



SETEC Organisation
SETEC International



Université Nice Sophia Antipolis
UMR espaces

LGV PACA
**Etude relative aux effets socio-
économiques et en terme
d'aménagement**

Avant-propos

La présente étude a été réalisée pour le compte de RFF dans le cadre de la préparation du débat public sur la LGV PACA.

Afin de préparer le débat public sur la ligne GV dite PACA qui reliera à l'horizon 2020 la LGV dite Méditerranée aux Alpes-Maritimes, RFF a confié à SETEC Organisation une mission prospective sur « les effets socio-économiques et en terme d'aménagement » de cette LGV. Cette mission s'est déroulée de décembre 2003 à mai 2004.

Elle est composée de quatre phases.

Chacune d'entre elle a alimenté la suivante par ses analyses et ses conclusions.

- Volet 1 : la constitution et l'analyse d'un fonds documentaire d'une trentaine d'ouvrages sur la thématique de la grande vitesse ferroviaire ;
- Volet 2 : une évaluation des premiers effets de la LGV Med ; les effets étudiés ont été choisis en fonction des résultats de l'étude documentaire ; ils ont été analysés selon une approche quantitative « avant après » et grâce à des entretiens avec des acteurs locaux ; les mesures quantitatives ont alors été mises en perspective avec les attentes et les perceptions des acteurs ;
- Volet 3 : la définition d'une typologie des territoires de PACA concernés par la GVF ; sur cette typologie ont été projetés les scénarios possibles de l'évolution du service ferroviaire ;
- Volet 4 : une réflexion prospective sur les effets potentiels de la LGV PACA sur ces types de territoires.

Avant d'aborder cette étude, deux précisions s'imposent :

- Cette étude est prospective ; les résultats doivent être considérés avec précaution. La prise en compte du contexte de la région PACA (thème du volet 3 sur la typologie des territoires) par exemple est essentielle. Néanmoins elle ne peut pas prendre en considération tous les paramètres socio économiques et de gouvernance des territoires. Il a fallu procéder à des choix.
- Cette étude est fondée sur des analyses quantitatives de données, des entretiens ainsi que des dires d'experts. Elle a été réalisée sous la conduite de Setec Organisation pour le compte du comité technique de la ligne mais elle n'engage que ses auteurs.

Les quatre volets font chacun l'objet d'un rapport indépendant. La présente introduction replace la grande vitesse ferroviaire (GVF) dans une perspective historique et présente les principes méthodologiques qui ont guidé la mission.

1 RAPPEL HISTORIQUE DES EFFETS DU TRANSPORT FERROVAIRE SUR LES TERRITOIRES

➤ Les lignes ferroviaires ont toujours influencé l'organisation de l'espace et le développement des territoires à long terme

L'analyse des effets d'une ligne ferroviaire est ancienne. Elle remonte à la naissance du chemin de fer. Les problématiques étudiées n'ont pas profondément changé, même si les outils disponibles et l'expérience ont permis d'élaborer des méthodologies d'analyse plus précises.

Ces réflexions sont doubles. La première traite des effets de court terme, qui se produisent dès l'ouverture d'un nouveau service ferroviaire. La seconde s'inscrit sur la durée. Elle évalue les évolutions de perception et d'image des territoires, de leur attractivité, de leur développement. Ce changement a lieu progressivement et c'est lui qui induit éventuellement la restructuration du et des territoires desservis ou traversés.

Un exemple donné par le Townshipheritage sur les effets du chemin de fer sur le développement illustre cette ancienneté.

« A Sherbrooke au Canada, un colon anglais écrit vers 1860 dans une lettre à son grand-père qui demeurait en Angleterre : "Nous voyons déjà les effets du chemin de fer à Sherbrooke. Les commerçants ont baissé leurs prix parce que s'ils ne l'avaient pas fait, il y a beaucoup de gens à Montréal qui sont prêts à les concurrencer. Le transport de marchandises lourdes telles que la farine, le sel, etc. n'est qu'une bagatelle maintenant à comparer à l'époque où tout était transporté par chariots. Le bois de construction est très en demande, alors les fermiers auront une chance maintenant. Je pense que Sherbrooke deviendra un grand centre d'affaires. En ville, beaucoup plus d'argent change de mains qu'avant, deux fois plus, à ce que je peux en juger." Les chemins de fer ouvrirent de nouveaux marchés non seulement aux fermiers mais aussi aux producteurs de bois et de minéraux. Les manufacturiers aussi augmentèrent leur production. Les moulins qui desservaient les petits marchés locaux pouvaient maintenant rejoindre tout le Canada. Le moulin Paton Textile, par exemple, établi à Sherbrooke en 1867, devint le plus important au pays. L'économie des Cantons-de-l'Est continua à croître pendant la seconde moitié du 19e siècle, alors qu'ailleurs au Québec et au Canada elle demeurait en récession. On y offrait plus d'emplois pour les fils et filles des familles rurales et pour les nouveaux immigrants. Comme partout, la Révolution industrielle entraînait des accidents. (...)Des petits producteurs et commerces étaient souvent forcés de fermer à cause de produits moins chers arrivés de l'extérieur par les chemins de fer ou par ceux produits localement dans des manufactures nouvelles et plus efficaces. »

Autre exemple, la thèse de Micheline NILSEN, « *The other side of the tracks* »¹ parue en 2003 étudie l'effet des chemins de fer sur la fabrication de la ville, à travers l'exemple de quatre capitales : Londres, Paris, Berlin et Bruxelles. Elle montre le rôle des gares dans les stratégies d'édification des villes. Par exemple dans le cas de Paris, le développement du rail s'est réalisé d'abord en faveur de l'ouest parisien, habité par une population aisée.

¹ *The implantation of the railways in western european capitals*

Enfin dernier exemple, la suppression dès les années 30 et 40 des lignes métriques qui parcouraient les territoires parfois assez éloignés des grandes agglomérations, à cause du développement de l'automobile, peut être corrélée à plusieurs effets actuels du ferroviaire :

- les reports modaux,
- la métropolisation, avec le débat vitesse *versus* dessertes,
- le développement des territoires².

➤ **La grande vitesse ferroviaire est relative : encore « exception » aujourd'hui elle deviendra plus « normale » demain**

La première locomotive à chaudière tubulaire fut mise en service en 1829 entre Liverpool et Manchester ; elle reliait les deux villes à la vitesse très élevée pour l'époque de 22 km heure de moyenne. Elle fut nommée alors la « *Fusée* ». La suppression de la vapeur (et de ses relais obligatoires tous les 200 km) raccourcit à son tour les temps de parcours ; dans les années soixante, le Mistral entre Paris et Lyon ou le Capitole entre Paris et Toulouse ont également apporté, avec une grande vitesse, le sentiment d'un raccourcissement des distances³.

Ces deux exemples illustrent que chaque nouvelle technique ferroviaire a apporté à sa propre manière la « *grande vitesse* ». Encore aujourd'hui d'ailleurs, la vitesse de 220 km/heure sur une ligne classique entre Le Mans et Nantes n'est plus considérée comme une grande vitesse ferroviaire alors qu'elle l'aurait été il y a encore 30 ans.

Les innovations de l'histoire des transports, reçues comme un saut technologique à un moment donné, deviennent peu à peu la « *norme* ». La grande vitesse ferroviaire (GVF) deviendra sans doute la « *normalité* » dans quelques décennies en France et en Europe (de la même manière que la traction électrique – plus rapide et moins polluante – est devenue la norme par rapport à la traction vapeur) : la GVF reliera alors les principales métropoles européennes.

Née en 1981 avec la mise en service du TGV Paris Lyon sur le réseau Sud Est, la GVF s'est ensuite développée avec :

- en 1989 / 1990 la mise en service du TGV atlantique,
- en 1993 la mise en service du TGV Nord et de l'Eurostar vers Londres, puis en 1996 du Thalys vers Bruxelles et Amsterdam,
- en 2001 la mise en service du TGV Med.

Les prochaines ouvertures sont prévues en 2007 avec le premier tronçon de la LGV Est et en 2010 avec la branche Est de la LGV Rhin Rhône. Le CIADT du 18 décembre 2003 a décidé de la programmation à des horizons encore non spécifiés de 50 projets d'infrastructures routières et ferroviaires d'ici 2025, évalués à 20 milliards d'euros. Sont retenus notamment les LGV ferroviaires

² Dans les années 30 on transbordait encore du bois entre Baugé et Angers sur une ligne métrique.

³ Dans les années 60, le Mistral et le Capitole relient respectivement entre Paris et Lyon en moins de 4 heures et Paris et Toulouse en moins de 6 heures.

Rhin-Rhône, Est-européen, Nîmes-Montpellier, Bretagne, Sud-Europe Atlantique, la liaison internationale Lyon-Turin et la LGV PACA.

Réseau grande vitesse en France en 2004



Source : UIC 2002

Prévision du réseau grande vitesse en France à horizon 2020



Source : Audit de l'inspection générale des finances, mars 2003

2 LES EFFETS ATTENDUS AUJOURD'HUI DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE

2.1 LA LGV COMME OUTIL D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Le réseau français a initialement été conçu en étoile autour de Paris, en lien à l'organisation territoriale centralisée de la France. Il relie essentiellement Paris et les grandes agglomérations sans toujours en desservir les territoires interstitiels peu peuplés. Il s'inscrit dans le phénomène de métropolisation. Ainsi la LGV Sud Est évite Dijon. Mais, comme les autoroutes dans les années 80, la grande vitesse ferroviaire est aussi exprimée dans les discours des acteurs politiques et économiques locaux et nationaux comme un outil essentiel d'aménagement du territoire.

Dans la compétition croissante entre les territoires, elle leur apparaît comme une condition nécessaire voire suffisante du développement et du rayonnement, et en particulier de l'attrait des meilleures ressources économiques, culturelles, financières et humaines. Elle apporterait des emplois notamment du tertiaire supérieur, des étudiants et des centres de recherche, des entreprises, des touristes, une image et une notoriété. Elle permettrait le réaménagement des villes et notamment des quartiers des gares ; elle favoriserait la création et l'aménagement de zones d'aménagement. Elle serait la réponse aux besoins croissants de mobilité des personnes, liés aux évolutions de la société (recomposition des familles, croissance démographique, réduction du temps de travail, accroissement de la richesse, élévation des niveaux de formation, spécialisation des territoires...). Elle libérerait des sillons sur les lignes classiques qui seraient ainsi dédiées davantage au transport régional et au fret, ce qui dans un cercle vertueux réduirait le trafic routier de marchandises et donc les pollutions et les insécurités.

La GVF et les lignes nouvelles sont présentées comme le moyen de relier surtout les territoires régionaux et les centres de décision parisiens. Elles s'inscrivent ainsi dans la conception centralisée de l'organisation territoriale de la France. Dans ce contexte de représentations collectives, chaque territoire réclame donc un accès au réseau (par des connexions lignes classiques – lignes grande vitesse) sinon le réseau lui-même.

2.2 LA LGV COMME MOYEN DE DEPLACEMENT

La grande vitesse ferroviaire est un service marchand de transport de personnes, qui répond à un modèle économique au bénéfice d'une population. Elle est soumise à la concurrence des autres modes de transport sur les liaisons qu'elle propose, et à des enjeux de rentabilité économique et financière.

Un train à grande vitesse a pour fonction le transport de personnes d'un territoire à un autre. Il peut également libérer des sillons et favoriser ainsi le transport de marchandises ou le transport régional de voyageurs. L'aménagement du territoire devient la conséquence du transport des passagers. Une gare sur une LGV a des effets d'autant plus importants qu'elle est reliée à l'espace qu'elle dessert avec d'abord les réseaux régionaux de desserte.

3 UNE DEMARCHE EN QUATRE ETAPES SUCCESSIVES

Chacune des étapes de la mission a alimenté la suivante par ses analyses et ses conclusions.

3.1 LA CONSTITUTION D'UN FONDS DOCUMENTAIRE

La première phase de l'étude a consisté en l'analyse de l'« *état de l'art* » sur le sujet des effets des infrastructures de transport sur les territoires desservis. L'objectif était de bien appréhender les méthodes utilisées pour mesurer les effets potentiels d'une LGV sur un territoire. Cette phase a conduit à disposer d'un canevas d'impacts majeurs.

3.2 ANALYSE D'UN CAS CONCRET : LA LGV MED'

L'objectif a consisté ici à donner une appréciation des effets possibles d'une LGV sur les territoires qui le composent. Le cas suivi était d'autant plus pertinent qu'il est récent et qu'il se situe géographiquement proche de la ligne étudiée. Des conclusions de la phase précédente, un certain nombre d'impacts majeurs à mesurer ont été choisis. Les mesures furent prises avant puis après l'ouverture de la ligne en 2001. La seconde étape a consisté à porter ces résultats devant les acteurs politiques, économiques et sociaux pour mieux connaître leur perception des effets obtenus.

3.3 ETABLISSEMENT D'UNE TYPOLOGIE DES TERRITOIRES

Avant de conjecturer les effets potentiels de la LGV, il était nécessaire de dresser un état des lieux des territoires. Pour être pertinente, convaincante et utile, cette typologie a donc été tout à la fois suffisamment neutre et exhaustive pour être crédible et respectée.

3.4 ETUDE PROSPECTIVE

Les phases précédentes ont permis de dégager les dynamiques en cours dans les différents territoires de PACA ainsi que les thématiques clés à suivre. RFF a communiqué en parallèle les trois principaux scénarios retenus (le service ferroviaire rendu). Grâce à ces informations, la démarche a consisté ensuite à conjecturer pour :

- Un type de territoire identifié,
- dans les doubles conditions : du service ferroviaire (en terme d'origine, de destination des trains, de fréquence,...) et d'éventuelles mesures d'accompagnement,
- qu'un certain nombre d'effets pouvaient se produire.

C'est donc sur la base d'hypothèses clairement posées (dans le cas présent les dessertes ferroviaires, les temps de parcours, mais aussi la socio économie des territoires), que la prospective indique des ruptures et des continuités possibles.

Sommaire

Introduction générale

Volet 1 – Analyse bibliographique des effets des LGV

Livret 1

Volet 2 – Evaluation des premiers effets de la LGV Méditerranée

Livret 2

Volet 3 – Typologie des territoires

Livret 3

Volet 4 – Etude prospective

Livret 4

Annexes

Livret Annexes