteurs ont intégré l'importance de l'anticipation et de la géoprospective territoriale dans le cadre d'un projet appelé à contribuer de façon décisive à l'aménagement durable des territoires ? Rien n'est moins sûr. Toujours est-il que cette nouvelle vision à long terme mérite d'être soulignée.

► **Constat 6 :** L'accent est de plus en plus mis sur l'importance de développer les TER dans la région. La région PACA comme acteur insiste sur le fait que l'articulation entre TER et TGV est indispensable pour atteindre tous les objectifs principaux du projet LGV PACA qui ont été réaffirmés par le maître d'ouvrage RFF, lors de la réunion du 14 janvier 2010. Ces objectifs sont les suivants : (1) ouvrir la région Provence-Alpes Côte d'Azur aux autres régions françaises en la reliant au réseau ferré à grande vitesse, (2) faciliter les déplacements à l'intérieur de la région en proposant une alternative à la route et complétant la seule voie ferrée existante du littoral, (3) constituer un maillon de l'arc méditerranéen Barcelone-Marseille-Gênes (RFF réunion du 14 janvier 2010).

► **Constat 7 :** Une relation à Paris encore très forte, même si la relation avec les autres villes de la Méditerranée prend de plus en plus d'ampleur. La tradition jacobine de la France continue d'influencer la position de certains acteurs, notamment ceux des Alpes-Maritimes.

### ***3.1.2. Une absence totale de vision multiniveau du projet LGV PACA***

Force est de constater l'absence totale de vision multiniveau et multiéchelle du projet LGV PACA car, au-delà des déclarations d'intention et des souhaits du type : *La LGV PACA va structurer et relier les villes de l'arc méditerranéen*, à aucun moment on a vu apparaître véritablement dans les études officielles qui ont servi de support au débat public, une vision multiéchelle/ multiniveau de ce projet. Quelles en sont les raisons ? Pourquoi cette approche aussi fondamentale a été absente pendant le débat public et l'est encore maintenant ?

En premier lieu, dit être évoquée l'entrée par les transports illustrée de fait par l'argument technologique, vitesse et temps de parcours, servi aux acteurs avec en prime, la présentation de modèles, toujours les mêmes, trop compliqués pour être compris par les élus locaux, mais chère au maître d'ouvrage. C'est cette entrée qui a été privilégiée dans les études qui ont servi de support au débat public au lieu d'une entrée par le territoire où, plus que le volet technologique, ce sont les dynamiques structurelles du territoire qui guident la nature du projet. Avec une entrée par le territoire, la première question à se poser est la suivante : est-ce que c'est le TGV (dans sa forme standard) qui répond plus au besoin des territoires qui composent la région PACA, ou est-ce un TER-GV par exemple ? Du fait de la structure des

tel-005669939, version 1 - 25 Feb 2011

villes, de leur degré d'importance en termes de population et de dynamique économique, qu'est-ce qui est le plus adapté ? faut-il choisir l'option du TGV français qui a pour objectif de faire le moins d'arrêts possibles et de desservir simplement les grandes métropoles ou celle des ICE allemands qui font plus d'arrêts dans l'objectif de desservir le plus grand nombre de territoires et donc de population ? Par ailleurs, plus que l'adaptabilité du projet LGV PACA à la réalité des territoires (fonctionnement des villes, communes, etc.), les études ont porté quasiment sur une seule échelle : l'adaptabilité du projet sur le territoire régional PACA. Or, à cette échelle la faisabilité et l'insertion du projet est trop simpliste, trop généraliste pour correspondre réellement aux besoins des territoires, niant ainsi les hétérogénéités et les fonctionnements complexes de chaque unité spatiale. Ce qui explique peut-être pourquoi tant d'élus sont contre ce projet, même aujourd'hui en 2010. Pourtant, la richesse naturelle et culturelle de cet ensemble régional pourrait laisser penser que le maître d'ouvrage tiendrait compte de la difficulté à faire accepter un projet de ce type auprès d'acteurs qui ne comprennent pas pourquoi ils devraient sacrifier leurs vignobles, par exemple, pour rejoindre plus vite Paris.

En second lieu, il faut évoquer le fait que dès le départ, le projet a été mal porté. Déclaré comme étant une branche de la LGV Méditerranée au schéma directeur en janvier 1998 (cf. encadré 2), ce qui était alors nommé jusqu'alors « la branche Côte d'Azur de la LGV Méditerranée » (avant de prendre officiellement le nom de LGV PACA) a longtemps été considéré comme le projet de Nice ou plutôt de la Chambre de Commerce de Nice-Côte d'Azur pour se rapprocher de Paris. D'ailleurs, les élus du Var et des Bouches-du-Rhône ont toujours utilisé cette position/vision comme argument pour ne pas contribuer au financement du projet et donc anéantir toute possibilité de la faisabilité d'un tel projet. Mais, au-delà des menaces financières, cette vision étroite et autocentrée des acteurs des Alpes-Maritimes a eu une conséquence plus sérieuse : la non mise en place *très tôt* dans le projet de « comités d'acteurs » issus de niveaux géographiques différents (quartier, ville, commune, département, région), confrontant chacun leurs visions et leurs enjeux dans le seul objectif de mettre en relief l'intérêt général et pouvant constituer un véritable contre-pouvoir.

En troisième lieu, on peut évoquer l'absence d'études concomitantes portant sur l'articulation entre les réseaux de transport qui divergent certes dans leur rôle mais tout aussi complémentaires. Il s'agit des réseaux qui assurent les relations interrégionales et internationales, ceux qui permettent les relations interdépartementales et enfin les réseaux qui entretiennent les relations intercommunales. Ce type d'étude aurait été l'occasion pour le débat public de s'appuyer sur une réflexion globale d'un aménagement des territoires qui intègre les rapports entre le global et le local, car les systèmes territoriaux sont des systèmes emboîtés. Dans un article récent, et en particulier dans sa thèse, Christine Voiron-Canicio aborde cette question en partant des deux axiomes de Bunge : *Tout système, à l'exception de l'univers, est un sous-système d'un autre système. Chaque chose concrète est soit un système, soit une composante d'un système.* (Bunge, 1986). À partir de là il est permis de postuler qu'une unité spatiale ou un élément de cette unité, une infrastructure par exemple, appartient

toujours à plusieurs structures territoriales, économiques et administratives, et que ses propriétés peuvent changer en fonction du niveau spatial et de la problématique considérés (Voiron-Canicio, 1993). Un des rares acteurs ayant abordé ce sujet (rapport global/local) est la Fédération des Associations du Sud-Est pour l'Environnement (FASEE) qui milite pour la réalisation de la LGV PACA. Dans son cahier d'acteur, la FASEE évoque l'intérêt d'une approche globale/locale dans le contexte régional en soulignant dès la deuxième page de son cahier que : *Chaque niveau a sa problématique particulière, mais que l'on doit impérativement penser globalement pour aboutir à une réflexion coordonnée et à des actions cohérentes, et surtout efficaces compte tenu des conséquences sur les budgets. Les trois réseaux doivent être attentivement étudiés en parfaite coordination. C'est-à-dire un système de rabattement des réseaux communaux vers les TER et des TER vers les TGV avec un « cadencage » précis et coordonné.* Cet acteur a fourni des détails techniques intéressants pour mettre en place un système de rabattement. Il préconise dans ce cadre que le réseau communal soit de surface (85 %) et connecté (cadencement horaire compris) avec les réseaux de bus, trolleybus et de RER, et les gares multimodales/TGV afin d'irriguer le tissu urbain et périurbain de façon efficace. Pour ce qui est des réseaux départementaux, du fait de leur configuration géographique en lignes de crêtes perpendiculaires, l'acteur propose d'enterrer en partie ce réseau (65 %) qui ne doit pas rester en surface afin de libérer le littoral de tout trafic routier et/ou ferroviaire. Pour ce qui relève du réseau international et interrégional LGV, il suggère qu'il ne soit pas couplé avec le réseau TER car ces deux réseaux n'ont pas la même vocation. Le réseau TER, pour cet acteur, doit être aménagé en deçà et en dessous du littoral en zone urbaine. La LGV doit être à 95 % souterraine. Même si on peut douter du réalisme et de la faisabilité de certaines de ses préconisations à la lecture de ce cahier d'acteur, une question nous vient à l'esprit. Ne faudrait-il pas changer le déroulement du débat public ? Nous entendons par là que les préconisations des acteurs soient prises en compte en amont des projets de transport, et non en aval, puisqu'au final ce sont eux qui choisissent la manière dont ils vont façonner leurs territoires. Pour l'heure, c'est la démarche contraire qui est en cours. Cependant, force est de souligner que la prise en compte de l'imbrication territoriale multi-niveaux n'est pas aisée car cela nécessite d'appréhender les phénomènes en focalisant l'attention sur les interrelations et les interdépendances spatiales. Cette approche a des exigences, et l'approche systémique est très vite apparue comme la méthode adaptée pour les appréhender.

En quatrième et dernier lieu, on peut nommer la prédominance, dans le domaine de l'aménagement des territoires, de la socio-économie des transports qui considère prioritairement les transports comme « infrastructure structurante » et relègue le territoire au second plan dans la mesure où celui-ci est généralement considéré comme un « simple support spatial » où s'inscrivent des réseaux, niant ainsi toute la complexité du fonctionnement des systèmes spatiaux.

### **3.1.3. En 2010, une incertitude en moins : le tracé de la LGV PACA**

Après quelques années de concertations et de polémiques à propos du meilleur tracé pour la région, le 30 juin 2009, le scénario des « métropoles du Sud » (Marseille centre Toulon centre et Nice), est devenu officiellement le tracé de la LGV PACA (cf. figure 3.1). Avec ce tracé, toutes les grandes agglomérations de la région PACA (Marseille Saint Charles, Toulon, Nice) seront desservies alors que les autres scénarios prévoyaient d'éviter partiellement les dessertes de Marseille et de Toulon (cf. figure 3.1). La pression exercée par les élus du Var (Toulon) et des Bouches-du-Rhône en refusant de participer au financement du projet si leur territoire respectif n'était pas directement desservi par la LGV PACA, a largement contribué au choix du scénario des métropoles du Sud. En effet, la participation des collectivités territoriales au financement de la future infrastructure est un élément déterminant du fait des coûts élevés de ce projet. Pour exemple, hors investissement en matériel roulant, les coûts de la LGV PACA jusqu'à Nice sont estimés par RFF (RFF, 2004) lors du débat public, entre 3,5 et 5 milliards d'euros. La topographie du territoire, fortement marquée par des zones montagneuses, est un facteur explicatif aux coûts prohibitifs de ce projet. En effet, certains tronçons nécessiteront des tunnels, plus particulièrement au niveau de la conurbation Cannes-Grasse-Nice-Monaco (CNDP, 2005). Si le doute sur le tracé de la LGV PACA a été levé le 29 juin 2009 par le ministre de l'environnement Jean-Louis Borloo (cf. encadré 2 la question des lieux susceptibles d'accueillir les futures gares TGV est loin d'être résolue. On le sait, inscrire une ligne à grande vitesse dans un environnement tout aussi contraignant que fragile comme celui de l'espace transfrontalier franco-italien, c'est prendre la mesure de tous les enjeux d'une politique d'aménagement durable de cet espace. Le tracé des Métropoles devant desservir ou ignorer certains lieux, un choix s'impose et soulève la question délicate de l'implantation des futures gares de la LGV PACA. Pour être exacte, cette question délicate semble être évitée par le maître d'ouvrage et nous est apparu comme un tabou lors du débat public et des différentes réunions qui ont suivi ce débat. D'ailleurs, à la dernière réunion officielle des acteurs qui a eu lieu le 14 janvier 2010, la question des gares n'a pas été abordée. Jusque-là, aucun acteur ne s'est vraiment prononcé de façon précise sur la question. La raison est simple. L'implantation d'une gare TGV a son importance pour l'accessibilité d'un territoire, d'autant plus qu'un train à grande vitesse qui ne s'arrête pas est vite perçu comme une entrave au développement du territoire, un frein à son attractivité. À cet égard, la question de la localisation des gares TGV demeure la pierre angulaire de ce projet. Aussi, même si à l'issue des divers débats et concertations entre le maître d'ouvrage et les différentes collectivités territoriales concernées par le TGV, aucune décision officielle n'a été prise en ce qui concerne la localisation des futures gares TGV, il est permis de penser que les principales agglomérations à l'image de Cannes, Nice et Vintimille (dans la perspective d'un prolongement vers l'Italie) ne peuvent être évitées.

Les risques encourus de voir le projet gelé ou annulé parce qu'un acteur majeur aura appris que son territoire ne fera pas l'objet de desserte, sont tels qu'à notre point de vue, la question de la localisation des gares ne sera abordée qu'après lancement de la construction

de la ligne, quand tous les acteurs auront versé au maître d'ouvrage leur contribution financière au projet.

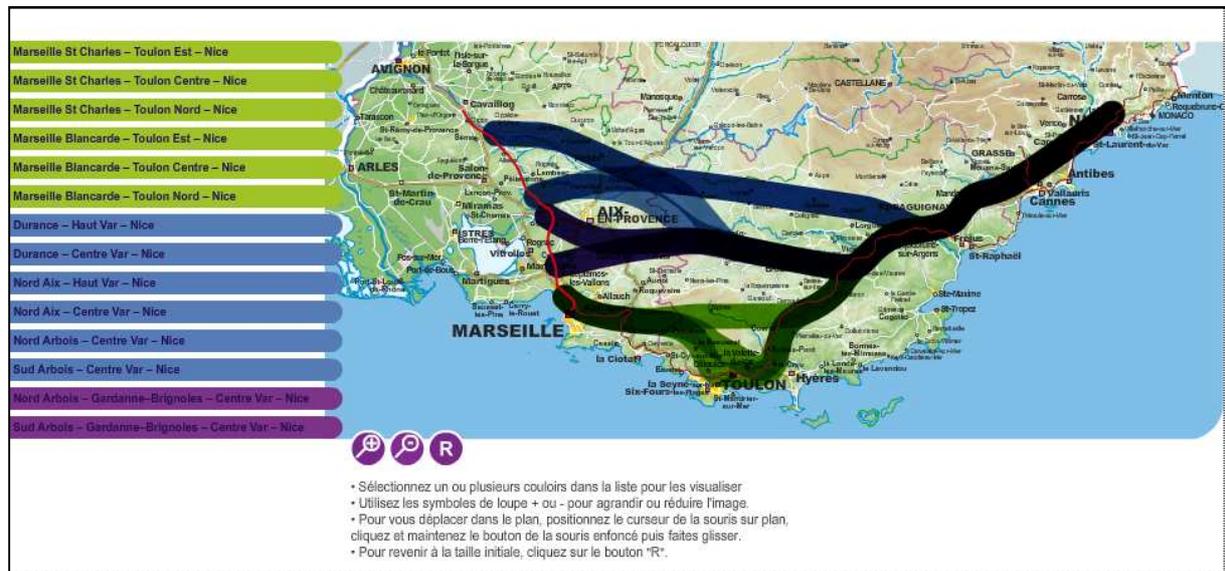


Figure 3.1. : Les tracés soumis au débat public LGV PACA

Source, CNDP, 2005

### 3.1.4. *Écologie et Grenelle de l'Environnement : des rhétoriques qui donnent une nouvelle dimension au projet LGV PACA*

Les préoccupations écologiques sont de plus en plus déterminantes dans les prises de décision. L'environnement physique dans lequel devra s'inscrire la LGV PACA est caractérisé par un milieu naturel riche et un paysage exceptionnel (qui explique l'attractivité de la région en général). Le tracé des Métropoles (choisi le 30 juin 2009) devra tenir compte des contraintes environnementales fortes (urbanisation du littoral, réserve foncière peu disponible et présence de massifs montagneux). Mais, outre les contraintes physiques et naturelles, ce projet devra également faire face aux mouvements de lutte pour la protection de l'environnement. C'est le cas notamment d'une des associations les plus virulentes de la région, « Var Actions Environnement » qui milite contre la réalisation du projet LGV PACA, en s'appuyant sur les principes de préservation de la biodiversité et du milieu naturel. Il ne serait donc pas surréaliste de penser que le projet LGV PACA pourrait rencontrer des difficultés majeures dans sa phase de réalisation, pouvant ainsi aboutir à un gel, voire un abandon du projet. Il n'en demeure pas moins que la LGV-PACA au regard du « Grenelle de l'Environnement »<sup>24</sup> (2007) se positionne comme un projet prioritaire qui de ce fait s'inscrit parfaitement dans la politique d'aménagement et de développement durable des espaces.

<sup>24</sup> Le Grenelle de l'environnement a été créé le 6 juillet 2007 et actualisé le 12 juillet de la même année. Jean-Louis Borloo Ministre de l'Environnement a présenté vendredi 6 juillet à la presse les grandes orientations du Grenelle Environnement.

## 3.2. La difficile estimation de « l'Impact du TGV » sur les territoires desservis

### 3.2.1. *Entre représentations théoriques peu renouvelées et mises en garde ignorées*

En raison d'une interprétation erronée de la notion d'impact qui a alimenté les écrits, le concept d'« effets structurants » a été mal appréhendé et donc exploité à tort par certains spécialistes de la question des transports, puis par les acteurs locaux. Bien que Jean-Marc Offner ait mis en cause en 1993, en le qualifiant de mythe, le discours sur les effets structurants (Offner, 1993), les élus se fondent encore aujourd'hui sur cette conviction selon laquelle seul un réseau lourd de transport – aérien, ferroviaire à grande vitesse, autoroutier – pourrait contribuer au développement et à la valorisation du territoire « [...] Les effets « structurants » des autoroutes sont devenus un véritable mythe : ils ne font que traduire la croyance que, sans elles, les régions sont nécessairement exclues du développement économique, alors que, grâce à elles, les régions traversées gagneront richesse et prospérité » (Plassard, 2003, page 14). Pour expliquer ce phénomène, Plassard met en cause « la pauvreté des représentations théoriques qui sous-tendent les relations entre transport et espace. En effet, ces représentations se limitent le plus souvent à une relation de causalité simple qui renvoie à une conception scientifique de la connaissance largement héritée du XIX<sup>e</sup> siècle. Cette approche en termes de causalité directe a privilégié des constructions théoriques largement empruntées au domaine de la physique et de la mécanique traditionnelles. Et l'habillage néoclassique qui en a été fait par certains économistes n'en modifie pas les caractéristiques fondamentales » (Plassard, 2003, page 53). Manifestement, les économistes contemporains peinent à se démarquer de leurs prédécesseurs, Von Thünen, Weber et Lösch, qui considéraient les coûts de transport comme étant une variable déterminante dans l'analyse de l'organisation spatiale. Cette perception autarcique de l'infrastructure de transport a ancré dans les esprits que le développement économique d'un territoire est directement lié à l'offre de transport envisagée. En témoignent les études réalisées en amont d'un projet de ligne à grande vitesse par les opérateurs de transport de nature à apporter aux élus les éléments indispensables à sa faisabilité et qui viendront alimenter les concertations. En décembre 1991, lors du projet de la LGV Méditerranée reliant Marseille à Paris, via Lyon, SETEC-Organisation avait procédé à des « études d'impact du TGV ». Le premier volume porte sur l'analyse géographique et économique existante et les effets directs de cette nouvelle infrastructure sur l'organisation spatiale. Il s'agit là d'une approche globale perspicace visant à mettre en avant la notion de vitesse et donc de réduction de temps de trajets, autant de facteurs facilitant les déplacements entre le Sud-Est et Paris. Accessibilité, augmentation du trafic induit et report modal sont d'autres effets mis en lumière, et déjà confirmés à l'occasion de l'implantation de la ligne Paris-Lyon. Le deuxième volume, où il est question de « l'impact du TGV sur l'économie des départements », ne se limite qu'à évoquer les effets socio-économiques en analysant le marché de l'emploi, la croissance régionale et la localisation des entreprises : « [...] des domaines qui préoccupent les milieux politiques des années 1960 dans

le cadre de l'aménagement des territoires et qui « apparaissent davantage comme des démarches de vérification statistique de convictions acquises d'avance que comme des tentatives pour mieux comprendre les transformations d'un territoire » (Plassard, 2003, page 38).

Quatorze ans plus tard, sur un autre projet de ligne à grand vitesse – la LGV PACA devant relier Marseille et la Côte d'Azur et éventuellement l'Italie – la même organisation (Setec-Organisation<sup>25</sup>), proposait les mêmes thèmes, la même démarche, les mêmes méthodes (basées sur l'idée de causalité entre infrastructure de transport et développement économique des territoires). La seule différence étant ses interlocuteurs (les élus) et le territoire. Tout se passe donc comme si on pouvait transférer les mêmes méthodes aussi aisément d'un territoire à un autre sans vraiment tenir compte de ses spécificités. Cela démontre qu'aucune leçon n'a été tirée des observations des scientifiques depuis plus de trente ans maintenant, ni des analyses et des recommandations des observatoires de transport<sup>26</sup> par l'Etat (Ministère de l'Équipement du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports) dans l'objectif de *mieux comprendre les transformations territoriales en relation avec l'arrivée de nouvelles grandes infrastructures de transport*. Des observations qui dénigrent complètement l'idée d'une relation causale entre TGV/infrastructure en général et développement économique des territoires. Les études sur la LGV Méditerranée (1991) et plus récemment sur la LGV PACA (2004-2005) indiquent deux éléments fondamentaux. Le premier élément est que l'on oublie de prendre en compte la spécificité de chaque territoire et que c'est la nature du territoire qui doit déterminer la nature de l'infrastructure (le nombre d'arrêts, nombre de fréquences, vitesse adaptée au territoire) et non la technologie de l'infrastructure qui doit s'imposer au territoire entraînant ainsi des conséquences sérieuses sur la structure des territoires. Ainsi donc : « [...] chaque infrastructure est un cas spécifique dans ses modalités d'articulation au territoire. [...] On ne peut plus conserver l'hypothèse que les infrastructures de transport, quel que soit le mode et quelle que soit leur localisation, entretiennent des relations identiques avec le territoire desservi. En effet, même si bien souvent on ne retient d'elles que leur tracé sur une carte, leurs relations avec le territoire ne dépendent pas uniquement de ce tracé mais de leurs caractéristiques propres. [...] » (Plassard, 2003, page 50). Tout porte donc à croire que *le rêve qui habitait dans les années 1970 les planificateurs, de faire des investissements infrastructurels un moyen d'organiser le territoire* n'a pas encore disparu mais traduit un malaise fondamental qui est celui de la difficulté à mesurer les impacts de l'infrastructure TGV sur les territoires. La section suivante va apporter des éléments qui pourraient expliquer cette difficulté.

---

<sup>25</sup> Setec-Organisation est un bureau d'étude spécialisé dans la gestion de projet et l'assistance maîtrise d'ouvrage.

<sup>26</sup> En 1970, ont été mis en place des observatoires autour de nouveaux tronçons autoroutiers. Souvent critiqués à cause des modalités d'observations qui selon les experts excluent des éléments aujourd'hui fondamentaux pour la compréhension des transformations de l'espace par les transports. Toutefois on leur reconnaît leur rôle essentiel, celui d'aide à la connaissance.

### 3.2.2. Les raisons de la difficile estimation des transformations spatiales

Une question *a priori* simple mais qui n'a pas encore trouvé de réponses définitives au bout d'une trentaine d'années, se pose. Est-ce par paresse intellectuelle ? Est-ce parce que la question de l'impact/effet a tout simplement été mal posée à l'origine ? (Offner, 1993). Est-ce parce que jusque-là les analyses, les modèles économiques pour la plupart basés sur une analyse coût avantage ont trop isolé l'infrastructure TGV des autres composantes du territoire ? Cette vision « économiste » des transports n'est-elle pas éloignée des préoccupations actuelles ? Autant de questions dont nous ne pourrions pas apporter toutes les réponses possibles. Mais les poser c'est mettre le doigt sur l'impasse où se situe le chercheur comme le montrent ces propos de Plassard « Le chercheur se trouve dans une situation très paradoxale : d'une part, il est certain, les nombreux exemples historiques le prouvent, qu'à long terme il existe une relation forte entre transformations spatiales et infrastructures de transport, mais d'autre part, il est dans l'incapacité de préciser clairement quels peuvent être les effets de la création d'une nouvelle infrastructure de transport sur l'évolution d'une région à court terme » (Plassard, 1987 ; cité par Valérie Manonne, 1995 p. 9).

S'il n'est pas aisé de mesurer les transformations spatiales, c'est sans doute parce que la technique comptable utilisée en économie des transports dans les années 1970 – l'analyse coûts-avantages – qui semblait faciliter le travail des décideurs, s'avère inadéquate dans le contexte actuel pour définir de façon plus précise les conséquences d'une infrastructure à grande vitesse sur les territoires. F. Plassard soulève le problème de l'importance donnée à la rentabilité économique depuis près de quarante ans : « La question qui se posait aux décideurs était de savoir, parmi les grands nombres de tronçons autoroutiers à construire, ceux qui présentaient le plus d'intérêt pour la collectivité, et la technique la plus utilisée (à l'époque et encore aujourd'hui est *l'analyse coûts-avantages*). Cette façon de prendre en compte l'utilité d'un investissement pour la collectivité était limitée aux seuls bénéficiaires de l'infrastructure et les premières tentatives de généralisation ont consisté à chercher à étendre le nombre de bénéficiaires pris en compte. Des seuls usagers, on est passé aux autres acteurs concernés (l'Etat, les opérateurs de transport), puis à l'ensemble des bénéficiaires des retombées des infrastructures. Mais cette extension s'est rapidement heurtée à deux difficultés, l'une théorique qui renvoie aux fondements du calcul économique, l'autre technique qui concerne la difficulté, voire l'impossibilité, de mesurer les conséquences des infrastructures » (Plassard, 2003, page 14).

Aujourd'hui, l'analyse coûts-avantages n'a pas été reléguée au fond d'un tiroir, comme peuvent en témoigner les Bilans LOTI (Bilan LOTI LGV Rhône-Alpes (2006) et Bilan LOTI LGV Méditerranée (2007)). Bien que ces bilans ne soient pas encore en mesure de refléter la réalité des retombées du TGV sur les territoires, néanmoins, la méthode ayant été quelque peu dépoussiérée, ils énumèrent avec précision les bénéfices apportés aux entreprises directement concernées par ce nouveau réseau ferroviaire (SNCF, RFF). Ces bilans LOTI nous semblent plutôt superficiels dans la mesure où les seuls paramètres envisagés encore actuellement sont

des effets directs, à travers une analyse coûts-avantages qui s'intéresse à l'intensité du trafic de voyageurs et au gain de temps. Cette méthode ne nous semble pas satisfaisante du fait qu'elle n'attache aucune importance au principal concerné par les effets du TGV, en l'occurrence le territoire, plus à même de fournir tous les éléments concrets des retombées envisageables. Néanmoins, depuis peu, les élus se sont mobilisés pour que les effets indirects, à savoir l'aménagement du territoire, l'urbanisation – uniquement les variations des valeurs foncières ou les restructurations des quartiers à proximité de la gare –, le développement économique national et local (dynamisme dans tous les secteurs : la région, le tourisme, les entreprises, le marché de l'emploi, etc.), soient intégrés en tant que paramètres de calcul : « Aussi étrange que cela paraisse, des techniques de mesure des effets indirects ont été mises en place, une intégration de ces effets dans le calcul de la rentabilité économique a été tentée, sans qu'auparavant la question de leur existence, et éventuellement de leur nature, ait non seulement trouvé des ébauches de réponse, mais seulement ait été posée » (Plassard, 2003, page 17). De toute évidence, la méthodologie présente des carences car elle repose uniquement sur l'équation coûts-avantages qui reflète, de façon plutôt floue, les avantages aussi bien en termes économiques qu'en termes d'accessibilité et de gain de temps que peut apporter le TGV aux régions concernées. Même si les effets directs du TGV sont dans l'ensemble bien passés en revue, toujours est-il que la résultante socio-économique est, quant à elle, bien moins objective du fait qu'il manque des sources avérées pour une analyse pertinente.

Il semblerait par ailleurs que la difficulté à analyser les transformations spatiales est également due à la non prise en compte de la multiplicité des échelles spatiales, un indicateur que les travaux de recherche n'ont cependant pas manqué de souligner. Dès les premières approches sur les effets du TGV sur le territoire, le champ d'investigation a intégré les effets d'une infrastructure sur deux échelles : l'une fine, prenant en compte les territoires traversés, non desservis ou très éloignés (effets traversée), et l'autre plus générale où l'observation se portait sur les territoires situés à chacune des extrémités du tracé (effets de pôles). Les travaux de F. Plassard permettent de faire un pas de plus en mettant en évidence la nécessité d'identifier les effets selon plusieurs échelles de données pour obtenir des estimations fiables : « Alors que jusqu'à présent on a plutôt eu tendance à choisir une échelle déterminée, à s'intéresser aux « effets de pôle » ou aux « effets traversée », il est clair que toutes les échelles spatiales, ou du moins la plupart d'entre elles, doivent être prises en compte simultanément, sous peine de masquer l'essentiel des phénomènes » (Plassard, 2003 ; page 51). Pour défendre sa réflexion, F. Plassard s'appuie sur l'intensité du trafic en région Rhône-Alpes, où les déplacements régionaux ne sont pas facilités en dépit d'une extension du réseau autoroutier. En effet, si les conditions de l'accessibilité vers Paris et les métropoles du sud ne sont pas optimales, cela est dû à l'engorgement des axes.

### ***3.2.3. Des certitudes et des affirmations qui reposent rarement sur des faits***

Cet exercice a pour finalité de mettre en évidence ce qui relève **des certitudes** et ce qui relève du mythe quand on parle d'effets TGV sur les **transformations spatiales**.

D'abord au **niveau des certitudes**, on peut citer comme exemple l'accessibilité. Nous allons prendre l'exemple de la situation actuelle de deux villes de l'Arc Méditerranéen Latin : Marseille et Nice. La première ville est desservie depuis 2001 par la LGV Méditerranée et la seconde devrait l'être en 2020 par la LGV PACA. Ainsi, la comparaison cartographique entre Marseille et Nice (cf. figure 3.2. et figure 3.3.) indique clairement l'influence positive du TGV sur l'accessibilité de la métropole marseillaise qui, avant la mise en service de la LGV Méditerranée le 10 juin 2001, était à plus de 5 heures de Paris. En 2001, elle se positionne sur la courbe isochrone à 3h 30 minutes de la capitale. Dans le même temps, Nice qui ne bénéficie pas encore de la ligne à grande vitesse se situe à plus de 5 heures de trajet de Paris. Dans le cas concret de Marseille, on peut parler de véritable révolution au niveau du temps d'accès entre Paris et Marseille. L'influence du TGV sur l'accessibilité de Marseille, au regard de la figure 3.2 est donc évidente. La nouvelle accessibilité de l'agglomération marseillaise a eu des conséquences sur la mobilité à partir de l'infrastructure ferroviaire. Pour illustrer nos propos, nous allons prendre pour exemple la croissance de la fréquentation de la gare de Marseille-Saint-Charles depuis la mise en service de ladite infrastructure. En effet, on compte 600 000 passagers de plus par an entre 2001 et 2003, soit 10 % du trafic global sur l'axe Marseille-Paris. Il en ressort que l'amélioration de l'accessibilité depuis l'ouverture de la ligne LGV Méditerranée a facilité et accentué les échanges entre l'agglomération de Marseille et la région parisienne (cf. figures 3.2 et 3.3). Néanmoins, une accessibilité réussie exige l'existence de synergie entre la nouvelle ligne à grande vitesse et les autres modes de transports. Cette synergie passerait par la création de nœuds multimodaux de transports, véritables lieux d'interconnexion. Pour répondre à cette exigence, la politique européenne de transport à laquelle s'inscrit de plus en plus la SNCF, prévoit dans tout futur projet de ligne à grande vitesse des possibilités de rabattements plus qualitatifs entre les autres modes de transport sur les gares TGV, mais aussi, de meilleures liaisons inter cités européennes par l'utilisation des sillons libérés (Commission of European Communities, 1990).

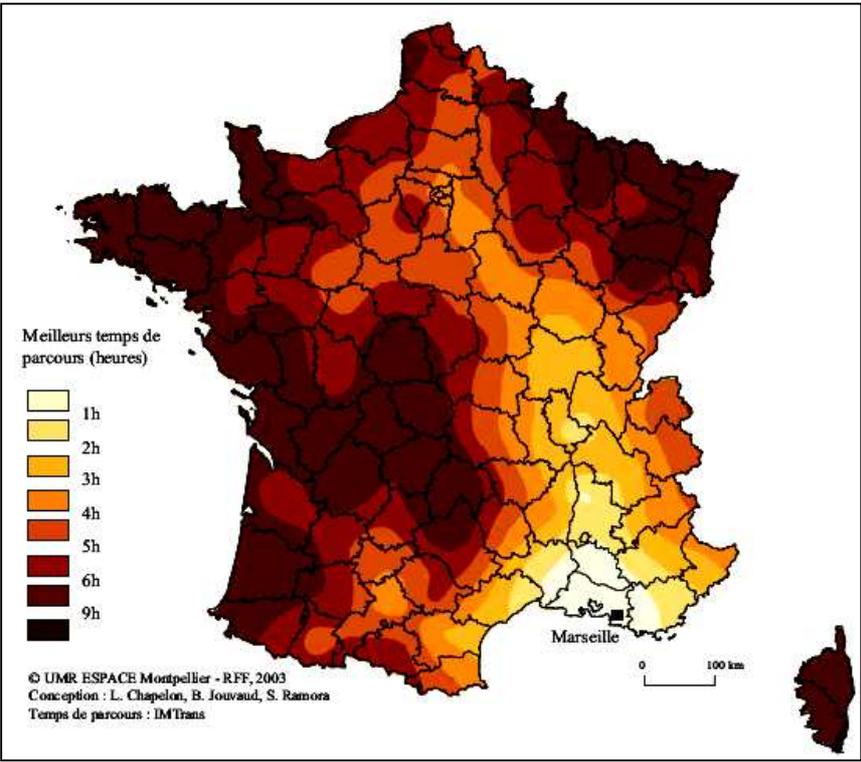


Figure 3.2. : Accessibilité ferroviaire actuelle de l'agglomération marseillaise  
Source : Chapelon *et al.*, 2004

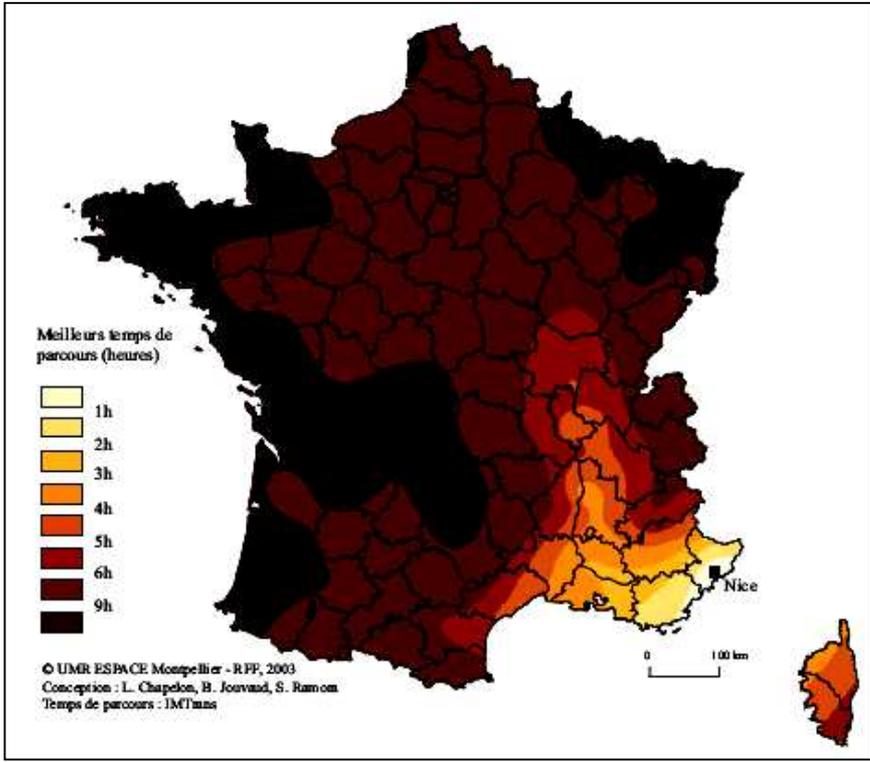


Figure 3.3. : Accessibilité ferroviaire actuelle de l'agglomération niçoise  
Source : Chapelon *et al.*, 2004

Le tableau 3 indique le gain de temps à partir de Barcelone et/ou Madrid vers d'autres villes européennes depuis 2005. Ce tableau montre bien qu'avec la mise en service d'une ligne à grande vitesse, l'accessibilité est réelle. Pour exemple, les simulations réalisées montrent que sans TGV (cf. tableau 3), un trajet Barcelone-Marseille nécessite 5h 21 minutes et avec une ligne à grande vitesse le même trajet ne nécessiterait plus que 3h 31 minutes. Soit 1h 50 minutes de temps gagné, autrement dit 34,27 % de gain de temps avec des performances ferroviaires optimales de 350 km/h (Gutiérrez, 2001).

Tableau 3 : Future accessibilité entre Barcelone-Madrid et autres villes européennes

Travel times by train between Barcelona-Madrid and other European cities

Routes		Travel time, 2005		Travel time saving	
From	To	Without new line	With new line	Absolute	(%)
Barcelona	Marseilles	5 h 21 min	3 h 31 min	1 h 50 min	34.27
	Milan	10 h 39 min	8 h 49 min	1 h 50 min	17.21
	Lyon	6 h 01 min	4 h 11 min	1 h 50 min	30.47
	Paris	7 h 31 min	5 h 41 min	1 h 50 min	24.39
	Brussels	8 h 51 min	7 h 01 min	1 h 50 min	20.71
	Frankfurt	10 h 36 min	8 h 46 min	1 h 50 min	17.29
Madrid	Marseilles	10 h 49 min	6 h 11 min	4 h 38 min	42.84
	Milan	16 h 07 min	11 h 29 min	4 h 38 min	28.75
	Lyon	11 h 29 min	6 h 51 min	4 h 38 min	40.35
	Paris	10 h 00 min	8 h 21 min	1 h 39 min	16.50
	Brussels	11 h 22 min	9 h 41 min	1 h 39 min	14.51
	Frankfurt	13 h 03 min	10 h 56 min	1 h 39 min	12.64

Source : Gutiérrez, 2001 pp. 229-242

Ensuite, il y a des affirmations qui reposent plus difficilement sur des faits. C'est ce que l'on appelle en général les effets indirects. Nous allons prendre le cas du foncier en Région PACA. On peut noter une augmentation du prix des appartements anciens comme neufs antérieur à 2001 à Aix-en-Provence (cf. figure 3.4. à gauche). Deux pics peuvent être observés : le premier se situe entre 1999 et 2000. De 4,17 % en 1999, le prix du m<sup>2</sup> dans les appartements anciens à Aix-en-Provence atteint 9,94 % soit une inflation de plus de 4 %. En 2001, les prix ont fortement baissé soit près de 2 %. S'il y a eu un effet TGV à Aix-en-Provence, il s'expliquerait peut être mieux par le second pic. En effet, entre 2001 et 2002, le prix du mètre carré dans les mêmes appartements augmente de 400 euros, beaucoup plus que la moyenne régionale. Mais cette évolution des prix ne s'inscrit pas dans la durée, d'ailleurs elle semble avoir été corrigée par la tendance régionale à partir de 2002, qu'il s'agisse d'appartements anciens ou d'appartements neufs. Les prix du mètre carré comparés à ceux de l'ensemble de la France illustrent le caractère spéculatif de l'immobilier dans la région. Avignon, contrairement à Aix-en-Provence (cf. figure 3.4. à droite), observe une croissance linéaire. Les prix des appartements anciens sont bien au-dessus de la moyenne régionale. À partir de 2001, le prix du mètre carré ne cesse de doubler à Avignon. L'arrivée du TGV a pu jouer un rôle dans l'évolution sans cesse croissante des prix des appartements neufs comme anciens mais il est difficile de le prouver. Depuis 2001, aucune baisse de prix n'a été

enregistrée. L'impact du TGV sur les transactions immobilières à Avignon, s'il a eu lieu, s'est largement inscrit dans la durée. Dans le cas de Nice et Draguignan (cf. figure 3.5.) on constate que le foncier ancien en 2001 augmente plus lentement à Nice et à Draguignan (- de 10 %) alors qu'à Avignon, l'ancien dépasse les 10 % en 2001. Toutefois faut-il pour autant assimiler ces phénomènes à un effet TGV ? Manifestement non car, à Avignon dans le même temps, les prix de l'ancien en 2001 sont inférieurs à 10 %. Force est de constater que les appartements anciens à Aix connaissent un pic entre 2001 et 2002 comme entre la période 1999 et 2000, c'est-à-dire avant la mise en place de la LGV Méditerranée. Est-ce du à un phénomène d'anticipation ? de spéculation immobilière ? L'augmentation des prix ne doit-elle pas être attribuée à une tendance régionale, voire nationale, plutôt qu'à l'arrivée de la LGV Méditerranée, même si cette dernière a pu dans une certaine mesure influencer indirectement l'évolution des prix ?

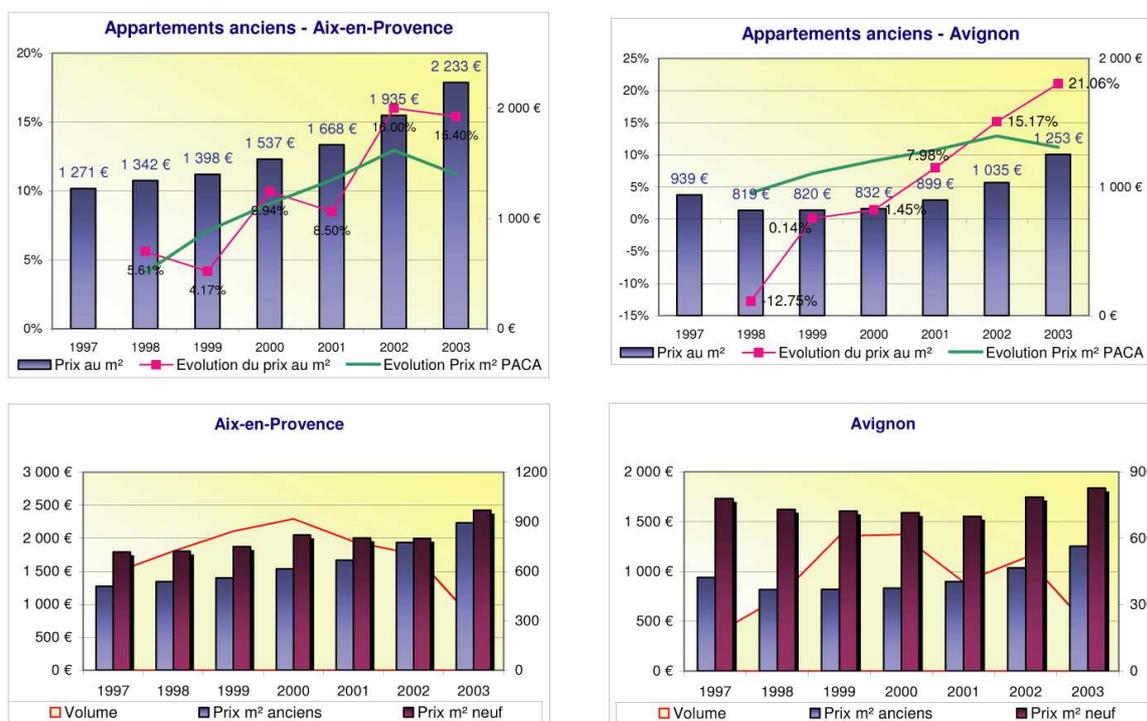


Figure 3.4. : Variation des prix au m²- appartements anciens, Aix-en-Provence et Avignon

Source : UMR ESPACE 6012, 2004

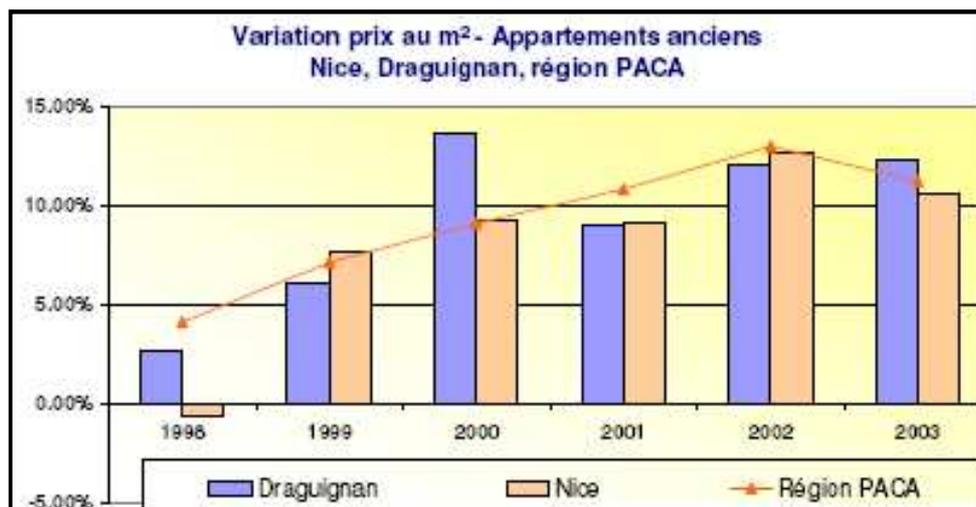


Figure 3.5. : Variation des prix au m<sup>2</sup>- appartements anciens - Nice Draguignan et PACA

Source : UMR ESPACE 6012, 2004

Au final certaines remarques s'imposent. Dans un premier temps, il importe de noter que de multiples impacts socio-économiques et d'aménagement des territoires induits par le TGV sont pronostiqués par le maître d'ouvrage (RFF, 2004). Selon ses estimations, les retombées envisagées tendent en faveur du développement économique, de la croissance de l'emploi, de l'attractivité des activités du tertiaire supérieur, de la croissance régionale etc.

Ces prévisions ne traduisent au fond que les attentes exprimées par les acteurs, qui considèrent encore le TGV comme un « objet miracle » pouvant leur assurer un développement économique jusque-là inexistant. Sur la figure 3.6, le comportement positif des acteurs à l'égard du TGV est illustré par des traits noirs, traduisant leur interprétation *au premier degré* des prédictions du maître d'ouvrage, faite avec moins de recul. En revanche, le scientifique, représenté ici par le géographe, reçoit l'information mais l'interprète avec plus de recul (d'où les pointillés noirs). Pour le géographe, méfiant vis-à-vis de tout discours établissant une relation déterministe entre TGV et une croissance économique, démographique, etc. (Pumain, 1982), la réalité est plus complexe car, si certains effets sont envisageables, ils ne se manifesteront qu'à très long terme et en fonction des conditions initiales du territoire. Nous entendons par là, l'existence de potentiel socio-économique du territoire desservi. Les pointillés noirs expriment aussi les incertitudes que comportent les prédictions du maître d'ouvrage et que l'acteur n'intègre pas forcément dans son analyse. Il subsiste ainsi un décalage dans la manière dont un scientifique se représente des effets possibles d'une ligne à grande vitesse et la manière dont le fait un acteur. Toutefois, l'acteur ne reste pas complètement dans l'ignorance car, au fil du temps, grâce au travail du scientifique, il reçoit l'information différemment, avec plus de recul qu'auparavant (cf. ; figure 3.6. pointillés rouges). On peut donc en conclure que tout l'intérêt du travail du géographe consiste à favoriser une meilleure connaissance et une perception plus affinée des

effets TGV. Par son approche pragmatique, il doit tenter de mettre en évidence le fait que les effets TGV sont rarement immédiats.

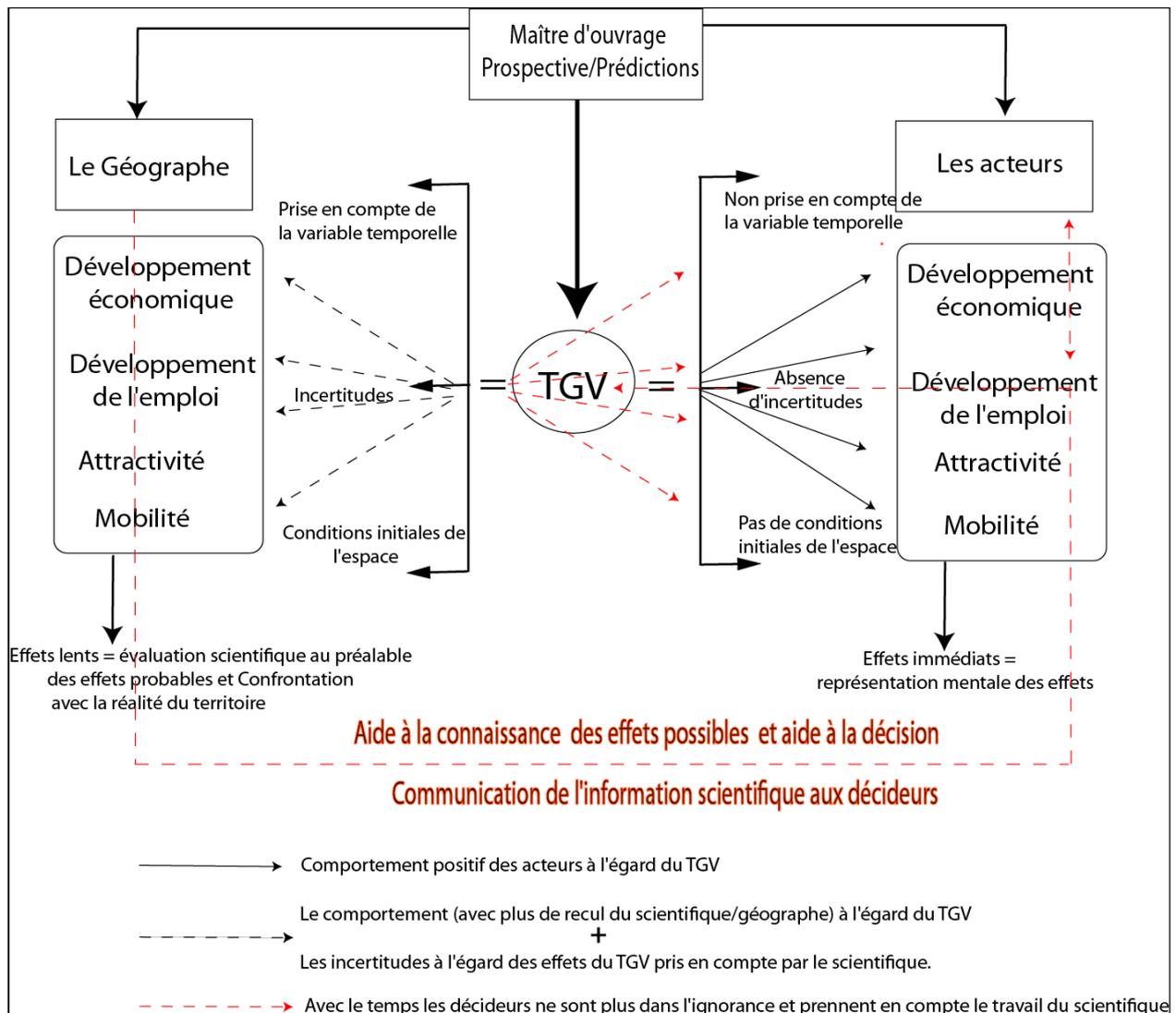


Figure 3.6. Représentations mentales des effets TGV

Dans un second temps, il convient de souligner que la non prise en compte des incertitudes a été flagrante pendant le débat public. En premier lieu, on a pu noter une absence d'alternatives sérieuses dans l'éventualité où le projet LGV PACA initial n'aboutirait pas. Cet aspect s'explique certainement par le fait que la nécessité du développement territorial de cet espace régional a été le principal argument invoqué dans ce projet par le maître d'ouvrage, tout comme par l'essentiel des acteurs locaux. Ensuite, dans un tout autre registre, il a été noté la manière dont certains résultats projetés ont été présentés comme de la prédiction pendant toute la durée de la concertation régionale par le maître d'ouvrage RFF et d'autres bureaux d'études.

Après une analyse approfondie, la géographe Denise Pumain a pu en tirer les conclusions suivantes : *Si l'on considère les villes françaises dans leur ensemble (...), la présence ou l'absence de desserte par le réseau de chemin de fer n'a pas été un facteur déterminant de l'évolution démographique. De même, parmi les villes desservies, la plus ou moins grande précocité de l'arrivée du chemin de fer n'entraîne pas systématiquement une croissance démographique plus forte, lorsque l'on considère des villes de taille comparable. Enfin, cette arrivée du chemin de fer n'a que rarement coïncidé avec une accélération de la croissance des villes.* (Pumain, 1985 ; cité par Offner, 1993). Force est de constater que le flou persiste quant aux effets du TGV sur la croissance économique des villes, c'est pourquoi le géographe, qui a pour vocation de dépasser ce *mythe politique*, cette *fiction imaginée* qu'ont les acteurs autour des effets TGV sur leurs territoires, se doit d'analyser la réalité (cf. figure 3.7.). Or, cette tâche est loin d'être une sinécure car toute la difficulté consiste à pouvoir identifier les effets TGV. Dans la section suivante, nous allons souligner à partir d'exemples différents, la difficulté à isoler le facteur TGV des autres facteurs socio-économiques pouvant jouer un rôle déterminant dans l'évolution des territoires.

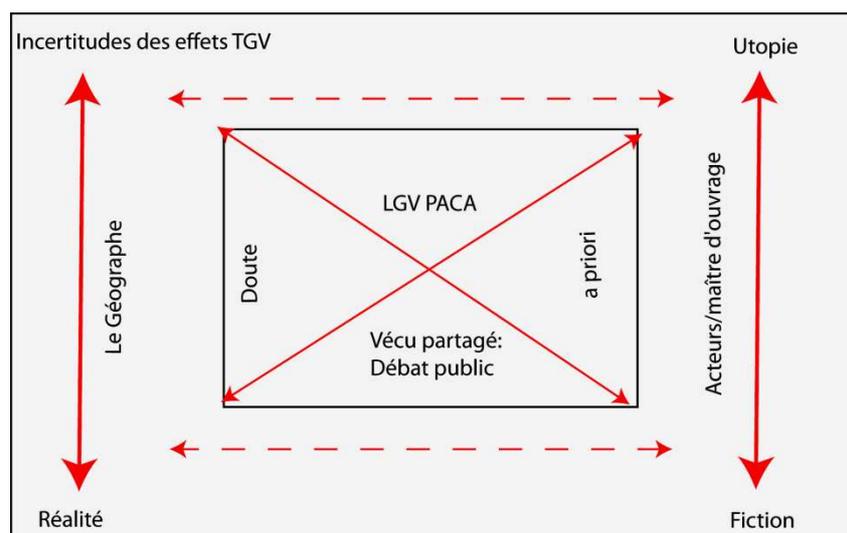


Figure 3.7 : Impacts du TGV sur les territoires entre réalités et fiction  
(Schéma adapté, source : revue Sciences Humaines, novembre 2009, page 38)

### ***3.2.4. Dans les analyses des impacts du TGV sur les territoires, une très faible considération des relations entre TGV et l'occupation des sols***

En poursuivant nos remarques, on peut noter sans hésitation l'absence de l'évaluation de l'influence réelle des infrastructures en général sur la croissance urbaine et de l'infrastructure grande vitesse plus particulièrement. Pourtant des réflexions (même si elles ne portent pas directement sur l'influence du TGV sur la croissance des villes) existent depuis longtemps. Pourtant, les récents bilans LOTI de la SNCF et de RFF sur la LGV Méditerranée en 2007 n'apportent aucune lumière sur une possible influence de l'arrivée de la LGV

Méditerranée sur la croissance urbaine des territoires desservis. Et pourtant, dès 1980, Roger Chaix et Michel Rajchman, proposent une étude portant sur « la mutabilité du tissu urbain le long de la ligne ferrée de grande ceinture » (Chaix et Rajchman, 1980, cité par Offner, 1993), préfigurant le rôle important que ce mode de transport pouvait jouer sur la transformation des surfaces urbanisées. Mais ce travail est complexe car il existe une multitude de facteurs pouvant participer directement ou de manière indirecte à la mutation urbaine (entendons par là croissance urbaine) comme par exemple, l'augmentation de la population, l'augmentation de la richesse (PIB/Habitant)<sup>27</sup>, l'offre d'emploi (implantation d'entreprises), un foncier attractif, un taux de chômage bas, la qualité de vie, l'environnement et le paysage (le soleil, la mer, la montagne, etc.), l'accessibilité, l'image de la ville et son rayonnement, à l'échelle nationale comme internationale, à travers tous les temps ou après un évènement mondial (exemple Barcelone après les jeux Olympiques de 1992), etc. La diversité de ces facteurs rend malaisée la détermination de l'influence du TGV dans la croissance des surfaces urbanisées. Toutefois, un de ces paramètres - l'occupation et l'utilisation des sols - a retenu notre attention parce qu'il a pour avantage principal d'être un facteur synthétique et donc représentatif de la réalité d'un territoire. Riche de ces différentes observations, notre axe d'étude, en outre de l'influence du TGV sur l'accessibilité des régions, se propose d'explorer une piste de recherche intéressante et qui mérite plus d'attention de la part des chercheurs : les possibles influences du TGV sur la croissance urbaine d'un espace. Dans cette perspective, partant d'une démarche de prospective territoriale basée sur la modélisation et la simulation, sont envisagées plusieurs représentations possibles de la future urbanisation de l'aire transfrontalière franco-italienne dans le contexte de la LGV PACA. Cependant, nous ne perdons pas de vue que les territoires des communes sont soumis à des dispositifs réglementaires, et que aussi stratégique soit-elle une infrastructure de transport *ne saurait modifier l'usage de l'espace si les dispositifs réglementaires du droit de l'urbanisme empêchent, par exemple, toute modification du coefficient d'occupation des sols* (Offner, 1993).

Ces remarques que nous venons de faire sont confortées par des analyses précédentes de François Plassard. Pour le scientifique : « Quelles que soient les méthodes employées, toutes ces observations empiriques confortent l'hypothèse que la mise en service d'une grande infrastructure de transport a peu de conséquences sur l'organisation des territoires et leur développement, quand on se limite à une échelle locale. Les quelques transformations qui ont pu être repérées, aussi bien dans la localisation des activités que dans les évolutions du marché immobilier, apparaissent plus comme des symptômes, difficiles à repérer, de transformations sans doute plus importantes et plus profondes » (Plassard, 2003, page 52).

---

<sup>27</sup> Cet indicateur de développement est de plus en plus remis en question par les économistes.

### 3.3. Des tentatives pour renouveler les représentations théoriques

Étant donné que les méthodes standards d'investigation portant sur l'infrastructure sont jugées inefficaces du fait que la primauté est donnée au lien de causalité entre transport, à grande vitesse en l'occurrence, et transformations spatiales (Bonnafous et Plassard, 1974 ; Offner, 1993 ; Offner et Pumain, 1996), de nouvelles démarches ont vu le jour dans les années 1990. Parmi celles-ci, nous avons choisi de rappeler les travaux d'Alain Rallet et André Torre (des travaux cités en exemple par Plassard lui-même) qui apportent un nouveau regard à la notion de territoire. En effet, contrairement à l'expérience du passé où le territoire était perçu comme un « espace passif » soumis à des enjeux économiques et qui devait se laisser façonner, les chercheurs ont introduit dans leur approche un nouveau facteur en tenant compte des systèmes de production et des dynamiques propres à chaque territoire. Leur tâche va s'avérer délicate lorsqu'ils vont entreprendre, dans un plus large spectre, les analyses portant sur « l'économie spatiale » et « l'économie industrielle » du fait que de multiples acteurs entrent en jeu (Rallet et Torre, 1995). Ce basculement de paradigme offre l'avantage de ne plus envisager que le développement économique et les modifications spatiales sont la résultante de l'infrastructure de transport mais que cette dernière contribue aux échanges économiques. La démarche consiste à analyser les infrastructures de transport sous l'angle géographique en les intégrant dans le système territorial, une notion que nous reprendrons ultérieurement, et sous l'angle économique en les associant à un « système de production ». Dans la même perspective d'approche, certains géographes ont fait naître les notions de « proximité spatiale » et de « proximité organisationnelle », deux notions qui ont le mérite de balayer les anciennes représentations théoriques, et qui rejoignent l'orientation de Rallet et Torre. En effet, ces deux notions impliquent que le territoire soit l'élément central, ce qui a comme corollaire de considérer le rapport entre « dynamiques industrielles » et « dynamiques spatiales » que suppose l'infrastructure de transport. La « dynamique » est un concept novateur dans le sens où est prise en compte l'échelle temporelle, une variable souvent ignorée par les prédécesseurs mais néanmoins déterminante dans l'analyse des liens de causalité entre transport et restructuration spatiale. Ensuite, ce qui diffère dans cette approche des standards traditionnels et néoclassiques, c'est la notion de « proximité » dont la vocation n'est pas de « déduire des transformations du système de transport les modifications de l'activité de production, mais (considérer) les transports comme des moyens qui permettent des choix renouvelés des modes d'organisation (Plassard, 2003, p. 69-70). Certains chercheurs comme Becattini, (1990) ; ou Storper, (1993) ; proposent la proximité organisationnelle au lieu de la proximité spatiale : « À défaut de proximité spatiale, les entreprises peuvent bénéficier de leur proximité organisationnelle pour mettre en œuvre des proximités circulatoires qui rendent possible l'apparition de nouveaux modes de coordination et renforcent, par exemple, leurs capacités d'innovation » (Plassard, 2003, p. 69-70). La notion de « proximité organisationnelle » est envisagée sous un autre angle : « Les infrastructures de transport ne peuvent pas avoir des « effets » dans la mesure où elles ne sont qu'un élément parmi d'autres que les entreprises peuvent mobiliser dans le cadre de leur stratégie

d'organisation de leur activité de production, et la même infrastructure peut avoir des formes d'organisation différentes. Il est alors impossible de chercher à identifier des conséquences ayant un certain caractère de régularité, à la mise en place d'un nouveau système de transport. On ne peut comprendre les opportunités qu'il offre, et donc les transformations spatiales auxquelles il peut conduire, qu'à partir de la compréhension des dynamiques organisationnelles du système de production » (Plassard, 2003, page 70). Rappelons cependant que le concept de « proximité » n'a pas remporté de franc succès auprès de la communauté scientifique.

F. Plassard pour sa part considère que ses approches sont encore trop tâtonnantes pour prétendre pouvoir mettre au rebut les représentations théoriques classiques. Celles qu'il a mises en lumière ne constituent pas une grande avancée et le fait de ne plus accorder crédit à un lien de causalité entre transport et transformation spatiale ne suffit pas à « expliquer les relations qui peuvent exister entre les formes d'organisation et les modes de circulation des biens, des personnes et de l'information qui leur sont associés » (Plassard, 2003, page 71). Le constat qui en ressort est que trouver un substitut aux anciennes représentations théoriques n'est pas chose aisée. En tout état de cause, il conviendra, pour arriver à relever le défi, de ne pas faire abstraction des diverses interrelations et interactions entre toutes les composantes qui régissent l'organisation du territoire.

Au terme de cette analyse, nous constatons qu'il y a différentes manières de rentrer par le territoire. Mais il est fondamental, préalablement à toute analyse visant à montrer les impacts potentiels des infrastructures de transport sur les transformations spatiales de connaître l'ensemble des éléments qui existent, coexistent sous forme de relations et peuvent exister entre le fonctionnement d'une société, son mode d'organisation, d'occupation et d'utilisation de son sol/territoire. Les territoires sont avant tout des systèmes complexes, c'est donc une erreur de vouloir les enfermer dans la « boîte système productif » ou « district industriel » ou dans la boîte simpliste « cause = effets ». Il ne faut pas perdre de vue que « Les transports n'ont de sens qu'à l'intérieur d'un ensemble plus complexe, qui implique non seulement des coûts ou des temps de transport, mais aussi une histoire, des valeurs. C'est ce que nous apprend le passage de la notion d'espace à celle de territoire. [...] En se limitant à l'étude des « effets » des grandes infrastructures, les recherches ont fait l'impasse sur la façon dont les sociétés contemporaines organisent leurs relations au temps et à l'espace, aussi bien en ce qui concerne les modes de vie des particuliers que les systèmes de production ou les formes prises par l'urbanisation. » (Plassard, 2003, p. 73 et 77). C'est dans ce contexte que le chapitre suivant prend tout son sens et signe l'entrée en matière de la manière dont nous avons choisi d'aborder la question des effets du TGV/LGV PACA, dans l'espace transfrontalier franco-italo-monégasque, notre aire d'étude. Car, jusque-là « [...] On peut dire que les approches théoriques qui ont cherché à formaliser les conséquences des infrastructures de transport se sont surtout préoccupées du fonctionnement de ce qui existe dans l'espace environnant sans se préoccuper de la nature de cet espace, à la façon dont il est le résultat de l'activité d'une société donnée. » (Plassard, 2003, page 84). Avec une méthode de diagnostic

spatial que nous proposons dans le prochain chapitre, nous montrons notre détermination à dépasser *le face à face réducteur entre transport et espace* pour montrer comment, en s'intéressant à l'ensemble d'un système territorial, il devient possible de contourner *la difficulté* qu'avaient jusque-là les planificateurs à *franchir l'espace*. Grâce au diagnostic spatial, les transformations spatiales en cours, passées et potentiellement à venir sont repérées. Grâce à ces repérages, il devient possible *d'anticiper à l'aide d'approches prenant en compte la complexité des systèmes spatiaux*, les futurs possibles de la future Ligne à Grande Vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur (LGV PACA). Cette démarche exige d'articuler les échelles spatiales et temporelles. Il est donc là question de déterminer en quoi le TGV va participer ou non à renforcer les transformations repérées, comment pourrait-il les effacer ou les étouffer ou tout simplement les confirmer ? Voici des questions dont nous nous emploierons à apporter des réponses tout au long de cette recherche, dans le but d'apporter notre pierre à la longue et difficile construction de nouvelles représentations théoriques permettant de mesurer et d'identifier les transformations de l'espace par le TGV, appelées de leurs vœux par Guy Joignaux et Jean-François Langumier en 2000 : *De nouvelles représentations de l'insertion de l'infrastructure dans la dynamique des territoires sont à l'évidence nécessaires, aux confins de l'économie spatiale, industrielle et des théories de la gouvernance*.

### **Conclusion du chapitre 3**

Ce chapitre a mis en lumière la difficulté pour le chercheur de disposer d'une visibilité suffisante sur la question des impacts territoriaux des trains à grande vitesse. En nous penchant de plus près sur la question de la relation entre TGV et transformations spatiales des lignes à grande vitesse, nous avons vite été confrontée à des manquements (volontaires ou involontaires) sur l'évaluation *post-TGV* des territoires desservis. Aussi, le caractère trop général que revêtait l'ensemble des études visant à évaluer l'après-TGV dans les villes disposant de l'infrastructure gare TGV, n'a pas permis d'explorer en profondeur le rôle de l'infrastructure à grande vitesse sur la transformation socio-économique des territoires desservis. De même, à aucun moment, les Bilans supposés éclairer la connaissance *post-TGV* des territoires, n'ont été capables d'isoler l'impact du TGV sur le développement territorial et l'impact que d'autres facteurs socio-économiques pouvaient jouer sur le développement. Toutefois, cet exercice a permis de discriminer deux niveaux d'effets du TGV : les effets immédiats et certains, comme l'accessibilité et l'augmentation du trafic, et les effets supposés se manifester à long terme, qui sont eux très incertains, et dont la démonstration, si elle est possible, reste à faire. D'ailleurs, les conclusions des recherches menées par le Laboratoire d'Economie des Transports (LET) de l'université de Lyon II sur le TGV abondent dans ce sens : *On observe un écart entre les changements importants et quasi immédiats introduits par le TGV dans la mobilité des personnes [...] et la lenteur d'apparition des effets dits « structurants » qui pourraient lui être imputés. Les répercussions du TGV sur les activités des zones desservies ne sont pas automatiques [...]. Aussi convient-il de s'affranchir de tout discours qui établirait une relation déterministe.* (Laboratoire d'Economie des Transports (,

1986). Par voie de conséquence, l'exercice que nous avons conduit s'est soldé par un constat rédhibitoire : l'effet du TGV sur l'occupation des sols n'a fait l'objet d'aucune enquête de fond. À partir de démarches de simulation et de modélisation, nous aborderons cette question sous un angle hypothétique et nous démontrerons dans quelle mesure le TGV peut impacter de façon précise et claire, l'occupation de l'espace transfrontalier franco-italien.

On est en droit de se demander si la LGV PACA constitue réellement la seule solution permettant de répondre aux problèmes d'avenir de la région. Ne faudrait-il pas aussi penser à un TGVR (Transport à Grande Vitesse Régional) dans le cas de la région PACA ? Bien entendu les caractéristiques d'un tel projet doivent être définies en fonction du fonctionnement réel du territoire PACA, c'est-à-dire en prenant en compte sa diversité structurelle et toutes ses spécificités. Quel est l'intérêt du TGVR ? Le premier intérêt est sans doute le fait que cette infrastructure va permettre de faciliter les relations entre les principales villes de la région d'une part, c'est-à-dire les relations est-ouest/littoral, et d'autre part les relations entre ces villes et de nombreuses villes intermédiaires situées dans le moyen pays et/ou le proche arrière-pays, en d'autres termes faciliter les relations entre villes est-ouest et nord-sud. Et c'est sur cette dernière qu'il sera nécessaire de réfléchir sur une synchronisation entre tous les réseaux afin de permettre un réseau de rabattement fer et route, autrement dit réussir une vraie politique intermodale. Par ailleurs, un TGVR présente un autre intérêt qui est celui de conserver les avantages évidents du TGV, à savoir modernité, confort, réduction des temps de parcours (même si dans ce cas la vitesse ne serait pas 300km/h – qui répond plus à la logique d'un réseau centre-périphérie (se rapprocher de Paris) – mais devrait être revisitée à la baisse pour favoriser les relations transversales, c'est-à-dire rapprocher les territoires d'une même région entre eux et non les éloigner). Mais ceci pose beaucoup d'autres questions. Aménager un territoire, c'est avant tout affaire de choix et de priorité. Quelle est la priorité pour la région ? Structurer son espace régional ? Dans ce cas, il est préconisé de rapprocher les villes qui la composent entre elles et, dans ce cadre, un TGVR est le plus adapté. Mais, si la priorité est de se rapprocher de la capitale Paris et de l'Europe par l'Arc Méditerranée, dans ce cas une ligne à grande vitesse classique qui ne dessert que les grandes métropoles régionales est une solution, à la condition toutefois que derrière soit assurée une réelle politique intermodale de transport, ce qui implique de favoriser en parallèle les relations transversales afin de ne pas créer comme dans d'autres territoires que nous avons déjà cités comme exemples, un éloignement entre les villes les plus importantes et les villes intermédiaires. Pour l'heure, le projet TGV présenté au débat public par le maître d'ouvrage ne semble pas faire des relations transversales une priorité. Mais, au-delà du choix d'aménagement, c'est une réelle confrontation des stratégies locales régionales et européennes que l'on peut lire dans la politique française des transports, et seule une approche multiniveau de l'aménagement du territoire avec comme pierre angulaire, une stratégie locale du transport, pourra permettre un aménagement global optimal. L'approche multiniveau envoie un message : les niveaux ne s'opposent pas, ils se complètent, s'équilibrent et peuvent coexister. C'est sous cet angle que les acteurs devraient penser l'avenir de leur territoire.

## Conclusion de la Première partie

Conscient de l'insuffisance de ses infrastructures terrestres, du déséquilibre de son système de transport, des saturations de son réseau de transport, de son isolement par rapport au réseau européen à grande vitesse, l'espace transfrontalier franco-italo-monégasque aspire à travers ce grand projet ambitieux (LGV PACA) à une intégration concrète visant à améliorer ses échanges et à dynamiser son économie. L'ouverture d'une ligne à grande vitesse sur le territoire est plus que jamais un enjeu majeur pour des acteurs convaincus que seul un projet de territoire d'envergure transfrontalière (liaison avec l'Italie) pourra mettre en évidence le caractère stratégique de cet espace au sein de l'Europe du Sud. Le retour d'expérience du TGV prouve que l'influence du TGV sur le développement des territoires reste encore mitigée. En effet, il demeure encore très difficile pour les chercheurs de distinguer les effets du TGV des effets résultant d'autres facteurs socio-économiques. Mis à part l'amélioration de l'accessibilité, l'expérience TGV montre que les effets du TGV sur les prix des logements par exemple sont difficiles à mettre en évidence. Ces observations nous invitent donc à la prudence car nos analyses ont permis de constater qu'aucun bouleversement (en tout cas après huit ans seulement) n'a été noté, et que par ailleurs, plus que subordonnés aux effets TGV, les territoires desservis par ce dernier semblent plutôt s'inscrire dans une conjoncture locale, régionale, voire même nationale. En matière d'aménagement local toutefois, l'exemple des gares TGV de Lille ou encore d'Aix-en-Provence et des travaux d'envergure initiés depuis une dizaine d'années dans la gare TGV de Marseille-Saint-Charles indique des effets notoires du TGV sur l'architecture urbaine, mais encore une fois, ceux-ci restent très localisés au niveau des quartiers de la gare TGV.

Dans toutes les études portant sur l'évaluation des effets TGV, un élément fondamental est apparu : le TGV ne fait pas de miracle, c'est plutôt un amplificateur d'un phénomène déjà existant et dynamique. Il ne peut donc pas créer un développement économique local quelle qu'en soit sa forme. De ce fait, le TGV doit être perçu comme un élément du système de transport qui peut stimuler le potentiel socio-économique existant d'un espace donné.

D'importantes faiblesses ont été également soulignées dans l'analyse de l'évaluation des effets TGV sur la transformation des surfaces artificialisées/urbanisées. Pourtant, cet élément est fondamental pour détecter les changements pouvant survenir au cours du temps, avec la nécessité d'une projection sur le long terme, dans un espace devant accueillir prochainement le TGV, comme l'espace transfrontalier franco-italo-monégasque. Toutefois, ce travail de recherche ne prétend pas pallier ces lacunes mais propose, à travers une démarche de modélisation spatiale, d'explorer le phénomène des surfaces urbanisées au lendemain de la mise en service d'un TGV. Mais, comme nous l'avons formulé dans la dernière section de ce chapitre, c'est un point qui reste difficile à appréhender car plusieurs facteurs connus ou inconnus, quantitatifs et non quantitatifs, spatiaux et non spatiaux, endogènes et exogènes, visibles et invisibles, mesurables et non mesurables peuvent participer au phénomène de transformations spatiales (croissance urbaine par exemple). C'est en ce sens

qu'une part d'aléatoire demeure dans la détermination de la croissance urbaine d'un territoire. Mais, est-ce à dire qu'il ne faut pas évaluer ce phénomène ? Il est évident que la réponse est négative car il existe un facteur qui est mesurable, quantifiable et spatialement explicite et qui peut rendre compte de manière nette et synthétique de la dynamique urbaine d'un territoire dans un contexte de ligne à grande vitesse ou même de son absence. Il s'agit du facteur « occupation et utilisation des sols », un élément de mesure indispensable pour la détection des changements spatiaux. L'avantage du facteur occupation des sols, c'est qu'à chaque classe correspond une utilisation particulière du sol par l'homme (des classes qui représentent la vie économique, celles qui représentent la population résidente et celles qui représentent les espaces naturels). Le choix de ce facteur pour la mesure de la croissance urbaine est d'autant plus pertinent qu'il existe des modèles dynamiques et spatialement explicites basés sur l'occupation des sols. Mais, dans le cadre du projet LGV PACA, plus qu'un modèle de croissance urbaine, c'est également un modèle ayant la possibilité d'intégrer dans son paramétrage une nouvelle infrastructure de transport à l'image du TGV qui est recherchée. C'est dans ce contexte d'intégration des réseaux de transport et de l'occupation des sols que nous avons été amenée à choisir le modèle MOLAND, un modèle basé sur la philosophie et la structure des automates cellulaires.

Les caractéristiques de ce modèle seront donc discutées dans la seconde partie de notre étude.