

Etudes du maître d'ouvrage

Etude des effets
de la réalisation
d'une LGV entre Bordeaux
et Narbonne
sur le développement
des aires urbaines d'Agen
et de Montauban
et sur l'aménagement
des territoires traversés



LGV • Bordeaux • Toulouse •

Projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse

Etude de l'axe

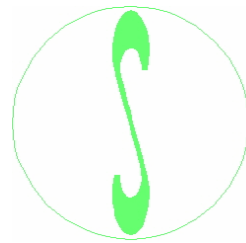
Les effets
d'une LGV
sur l'axe

Avril 2005



RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE

Etude réalisée par :



setec organisation

Tour Gamma D
58, quai de la Rappée
75583 Paris Cedex 12

SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
OBJECTIF ET METHODOLOGIE	3
OBJECTIF	3
METHODE	3
ANALYSE DES EFFETS DES LIGNES A GRANDE VITESSE ¹	3
SYNTHESE DE L'ANALYSE DOCUMENTAIRE	4
SYNTHESE DE L'ANALYSE DES EFFETS DE LA LGV MEDITERRANEE.....	7
INTRODUCTION : RAPPEL DU CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE DU TERRITOIRE DE L'AXE BORDEAUX TOULOUSE NARBONNE	13
1. DES EFFETS D'INTEGRATION ET DE COMPETITIVITE.....	15
1.1 LA LGV INTEGRERA MIEUX L'ESPACE BTN DANS LE TERRITOIRE NATIONAL ET EUROPEEN	15
1.2 LA LGV RENFORCERA LA NOTORIETE ET L'IMAGE DES TERRITOIRES DE L'AXE, ET DEVELOPPERA UN SENTIMENT D'APPARTENANCE A UN TERRITOIRE SUPRA REGIONAL	17
1.3 LA LGV CONTRIBUERA A LA COMPETITIVITE DU TERRITOIRE DANS LA CONCURRENCE ENTRE LES METROPOLES NATIONALES ET EUROPEENNES	19
2. LE RISQUE D'UNE ACCENTUATION DES DESEQUILIBRES AGGLOMERATIONS – ESPACES INTERSTITIELS.....	23
2.1 RISQUES DE LA POLARISATION	23
2.2 DES EFFETS LIMITES SUR LES TERRITOIRES VOIRE DES RISQUES DE RENFORCEMENTS DES DESEQUILIBRES.....	25
2.3 UN PARADOXE : « L'EFFET TUNNEL » POURRAIT MENACER LES VILLES MOYENNES DESSERVIES PAR LA LGV	28
2.4 CONCLUSION.....	28
3. DES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT POUR OPTIMISER L'ARRIVEE DE LA LGV	29
3.1 RAPPEL DES CONDITIONS D'OPTIMISATION DES EFFETS DE LA LGV SUR LES TERRITOIRES.....	29
3.2 LES VILLES MOYENNES : DEVELOPPER LES COMPLEMENTARITES AVEC LES METROPOLES	30
CONCLUSION GENERALE.....	37

OBJECTIF ET METHODOLOGIE

OBJECTIF

L'objet de ce rapport est l'évaluation des effets potentiels de l'arrivée de la Grande Vitesse Ferroviaire (GVF) sur l'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne (BTN) en terme de développement économique et d'aménagement du territoire.

METHODE

Le diagnostic dynamique de l'axe BTN réalisé dans le livret 1 de la présente étude a déterminé les caractéristiques et les perspectives socio-économiques, les ambitions des acteurs locaux exprimées notamment dans les documents de planification, ainsi que leurs projets d'aménagement et de développement du territoire.

Par ailleurs, l'étude réalisée par SETEC Organisation pour RFF : « *LGV PACA : Etude relative aux effets socio-économiques et en terme d'aménagement – Juin 2004* » a mis en évidence les effets des lignes à grande vitesse sur l'aménagement et le développement des territoires, l'amenant à définir une nomenclature de ces effets.

ANALYSE DES EFFETS DES LIGNES A GRANDE VITESSE¹

En premier lieu, les effets peuvent être d'émission ou de réception. Le territoire nouvellement desservi peut attirer des hommes, des activités, des ressources, mais il peut aussi en perdre.

En second lieu, Setec Organisation a défini, à la demande de RFF, une nomenclature de ces effets¹ :

- **« Effets probables et immédiats »** : ils se constatent quasiment systématiquement et quel que soit le type de territoire ; ce sont les effets de mobilité, d'image et d'intégration.
 - Effets d'image : amplification d'une image préexistante, gain de notoriété nationale voire internationale développement de l'identité, du sentiment et de la fierté d'appartenance, émergence des éléments constitutifs d'image, attractivité des fonctions supérieures (universités, laboratoires de recherche, activités du tertiaire supérieur). Le nom de la ligne est porteur d'image.

*La gare est porteuse d'image : architecture, accès, dénomination.
La LGV donne aux territoires*

- Effets de mobilité : amplification des mobilités préexistantes, essentiellement des CSP supérieures, des étudiants, et pour les mobilités professionnelles, des cadres du tertiaire supérieur, notamment ECA, et des hautes technologies. Reports modaux sur les liaisons entre villes desservies et Paris et de province à province. La durée des trajets routiers doit être supérieure à 1h30 et celle des trajets ferroviaires inférieure à 3H / 3h30 pour assurer un report modal optimal de la route sur le fer ou de l'air sur le fer ; le moyen de transport dominant reste la voiture particulière. Croissance des migrations alternantes (due à l'étalement urbain).
- Effets d'intégration : amplification de la polarisation sur les agglomérations, amélioration de l'intégration des territoires desservis dans le territoire national par la diminution des temps d'accès. Possibilité d'intégration des territoires dans un ensemble plus vaste.
- **Effets conditionnels** : ils ne se produisent qu'à la condition d'être accompagnés de stratégies et de politiques publiques, le plus souvent partagées par l'ensemble des acteurs ; ce sont les effets réseaux et les effets organisateurs.
 - Effets réseaux : la LGV permet la connexion aux réseaux régional, interrégional, national et international. Le service ferroviaire (origine destination, cadencement, fréquence des trains, services connexes...)
 - Effets organisateurs : la LGV peut jouer un rôle d'aménagement et de répartition des activités, des équipements, des ressources entre les métropoles (condition : disponibilité foncière; volonté politique, projet urbain et projet régional ou interrégional). La gare peut être l'occasion d'une opération de renouvellement urbain.
- **Effets diffus, médiats et indirects** : ils ne sont pas dus à la seule ouverture de la ligne, soit parce que la ligne ne fait qu'amplifier une évolution de la société, soit parce que l'effet n'est que la conséquence d'un premier effet lui-même déclenché plus directement par la LGV. On trouve là les effets de développement, touristiques, et fonciers.
 - Effets sur les installations économiques : à court terme, peu de localisations d'entreprises et celles ci doivent être utilisatrices de la Grande vitesse ferroviaire (GVF) (tertiaire supérieur, technologies...). A plus long terme, la GVF est facteur parmi d'autres de compétitivité des territoires.

¹ LGV PACA : Etude relative aux effets socio-économiques et en terme d'aménagement – Juin 2004

- *Effets sur le tourisme : la GVF favorise les courts séjours et les séjours en résidences secondaires, et le tourisme urbain ; mais moins le tourisme rural en raison du besoin d'un véhicule pour accéder au milieu rural (rupture de charge). Et peu le tourisme balnéaire (séjours plus longs, familiaux...). La GVF affecte le tourisme d'affaire (séjours plus fréquents mais plus courts, élargissement des zones d'attractivité).*
- *Effets sur le foncier : la LGV entraîne des pics dans la hausse des prix du foncier au moment de sa mise en service.*

Cette nomenclature des effets a été élaborée à partir de deux volets de l'étude « LGV PACA : Etude relative aux effets socio-économiques et en terme d'aménagement – Juin 2004 » :

- Volet 1 : analyse bibliographique de 30 ouvrages sur les effets d'aménagement et de développement des LGV,
- Volet 2 : analyse des premiers effets de la LGV Med fondée sur la mesure avant – après d'indicateurs de développement.

L'analyse prospective des effets potentiels de la LGV BTN est aussi fondée sur cette connaissance / expérience. On trouvera ci-après une synthèse de ces deux volets.

SYNTHESE DE L'ANALYSE DOCUMENTAIRE²

REMARQUES LIMINAIRES

« Plus de 20 ans après sa première mise en service, la grande vitesse ferroviaire a fait l'objet de nombreuses études, analyses et évaluations. Des thématiques récurrentes y sont abordées ; les premières concernent sa vocation originelle de transport et portent donc sur les évolutions des mobilités. D'autres portent sur ses effets économiques, touristiques, sur l'organisation et l'aménagement de l'espace ou encore sur l'image des territoires.

Les méthodes utilisées pour ces analyses peuvent être regroupées en quelques volets : comparaisons avant après, monétarisation, monographies. Les outils utilisés sont essentiellement la mesure d'indicateurs quantitatifs et de comportement, les entretiens, les sondages, les comptages.

De la lecture des 30 ouvrages pris en compte pour la réalisation de cette analyse bibliographique on peut tirer plusieurs enseignements d'ordre méthodologique général.

- **La difficulté d'isoler et de mesurer les effets³ de la grande vitesse ferroviaire (GVF)**

Avant tout, les ouvrages montrent la difficulté de mesurer les effets socio-économiques d'une infrastructure de transport. Ainsi la grande vitesse ferroviaire est supposée générer des créations d'emplois sur les territoires qu'elle dessert. A proximité de plusieurs gares TGV, des zones d'activité ont été aménagées (Euralille à Lille ou Novaxis au Mans par exemple). Il est cependant difficile sinon impossible de savoir si ces zones auraient été créées sans l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire, si l'activité et l'emploi ont été dopés, ou simplement déplacés, voire localisés dans ces zones parce que l'immobilier était disponible. Doit-on réellement considérer comme un effet de la LGV Nord la création des 4000 et à terme 15000 emplois d'Euralille ? Dans ce cas, on ne peut exclure qu'il s'agisse d'un simple effet d'aubaine, la LGV jouant un simple rôle de « catalyseur ».

➤ **Les thèmes d'étude**

Certains thèmes sont plus particulièrement et systématiquement analysés, comme la mobilité, le rôle des gares dans l'organisation urbaine, et le développement économique. D'autres comme le tourisme sont étudiés dans certains cas seulement. D'autres sont peu traités comme les effets d'image, les effets réseaux, la cohésion spatiale ou sociale, les effets démographiques, les effets sociaux ou les effets d'évolution des comportements.

Ainsi SETEC Organisation n'a pas trouvé d'ouvrage consacré aux évolutions des perceptions des territoires par les décideurs et prescripteurs nationaux, européens ou mondiaux.

Les comparaisons entre les études et entre les différentes lignes à GV en sont rendues plus difficiles.

➤ **La difficulté de faire coïncider les études avec la durée nécessaire à certaines évolutions**

Les observations des études portent, au plus, sur plusieurs années ; dans ces conditions tous les effets de la grande vitesse ferroviaire ne sont pas tous convenablement mis en évidence, notamment les évolutions sociologiques qui se font sur plusieurs décennies. Ainsi les évolutions des mobilités ou des emplois sont étudiées sur des périodes de quelques années au plus, quand les phénomènes qui les sous-tendent (élévation des niveaux de formation, RTT, évolution des familles...) sont généralement beaucoup plus longs.

➤ **L'insuffisance et parfois le manque de critères de mesure**

Par exemple l'image véhiculée par la grande vitesse ferroviaire sur un territoire modifie la perception qu'on peut en avoir ; mais la mesure de cette évolution est difficile compte tenu de l'absence d'indicateurs ou de leur caractère subjectif.

² LGV PACA : Etude relative aux effets socio-économiques et en terme d'aménagement – Juin 2004

³ Par commodité de lecture, on appellera tout au long de cette note « effets », les effets socio-économiques et en termes d'aménagement.

Par ailleurs des indicateurs de mesure peuvent être disponibles, mais on regrette souvent l'absence de mesures avant l'ouverture de la ligne permettant de fixer la situation « ante » : la confrontation avec la situation a posteriori devient alors impossible.

Cette lacune transparaît clairement de certains ouvrages : certains parlent de l'arrivée d'un nombre « significatif » d'entreprises sur un territoire et de programmes immobiliers « importants » sans préciser davantage ces deux termes.

➤ **Les contradictions et les paradoxes entre les analyses**

Il n'est donc pas surprenant que la comparaison des études révèle des contradictions qui peuvent s'expliquer par la différence des méthodes utilisées et des problématiques posées. Mais les résultats eux-mêmes sont parfois paradoxaux. Ainsi, les motifs de voyager en TGV, invoqués par certains voyageurs, sont parfois les mêmes que ceux invoqués par d'autres pour y renoncer. Ainsi la réservation obligatoire des places est jugée positive par certains voyageurs, négative par d'autres.

➤ **L'évolution des effets selon les LGV**

Différentes lignes à grande vitesse ont été construites depuis 25 ans. Leurs effets diffèrent, en particulier grâce aux enseignements des lignes les plus anciennes. Par exemple, les « gares bis » qui ont été construites sur les lignes postérieures à la LGV Sud-Est sont mieux connectées aux réseaux de transport. De même, les réseaux de TER ont été mieux adaptés aux nouvelles conditions de l'offre ferroviaire.

Au fil du temps, les collectivités locales semblent avoir mieux anticipé et préparé les effets urbains possibles de la desserte ferroviaire à grande vitesse, et elles sont davantage associées à la genèse du projet ferroviaire. Il faut sans doute également y voir une conséquence positive des actions des associations visant à réduire les nuisances des infrastructures.

Mieux valoriser la grande vitesse ferroviaire en termes de développement économique et social et d'aménagement est un souci de plus en plus fréquent chez les acteurs de l'aménagement (la présente étude en est d'ailleurs une illustration).

➤ **La différence entre perceptions et réalités**

Les méthodes utilisées présentent des lacunes et des risques : certains effets sont décrits alors qu'ils ne sont pas quantifiables ou sans que l'analyse fine des statistiques ne soit faite ; les avis recueillis à l'occasion d'entretiens personnalisés peuvent alors être contradictoires avec les résultats de ces analyses (études avant/après).

SYNTHESE GENERALE

Les attentes en termes socio-économiques et d'aménagement à l'égard de la grande vitesse ferroviaire sont multiples : développement économique et développement de l'emploi, élévation des niveaux d'emploi et notamment attractivité des activités du tertiaire supérieur, amélioration de l'image, réponse aux besoins de mobilité.

Les ouvrages étudiés montrent que les effets de la GVF sur un territoire répondent à certaines de ces attentes mais que toutes ne sont pas comblées, que des effets imprévus apparaissent, que la préparation et les mesures d'accompagnement pour profiter des effets potentiels sont souvent nécessaires.

La conclusion centrale qu'il faut retenir de la lecture de ces trente ouvrages est que :

- la grande vitesse ferroviaire répond d'abord à la demande croissante de mobilité (la demande crée l'offre) ; elle contribue aussi à cette demande (l'offre crée la demande) ;
- elle a des effets de long terme difficilement mesurables sur les évolutions sociétales et la perception des territoires ;
- elle est un des facteurs parmi d'autres de la compétitivité d'un territoire mais elle n'en est ni une condition suffisante ni même une condition nécessaire ;
- elle est plus souvent un accélérateur de processus de développement et d'aménagement que leur déclencheur et a fortiori leur cause ;
- elle recompose des territoires quand des opérations d'aménagement urbain sont menées à l'occasion de la création de gares nouvelles ou de réhabilitation de gares anciennes ;
- elle renforce la métropolisation du territoire.

➤ **Des évolutions immédiates des mobilités**

La grande vitesse accentue surtout les mobilités des populations des métropoles. Les catégories les plus affectées sont les cadres du tertiaire supérieur et les étudiants. La GVF accentue la mobilité des catégories de population déjà mobiles plus qu'elle n'en génère de nouvelles.

Parfois (Thalys, LGV Nord), elle a même réduit la mobilité de certaines catégories de population soit en raison de son prix, soit en raison de l'obligation de réservation, soit enfin en raison de la réduction de dessertes. Cet effet dépend du service ferroviaire rendu.

Mais généralement l'effet de croissance des mobilités est manifeste. Il est directement lié au service ferroviaire (nombre, cadencement, origine et destination des dessertes, rabattement, accessibilité...).

➤ **Un effet à court terme sur l'image des territoires desservis**

La GVF est associée à une image de modernité et d'accessibilité. Les attentes des acteurs politiques, économiques et sociaux sont d'ailleurs fortes en ce domaine de l'image des territoires.

La GVF rapproche les territoires au moins autant dans les perceptions que dans les réalités. Elle fait évoluer les représentations, en raccourcissant les temps d'accès.

➤ **Un facteur parmi d'autres de l'attractivité des territoires**

La grande vitesse ferroviaire est un atout dans la compétition entre les villes, son absence peut être pénalisante mais elle n'est pas nécessairement déterminante dans le développement : un territoire qui accueille la LGV peut manquer de dynamisme alors qu'une ville qui ne l'accueille pas peut être dynamique.

Des effets sur l'aménagement du territoire et sur la compétition entre les territoires sont pourtant parfois manifestes : négativement quand des villes desservies par la ligne classique et à l'écart de la ligne nouvelle à grande vitesse en pâtissent ; ou quand des effets « tunnel » (les territoires situés entre deux points d'accès sont mis à l'écart du développement) sont notés. Positivement quand elle donne aux acteurs d'un territoire accès à des services qui n'y sont pas disponibles (exemple : activités ECA).

Par ailleurs, la grande vitesse ferroviaire conçue en France pour lier des métropoles renforce la métropolisation du territoire.

➤ **Un effet catalyseur sur les projets de développement économique et d'aménagement urbain**

C'est plus souvent « à l'occasion » qu'« à cause » de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire que les acteurs économiques et politiques mettent en œuvre des projets de développement.

- Développement économique : A court terme, on constate peu de délocalisations ou d'implantations d'entreprises, spécifiquement liées à la GVF. Celle-ci est un des critères pris en compte par les entreprises ; mais il n'est pas suffisant pour décider de la localisation d'activités.
- Pour le tourisme, la GVF n'a pas été pour les territoires analysés synonyme de croissance substantielle. Elle peut être une chance si des infrastructures hôtelières et de réception et une offre touristique structurée pré existent ; elle profite surtout aux territoires bien organisés et dont l'offre est comparativement originale ou importante. Elle semble tout de même avoir été pour le tourisme d'affaire un atout supplémentaire, même si les données manquent.
- Aménagement urbain : Une LGV peut devenir un catalyseur ou un amplificateur de phénomènes de dynamisation : renouvellement urbain, désenclavement, revitalisation... A

l'occasion de la mise en service d'une LGV, les villes mettent en œuvre des politiques d'aménagement urbain, surtout autour de la gare. Des gares sont réhabilitées, d'autres sont créées, notamment dans des quartiers excentrés. Par ailleurs, le quartier de la gare peut profiter de programmes urbains et immobiliers d'envergure. Novaxis au Mans en est le symbole. Toutefois c'est souvent plus à l'occasion qu'à cause de la LGV que les acteurs mettent en œuvre ces projets d'aménagement. Les effets sur les opérations urbanistiques dépendent de nombreux facteurs ; en particulier la disponibilité du foncier, l'accessibilité en transports collectifs, l'intégration dans un projet urbain.

➤ **Des effets souvent conditionnés par des actions d'accompagnement**

La mobilité dépend de l'organisation des rabattements ; l'image, de la clarté des positionnements et des stratégies de communication ; l'essor économique, de programmes immobiliers et d'une politique volontariste d'accueil d'entreprises ; le développement du tourisme, des capacités hôtelières, de la notoriété et des produits proposés.

Ces politiques ont d'autant plus de succès qu'elles sont coordonnées en amont de l'arrivée du nouveau service ferroviaire et qu'elles s'inscrivent dans les dynamiques des territoires. La GVF est plus une occasion qu'une cause mais cette occasion est souvent contributive : elle amplifie les succès des projets.

L'arrivée de la GVF sur un territoire peut accentuer les réseaux, les partenariats et les logiques de projet.

EN CONCLUSION :

Des facteurs sont déterminants pour que la grande vitesse ferroviaire contribue au développement des territoires :

➤ **Espoir et déception**

Les espoirs d'un développement lié à la GVF ont été souvent déçus ; sans doute les attentes envers celle-ci pour la résolution des déséquilibres spatiaux étaient-elles trop fortes.

D'une manière générale, et à l'exception de ceux sur la mobilité, les effets sont rarement immédiats et ils sont difficiles à isoler. D'autres facteurs que l'arrivée d'une ligne GV jouent sur la dynamique des territoires. La LGV a d'autant plus d'effets que ceux-ci ont été anticipés et accompagnés, et que des stratégies ont été élaborées. La GVF occasionne et renforce des synergies.

➤ **Choix du service ferroviaire rendu**

Le choix français des LGV répond à une configuration territoriale : de grandes distances, une vitesse élevée pour relier entre elles de grandes métropoles avec peu ou pas de dessertes des territoires interstitiels ; des liaisons essentiellement Paris Province malgré quelques liens province-province.

D'autres choix sont possibles pour d'autres configurations spatiales ; en Allemagne la grande vitesse ferroviaire a une fonction de desserte urbaine ; la desserte et l'irrigation des territoires sont privilégiées par rapport à la vitesse.

➤ **Mesures d'accompagnement**

Enfin d'une manière générale, l'intensité des effets dépendra de :

- la « qualité » de la gare TGV ;
- l'existence préalable de potentialités (foncier disponible, accès en transports collectifs, environnement socio-économique...) : un site plus accessible par la LGV n'est pas de facto plus porteur de développement ;
- la dynamique locale et la mobilisation des acteurs ; la volonté politique ; les mesures d'accompagnement.

SYNTHESE DE L'ANALYSE DES EFFETS DE LA LGV MEDITERRANEE⁴

Il paraissait intéressant, trois années après son ouverture, de regarder si ces réflexions étaient corroborées pour la LGV Med. Et dans quelle mesure et à quelles conditions des territoires avaient pu en profiter, et en profiter plus que d'autres.

Des premières analyses quantitatives ou des perceptions des acteurs recueillies par des entretiens, on peut conclure à quelques traits majeurs.

- La GVF a eu des effets importants sur les mobilités ferroviaires.
- Elle a contribué à modifier la représentation que les territoires avaient d'eux-mêmes, et celle que le centre avait de la Provence ; elle a rapproché les territoires.
- Elle n'a pas développé de réseau institutionnel dans la vallée du Rhône bien qu'elle ait accentué les mobilités ferroviaires entre Marseille et Lyon.
- Elle a eu des effets économiques directs sur des délocalisations à Marseille, mais elle n'est en général qu'un facteur parmi d'autres et parfois même secondaire de l'implantation d'entreprises.
- Ses effets sur le tourisme sont ambivalents et difficiles à mesurer à court terme.
- Elle a contribué à l'augmentation des prix du foncier, en tout cas à Marseille.

Avertissement

Les informations et commentaires proposés dans cette synthèse sont détaillés et justifiés / étayés dans la partie 3 « Approche par effet » du volet 2 de l'étude sur les effets de la LGV PACA. On ne s'étonnera donc pas de ne pas y trouver de données quantitatives, de compte rendus d'entretiens ni de sources.

➤ **Des changements progressifs sur les mobilités**

L'analyse des effets de la LGV Méditerranée sur le fonctionnement des systèmes de transport doit se faire hors toute influence de « l'ambiance » qui a suivi sa mise en service. Les divers entretiens menés par SETEC confirment l'impact psychologique de cette mise en service sans toutefois que les opinions affichées ne se fondent sur des données fiables et validées.

Premier constat : les données manquent à ce jour, notamment en termes de connaissance statistique des comportements de la clientèle.

⁴ LGV PACA : Etude relative aux effets socio-économiques et en terme d'aménagement – Juin 2004 / Volet 2 sur 4 : premiers effets de la LGV Med

Il paraît donc urgent de combler cette lacune, dans le but de mieux comprendre les paramètres fondamentaux qui ont abouti à la situation actuelle et pour pressentir, sinon prévoir, les évolutions futures, en particulier dans la perspective d'un prolongement de la ligne vers la Côte d'Azur.

Par ailleurs, les effets sont d'autant moins visibles qu'ils « se diluent » dans un système complexe dont les composantes interfèrent fortement. Dans ces conditions, il n'est pas surprenant que les effets les plus sensibles concernent le TGV proprement dit et la desserte ferroviaire en général.

- Réorganisation des dessertes nationales, internationales et régionales.
- Augmentation sensible des flux entre la Méditerranée et L'Ile-de-France.
- Augmentation moindre des flux vers les autres régions et pays desservis directement par TGV.

Il est difficile d'attribuer sûrement au seul TGV ces divers effets, notamment le développement de l'offre TER. En l'espèce, comme en bien d'autres, le TGV a joué un rôle déclenchant ou de catalyseur.

Les autres effets les plus sensibles concernent la concurrence avec l'offre aérienne sur les liaisons vers l'Ile-de-France :

- le « basculement » est éloquent pour l'aéroport de Marseille-Provence et la situation de l'aéroport d'Avignon reste fragile.
- De leur côté, les aéroports de Toulon et Nice apparaissent moins touchés.

L'analyse fine des conséquences de la GVF reste à faire : d'autres événements importants (apparition des « low cost », disparition de AOM, Air Lib) participent à leurs évolutions et il peut être délicat de « faire la part des choses ». Toutefois les premières observations confirment que la concurrence train/avion est la plus forte pour un temps de parcours TGV inférieur à 3 heures. La voiture est un complément indispensable au TGV dans la plupart des cas, étant à l'évidence le mode d'accès privilégié pour la très grande majorité des voyageurs (à l'exception de la gare de Marseille qui bénéficiait déjà d'une excellente desserte par le métro).

En revanche, la réduction du trafic autoroutier permise par les reports sur le TGV apparaît largement compensée par la croissance tendancielle du trafic routier.

➤ **Un gain de notoriété, une modification d'image**

Près de trois années après l'ouverture de la ligne, le grand Sud a incontestablement bénéficié d'un effet de notoriété et d'image ; le TGV véhicule des valeurs de modernité, de dynamisme et d'opportunité.

L'étude SNCF/DATAR réalisée par MTI conclut au formidable effet d'image qu'apporte le TGV Med.

Il a contribué à mettre la région PACA et plus particulièrement les grandes villes situées sur le parcours, Marseille, Avignon, Aix-en-Provence, Nîmes sous les feux de la rampe.

Plus encore, « Le TGV implique de nouvelles ambitions ; à présent sans complexe Marseille dit pourquoi pas moi ! ». Ces propos de Gérard Mermillod, Directeur des investissements de l'AFIF⁵ illustrent bien le sentiment partagé que la grande vitesse ferroviaire est « une opportunité à saisir pour rebondir sur d'autres domaines ».

Tant les acteurs locaux que les prescripteurs et les analystes nationaux voire internationaux partagent cette idée que le territoire du sud de la France, et avant tout Aix et Marseille, a changé de positionnement, et que la LGV a contribué à cette évolution. De périphérique (on a qualifié Marseille de « Finistère du Sud de la France »), ce territoire est devenu – dans les représentations – beaucoup plus proche des centres de décision parce que mieux intégré au réseau des grandes agglomérations. Cette nouvelle représentation se traduit par exemple par la substitution du temps à la distance ; Marseille était à 800 km de Paris, elle est désormais à 3 heures ; certes elle l'était déjà à 1 heure par l'avion, mais l'avion est perçu comme un transport longue distance tandis que le train – même à grande vitesse – crée un sentiment de proximité.

Mieux encore, la représentation que le territoire, et avant tout Marseille, avait de lui-même a évolué. Les personnes interrogées s'accordent pour le dire. La LGV n'est pas le seul facteur de cette évolution mais elle y contribue. D'une part Marseille se lance dans des projets comme la candidature à la coupe de l'America, ce qu'elle n'aurait sans doute pas fait il y a 15 ans. D'autre part, elle se sent plus près des centres de décision, mieux intégrée. Selon Pierre Agache, responsable transport au sein de Cobaty International⁶, Marseille n'aurait sans doute pas concouru pour obtenir la coupe de l'America au début des années 1990, complexée alors par son statut présumé de ville peu dynamique.

La Provence, le couloir rhodanien bénéficient ainsi des expertises disponibles surtout en Ile de France, notamment celles des activités ECA, qui peuvent plus facilement le pénétrer, et donc contribuer à l'amélioration de sa compétitivité. En même temps ses propres entreprises et acteurs économiques ou culturels élargissent leur marché. Les territoires desservis profitent aussi d'un agrandissement de leurs aires de marchés vers le nord. « Avec le TGV, Marseille est revenue à la hauteur de Lyon »⁷, explique ainsi Guy Guistini, directeur de l'agence économique Provence Promotion ; elle a beaucoup moins de difficultés pour l'accueil de sièges sociaux et la diversification de l'économie

⁵ Agence Française des Investissements Internationaux (Invest in France)

⁶ Au sein du bureau de représentation auprès des institutions de l'Union Européenne. Chargé de représenter les intérêts des professions rassemblées autour de l'acte de construire, de l'urbanisme, de l'environnement et du cadre de vie.

⁷ « Marseille joue la carte des plates-formes de service » - Centres d'appels - Mai-Juin 2003 / n°45

méridionale. Mais ces points ne sont pas quantitativement montrés. De même les retombées d'image sur la fréquentation touristique n'apparaissent pas clairement.

Marseille est l'agglomération qui a le plus bénéficié du gain d'image offert par la grande vitesse. Toutes les personnes rencontrées s'accordent pour la placer au premier rang des villes du Sud-Est ayant gagné en positionnement à la fois national et international. Lyon, Montpellier ou Valence, directement concernées par cette nouvelle infrastructure, n'ont pas autant gagné en visibilité, notoriété, image sur le plan national voire international. Il est difficile d'isoler l'effet grande vitesse ferroviaire de celui d'Euromed, de la coupe du Monde de football, de la candidature à la coupe de l'America ; mais il paraît crédible d'affirmer que la grande vitesse ferroviaire a contribué à ce gain de notoriété et à cette amélioration d'image.

➤ **Peut-être un effet réseau économique et institutionnel**

- **Encore non détectable dans le couloir rhodanien** : On aurait pu penser que la LGV Med renforcerait les coopérations économiques et institutionnelles entre Marseille-Aix et Lyon. Or la LGV est surtout conçue et reçue comme un axe Paris Provence. L'objet de la LGV – largement atteint – est de relier la Provence à la région parisienne. Mais elle semble moins relier, dans les perceptions, la Provence à d'autres territoires, quand bien même la LGV Med a été l'occasion d'améliorer considérablement les liaisons Province- Marseille. Par exemple, le développement de relations entre la Provence et Lyon est rarement évoqué ni identifié, alors que le trafic ferroviaire a presque doublé sur ce tronçon. La LGV ne semble pas avoir eu pour effet le développement d'un réseau (institutionnel ou économique) interrégional ; la LGV n'est pas reçue comme pouvant servir aux liaisons régionales à grande vitesse, du type Marseille – Avignon – Valence - Lyon. Et cet effet n'est guère souhaité ni attendu dans les prochaines années. Il n'entre pas dans les représentations locales, dans les mentalités ni dans les projets ; Lyon et Marseille sont toujours perçues comme concurrentes.
- **Potentiel dans le territoire Aix Marseille**. La LGV Med comme les autres LGV a aussi renforcé la métropolisation. Marseille Aix semble en avoir plus profité que les autres territoires desservis, en terme d'image et de développement. Peut-on voir aussi, à l'occasion de la mise en service de la LGV, et notamment avec l'ouverture de la gare d'Arbois dont le succès est supérieur aux prévisions, l'émergence d'une vaste agglomération Aix Marseille, et une réduction des concurrences entre les deux villes ? C'est en tout cas une hypothèse évoquée et envisageable. Ce serait un effet important de la LGV – si cette émergence se confirmait – que de rapprocher les deux agglomérations.

D'autant qu'il y a 10 ans la gare d'Arbois avait été comprise comme un facteur de concurrence et non de cohésion.

➤ **Une hausse des prix du foncier provoquée en partie par les « acheteurs du nord »**

La hausse des prix du foncier est sur le territoire de la Provence imputée directement à la LGV Med. Cette imputation est en partie fondée mais elle doit être nuancée : par exemple à Marseille les prix du foncier étaient en 1995, comparativement à ceux d'autres grandes agglomérations françaises, relativement bas. On assiste donc au moins autant à un rattrapage dû au changement d'image qu'à une hausse spécifiquement liée à la LGV.

La croissance des prix du foncier en PACA suit et parfois accentue celle de la France depuis les années 2000. Certains centres-villes, comme à Marseille ou Avignon, ont vu leur attractivité augmenter grâce à des programmes de réhabilitation. Entre 2000 et 2001 les augmentations de prix les plus marquées concernent les villes nouvellement desservies par la grande vitesse : Avignon, Aix-en-Provence, Marseille, plus particulièrement le quartier Saint Charles. Ceci laisse supposer que la LGV a amplifié l'inflation des prix. Les personnes rencontrées abondent d'ailleurs dans ce sens : elles évoquent spontanément la hausse du prix du foncier comme la principale retombée de la LGV. Cette hausse serait due à la facilité de posséder un pied à terre dans le sud grâce aux nouvelles habitudes de travail (RTT), au relatif bon rapport qualité/prix des maisons et appartements et à la nouvelle accessibilité due à la LGV. Le différentiel de hausse des prix de l'immobilier dans les grandes villes du sud par rapport à la moyenne des grandes agglomérations françaises⁸ entre 1998 et 2003 a été de 12% par an ; ce différentiel pourrait par ailleurs n'être dû qu'à un rattrapage, les prix de départ étant en valeur absolue plus faibles.

Il pourrait être dû à un effet résidence secondaire. Sur un total de deux millions de résidences secondaires en PACA, le littoral méditerranéen (particulièrement le Var, les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône) a ainsi vu en dix ans (donnée 2002) la part du nombre de résidences secondaires augmenter de 21 %⁹.

La grande vitesse ferroviaire aurait contribué à la hausse des prix mais elle n'en serait pas la seule cause.

➤ **Le succès des gares**

Les gares TGV d'Aix-en-Provence, d'Avignon et de Valence ont connu un succès plus grand que celui escompté.

⁸ Panel des villes de PACA : Avignon, Aix-en-Provence, Marseille et Toulon et panel des grandes villes françaises : Bordeaux, Lille, Nantes et Lyon. Les données prises en considération sont la moyenne des prix pour les appartements anciens, issues de l'organisme Perval, rassemblant les chiffreages des principales chambres de notaires de villes considérées.

⁹ Rapport d'environnement de l'Institut français de l'environnement (Ifen) 2002

Le sous dimensionnement des parking d'Aix et d'Avignon l'illustre. Ces succès peuvent s'expliquer d'une part parce que ces gares desservent des villes importantes. D'autre part, elles sont situées dans des zones d'habitat rural. Leur potentiel est donc supérieur à d'autres gares nouvelles comme Le Creusot ou Mâcon, dont la fréquentation est restée plus modeste.

Par exemple, avec quatre millions de passagers par an, Avignon-TGV est une réussite incontestable ; on peut penser – mais sans confirmation de la SNCF - que sa zone de chalandise dépasse les 250 000 habitants de l'aire urbaine.

➤ **Des effets sur l'activité économique qui varient selon les territoires et selon les mesures d'accompagnement**

Les effets quantifiables sur le développement et l'aménagement des territoires desservis sont encore modestes même pour Aix et Marseille. Le délai de trois années, sans doute insuffisant pour que tous les effets émergent, explique sans doute en partie cette modestie ; mais en même temps, l'analyse bibliographique montrait que, pour toutes les LGV, ces effets étaient peu nombreux et peu directs. Les responsables d'Euromed¹⁰ estiment toutefois que la LGV aurait permis la délocalisation d'un millier d'emplois de Paris.

C'est davantage par l'intermédiaire de la modification de l'image et de la représentation qu'il faut attendre des évolutions. Et même ces évolutions jouent assez peu sur les grands investissements internationaux. Ceux-ci sont beaucoup plus fonction des ressources humaines disponibles sur le territoire, des dessertes aériennes et routières ou du positionnement géographique par rapport au marché. Ainsi le TGV Med n'est que très secondairement présenté comme un argument pour l'implantation de ITER à Cadarache.

La mise en service de la grande vitesse ferroviaire a pu, selon certains acteurs économiques, favoriser l'implantation d'entreprises de services aux entreprises, notamment d'« Etudes, Conseil et Assistance (ECA) », qui selon l'analyse bibliographique étaient les emplois les plus concernés par la grande vitesse ferroviaire. Cependant, le mouvement est encore peu visible dans les données statistiques. L'analyse bibliographique montre aussi qu'une partie seulement des entreprises est sensible à une plus grande facilité de transports des personnes.

Les mesures d'accompagnement s'avèrent essentielles pour favoriser le développement. La future gare TGV, au centre-ville de Montpellier s'inscrit ainsi d'ores et déjà dans le cadre d'une opération d'urbanisme

¹⁰ En plein centre-ville Euroméditerranée (Euromed) a été lancé en 1994. Ce quartier d'affaires de 311 hectares qui s'étend du littoral à la gare St Charles à proximité anciens Docks où les bureaux de l'Etablissement Public d'Etat en charge du projet Euromed occupent une partie des 80 000 m² de locaux entièrement réhabilités. Le programme doit rassembler près de trois milliards d'euros d'ici à 2010 dont un tiers d'investissements publics - essentiellement en opérations immobilières. Près de 600 000 m² de bureaux et 400 000 m² de logements doivent couvrir la zone. Le projet englobe aussi les aspects sociaux et culturels d'une métropole comptant 1,5 millions d'habitants (800 000 sur Marseille).

avec un quartier d'affaires de plus de six hectares (sur les friches de la SNCF et de La Poste).

Dans les zones d'activités à proximité des gares TGV, les services commerciaux questionnés expliquent qu'il est difficile de lier une implantation à un seul facteur. La nouvelle desserte est un « atout supplémentaire non négligeable mais pas suffisant en soi »¹¹.

Marseille fait figure d'exception avec des implantations d'entreprises nationales comme BNP Paribas, Société Générale, Cétélem, Telecom Italia (siège France), Maif, Compas Group, Ubi France ou encore le Centre Français du Commerce Extérieur. Euroméditerranée considère ainsi qu'elle a pu s'appuyer sur le TGV pour assurer son attractivité. Alors que la ville accueillait principalement des PME ou des entreprises régionales, le changement est manifeste. Des centres de décision s'implanteraient désormais à Marseille.

Les dirigeants d'Euromed lient une partie de la réussite de leur projet (12.000 emplois dans le périmètre) à l'arrivée de la LGV. On peut en conclure à la synergie des deux opérations Euromed et LGV.

➤ **Une activité touristique encore peu affectée**

La GVF permet d'accéder plus facilement aux régions Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon et PACA à partir des grands bassins de population touristique (Paris, métropole lyonnaise).

Dans l'ensemble, il semble qu'on observe plus un changement des comportements et des types de tourisme qu'une évolution notable des volumes.

La GVF a sans doute contribué à l'augmentation du nombre de manifestations professionnelles dans les villes considérées ainsi que, parmi elles, à l'augmentation de la proportion de manifestations nationales voire internationales. La grande vitesse a pu avoir aussi des effets localement comme une hausse de la capacité d'accueil à Avignon. Enfin, il semble que la desserte TGV contribue à changer le comportement des touristes :

- hausse des séjours courts en week-end notamment en résidences secondaires,
- hausse des déplacements touristiques de certaines catégories de personnes : jeunes, seniors, CSP élevées et étrangers.

➤ **Pour les étudiants, encore peu d'effets visibles**

Les données statistiques ne révèlent pas de lien entre l'amélioration de l'accessibilité de l'Académie d'Aix-Marseille et la hausse des flux avec Lyon ou Paris. Trois ans après l'ouverture de la ligne, deux tendances sont tout de même perceptibles :

¹¹ Une filiale support informatique de Saint-Gobain s'est ainsi délocalisée de Paris en 2001 sur la zone Agroparc en Avignon. La raison principale avancée était moins la nouvelle desserte TGV que la capacité de conserver ses équipes : meilleure qualité de vie et moins de tentations de la concurrence qu'en région parisienne.

- un gain sensible au niveau des échanges étudiants entre Aix-Marseille et Lyon¹² ;
- un positionnement plus national pour les grandes écoles situées à proximité de la nouvelle ligne.

EN CONCLUSION

La LGV Med a des effets ; elle rapproche considérablement la Provence de Paris dans les représentations¹³ ; elle modifie les mobilités ; mais ses effets de court terme sur l'économie et le développement ne sont pas spectaculaires. Sans doute la LGV contribue-t-elle plus à mettre à niveau la compétitivité globale du territoire de la Provence qu'à attirer de nouvelles activités économiques et culturelles. Enfin elle contribue sans doute à modifier, à long terme, les comportements sociaux¹⁴, mais ce point n'est pas ou peu étudié.

Ces analyses synthétiques des effets des LGV et notamment des premiers effets de la LGV Med ont paru nécessaire pour mettre en évidence les effets potentiels de la LGV Bordeaux Toulouse Narbonne.

Le présent rapport évalue ces effets sur les différents types de territoires définis dans ce livret 1 :

- les métropoles
- les villes moyennes multipolarisées
- les villes sous influence d'une métropole
- les espaces ruraux en voie de périurbanisation
- les espaces ruraux à dominante agricole

Le principe retenu pour l'élaboration du présent rapport est celui d'une réflexion argumentative, problématisée, sur les enjeux essentiels du développement et de l'aménagement du territoire. Cette réflexion est fondée sur les hypothèses d'évolution des territoires à 30 ans, et sur une extrapolation, quand elle est possible, des effets observés sur les territoires comparables desservis par les autres LGV.

En revanche l'approche systématique de chaque effet sur chaque type de territoire a été écartée en raison de son caractère statique et peu éclairant.

¹² Le nombre d'étudiants d'Aix-Marseille à Lyon est ainsi passé de 734 à 792 de 1997 à 2003. Dans l'autre sens le gain a été de 84 étudiants. Ces chiffres sont à relativiser car ils représentent moins de 1 % des étudiants des académies

¹³ Bien que le gain de temps brut sur le meilleur temps de parcours ferroviaire soit relativement marginal par rapport à l'avion.

¹⁴ par exemple une intuition est qu'elle encouragerait les éloignements des familles décomposées recomposées.

INTRODUCTION : RAPPEL DU CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE DU TERRITOIRE DE L'AXE BORDEAUX TOULOUSE NARBONNE

Dynamisme démographique et attractivité, notamment des grandes villes

Le diagnostic mené dans le Livret 1 montre que le territoire entre Bordeaux, Toulouse et Montpellier est dynamique et attractif en terme démographique : les taux de croissance de Montpellier et Toulouse sont parmi les plus élevés des agglomérations de France et le Languedoc-Roussillon est au premier rang des régions françaises. A cette croissance démographique s'ajoutent le dynamisme économique et l'attractivité de Toulouse (notamment en terme d'emplois avec un salaire moyen au 4^e rang des métropoles françaises et, comparativement, un faible taux d'emplois précaires (17,3%)), la richesse de Bordeaux (elle se situe au 6^e rang des villes les plus riches de France¹⁵), soit un cadre démographique et économique plutôt favorable à l'arrivée d'une Ligne à grande vitesse.

Dans les trois régions, l'essor démographique concerne essentiellement les métropoles et les pôles urbains, notamment ceux situés sur la ligne (par exemple l'aire urbaine d'Agen connaît une croissance démographique de 0,39% par an de 1990 à 1999 pendant que le Lot-et-Garonne perd des habitants (0,02% par an)). La croissance des villes devrait se poursuivre dans les années à venir et sera davantage due au solde migratoire positif qu'au solde naturel.

Distinction des zones Bordeaux-Toulouse et Toulouse-Narbonne

La partie ouest de l'axe entre Bordeaux et Toulouse se distingue de la partie est entre Toulouse et Narbonne.

A l'ouest de Toulouse, les territoires sont dans une **logique de consolidation**. Après avoir connu une croissance démographique soutenue et régulière, **l'axe Bordeaux-Toulouse** devrait se stabiliser avec une croissance comprise entre 0,4 et 0,5% par an de 1999 à 2030 (source : INSEE). La structuration du territoire en un maillage de bourgs, petites villes et villes moyennes est ancienne, héritière du XIX^e siècle. Avec une richesse supérieure à celle de l'est de l'axe, issue en grande partie de l'activité vitivinicole, un PIB régional par habitant supérieur (l'Aquitaine et Midi-Pyrénées sont mieux classés que le Languedoc Roussillon et occupent les 8^e et 12^e rangs nationaux¹⁶) et des actifs plus nombreux, le cadre semble davantage en attente la LGV, comme le montre l'importance que lui accordent les documents de prospective et de planification régionale.

A l'est de Toulouse, les territoires connaissent une croissance démographique forte (la plus élevée des régions françaises pour le Languedoc-Roussillon avec selon la prévision INSEE +0,9% par an de 1999 à 2030). Toulouse et Montpellier ont connu des croissances démographiques parmi les fortes des agglomérations en France depuis dix ans ; elles devraient continuer à se développer. La nécessité d'une liaison entre elles pourrait émerger, même si aujourd'hui leurs complémentarités n'apparaissent pas clairement et qu'elles ne fonctionnent pas en réseau.

Il faut s'attendre à voir le Languedoc Roussillon continuer à se transformer considérablement dans les années à venir. Les acteurs locaux expriment d'ailleurs leurs inquiétudes et préoccupations à cet égard. Le territoire du Languedoc - Roussillon se caractérise par de vastes ensembles agricoles cultivés de façon intensive, relayés par un réseau diffus de villes moyennes. Il s'est structuré et développé au 20^e siècle (quand Bordeaux-Toulouse s'était déjà davantage développé au 19^e (cf. *supra*)). Ce caractère et la pression démographique engendreront une forte demande en matières d'équipements et de services, notamment de déplacements. Aujourd'hui le Languedoc Roussillon est plutôt en retard de développement (PIB et richesse par habitant), et est touché par un important chômage (le plus fort français). Ses activités économiques dominantes requièrent des niveaux de qualification plutôt faibles rapportés à la moyenne nationale (services aux particuliers, commerce, construction, tourisme). Il dispose en revanche d'une attractivité parmi les plus fortes de France (héliotropisme...).

Bordeaux, Toulouse... et Montpellier, des métropoles en croissance et à fort potentiel

Les métropoles constituent l'essentiel de l'enjeu d'aménagement du territoire sur l'axe.

Bordeaux est déjà reliée à Paris par le TGV (liaison Paris-Bordeaux en 3h). Une étude devrait le confirmer, mais on peut penser qu'elle a déjà bénéficié, en partie, des effets potentiels de la présence de la GVF. Elle en aura encore plus bénéficié à l'horizon 2020 lorsque la LGV SEA sera achevée.

Pour Bordeaux la présente étude doit donc autant s'interroger sur l'apport de la GVF en soi que sur l'apport de la GVF en provenance et à destination de Toulouse, Montpellier, Lyon et Barcelone. Bordeaux peut-elle trouver un bénéfice dans une amélioration de ses relations avec Lyon, Barcelone ou Marseille, à moins de 3H30, et Toulouse à 1H ?

Toulouse dont la croissance, le rayonnement, l'attractivité économique et démographique sont importantes¹⁷, occupe une place prépondérante sur le territoire et devrait être la grande bénéficiaire de la GVF dont elle ne dispose pas aujourd'hui, et qui on le sait favorise les métropoles. C'est elle, tout du moins, qui énonce le plus d'attentes d'une LGV.

¹⁵ Source : Classement des villes 2004, Le Point, critères : impôt sur le revenu, impôt sur la fortune

¹⁶ cf. Livret 1, chapitre « Economie »

¹⁷ cf. Atlas des cartes, livret 1 : Evolution démographique 90-99, Migration d'actifs

L'aire urbaine de Toulouse, surtout, apparaît comme le pivot de l'axe. Sa croissance démographique soutenue devrait se poursuivre à un rythme de 1,3% par an de 1999 à 2030 (soit trois fois la moyenne nationale), au même niveau que celle de Montpellier, dont le poids démographique est cependant plus faible.

Misant sur les technologies de pointe telles que l'aéronautique, le laser, les télécoms, et dotées d'universités et d'enseignement supérieur, les trois métropoles ont des atouts indéniables dans la compétition entre grandes métropoles européennes. La DATAR place Toulouse au même niveau que Lyon et Marseille en France, ou Dublin, Francfort et Genève en Europe en classe 4, « grandes villes européennes intermédiaires », et Bordeaux en classe 5, « grandes villes à potentiel européen », (tout comme Lille, Nantes ou Nice ainsi que Montpellier et Grenoble)¹⁸. Leur intégration dans le réseau de la GVF sera un élément de leur compétitivité (cf. synthèse de l'analyse documentaire).

*

Enfin, avant d'évaluer les effets potentiels de la LGV, quatre remarques liminaires doivent être formulées.

En premier lieu, les acteurs locaux rencontrés et les analyses des documents montrent des attentes et des inquiétudes à l'égard de la grande vitesse ferroviaire. Face à ces attentes, il faut rappeler :

- o d'une part, les risques pour le développement équilibré du territoire que peut représenter la réalisation d'une LGV (effets tunnel, effets d'émission autant que de réception...);
- o d'autre part, l'idée que la LGV n'est qu'un outil. On l'a vu, la GVF est une occasion plus qu'une cause d'aménagement et de développement. Ses effets sont très dépendants du service ferroviaire rendu (cadencement, fréquence, origine destination des trains...). Pour être bénéfique en terme d'aménagement et de développement des territoires, elle nécessite des stratégies volontaristes d'accompagnement.

En deuxième lieu, il faut analyser les effets de la LGV à l'aune des attentes des acteurs territoriaux aux échelles d'actions et aux enjeux distincts (Etat, région, agglomération, ...). S'agit-il d'abord de relier le grand Sud Ouest avec Paris ? De le structurer et de l'aménager ? De développer les liens entre ses métropoles ? De développer les liaisons entre lui et d'autres territoires comme la Catalogne, la Provence ou la région lyonnaise ? S'agit-il d'un volontarisme politique, tenant au développement économique et social ? Ou simplement d'une logique d'équipement égalitaire du territoire national ?

C'est au travers du service ferroviaire développé sur le réseau (gares et dessertes, cadencement et fréquence des trains, rabattements, origine destination des trains...) qu'une réponse sera apportée à ces questions. La présente étude évalue donc les effets à l'aune des services ferroviaires possibles.

En troisième lieu, ce qui fait encore aujourd'hui la grande vitesse ferroviaire, c'est sa rareté. En 2025 / 2030, elle sera considérée comme plus ordinaire, puisqu'elle reliera entre elles la plupart des grandes métropoles nationales et européennes. En bénéficiant constituera moins un avantage comparatif comme cela a pu l'être pour Lyon ou Nantes dans les années 90 qu'une mise à niveau par rapport aux territoires antérieurement desservis. Les effets pourraient en être amoindris.

« Plus que le transport lui-même, c'est sa rareté qui structure le territoire ».

Enfin, La **réduction du temps de trajet a un effet de report modal** de l'air sur le fer qui diminue pour les trajets ferroviaires au-delà de 3H – 3H30, et de la route sur le fer pour les trajets routiers supérieurs à 1H30. La part de marché du train reste souvent seconde par rapport au routier (par exemple 25% environ des trajets sur Paris Marseille) mais elle peut représenter des volumes très significatifs¹⁹ alors que le train peut prendre jusqu'à 95% des parts de marché de l'aérien sur certaines destinations (Paris Lyon par exemple).

Ces fortes différences sont liées, on l'a vu, d'une part au fait que l'avion redevient compétitif sur le train pour les trajets ferroviaires supérieurs à 3H/3H30 (source : cf. étude documentaire) ; et d'autre part à la durée du séjour, les transports collectifs étant davantage utilisés pour les courts séjours (source Université de Nice - Setec Organisation), alors que la voiture est préférée pour les longs séjours ; enfin à la nécessité fréquente de disposer d'une voiture pour se rendre à un lieu de destination finale.

Plus l'objectif s'écarte d'une optique transports, plus les effets sont difficiles à mesurer et plus « l'état du savoir » montre des résultats nuancés. Dans l'ensemble des travaux d'étude empiriques, ce qui frappe, c'est « *la faiblesse des conséquences que peut avoir une nouvelle infrastructure de transport sur l'organisation spatiale [...] 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* »²⁰.

¹⁸ En outre, en terme de rayonnement comparé au poids démographique, Toulouse bénéficie d'un rayonnement légèrement plus fort que le poids démographique tandis que Bordeaux a un rayonnement équivalent. A noter : Montpellier, en tête du classement, bénéficie d'un rayonnement nettement plus fort que son poids démographique

¹⁹ ainsi un report de 2% des déplacements voyageurs de la route (85 milliards de vkm) vers le fer induirait une augmentation de 29% du trafic voyageurs (source : Le rail, avril 2004, p 36).

²⁰ François Plassard – Transport et Territoire – La Documentation Française – octobre 2003

1. DES EFFETS D'INTEGRATION ET DE COMPETITIVITE

1.1 LA LGV INTEGRERA MIEUX L'ESPACE BTN DANS LE TERRITOIRE NATIONAL ET EUROPEEN

1.1.1 Le contexte

Plusieurs éléments caractérisent l'axe BTN et l'organisation générale du territoire français et européen :

L'axe BTN se situe aujourd'hui en périphérie des principaux centres de décision européens

Le territoire est perçu depuis les centres de décision européens (Paris, Bruxelles, Londres, Zurich ou Francfort), comme un territoire éloigné, encore enclavé entre les Pyrénées et le Massif Central. A l'exception de Bordeaux ville, on ne s'y rend pour un aller retour quotidien ou de très court séjour qu'en avion, ce qui à la fois explique et contribue à cette image d'enclavement et d'éloignement.

Toulouse est pourtant la seule ville de France à disposer du siège d'une entreprise multinationale de plus de 500 salariés²¹, ce qui fait d'elle aussi un centre de recherche et de décision certes spécialisé mais mondial, et valorise son image. Toulouse est à la fois éloignée et décisionnelle.

Le territoire national se caractérise par une forte centralisation.

La taille, le poids économique, la concentration des activités, le rôle international de Paris sont sans commune mesure avec les autres villes françaises. Pour cette raison, les territoires régionaux demandent des liaisons efficaces et rapides avec elle. En 2016, Bordeaux sera dotée, pour ses liaisons avec Paris, de l'autoroute A10 et de la ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (SEA). Toulouse en revanche, comme Nice par exemple, assure ses liaisons avec Paris majoritairement²² par voie aérienne (3 millions de passagers par an à l'aéroport Toulouse-Blagnac sur le trajet Toulouse-Paris), qui semble ne plus suffire.

²¹ avec Clermont Ferrand – Une multinationale est une firme qui contrôle au moins une filiale basée à l'étranger (définition CNUCED). On entendra ici un grand groupe mondialisé, c'est à dire ayant des unités de production dans plusieurs pays, des filiales dans plusieurs pays et un marché mondial.

²² 30% d'utilisateurs du train

La volonté et la mise en place progressive d'une politique de décentralisation

Depuis les années 1980, la France se décentralise et rôle des régions se renforce. Cette politique s'inscrit dans la compétition entre territoires européens, qui fait que chaque territoire aspire à un niveau de service et d'accessibilité compétitif. La GVF peut être un des éléments de cette compétitivité.

1.1.2 Un sentiment de proximité et d'accessibilité depuis les centres de décision par la réduction des distances – temps, un sentiment d'appartenance renforcé à la communauté nationale

Les effets de la LGV sur la perception de l'accessibilité d'un territoire s'analysent à l'aune de la distance, du coût et du temps de transport (cf. *infra* §1.2).

Aux effets d'intégration dans le territoire national par la diminution effective des temps d'accès s'ajoute une modification de la représentation, liée aux effets distance, coût et temps. En ouvrant de nouvelles perspectives de déplacements, « l'arrivée d'un nouveau système de transport peut modifier considérablement les représentations du monde, et non seulement de l'espace, pour les individus et les groupes qui en bénéficient »²³.

La ligne nouvelle BTN mettrait Toulouse à environ 3h10 de Paris au lieu de 5h00 actuellement²⁴. Le trajet Bordeaux-Toulouse prendrait une heure contre 2h02 aujourd'hui et Toulouse – Marseille en 3h45.

L'analyse des effets socio-économiques et en terme d'aménagement du territoire de la LGV MED a montré que la grande vitesse ferroviaire sur un territoire intègre davantage ce territoire dans l'espace national ou européen. En modifiant l'accessibilité des territoires qu'elle dessert, la GVF change l'image que le « centre » (en l'occurrence le centre de décision c'est à dire Paris ou Bruxelles, les centres de ressources...) se fait d'un territoire périphérique.

Réciproquement elle modifie la perception que le territoire a de lui-même (ce phénomène a été particulièrement constaté à Marseille). Elle le rapproche des centres de décisions, et a ainsi un effet intégrateur dans le territoire national.

Ainsi sur l'axe BTN, le raccourcissement des temps de trajet et l'amélioration considérable de l'accessibilité ferroviaire modifieront la perception d'enclavement et d'éloignement que portent encore les centres de décision à Toulouse, Agen ou Carcassonne.

²³ François Plassard – Transport et Territoire – La Documentation Française – octobre 2003

²⁴ Pour rappel, la liaison LGV MED a permis un gain de temps de 1h35 pour la liaison Paris Marseille. L'étude SETEC Organisation LGV PACA a montré tous les bénéfices que Marseille avait pu retirer de ce gain de temps ainsi que le succès commercial de la ligne lié à ce gain.

Cette modification de la représentation engendrera aussi un phénomène d'intégration : plus présent, plus proche, plus accessible, le territoire Bordeaux – Toulouse - Narbonne se sentira davantage intégré dans l'espace européen. Certes il a aujourd'hui ce sentiment d'une appartenance européenne, mais la LGV le renforcera. Les villes desservies seront intégrées dans le réseau européen de trains à grande vitesse, créant ce sentiment d'accessibilité et par son intermédiaire le sentiment d'intégration.

Toutefois, la GVF renforce en premier lieu les métropoles et le processus de métropolisation. Il est possible que cette modification des distances-temps se fasse au détriment des territoires interstitiels et au seul bénéfice de Toulouse. Tout dépendra du raccordement des villes moyennes et du service ferroviaire (fréquence des dessertes des villes moyennes) et donc de l'arbitrage des transporteurs entre les liaisons les plus rapides entre les grandes métropoles et l'élargissement des zones de chalandises par des arrêts plus nombreux sur les territoires.

Il est possible qu'Agen, Montauban ou Carcassonne, faute d'un service ferroviaire suffisant, ne profitent que peu de la LGV de ce point de vue, comme le montrent les exemples de Vendôme, de Macon ou du Creusot.

Bordeaux (comme Nantes, Rennes ou St Etienne par exemple) est déjà reliée partiellement par la GVF aux centres de décisions. Ainsi, la relation Bordeaux – Paris se réalise en 3 h ce qui constitue le temps maximal de transport ferroviaire au-delà duquel la compétitivité du train sur l'avion commence à diminuer.

On peut donc anticiper que Toulouse sera le principal bénéficiaire de l'effet intégration au territoire national et européen par la réduction des distances-temps.

1.1.3 Un effet d'intégration renforcé par la connexion au réseau national et international

Par « effet réseau », on entend les effets de la LGV sur le territoire et sur le service ferroviaire résultant :

- du doublement de l'infrastructure ferroviaire actuelle par la LGV, qui sera de fait la première infrastructure ferroviaire Est / Ouest maillant deux LGV : la LGV SEA et la LGV Méditerranée,
- de la connexion des territoires de BTN au réseau ferroviaire Nord / Nord Est européen, via la LGV SEA,

On appelle « effet réseau » les liens induits par la LGV entre les différents réseaux de transport internationaux, nationaux et régionaux.

Au niveau international et national

Le territoire traversé sera connecté à un réseau de transport qui desservira à terme toute l'Europe du Nord et l'axe rhénan, à l'Est l'Italie piémontaise et au Sud la Catalogne et Madrid. Il est donc pour les territoires une occasion de regarder autant Barcelone ou Nice que Paris.

La ligne dite BTN est donc aussi une ligne Lyon-Toulouse-Bordeaux ou Nice-Toulouse-Bordeaux ou Barcelone-Toulouse-Bordeaux, et une ligne Paris Toulouse, Nantes-Toulouse.

La ligne BTN participera à l'intégration du territoire dit du Sud Ouest français dans l'Europe grâce au développement et à la facilitation des échanges entre métropoles françaises et espagnoles.

Or aujourd'hui elle est avant tout « exprimée » par les acteurs locaux comme une liaison vers Paris.

Pour Bordeaux et Toulouse,

Le positionnement de Bordeaux « entre » Paris et Toulouse fera d'elle non plus seulement un terminus ferroviaire (comme elle l'est essentiellement aujourd'hui) mais développera sa fonction de transit. Cette évolution est pour elle qui connaît les inconvénients d'une localisation littorale à l'extrémité occidentale du continent européen (peu d'hinterland à l'ouest), un « désenclavement » relatif par rapport à l'est de la France, à la Suisse, à l'Italie du Nord : avec une LGV vers son sud-est, Bordeaux deviendrait d'une part un carrefour ferroviaire pour les LGV, d'autre part un point de passage depuis le Nord vers Toulouse (ou inversement). Elle se situera sur un réseau circulaire reliant Paris à Toulouse et Toulouse à Marseille et à Lyon. Paradoxalement, on pourrait dire que, plus accessible, elle devient plus « centrale » et en tout cas beaucoup mieux reliée, beaucoup plus en réseau.

Cette nouvelle situation pourrait l'amener à développer des échanges avec Toulouse, Montpellier, Marseille, Lyon (par exemple élargissement des origines géographiques des étudiants, échanges universitaires, peut être lieu de rencontre et de débat, élargissement de ses zones de chalandise...).

Le changement de perception de sa place dans le territoire national et européen est sans doute l'un des effets majeurs de la LGV pour Bordeaux.

Pour Toulouse, l'intégration dans un réseau circulaire est déjà davantage une réalité.

L'importance du service ferroviaire

Ces évolutions dépendront naturellement du service ferroviaire : origine et destination, fréquence et cadencement des trains. On peut anticiper que Bordeaux sera d'autant plus bénéficiaire que les trains à destination ou en provenance de Toulouse s'y arrêteront.

1.2 LA LGV RENFORCERA LA NOTORIETE ET L'IMAGE DES TERRITOIRES DE L'AXE, ET DEVELOPPERA UN SENTIMENT D'APPARTENANCE A UN TERRITOIRE SUPRA REGIONAL

1.2.1 La GVF renforcera la notoriété des territoires bénéficiant déjà d'une forte image

L'analyse des effets de la GVF montre que l'effet d'image engendré par l'arrivée de la GVF sur un territoire se produit davantage sur les territoires bénéficiant d'une notoriété et d'une image déjà établie.

Bordeaux et Toulouse

Elles bénéficient d'une notoriété et d'une image fortes et déjà internationales. Pour Bordeaux elles sont liées au vignoble et pour Toulouse à l'aéronautique, même si ni l'une ni l'autre ne se réduisent à cette unique dimension.

Ces deux métropoles pourraient largement bénéficier d'un effet d'image de la LGV BTN, (cf. *infra* §1.3). Néanmoins, l'effet sera moindre à Bordeaux car l'avantage lui sera en partie déjà acquis grâce à la LGV SEA. Cet effet d'image pourrait amplifier l'attractivité de Toulouse dans la communauté nationale, voire européenne.

Carcassonne

Elle bénéficie d'une notoriété internationale et d'une image liées à son patrimoine bien plus fortes que sa taille ne le supposerait. Carcassonne est ainsi reliée par l'avion à Londres et Bruxelles.

Territoire hautement touristique, Carcassonne devrait voir s'améliorer, grâce à la LGV, son image en terme de proximité et d'accessibilité dans les centres d'émission du tourisme (Europe du Nord, Italie du Nord...).

Agen

Elle bénéficie d'une image moins nette et moins forte que celle de Carcassonne. Cette image de verger de la France est essentiellement liée à son agriculture... Sa notoriété pourrait être améliorée par l'arrivée de la LGV.

Narbonne et Montauban

Elles disposent de grands atouts pour des villes de leur dimension. Elles mériteraient d'être mieux situées, connues et identifiées, ce à quoi la LGV pourrait contribuer. Mais pour bénéficier de ses effets d'image, elles devront accentuer leur notoriété. Faute de quoi, elles risquent, comme le Creusot ou Macon, de ne guère profiter de la LGV en terme de rayonnement et d'identité.

Le territoire dans son ensemble

Il bénéficie d'une image positive, liée à ses espaces naturels préservés et à l'art de vivre, la gastronomie et la vigne, aux traditions culturelles et festives, aux technologies, peut être aussi à une histoire un peu rebelle (duché d'Aquitaine, Cathares), à l'idée d'une préservation liée à l'enclavement et qui contribuerait à l'art de vivre. Le territoire périphérique (Quercy, Pyrénées, Gers, Dordogne...) très prisé notamment par les migrants d'Europe du nord, renforce aussi cette image positive. Son histoire, ses cultures et ses traditions en font un territoire original à forte personnalité.

La desserte du territoire par la LGV devrait renforcer cette image positive, à condition qu'elle en utilise et en mette en valeur (par son nom notamment : cf. *infra*) les spécificités et les atouts. Mais elle présente aussi le risque que le territoire soit perçu comme fragile et menacé (accroissement des risques, destruction des paysages et de biotopes, saturation de certains équipements publics...) comme a pu l'être la Côte d'Azur à cause des pressions démographiques, foncières, économiques qu'on lui associe habituellement. La perception de la proximité et de l'accessibilité ne serait alors pas nécessairement positive.

1.2.2 L'image que véhiculent les gares

L'image que la gare véhicule des villes et régions qu'elle dessert devrait être considérée comme un enjeu majeur pour le choix de leur emplacement, de leur aménagement et de leur nom.

Dénomination

La dénomination qualifie le territoire, et, comme concept marketing, risque de le réduire à une vision simplificatrice. Elle présente donc un risque.

La réflexion prospective de Setec Organisation sur la LGV PACA soulignait que : « Les gares sont porteuses d'image au travers de leur architecture, de leur connexion avec les centres villes (boulevard, « paysagement »...) mais aussi de leur nom. De même que les aéroports sont désignés par le nom de la ville principale (Marseille Marignane, Paris Charles de Gaulle, Paris Orly, Toulouse Blagnac), de même le nom de la gare est essentiel en terme d'identité, d'image et de marketing territorial. Ainsi la gare de Haute Picardie dite gare des betteraves véhicule de cette région une image rurale, en retrait des courants de modernité, avec peu de valeurs ni de caractères propres autres qu'agricoles²⁵ ».

Le territoire de BTN est composé de grandes agglomérations qui aspirent les activités et ressources de leurs territoires interstitiels, en particulier depuis la fin des années 1980 (cf. carte sur l'évolution des densités 90-99 Livret1). Le positionnement et la dénomination des gares en seront d'autant plus importants. Par exemple « Montauban-Toulouse Nord » diffère de « Montauban », « Agen-Aquitaine » ne renvoie pas la même image que « Agen-TGV » ou que « Agen » ; Carcassonne l'a d'ailleurs bien compris qui souligne fréquemment son lien avec le pays cathare.

Emplacement

Par ailleurs les gares posent la question de la définition territoriale et toponymique des métropoles : l'ensemble des acteurs soulignent la nécessité de les implanter dans les centres villes. Pour cette raison, le positionnement des gares impose de s'interroger sur la notion de centre ville : historique, commercial, géographique, d'affaires... Les gares révèlent parfois (comme à Aix) des configurations nouvelles de territoires. On peut penser que ce phénomène se reproduira sur l'aire Toulouse-Montauban que la rurbanisation gagne. Une gare au sud de Montauban ne serait-elle pas autant une gare du nord de Toulouse ?

Le nom des gares et l'image qu'il véhicule est d'autant plus important que la Grande Vitesse Ferroviaire d'aujourd'hui ne sera plus guère porteuse de modernité à l'échéance de la mise en service de la LGV BTN (cf. *supra*), car elle apparaîtra presque alors comme la normalité.

1.2.3 Le caractère transversal de la ligne, son nom et l'image qu'elle renverra pourraient renforcer un sentiment d'appartenance à un territoire supra-régional

Comme le nom des gares, celui de la ligne est porteur d'image.

Une réflexion sur le nom de la LGV BTN sera nécessaire ; il qualifiera le territoire des trois régions, contribuera à son image et à son identité, et leur donnera un caractère commun. Ce nom peut d'ailleurs être déconnecté apparemment du territoire (cf. autoroute des Titans) et renvoyer à une autre image liée à des savoir-faire ou à des engagements.

Grâce à la GVF, un territoire régional peut s'approprier une image, un équipement, un concept local positif en s'identifiant à lui. Par exemple l'ensemble du territoire de PACA pourra être associé à Sophia Antipolis grâce à la future LGV PACA.

Pour BTN, l'image du territoire est positive (le vin, les fruits et légumes, la gastronomie, les technologies de l'air et de l'espace, et de l'électronique, le patrimoine mondial, les rivières, la nature, l'art de vivre, l'originalité, l'histoire). La LGV peut être une occasion de valoriser ces valeurs. Ainsi, le nom de la ligne pourrait mettre en exergue une spécificité propre à l'ensemble de l'axe (la ligne de l'aérospatiale...), son histoire ou ses traditions (L'Occitane...), sa situation géographique, entre Atlantique et Méditerranée (comme le nom de l'Autoroute des Deux Mers).

Le développement d'un sentiment d'appartenance à une communauté supra-régionale ?

Un nom, différent du souvent utilisé « Grand Sud Ouest » qui ne fait exister le territoire qu'en référence à Paris, pourrait modifier la perception que les habitants ont de leur territoire.

La ligne participerait, alors par son nom, à une intégration de l'espace Bordeaux - Montpellier, au développement d'un sentiment d'appartenance à une communauté supra régionale et par conséquent à une volonté des habitants et des acteurs de coopérer, de s'enrichir ensemble, de ne plus voir leurs métropoles ou leur territoire sous l'angle de la concurrence entre elles, mais de leurs complémentarités.

Cette intégration ne met pas en cause l'identité régionale ou locale : il n'y aura pas fusion des identités mais peut être développement de solidarités par le sentiment d'une appartenance commune. De même qu'un Français ne s'identifie pas à un Lituanien mais peut partager avec lui le sentiment d'appartenance à l'Europe et la fierté d'être européen, de même un Bordelais peut-il se sentir appartenir à cette vaste zone liant l'Atlantique et la Méditerranée, entre Pyrénées et Massif Central. Ce sentiment et cette fierté d'appartenance sont des conditions de développement des solidarités et des coopérations.

Une affirmation supra régionale ?

Cet effet d'appartenance est difficilement mesurable et il faut rester prudent quant à son occurrence. Il n'existe pas aujourd'hui que peu d'éléments de référence. Les lignes précédentes, à la différence de la ligne BTN, ont été perçues comme des lignes Paris-province, en étoile depuis Paris, même quand elles étaient comme la LGV Med des lignes province - province.

Leur nom se réfère systématiquement à une vision parisienne de leur localisation : ainsi la LGV Méditerranée n'est méditerranéenne que vue du Nord ; elle est en réalité rhodanienne ou provençale, la LGV Sud-Est ne l'est que depuis Paris : elle devient Nord-Ouest vue de Lyon. De la même façon, ce n'est pas parce qu'elle est desservie par la LGV Atlantique que la ville du Mans s'identifie aux territoires proches de l'Atlantique.

La ligne BTN sera la première ligne à grande vitesse à vocation transversale. Elle reliera certes Toulouse à Paris, mais aussi Bordeaux à Marseille et à Barcelone, et Toulouse à Lyon et à Nice. Cette ligne pourrait donc être une opportunité de valoriser l'identité des régions, en évitant de les positionner par rapport à Paris mais davantage par rapport aux autres capitales régionales.

Cette valorisation « autonomisation » n'est pas évidente. La LGV Med n'a pratiquement pas développé les coopérations entre Lyon et Marseille ni le sentiment des populations d'une même appartenance rhodanienne tout au long de son tracé. Elle dépendra de la volonté des acteurs et au premier rang des décideurs institutionnels de le développer.

Accrocher l'ensemble du territoire à Toulouse ?

²⁵ Malgré par ailleurs une fréquentation satisfaisante

Les territoires interstitiels et les villes moyennes de dimension régionale Montauban, Agen, Carcassonne pourraient profiter de l'image de Toulouse, de son dynamisme, grâce à cette identité commune, si elles savaient donner l'impression d'être « dans le même train » qu'elle.

L'enjeu pour elles est de profiter de la Grande vitesse ferroviaire pour associer leur image à celle, très positive, de Toulouse (sur le mode « Montauban, à 20 minutes en TGV du cœur de Toulouse »).

1.3 LA LGV CONTRIBUERA A LA COMPETITIVITE DU TERRITOIRE DANS LA CONCURRENCE ENTRE LES METROPOLES NATIONALES ET EUROPEENNES

L'étude de la DATAR intitulée « Pour un rayonnement européen des métropoles françaises » publiée en décembre 2003 présente l'enjeu du rôle des métropoles dans l'économie et compare la situation de la France avec celle de ses voisins européens. Deux idées essentielles en ressortent :

- les métropoles sont au cœur du processus d'évolution et de transformation de l'économie traditionnelle, motrices de l'économie : *« Les grandes villes ont été des contributeurs essentiels à la croissance de l'emploi, précédant et amplifiant la tertiarisation de l'économie et sa transformation vers une « économie des savoirs ». »*
- le poids des métropoles françaises est loin d'être compétitif avec celui des plus grandes villes européennes : *« Malgré un bon niveau de rayonnement, leurs fonctions économiques restent insuffisamment affirmées. Les villes françaises ne sont pas encore suffisamment bien placées dans la compétition économique des villes européennes. »*

Le renforcement du poids des métropoles de l'axe serait bénéfique à leur compétitivité dans le réseau des grandes villes européennes. Toulouse, en se renforçant pourrait sinon rivaliser du moins réduire son écart avec Barcelone, Madrid ou Milan.

Cette étude souligne pourtant que ce ne sera pas en gagnant 500 000 ou un million d'habitants supplémentaires que Toulouse, ou Bordeaux deviendront compétitives. Elles devront développer leurs fonctions de décision, le tertiaire supérieur et l'économie de la connaissance.

La LGV peut-elle constituer un facteur de ce développement ?

On l'a vu, une autre étude de la DATAR, « Les villes européennes : éléments de comparaison » 2003, place Toulouse dans la classe 4 des « grandes villes européennes intermédiaires », et Bordeaux en classe 5 « Grandes villes à potentiel européen ». Phénomène confirmé par le « Bilan des investissements étrangers en France – Résultats 2003 » de l'AFII (Agence Française pour les Investissements internationaux), pour lequel Midi-Pyrénées est la 4^e région d'accueil des investissements internationaux après l'Île-de-France, Rhône-Alpes et Nord-Pas-de-Calais (en nombre d'emplois créés)

tandis que l'Aquitaine occupe la 17^e place après le Languedoc-Roussillon. Il est donc probable que les effets diffèrent selon la métropole.

1.3.1 Un cadre et des caractéristiques favorables à l'arrivée de la grande vitesse

Plusieurs effets observés de l'arrivée de la grande vitesse concernent des caractéristiques socio-économiques que présentent Toulouse, Montpellier et Bordeaux, en particulier dans trois domaines : les mobilités, le développement économique, le tourisme.

Mobilités

La LGV a un effet amplificateur de la mobilité des populations déjà mobiles²⁶ et en particulier déjà consommatrices de lignes classiques, catégories socio-professionnelles supérieures, emplois du tertiaire supérieur et notamment ECA, étudiants. Or celles-ci sont fortement présentes dans les trois métropoles.

Le rapport de la DATAR précédemment cité souligne à ce propos que l'évolution du système économique vers une « économie des savoirs » passe d'abord par les métropoles qui sont les lieux d'accueil privilégiés des emplois dits « emplois supérieurs », ingénieurs et cadres aux fonctions d'animation, de direction et d'encadrement, à savoir : art, banque-assurance, commerce, commerce industriel, gestion, information, informatique, recherche, services aux entreprises, télécommunications, transports (cf. Annexe). 84% de ces emplois sont localisés dans les aires urbaines de plus de 100 000 emplois et Paris en concentre 45%. Proportionnellement, Toulouse et Montpellier ont plus d'emplois supérieurs que Lyon, Marseille et Lille qui comptent respectivement 11%, 9% et 8% de l'emploi total de l'aire urbaine (moyenne française : 7,9%, 16% dans l'aire urbaine de Paris). L'étude de la DATAR souligne en outre que l'emploi supérieur a augmenté dans toutes les régions : « alors que l'emploi total s'est accru de 3,3% entre 1990 et 1999, les emplois métropolitains supérieurs se sont accrus de 14,9% ». A noter que le Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées figurent parmi les cinq régions où l'accroissement des effectifs dans les emplois supérieurs a dépassé les 20% de 1990 à 1999 (contre 10% de moyenne nationale).

Il faut en outre rappeler le poids des hôpitaux, universités, laboratoires de recherche, emplois tertiaire, technopôles autour et dans les métropoles, constatée dans le Livret 1.

Malgré les efforts et les perspectives d'implantation de filières universitaires et de pôles secondaires dans les villes moyennes comme Agen ou Narbonne notamment, cette concentration au sein des métropoles régionales est de plus en plus forte.

²⁶ Ce point est important pour l'effet indiqué plus bas sur les installations économiques. La LGV n'a d'effet que sur les activités économiques susceptibles de l'utiliser ; les activités agricoles en sont par exemple très peu utilisatrices contrairement aux activités ECA.

Les populations et les emplois les plus utilisateurs de la grande vitesse résident prioritairement dans les grandes agglomérations de Toulouse et de Bordeaux. Leur mobilité devrait s'accroître avec l'arrivée de la LGV à Bordeaux mais surtout à Toulouse qui aujourd'hui n'est pas desservie.

Installations économiques

Les études sur les LGV, et plus globalement sur les infrastructures de transport, (cf. supra synthèse de l'analyse documentaire) convergent pour dire que **la GVF n'engendre immédiatement que peu de créations – localisations d'entreprises, et n'a que peu ou pas d'effets directs sur les installations et implantations économiques**. La disponibilité foncière à proximité des gares peut être un facteur pour attirer des entreprises. Encore faut-il que celles-ci soient utilisatrices du transport ferroviaire de voyageurs, c'est à dire plutôt du secteur tertiaire supérieur ou des technologies de pointe (ECA, Enseignement/Recherche, Haute administration, Sièges sociaux d'entreprise, Métiers liés aux hautes technologies), de l'économie de la connaissance, et plutôt moins des industries classiques. Les activités économiques les plus concernées sont celles qui fonctionnent les plus en réseau et en partenariat.

Les zones d'activités aménagées à proximité des gares peuvent attirer des entreprises. Mais la LGV n'est pas, à elle seule, un gage de succès comme le montrent certaines zones au Creusot²⁷, à Vendôme ou à Macon-Loché. Là encore, l'ensemble des analyses convergent sur ce point.

Plusieurs exemples l'illustrent : la LGV à Marseille aurait été à l'origine de la localisation directe dans le périmètre d'Euromed (source Euromed) d'un millier d'emplois. Ce nombre doit être rapporté aux emplois de l'aire urbaine soit 538 000²⁸.

A Lille, 15000 emplois sont envisagés à terme à Euralille. Là aussi ce nombre doit être mis en relation avec le total des emplois de l'agglomération (455 000²⁸). Et près de 15 ans après l'ouverture de la LGV, on peut s'interroger sur le lien direct entre cette ouverture et les actuelles créations d'emploi (par rapport au foncier disponible, au réseau de transport intra urbain, à l'implantation d'un centre commercial...)

C'est donc avec prudence et sous plusieurs conditions (emplacement de la gare, réserves foncières et coût du foncier, dynamisme de zones d'activités dans les secteurs de technologie de pointe et de l'économie quaternaire) que l'on peut anticiper des effets potentiels sur les implantations économiques. Ces effets se produiront essentiellement sur les territoires dont les activités économiques sont consommatrices de déplacements de personnes, et en particulier les grandes villes de Bordeaux et Toulouse.

Des grandes technopoles sont en place ou en projet dans ces deux agglomérations :

Si leurs vocations sont respectées, ces pôles pourraient bénéficier de l'arrivée de la grande vitesse, car ces secteurs sont consommateurs de grande vitesse. L'implantation des gares a alors un impact : soit elles sont localisées à proximité des quartiers résidentiels, soit on peut penser que certains quartiers alentours évolueront

vers la résidentialité (comme l'ouest Essonne pour Orly, Senlis pour Roissy ou St Quentin pour le pôle d'affaires de St Quentin Vélisy).

La relative spécialisation de Toulouse dans le secteur de l'aérospatiale peut toutefois nuancer ce propos : aujourd'hui Toulouse présente notamment une lacune dans le secteur banque-assurance. Bordeaux, par sa fonction portuaire, présente aussi une certaine spécialisation, notamment dans le domaine des transports (sources DATAR).

Tourisme

➤ *Le tourisme d'affaire*

Il pourrait bénéficier d'un élargissement de ses aires de chalandise mais pâtir d'une diminution du temps passé sur place.

Le tourisme d'affaire déjà bien développé à Bordeaux et Toulouse devrait se développer grâce à la proximité accrue de centres d'émission tels que Lyon, Nice, Barcelone et, pour Toulouse, Paris. Pour cette dernière liaison, sans doute la plus importante en masse, Toulouse pourrait rentrer vivement en concurrence avec Bordeaux qui présente aujourd'hui un net avantage en terme de temps de trajet ferroviaire depuis Paris et les territoires d'émission du tourisme d'affaire.

Néanmoins, les effets de la LGV sur ce développement du tourisme d'affaire sont à relativiser en raison d'une réduction du nombre de nuitées passées sur place du fait de la capacité d'aller-retour dans la journée.

➤ *Le tourisme urbain*

Dans les métropoles, la LGV peut favoriser le tourisme urbain. Le tourisme urbain et culturel est amené à se développer notamment en raison de la croissance à venir de la demande senior. La LGV est un atout car les trains peuvent arriver (selon les cas) dans les cœurs historiques et touristiques des villes. Les ruptures de charge ne constituent donc pas des obstacles.

Toulouse et Bordeaux disposent d'un patrimoine architectural très riche. Leur réserve de fréquentation est sans doute encore importante. Elles pourraient donc bénéficier de leur rapprochement avec les centres émetteurs de tourisme et entrer en concurrence avec des villes comme Aix et Avignon. Toutefois deux réflexions doivent être faites.

D'abord on n'a pas constaté de développement spectaculaire du tourisme urbain à Avignon ou Aix depuis la mise en service de la LGV Med. Ensuite la ligne BTN ne reliera pas Bordeaux avec les grands centres d'émission de tourisme urbain (Europe du Nord et Ile de France) mais seulement avec ceux de Rhône Alpes et PACA.

Un pic du foncier ?

²⁷ cf. par exemple sur Le Creusot et Mâcon : Valérie Manone – « Les impact du TGV Sud-Est » (thèse, 1995)

²⁸ INSEE – RGP 99.

Il paraît difficile de prévoir une évolution du prix du foncier à l'horizon de l'ouverture de la ligne. Toutefois, on peut indiquer que le plus souvent les nouvelles infrastructures génèrent une accélération des hausses avant un retour à la tendance « normale ».

1.3.2 Des effets à Bordeaux distincts des effets à Toulouse

A l'ouverture de la ligne, Bordeaux bénéficiera déjà d'une liaison rapide avec Paris grâce à la LGV SEA. Toulouse en aura aussi bénéficié dans la mesure où le temps de trajet Toulouse-Paris sera déjà passé de 5h00 à 4h10, mais ce temps de parcours ne sera pas vraiment compétitif avec l'avion pour les déplacements professionnels et de courts séjours.

En 2025, une fois tous les projets nationaux de LGV inscrits au CIADT réalisés, Toulouse sera intégrée à un ensemble de métropoles, rassemblant presque 27 millions d'habitants.

Bordeaux sera à terme à moins de trois heures de Paris, Toulouse, Montpellier et Barcelone mais demeurera plus loin de Lyon et de Nice, et les temps de trajet avec ces villes seront moins compétitifs sur l'avion.

De plus, on l'a vu Toulouse est mieux positionnée que Bordeaux dans la hiérarchie établie par la DATAR des métropoles européennes, ainsi que dans les technologies supérieures.

Un développement des complémentarités entre Toulouse et Bordeaux est-il pour autant envisageable ?

L'expérience d'autres territoires montre que la LGV peut contribuer à la coopération et au rassemblement des acteurs, à l'élaboration de projets, à la construction d'un fait régional ou local.

Ce n'est pas le cas dans le couloir rhodanien mais davantage entre Le Mans et Nantes (par exemple dans le domaine des études secondaires et supérieures) et cela pourrait l'être dans le Nord ou en Provence-Alpes Côte d'Azur. (A la condition de l'acceptation par les acteurs locaux de se positionner sur leurs avantages comparatifs qui sont complémentaires, et non en concurrents cf. étude LGV PACA.)

Le nom de la ligne et la volonté des acteurs de coopérer sont déterminants.

On doit rester prudent sur les possibilités de coopération et d'échange entre Toulouse et Bordeaux qui aujourd'hui sont limités (300 déplacements pendulaires ou alternants sur les communes dans chaque sens) et environ 3000 déplacements quotidiens entre les deux villes tous modes confondus (nombre à rapporter aux 800 000 habitants de chaque aire urbaine)²⁹.

²⁹ Source étude Intercités – Setec International - 2004.

La liaison rapide entre les deux villes qu'engendrera la LGV jouera-t-elle en faveur de leur développement et de leur dynamisme ? Aujourd'hui les deux villes se montrent plus préoccupées par les liaisons Nord/Sud que par les liaisons Est/Ouest

Elles disposent chacune d'équipements médicaux performants (selon une étude du Point, les CHU de Bordeaux et Toulouse occupent respectivement les 1^{er} et 2^{ème} rangs en France en terme d'exhaustivité du service médical et chirurgical), leurs spécialisations universitaires (DEA notamment) sont similaires et elles ne proposent pas de formations conjointes.

Leurs activités économiques sont en majorité tournées vers la technologie, l'aéronautique et les transports avec une spécialisation plus prononcée dans l'agroalimentaire à Bordeaux. Bordeaux peut-elle tirer bénéfice de sa plus grande proximité avec Toulouse pour attirer des investissements étrangers ?

On pourrait le penser à la condition que les coopérations entre les deux villes se développent sur ces sujets.

Les acteurs institutionnels et économiques de Bordeaux expriment d'ailleurs une volonté de coopérer avec Toulouse (ce qui montre bien d'ailleurs qu'ils se positionnent partiellement par rapport à Toulouse alors que les acteurs de Toulouse ne se positionnent pas par rapport à Bordeaux). L'installation de la LGV pourrait contribuer favorablement à cette évolution.

En conclusion de cette première partie, plusieurs réflexions peuvent être proposées.

La LGV devrait conforter Bordeaux mais surtout Toulouse dans le concert des territoires européens en leur offrant un nouveau service concurrentiel.

La GVF peut favoriser l'implantation de l'économie du tertiaire supérieur et du quaternaire³⁰ dans la mesure où Toulouse offrira un niveau de service (culture, santé, transports, animation, Enseignement supérieur et recherche...) compétitif, et qu'elle deviendra sur certains secteurs un lieu de rencontre et de débat incontournable (comme Genève par exemple). Alors la GVF devient un atout contributif du développement.

Toutefois la LGV, en facilitant encore davantage l'accès aux fonctions tertiaires supérieures et quaternaires de Paris pourrait freiner le développement de ces

³⁰ Certains économistes évoquent l'existence d'un secteur quaternaire. Ce nouveau secteur, appelé aussi nouvelle économie, ou économie du savoir, regroupe l'ensemble des activités de service liées à la gestion et la diffusion de l'information : les autoroutes de l'information, les banques de données, l'Internet, le multimédia (sous l'angle du contenu et non du support), les fonctions de conseil, la création artistique, toutes activités qui fonctionnent en réseau... D'autres appliquent la dénomination de secteur quaternaire au secteur d'activités non concurrentiel, actuellement en plein développement. Après le secteur primaire : les produits du sol, le secteur secondaire : la production industrielle, et le secteur tertiaire : les services publics ou privés, vient s'ajouter aujourd'hui le secteur quaternaire qui concerne les productions sociales et écologiques. Ou si l'on préfère « l'économie solidaire », qui se distingue par son but non lucratif. On retiendra ici la première acception.

fonctions à Toulouse. C'est le risque du recours aux fonctions externes, à l'importation de compétences qui peut s'opposer au développement endogène ; l'enjeu est en fait que la LGV doit faciliter des transferts de savoir-faire dans ces secteurs.

La LGV inscrira Bordeaux dans un réseau circulaire de la grande vitesse. Elle sera toutefois plus favorable à Toulouse qu'à Bordeaux qui en outre bénéficiera déjà de la LGV SEA.

Enfin, la LGV ne modifiera sans doute pas la hiérarchie qui existe actuellement entre Bordeaux et Toulouse.

Bordeaux et Toulouse pourraient accentuer leurs coopérations et leurs liens, sur la base de volontés politiques et institutionnelles, en se vivant davantage comme complémentaires sinon en terme d'activités du moins en addition de rayonnement. Alors la LGV pourrait être un atout pour elles deux.

Mais faute de cette accroche réciproque, elle pourrait être un risque surtout pour Bordeaux de se voir distancer. Toulouse a aujourd'hui une attractivité supérieure, alors que Bordeaux dispose déjà, au moins dans une certaine mesure de la LGV. La nouvelle LGV BTN ne risque-t-elle pas d'accentuer cette différence ?

2. LE RISQUE D'UNE ACCENTUATION DES DESEQUILIBRES AGGLOMERATIONS – ESPACES INTERSTITIELS

Les lignes à grande vitesse renforcent les métropoles³¹. Sur un territoire au moins en partie « asséché » par ses métropoles, comme l'est l'axe BTN, cette amplification pourrait aussi se traduire par un renforcement de la polarisation des hommes, des activités et des ressources dans ces métropoles. Le déséquilibre déjà patent entre des pôles urbains en croissance et des zones plus enclavées pourrait s'accroître.

2.1 RISQUES DE LA POLARISATION

2.1.1 Consommation d'espace et dégradation de l'environnement : les coûts de la périurbanisation

La métropolisation a des effets qui peuvent s'avérer préjudiciables pour les territoires, en particulier les concentrations de population et l'étalement urbain.

L'afflux de nouveaux habitants dans ces aires urbaines correspond au poids économique croissant des grandes villes dans l'économie régionale, nationale et même européenne. Il se traduit par des mouvements d'étalement urbain rapides sur des territoires ruraux.

L'étalement des villes et en particulier, des métropoles, résulte pour une grande part du développement de l'automobile et d'une demande d'habitat individuel. A une ville européenne traditionnelle, plutôt compacte, croissant sans discontinuité par cercles concentriques succède progressivement une ville qui s'étend et gagne des bourgs, qui lui sont rattachés fonctionnellement, le long des axes de communication, donnant naissance à des entités moins concentriques et plus tentaculaires comme à Toulouse (vers le Nord).

Freiner la métropolisation fait partie des grands défis lancés lors de la Conférence de Rio de 1992 sur le développement durable. Les outils préconisés pour cet enjeu passent par le développement des villes moyennes et le maintien d'un habitat rural. La Commission Européenne, dans son Livre vert sur l'environnement urbain (1990)³², avait déjà soulevé la problématique de l'étalement urbain et ses conséquences en matière environnementale et de détérioration des conditions de vie en ville.

L'étalement urbain, très consommateur d'espace et souvent destructeur de paysage, engendre trois phénomènes :

- un usage croissant de l'automobile : en dissociant zones d'habitat, situées aux frontières de l'agglomération, zones d'activités, situées en centre historique des villes ou dans leur périphérie proche, et zones de commerce ou de loisirs, le zonage a rendu une grande partie des habitants tributaires de la voiture particulière dans leur vie quotidienne. L'usage de l'automobile se traduit par une consommation énergétique élevée, des problèmes de congestion urbaine, de bruit et de pollutions, avec ses impacts sur la santé, une occupation privative des espaces publics, une organisation de la ville en lien avec la voiture (parking, accessibilités routières...);
- un coût supplémentaire pour le raccordement aux réseaux d'assainissement, de transports, d'approvisionnement en eau, en électricité, de ramassage des déchets...;
- des équipements souvent insuffisants dans certaines zones de la périphérie : l'étalement des zones urbanisées ne permet pas toujours un niveau d'équipements et de services constants au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre de l'agglomération. Cela se traduit notamment par des inégalités en matière d'accessibilité aux équipements et aux services.

La Commission Européenne s'est prononcée en faveur du modèle de la ville compacte, au contraire du modèle des villes américaines, et a proposé des mesures destinées à limiter l'étalement urbain : mixité des usages du sol, densification du bâti, limitation de l'éparpillement résidentiel, reconquête des espaces publics, renforcement de l'urbanisation autour des points de forte accessibilité, en particulier près des dessertes de transports publics, densification au plus près des réseaux de transports en commun. Ce modèle, qualifié de « rhénan » a été notamment pratiqué en Allemagne, en Suisse, aux Pays Bas ou en Autriche.

En France, l'évolution récente en matière d'urbanisme réglementaire (loi SRU) tendrait à aller dans ce sens.

Sur l'axe BTN, l'étalement urbain est principalement observé à Toulouse et dans une moindre mesure à Bordeaux. Car à Bordeaux, les vignobles de prestige interdisent tout étalement urbain, au moins sur l'axe.

La polarisation des activités à Toulouse constitue ainsi une évolution majeure depuis une vingtaine d'années, qui se traduit (cf. livret 1) par une baisse relative de « l'effet axe » (drainage de populations, d'activités), par un renforcement du poids des métropoles au niveau national et européen, et par des déséquilibres sur le territoire entre les métropoles elles-mêmes.

³¹ BIPE conseil « La grande vitesse, outil d'aménagement du territoire » (1992) ; CERTU, Jean-Pierre Simon « effets induits des grandes infrastructures : synthèse de l'analyse bibliographique » 1997 ;

³² Voir également Commission européenne, projet « Villes durables européennes », 1993, Europe des villes - Actions communautaires dans les zones urbaines, 1997. Programme URBAN I 1994-1999 ; URBAN II 2000-2006.

2.1.2 Contexte et perspectives de croissance à l'horizon 2020/2030

	1990 (habitants)	1990- 1999*	1999 (habitants)	1999- 2030*	Projection 2030 (habitants)
Régions					
Aquitaine	2 795 830	0,4%	2 908 359	0,4%	3 245 729
Midi-Pyrénées	2 430 663	0,5%	2 551 687	0,5%	2 977 819
Languedoc- Roussillon	2 114 985	0,9%	2 295 648	0,9%	3 027 960
Total des 3 régions	7 341 478	0,6%	7 755 694	0,6%	9 251 507
Départements					
Gironde	1 213 499	0,7%	1 287 334	0,7%	1 537 077
Lot-et-Garonne	305 989	0,0%	305 380	- 0,1%	294 081
Tarn-et-Garonne	200 220	0,3%	206 034	0,1%	213 039
Haute-Garonne	925 962	1,4%	1 046 338	1,3%	1 551 719
Gers	174 587	- 0,14%	172 335	-0,3%	155 963
Tarn	342 723	0,0%	343 402	-0,2%	324 858
Ariège	136 455	0,1%	137 205	0%	135 970
Aude	298 712	0,4%	309 770	0,4%	354 067
Hérault	794 603	1,35%	896 441	1,3%	1 347 351
Total aire d'étude	4 392 750		4 704 239		5 914 126
Aires urbaines					
Bordeaux	871 234	0,7%	925 253	0,7%	1 141 000
Agen	91 368	0,4%	94 659	0,4%	107 000
Montauban	72 848	0,35%	75 158	0,0%	75 000
Toulouse	841 152	1,5%	964 797	1,4%	1 465 000
Carcassonne	80 020	0,35%	82 577	0,1%	86 000
Narbonne	67 422	0,5%	70 750	0,4%	80 000
Montpellier	388 747	1,9%	459 916	1,7%	763 000
France métropolitaine	58 080 492	0,4%	60 283 500	0,3%	65 829 582

Source : INSEE RGP et Modèle OMPHALE 2000 – scénario alternatif

*: taux de croissance annuel géométrique moyen

Face aux fortes croissances des métropoles régionales déjà évoquées, les départements ruraux traversés par la ligne actuelle ne doivent leur très faible dynamisme démographique (quand il se présente) qu'aux aires urbaines de plus de 70 000 habitants.

Cette tendance à l'aspiration des croissances démographiques par les aires urbaines devrait se poursuivre, voire s'accroître dans les décennies à venir, notamment en faveur des grandes agglomérations et dans une moindre mesure d'Agén et Narbonne. Les espaces ruraux ainsi que les villes de Montauban et Carcassonne devraient au contraire connaître des croissances très faibles, voire négatives, d'ici 2030.

2.1.3 Amplification de la polarisation autour des métropoles

L'un des enjeux essentiels qu'expriment les acteurs locaux du territoire BTN est le déséquilibre entre les trois métropoles aspirantes et actives : Toulouse, Bordeaux et Montpellier équidistantes les unes des autres le long de l'axe d'une part, et d'autre part leurs territoires interstitiels à faible densité, à dominante rurale et agricole parsemés de villes moyennes dont l'aire urbaine compte moins de 100 000 habitants. Les acteurs locaux expriment dans leurs projets d'aménagement du territoire une volonté de préserver un équilibre territorial (cf livret 1). La fonction « relais » des villes moyennes est mise en exergue ainsi que la double ambition de développer les filières d'excellence dans les métropoles tout en soutenant les activités agricoles et artisanales dans les zones rurales.

Les grandes villes du Sud Ouest, et au premier rang Toulouse, attirent déjà, et plus qu'ailleurs sur le territoire national, les populations, les activités et les ressources des territoires qui les entourent. Or, on l'a constaté ailleurs, la LGV amplifie la métropolisation. On peut penser que ce phénomène positif de développement des richesses et des échanges se reproduira sur l'axe.

Mais sur cet axe BTN, la métropolisation s'est produite au détriment des territoires périphériques qui ont vu leur démographie baisser et, comparativement aux autres territoires, leurs richesses se réduire.

La LGV va-t-elle amplifier ce phénomène de polarisation asséchante ? Va-t-elle accentuer le déséquilibre interne des régions qu'elle traversera ? Ou au contraire peut-elle être source du rééquilibrage attendu ?

L'objet de ce rapport n'est pas de contester les volontés d'un développement « équilibré », c'est à dire harmonieusement réparti dans l'espace, mais de monter en quoi l'amplification de la polarisation autour de Bordeaux et Toulouse engendrée par la GVF peut être bénéfique ou, au contraire, néfaste pour cet équilibre du territoire.

On peut anticiper, si l'on se réfère aux évolutions constatées sur d'autres territoires, le risque que la LGV accentue les disparités et les inégalités de développement entre Toulouse d'un côté et les territoires de l'autre.

La LGV serait favorable à Toulouse et renforcerait ses atouts dans la compétition intra européenne. Elle serait donc favorable à l'équilibre du territoire national. Mais elle serait un risque pour l'équilibre du territoire régional, car elle accentuerait la polarisation.

Le palliatif pour les territoires locaux serait alors de s'accrocher à Toulouse notamment par un renforcement des liaisons intra régionales. Cela signifierait pour Montauban, et à un moindre degré Agén et Carcassonne qui sont (encore ?) relativement autonomes, d'accepter ce rôle second (et non secondaire) et de se positionner non pas au niveau national mais au niveau régional par rapport à Toulouse. Le développement de liaisons ferroviaires intercités performantes apparaîtrait alors au moins aussi important que la desserte par la GVF avec une gare sur la LGV.

2.2 DES EFFETS LIMITES SUR LES TERRITOIRES VOIRE DES RISQUES DE RENFORCEMENTS DES DESEQUILIBRES

2.2.1 La Grande Vitesse Ferroviaire peut favoriser l'intégration de certains territoires péri urbains

On a constaté que la grande vitesse favorisait le développement des territoires déjà dynamiques comme elle accentue la mobilité des personnes déjà mobiles. Les espaces ruraux devraient donc être faiblement concernés par le projet de la ligne BTN si ce n'est par la transformation environnementale que sa construction entraînera.

On peut néanmoins nuancer ce propos entre « espace rural à dominante agricole » et « espace rural en voie de périurbanisation ».

L'amélioration d'image engendrée par la GVF se concentre sur les zones bénéficiant déjà d'une bonne notoriété. Une gare, c'est à dire une desserte par la GVF, est donc nécessaire mais elle ne suffit pas à produire de l'image.

Une gare dans les espaces ruraux agricoles est peu probable. En revanche, si une gare est implantée dans des espaces ruraux en voie de périurbanisation, (entre Montauban et Toulouse par exemple), l'effet d'image profitera au territoire central (métropoles et villes moyennes) auquel ces territoires sont rattachés. On retrouve ici l'enjeu de définition des centres villes et de la toponymie des territoires : Toulouse ne s'arrête plus à ses frontières administratives. Les territoires contigus en deviennent des quartiers sinon institutionnels du moins de fait.

Ainsi une gare LGV pourrait contribuer à favoriser un sentiment d'appartenance des espaces péri urbains à Toulouse et d'intégration dans la communauté toulousaine.

Mais elle pourrait produire aussi un autre sentiment contradictoire d'inquiétude liée à l'ouverture et à l'accessibilité et à l'accroissement des pressions (démographiques, spatiales, financières...)

2.2.2 La GVF devrait peu affecter le développement des espaces ruraux à dominante agricole

Ce qui rend l'environnement des métropoles propice aux effets de la LGV est précisément ce qui fait que les espaces interstitiels sont peu impactés. En effet, hors de la Gironde, de la Haute-Garonne et de l'Hérault, les départements traversés ont une dominante agricole et artisanale. Leurs populations appartiennent à des catégories socioprofessionnelles relativement peu mobiles (agriculteurs exploitants, artisans, commerçants, employés). La proportion de cadres et de professions intellectuelles supérieures y est faible et l'est d'autant plus dans les départements plus éloignés de l'axe (le Gers ou l'Ariège par exemple).

En terme de mobilité

Les effets de la LGV BTN sur les territoires ruraux à dominante agricole ne concerneraient qu'une demande modeste, vraisemblablement pour des déplacements à faible fréquence et sur des distances assez importantes. Dans ce cas, les choix de la clientèle devraient être assez indifférents à la localisation précise de l'infrastructure et des gares, dans la mesure où une accessibilité automobile convenable est assurée. Ces territoires sont avant tout accessibles par voiture. Il paraît probable que des évolutions de la mobilité des personnes concernées seraient limitées.

En matière économique

Les territoires ruraux bénéficieront a priori de peu d'effets car ils ont peu d'activités et d'installations économiques concernées par la GVF.

- faible volume d'installations économiques et encore moins d'installations utilisatrices de transport ferroviaire de personnes
- tissu urbain faible (surtout en Midi-Pyrénées et dans le Languedoc-Roussillon),
- absence de sièges sociaux d'entreprises ...
- absence d'activité du tertiaire supérieur,
- absence de sites de tourisme urbain susceptible,
- faible nombre d'étudiants.

Jusqu'à aujourd'hui la grande vitesse ferroviaire a plus favorisé que généré des installations économiques ; et elle l'a fait dès lors que :

- le foncier était disponible,
- la mobilité nationale des salariés était importante,
- les partenaires et acteurs locaux étaient unis,
- la main d'œuvre possède les qualifications requises...

Sont alors particulièrement concernées les activités du tertiaire supérieur comme on l'a vu pour le centre Novaxis au Mans ou Euralille à Lille. Or les communes des espaces ruraux agricoles situées dans les zones interstitielles entre les métropoles et les villes moyennes, ont peu de chance, même avec une forte volonté politique, d'offrir l'ensemble de ces caractères.

Le tertiaire supérieur y est relativement peu présent, et son organisation en réseau, facilitant les échanges informels, les itérations très rapides plaide peu en faveur de son installation dans les espaces ruraux. La concurrence avec les autres territoires (métropoles, villes moyennes) jouera en leur défaveur : on l'a vu plus haut, la LGV contribue à la métropolisation.

En revanche, la croissance du secteur BTP est possible avec la hausse des programmes immobiliers notamment d'habitat et de loisir, en particulier dans les zones rurales en voies de périurbanisation.

L'effet probablement le plus significatif en matière économique de la ligne peut être celui lié à la construction même de la ligne, qui va entraîner un investissement moyen de l'ordre de 15 millions € par kilomètre sur la section Bordeaux - Toulouse. Mais cet effet, lié à la présence d'entreprises de construction pendant la période des travaux, est transitoire, et les impacts indirects de ces effets sur le tissu économique local sont tributaires de la capacité à exploiter les compétences acquises³³

2.2.3 Le tourisme des centres urbains de Montauban et Carcassonne pourrait bénéficier de la GVF à certaines conditions

Le tourisme, selon l'analyse documentaire, peut être affecté indirectement de deux manières :

➤ Le développement des courts séjours

« C'est un phénomène général lié à la réduction du temps de travail, aux évolutions sociétales, mais aussi au raccourcissement des distances. La LGV pourrait avoir plus d'effets sur ce type de séjours que sur les longs séjours. Car les lieux de réception des courts séjours sont directement liés au rapport temps-prix de parcours pour y accéder, et les déplacements pour les courts séjours sont plus facilement ferroviaires que ceux pour les longs séjours.

L'amélioration de l'accessibilité joue un rôle moins important pour les longs que pour les courts séjours, le véhicule personnel étant largement utilisé pour les longs séjours en France. En outre, plus le territoire de destination est urbain, plus on utilise les moyens de transports collectifs »³⁴

➤ le tourisme urbain

Sur l'axe BTN, le développement de courts séjours pourrait concerner **Carcassonne** en provenance des territoires émetteurs de tourisme (ex :Rhône-Alpes) ou encore en lien avec des séjours de tourisme urbain dans les autres villes à fort patrimoine comme Bordeaux et Toulouse. Il pourrait aussi concerner **Montauban**, site patrimonial remarquable mais qui a besoin de renforcer sa notoriété et surtout son image de destination touristique potentielle. Alors en lien avec Carcassonne, Toulouse ou Bordeaux, Montauban pourrait profiter de la LGV avec la mise en place d'un itinéraire de visites couplées.

A **Carcassonne**, le tourisme semble peu utilisateur du ferroviaire (500 passagers jour soit 180 000 arrivées et départs par an, touristes et population locale confondus, chiffre à rapporter au 3 000 000 de touristes annuels³⁵). On peut y voir plusieurs raisons.

- La visite de la citadelle est trop brève (1/2 journée) pour se traduire en un court séjour de tourisme urbain. D'ailleurs Carcassonne l'a compris qui lie son offre à celle des châteaux cathares.
- Le tourisme y est essentiellement itinérant et d'étape.
- L'offre ferroviaire est limitée.

Aussi la plupart des visiteurs sont-ils automobilistes, laissant penser que le tourisme est surtout itinérant ou de passage. La LGV pourrait profiter au tourisme à Carcassonne, si l'offre y évolue vers un allongement du séjour, soit par le développement de produits touristiques communs Carcassonne-autres sites urbains (Toulouse, Montauban, Narbonne, Bordeaux), soit par un allongement de la durée de visite du produit Carcassonne.. Le positionnement de la gare sera essentiel. Une gare en périphérie, éloignée de la citadelle, sans desserte organisée et performante vers elle, ne serait pas favorable.

En outre Carcassonne bénéficierait sans doute davantage du prolongement de la ligne entre Toulouse et Narbonne, que de la section de LGV entre Bordeaux et Toulouse car celle-ci la mettrait à moins de 3H30 de régions densément peuplées aux CSP élevées, centres d'émission du tourisme urbain culturel, et notamment de l'Ile-de-France.

➤ le tourisme rural

Les attractions touristiques dans **les espaces ruraux** de l'axe, qui sont essentiellement des itinéraires, randonnées pédestres à but culturel, agri tourisme, tourisme fluvial sur le Canal du Midi s'avèrent peu propices aux courts séjours et aux dessertes ferroviaires. Ils ne devraient être que peu affectés par la GVF.

➤ Le tourisme balnéaire

Le développement de week-end en **bord de mer** serait rendu possible par une liaison rapide, en particulier de Toulouse aux stations balnéaires proches de Narbonne. Néanmoins ils ne devraient concerner qu'une catégorie limitée de Toulousains. Un réseau de rabattement efficace devrait en outre être mis en place entre la gare LGV et les « resort » balnéaires. Les vacances traditionnelles d'une durée supérieure à une semaine, passées en majorité dans les campings sur la côte languedocienne devraient continuer à être fortement utilisatrices de voitures individuelles.

³³ Antje Burmeister – Infrastructures de transports et territoires, approche de quelques grands projets, l'Harmattan 1997, cité dans François Plassard – Transports et territoires.

³⁴ étude de Setec organisation pour RFF « LGV PACA »

³⁵ Source : bilan d'activité de l'office municipal de tourisme de Carcassonne – 2003.

Il est peu envisageable que la LGV BTN ait un effet déterminant sur les fréquentations du littoral, d'une part parce que les touristes y sont peu consommateurs de train par rapport à la voiture (tourisme familial, de longue durée) ; d'autre part parce que les populations mises en relations avec Narbonne par la LGV BTN sont peu nombreuses comparativement à celles mises en relations par la LGV Med vers Montpellier, Lyon et Paris (voir étude RFF Intercités Setec International).

Ville au passé prestigieux (capitale de la Gaule Narbonnaise), Narbonne est aujourd'hui associée à des destinations de tourisme balnéaire de masse comme Argelès-sur-mer. Elle est moins connue pour son patrimoine culturel riche et bien conservé, même si elle accueille déjà presque 300 000 visiteurs par an. Elle pourrait parier sur la GVF pour développer son tourisme patrimonial et culturel, en profitant notamment de la croissance de la demande culturelle senior.

➤ **le tourisme de résidence secondaire**

Il pourrait être affecté, notamment sur les littoraux. Les départs en week-end sont plus fréquents pour les personnes ayant l'usage d'une résidence secondaire (source Université de Nice côte d'Azur). La ruralité du territoire n'est pas favorable à l'utilisation du mode ferroviaire. En effet, les résidences secondaires sont suffisamment éloignées des gares pour générer des ruptures de charge. Elles nécessitent que les résidents secondaires disposent de voitures pour se rendre des gares à leur lieu de résidence, c'est à dire de parking, ou de toute autre forme complexe d'organisation des rabattements. Dès lors le gain de temps de la LGV risque d'être contrecarré, par le coût des taxis ou de la location de voiture.

Ce point est toutefois difficile à anticiper : le lien direct entre desserte d'un territoire par la GVF et développement des résidences secondaires n'est pas évident. En revanche, on peut penser que le sentiment de proximité que crée la GVF modifie la perception des territoires desservis au sein des populations potentiellement demandeuses de résidences secondaires, et les incite à en acquérir.

Sur l'axe même, les résidences secondaires sont rares (hors Languedoc-Roussillon et littoraux) et assez éloignées des pôles de desserte³⁶.

Enfin, dans les lieux hautement touristiques, le nombre de personnes utilisant le ferroviaire est comparativement faible par rapport à celui utilisant un autre mode de déplacement. Ainsi Carcassonne compterait 1,5 millions de visiteurs chaque année.

Que 10% supplémentaires de ces visiteurs y viennent en TGV signifierait que la fréquentation annuelle de la gare est presque quadruplée et que chaque jour de l'année, une rame complète en 1^{ère} et en 2^{ème} classes, soit uniquement empruntées par des touristes, alors qu'aujourd'hui la gare n'a que 500 passagers jours, soit 250 à la descente, tous types confondus. Les effets à attendre de la LGV sont donc ici limités.

2.2.4 La nature des activités économiques actuelles et la notoriété des villes moyennes (à l'exception de Carcassonne) limitent les bénéfices éventuels de l'arrivée de la GVF

Les villes moyennes et le développement du tertiaire supérieur

Ainsi que l'indique l'étude de la DATAR citée dans la première partie de ce rapport, les villes moyennes de moins de 100 000 habitants ne participent que peu à la forte croissance des « emplois supérieurs ». D'ailleurs la proportion de cadres et professions supérieures dans les populations actives de Montauban, Agen, Carcassonne et Narbonne est d'environ 10% pour une moyenne nationale de 13,1%. Les catégories dominantes sont celles des employés et la proportion d'artisans, commerçants est plus forte que la moyenne nationale. Le secteur tertiaire est très développé (environ 80% des actifs), en raison notamment des services administratifs, mais il n'est pas supérieur à la moyenne nationale.

Les **populations mobiles** et utilisatrices de la LGV définies plus haut sont donc en proportion et en volume faibles par rapport à d'autres territoires.

En terme **d'implantations économiques**, l'absence d'infrastructure de transport moderne peut pénaliser l'installation d'une entreprise. Mais sa présence ne suffit pas à la favoriser. Ainsi, l'AFII (source Setec) ne valorise que de manière marginale par rapport à un aéroport l'accès d'un territoire à la GVF dans la promotion de la France auprès des entreprises internationales.

Les entreprises nationales utilisatrices de déplacements ferroviaires sont plus sensibles à la GVF.

Les secteurs économiques présents sur les aires urbaines des villes moyennes de l'axe relèvent rarement du tertiaire supérieur, de la recherche ou de l'enseignement supérieur, des services ECA aux entreprises : on y retrouve des pôles logistiques (Agropole d'Agén, Albasud à Montauban, Croix du Sud à Narbonne) spécialisés dans des secteurs de production ou à vocation agricole. Les grandes entreprises et encore plus les sièges sociaux y sont rares. UPSA emploie 1500 salariés près d'Agén mais il s'agit de deux usines de production de médicaments et non de centres de recherche ou de décision. L'environnement économique de ces villes, le secteur d'activité des entreprises et des établissements, les spécialisations des zones et des pôles d'activité, les réseaux économiques et humains, la qualification des résidents ne correspondent pas aux entreprises les plus utilisatrices et demandeuses de desserte GVF.

³⁶ Ainsi que l'indique la carte de l'Atlas, livret 1, « Résidences secondaires par commune ».

L'arrivée de la LGV BTN dans ces villes ne devraient modifier profondément ni le rythme de création d'entreprises, ni le développement des entreprises déjà en place. Certes on peut imaginer que les technopoles, d'Agen par exemple, profiteront d'une desserte LGV, mais les volumes de personnes concernées sont sans doute assez faibles (quelques personnes chaque jour).

les villes sous influence d'une métropole

Montauban vit déjà largement dans l'orbite toulousaine. Les espaces ruraux entre elle et Toulouse se réduisent, et si Toulouse poursuit sa croissance comme le prévoit l'INSEE jusqu'à 1,5 millions d'habitants (projection INSEE 2030), elle pourrait former avec elle une conurbation comme le montrent les origines destination des passagers de sa gare (40% Toulouse).

L'enjeu pour elle est donc l'emplacement de la gare et les programmes urbains qui seront conduits (cf. volet 2 de la présente étude). Montauban peut devenir la gare Nord de Toulouse (comme il existe 9 gares nationales en région parisienne).

Montauban bénéficiera de la GVF en s'associant à Toulouse ; elle risque de la subir en s'y opposant.

Enfin, l'effet de notoriété de la LGV sur les villes moyennes peut aller d'un effet quasi nul, si la gare Grande vitesse n'est pas identifiée à la ville qu'elle dessert (exemples de Châlons-sur-Saône ou à venir, de Vesoul) à un effet réel, si la gare est bien identifiée comme desservant la ville. Mais la notoriété ne suffit pas à l'image comme le montre Le Creusot ou Laval.

2.3 UN PARADOXE : « L'EFFET TUNNEL » POURRAIT MENACER LES VILLES MOYENNES DESSERVIES PAR LA LGV

L'effet tunnel est le fait qu'un territoire situé entre deux arrêts et donc non desservi par la LGV serait écarté du développement.

Sur l'axe BTN, ce phénomène pourrait se produire pour les villes actuellement desservies par la ligne classique et qui ne le seront plus par la LGV, mais aussi même pour celles qui seront desservies par la LGV.

2.3.1 Les villes dans l'orbite des métropoles

Les villes comme Marmande risquent de n'être plus desservies par les trains rapides nationaux (TRN) comme aujourd'hui (6 de ses 15 liaisons quotidiennes avec Bordeaux).

Les scénarii d'offre étudiés dans le cadre de l'étude « optimisation du phasage, définition et analyse socio-économique des premières étapes de réalisation d'une ligne nouvelle » maintiennent les 15 liaisons de Marmande avec Bordeaux.

Si tel n'était pas le cas, un effet tunnel est possible, car pour ces villes vivant dans l'orbite des métropoles leurs relations avec elles leur sont essentielles. Au contraire même, on verra dans la troisième partie du présent rapport que l'enjeu pour ces villes réside certainement dans l'amélioration de leurs relations ferroviaires avec les métropoles.

2.3.2 les villes moyennes

Le véritable risque pour ces villes est que le nombre de dessertes soit réduit parce que les trains grandes lignes qui aujourd'hui assurent un service régional disparaissent au profit de la GVF. Actuellement 12 des 20 trains qui desservent Agen en provenance de Bordeaux un jour ordinaire de septembre sont des TRN ou des TGV, et 8 des TER.

Les scénarii d'offre étudiés dans le cadre de l'étude « optimisation du phasage, définition et analyse socio-économique des premières étapes de réalisation d'une ligne nouvelle » maintiennent au moins le même nombre de train s'arrêtant à Agen et Montauban qu'aujourd'hui.

A nouveau, si tel n'était pas le cas, et parce que ces dessertes passeront en partie au moins d'un niveau national à un niveau régional, un effet tunnel peut se produire. Il est donc nécessaire que, si les trains à GVF sur la future LGV qui desservent Agen par exemple sont moins nombreux que ces 12 TRN et TGV, cette baisse soit compensée par une augmentation des relations intercités.

L'enjeu pour ces villes est de s'intégrer au territoire régional qui est leur territoire de rayonnement. Le maintien de leur desserte ferroviaire avec Bordeaux et Toulouse paraît essentiel.

2.4 CONCLUSION

L'accentuation de la polarisation des activités et des richesses autour des métropoles régionales notamment sur Toulouse n'est pas exempte de risques et pourraient être préjudiciables à l'ensemble de l'axe. La LGV contribuera à ces évolutions. Elle pourrait accentuer les effets négatifs de la polarisation, notamment son effet aspirant des richesses alentours. Même les villes comme Agen ou Carcassonne pourraient en pâtir.

Un développement de Toulouse seule, qui se ferait au détriment des villes moyennes alentours voire de Bordeaux, pourrait du coup se retourner contre Toulouse elle-même. La prise en compte des conséquences intrarégionales de la LGV est fondamentale.

3. DES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT POUR OPTIMISER L'ARRIVEE DE LA LGV

En préalable à l'examen des mesures que les territoires peuvent avoir à mettre en œuvre pour bénéficier de certains types d'effets de la ligne à grande vitesse, il faut préciser que les temps de réalisation d'un tel équipement (entre 10 et 15 ans) permettent aux agglomérations, aux départements et aux régions de s'y préparer. Cette dernière partie précise des conditions pour que les effets potentiels se manifestent et que les risques soient réduits. Il faut ajouter à ces conditions l'examen du développement des aires urbaines, qui fait l'objet du volet 2 de l'étude.

3.1 RAPPEL DES CONDITIONS D'OPTIMISATION DES EFFETS DE LA LGV SUR LES TERRITOIRES

Les effets des LGV sont amplifiés par la mise en œuvre de politiques volontaristes.

3.1.1 Emplacement des gares (ces sujets sont développés dans le volet 2)

Les effets de l'emplacement des gares sont traités dans le volet 2 de la présente étude.

Il détermine le choix de prendre le train

Les gains en minutes entre les gares sont la condition la plus importante (avec la fréquence et le cadencement des trains) des effets sur la mobilité. Toulouse, Agen et Montauban seront à 3H30 de Paris en raison des arrêts successifs (Tours, Angoulême, Bordeaux, Agen, chaque desserte coûtant en moyenne dix minutes, ralentissement, arrêt et accélération compris). Ces 3H30 constituent la limite au-delà de laquelle l'avion redevient concurrentiel sur le train pour des allers retours dans la journée et des très courts séjours.

En revanche l'emplacement des gares et l'amélioration du service régional importeront plus que les temps de parcours pour les autres effets d'aménagement et de développement.

Par exemple, pour Montauban l'enjeu essentiel paraît l'emplacement de la gare, plus que le fait que l'on accède à cette gare par la LGV ou par une ligne classique qui lui serait raccordée à quelques kilomètres.

Il est souvent couplé à des réserves foncières

Cet effet est conditionné par les disponibilités foncières et la volonté politique, la définition d'un projet urbain ou de territoire et par des opérations d'aménagement spatial.

Le nouveau service ferroviaire peut avoir un rôle d'aménagement. Comme le montre Novaxis au Mans, il peut entraîner la recomposition d'un quartier et sa réaffectation (en l'occurrence en quartier d'affaire).

Une préparation à la création du quartier de la gare passera nécessairement par une politique de réserves foncières.

3.1.2 Rabattement sur les gares LGV

Une Ligne à grande vitesse se caractérise par sa vitesse et par son faible nombre d'arrêts. Sa rentabilité est directement liée à sa zone de chalandise qui doit couvrir un territoire bien plus vaste que celle des gares classiques. On estime à environ 40 minutes le temps acceptable d'accès à une gare TGV contre 20 pour une gare classique. Plus le trajet de cet usager sera facilité, plus la zone de chalandise sera large. Une connexion efficace aux voies d'accès, qu'elles soient routières (autoroutes, nationales) ou ferroviaires (TER) peut être facteur d'élargissement des zones de chalandise de la ligne. Elle doit donc être prise en compte au moment du choix de l'emplacement de la gare ainsi que dans les différents documents planifiant les réseaux de transport locaux (schéma directeur des transports...).

3.1.3 Raccordement au réseau TER

La fréquence a pour effet d'augmenter la demande.

Le cadencement (intervalle régulier entre les trains, même minute de départ des trains quelle que soit l'heure) facilite l'organisation des déplacements.

Enfin, **le calage des horaires de TER sur ceux des TGV** est la troisième condition pour optimiser l'utilisation des TER et sa fonction de rabattement sur les gares TGV (en plus de sa fonction traditionnelle de transport intrarégional), de la même manière par exemple qu'aujourd'hui des navettes relient à intervalles réguliers et pour assurer la correspondance avec les trains grandes lignes vers Paris, les gares d'Orléans et des Aubrais, ou de Tours et de St Pierre des Corps. La logique est la même ; seul la distance change.

3.1.4 Desserte ferroviaire

Elle est prise en compte comme un critère parmi d'autres par les décideurs économiques pour l'implantation de leur entreprise.

On peut supposer qu'à l'horizon de l'ouverture de la ligne, la desserte d'un territoire par la LGV soit encore moins qu'aujourd'hui un facteur discriminant de l'implantation des activités économiques ; c'est plutôt son absence qui pourrait être négative. Car elle desservira la plupart des métropoles.

La desserte est une condition nécessaire (mais non suffisante). Elle joue le rôle de « porte d'entrée » au réseau de la grande vitesse. C'est par elle que le gain d'accessibilité et de notoriété se trouve accru.

Au moment du choix de l'implantation, de son entreprise, un décideur économique tiendra compte de divers paramètres dont la proximité d'une gare. Ceci se vérifie essentiellement pour les entreprises nationales et les PME, on en a l'exemple dans le quartier de la Part Dieu à Lyon. Les entreprises internationales se soucient davantage des qualifications et du coût de la main d'œuvre ou de la proximité d'un aéroport (sources AFII).

3.2 LES VILLES MOYENNES : DEVELOPPER LES COMPLEMENTARITES AVEC LES METROPOLES

On ne reviendra pas ici sur les enjeux positifs pour les agglomérations et notamment pour Toulouse largement évoqués dans la partie 1 du présent rapport.

On a par ailleurs évoqué les risques pour les territoires interstitiels et les villes moyennes liées à la polarisation et la métropolisation.

On s'intéressera ici aux mesures d'accompagnement susceptibles de réduire ces risques et d'assurer les effets potentiels.

3.2.1 Des complémentarités entre villes moyennes et métropoles, source d'un développement partagé pourraient être favorisées par la LGV

Cette répartition des vocations des villes moyennes et des métropoles peut se trouver amplifiée par un effet organisateur engendré par l'installation de la LGV.

En effet, le nouveau service ferroviaire peut organiser le(s) territoire(s) qu'il dessert, c'est à dire attribuer à chaque espace une vocation particulière³⁷ au sein d'un ensemble regroupant plusieurs métropoles (Montpellier, Toulouse et Bordeaux). Il peut agir sur la répartition des activités, des équipements, des ressources et des fonctions humaines, économiques et sociales sur ce territoire, à la condition que les acteurs notamment institutionnels le négocient.

Il semble peu probable que Bordeaux et Toulouse développent de fortes complémentarités économiques, si ce n'est, peut-être, de leurs industries technologiques. Les espaces qui les séparent paraissent en effet trop importants, et trop peu denses, pour assurer une continuité urbaine comme entre Aix et Marseille ou entre Lens et Lille.

En revanche, la LGV pourrait davantage attribuer des fonctions prioritaires et complémentaires entre métropoles et villes moyennes, à la condition que le service ferroviaire réponde aux besoins de mobilité engendrés par ces complémentarités.

L'intérêt des villes moyennes, notamment des villes *sous influence*, pourrait résider dans le développement d'expertises sectorielles et de savoir-faire spécifiques complémentaires des activités de la métropole voisine. Une réflexion devra être poursuivie sur les spécificités et les atouts des villes moyennes. Qu'apportent-elles économiquement à leur environnement, quels sont leurs partenaires privilégiés ? En quoi par exemple, Montauban peut-elle développer des activités de production susceptibles d'être utilisées par Toulouse ? Quels sont ses savoir-faire ? De quelles activités Toulouse a-t-elle besoin et qui requiert un espace dont Montauban dispose ? Le développement d'un pôle universitaire à Agen fera-t-il d'elle une ville relais ? En outre, Agen peut-elle continuer à se spécialiser dans l'agroalimentaire et mettre cette activité au service de Bordeaux et Toulouse ?

A condition que des stratégies de coopérations soient développées et que le service ferroviaire assure la liaison entre villes moyennes et métropoles (cf. *supra* §31), on peut penser que la GVF encouragera la construction d'un espace porté par les métropoles et dont les villes moyennes profiteront. En quelque sorte, le positionnement et le rayonnement international vont aux métropoles ; les villes moyennes multipolarisées se concentrent sur leurs fonctions et leur rayonnement régional ; et les villes moyennes sous influence profitent de la LGV pour devenir un pôle urbain à part entière des métropoles.

3.2.2 Villes moyennes sous influence des métropoles

Il existe en outre un lien tangible entre la spécialisation économique des villes moyennes et leur distance à la métropole la plus proche

Les fonctions de production tendent à perdre de leur importance à mesure que l'on s'éloigne de la grande ville la plus proche quand, au contraire, les fonctions « aval » (distribution, services à la population) et surtout les fonctions collectives (administration, santé, justice, éducation, etc...) croissent (Halbert 2003).

Des relations domicile-travail importantes entre métropoles et villes sous influence

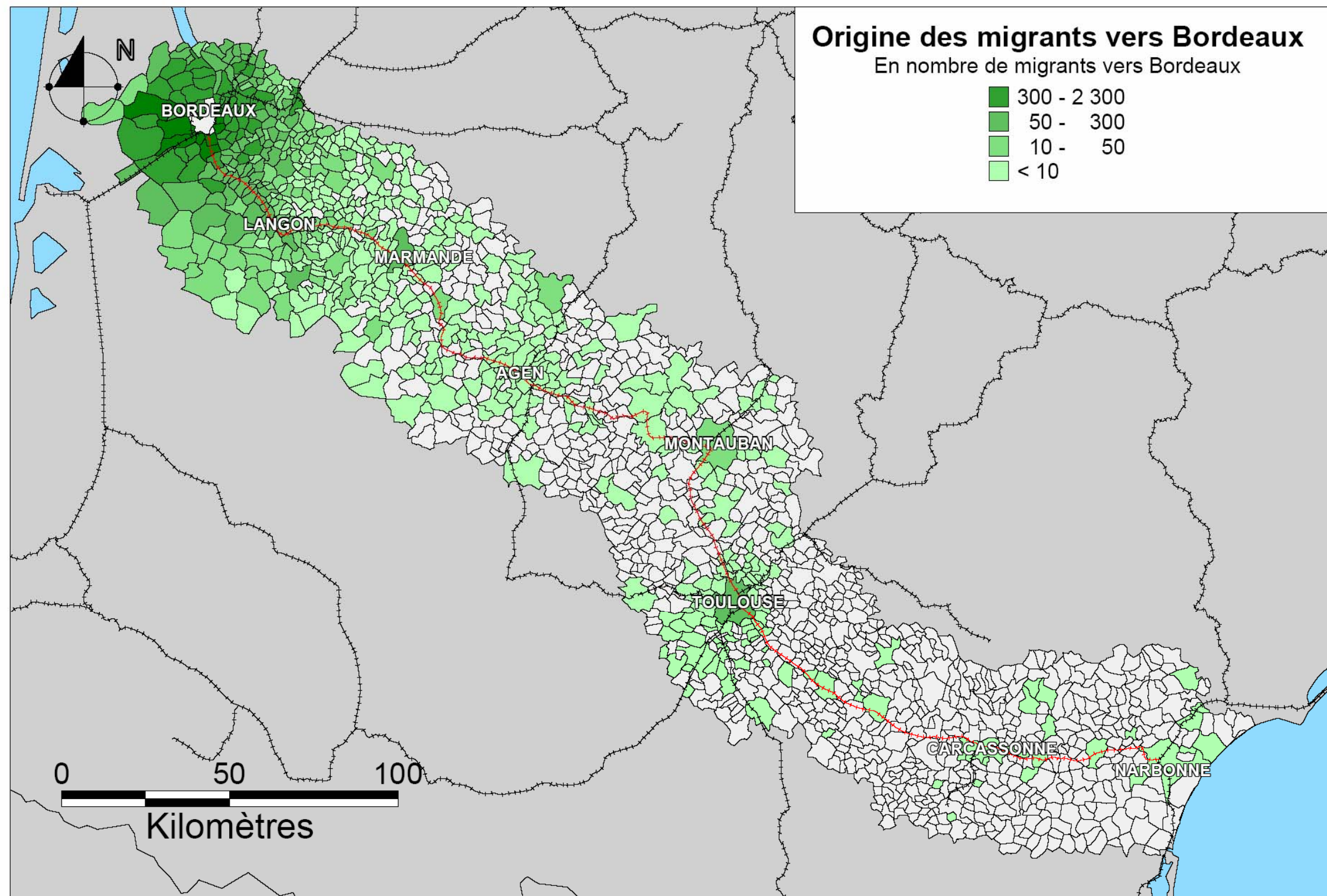
Les flux d'actifs sont globalement équilibrés entre les villes moyennes et les grandes villes. « Le « déficit » des villes moyennes à l'égard des grandes villes les plus proches se fixe à 60 000 actifs, soit seulement 1,2% de leurs actifs. » (étude DATAR)

Deux interprétations de ce relatif équilibre peuvent être avancées :

- o phénomène de « pompe aspirante » par les grandes villes des ressources humaines des villes moyennes : c'est le risque de la polarisation ;
- o un appoint, en termes de revenus et d'effets multiplicateurs, pour la ville moyenne. Grâce à ce mécanisme, ses ménages sont plus riches et son emploi (induit) plus abondant que son

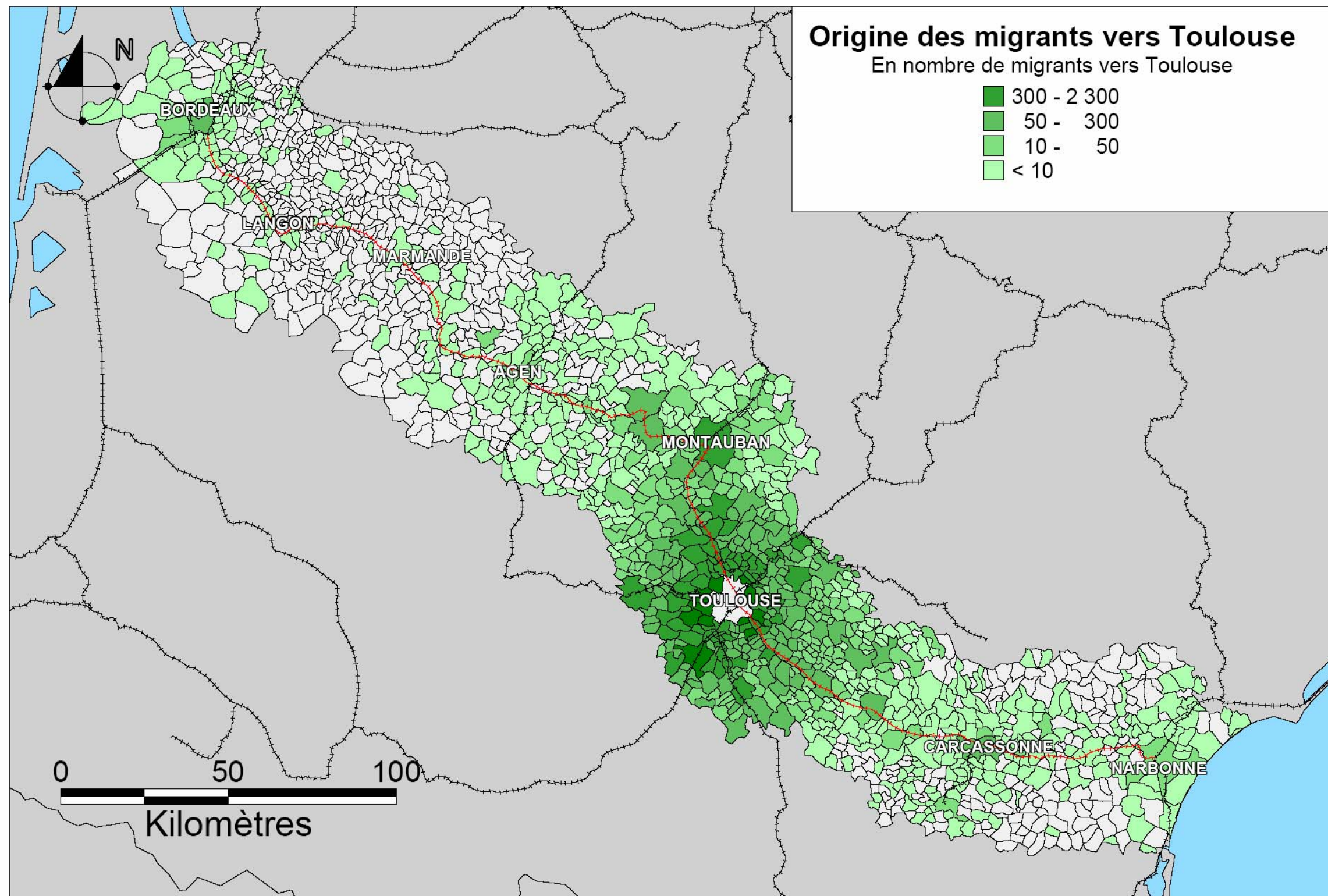
³⁷ par exemple Nice a une vocation plus internationale et Marseille une vocation plus nationale de capitale régionale

seul dynamisme économique ou ses seuls avantages comparatifs ne l'auraient autorisé.



Carte 1 : déplacements domicile travail (origine Bordeaux)

Bordeaux, malgré la particularité de son arrière pays, « sanctuarisé » par les vignobles de prestige, intègre dans son aire d'attraction Langon voire Marmande. Agen, en revanche, est trop éloigné pour en faire partie.



Carte 2 : déplacements domicile travail (origine Toulouse)

Toulouse étend son influence jusqu'à Montauban et même au-delà de Castelnaudary.

Il y aurait donc un échange entre villes moyennes et grandes villes, cet échange étant producteur de développement.

Il semble donc nécessaire d'accompagner la création de la LGV par l'amélioration du service TER sur la ligne classique, et sa connexion aux gares sur la LGV. C'est le cas par exemple en Bourgogne ou au Mans où un TER rabat sur la gare TGV les voyageurs venant de *l'arrière pays*. Le passage du TER au TGV se fait sur le même quai.

Pour les villes moyennes comme Langon ou Castelnaudary non desservies par la LGV qui vivent dans l'orbite voire sous l'influence d'une métropole, le raccordement à cette métropole et à ses services (santé, culture, éducation, commerce...) est essentiel. La réduction du service ferroviaire liée à l'arrivée de la LGV pourrait être un risque si des services de transport urbain ne la pallient pas.

En même temps ces villes (Langon, Castelnaudary) bénéficieront des effets de la métropole sans pour autant qu'il y ait continuité urbaine.

3.2.3 Le cas spécifique de Montauban

L'étude de la DATAR sur le rayonnement européen des métropoles françaises affirme : « *des liens privilégiés existent entre les grandes villes et les villes moyennes qui les entourent. Ces liens sont le reflet des dynamiques métropolitaines, auxquelles participent de nombreuses villes moyennes.* »³⁸

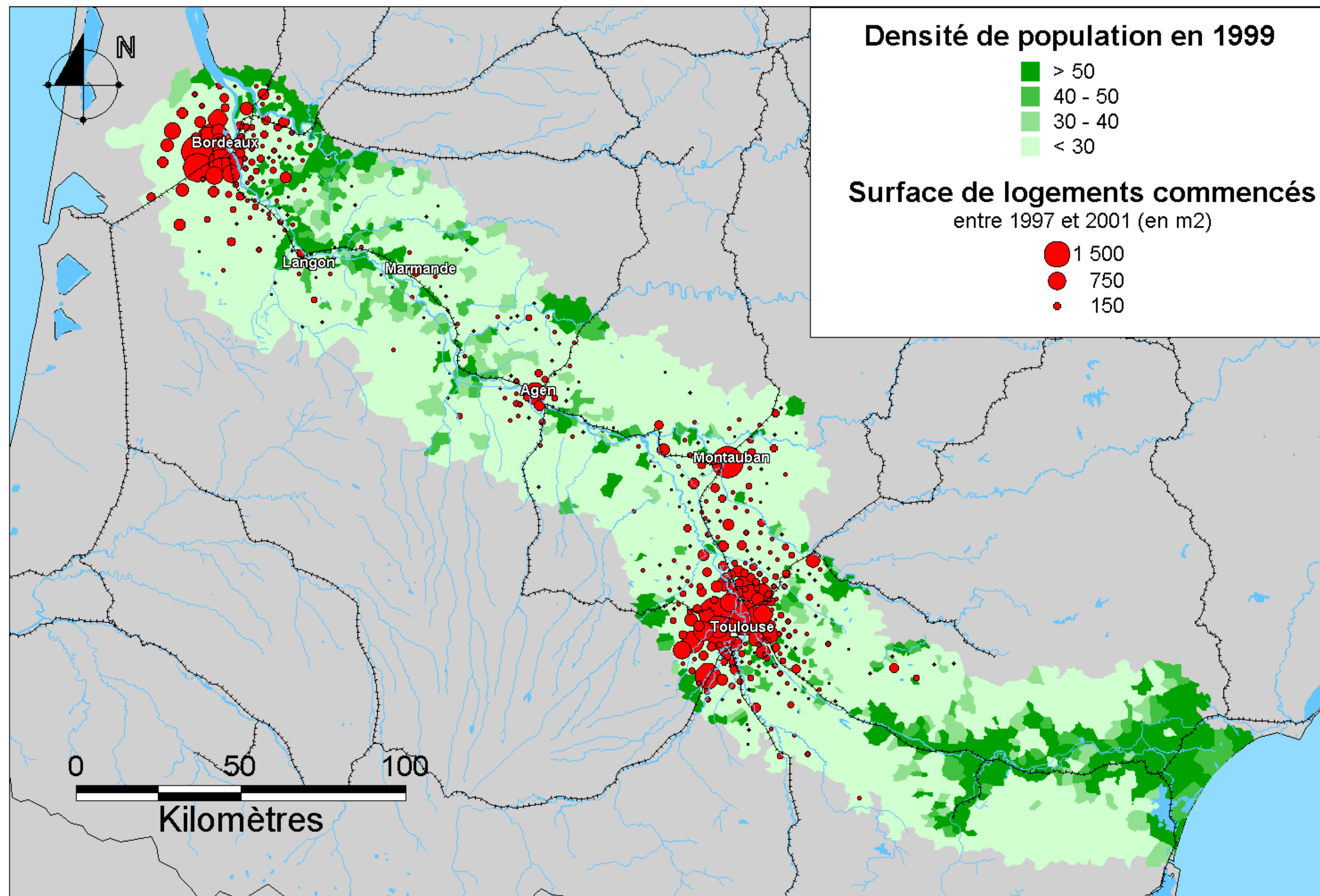
La proximité d'une métropole est souvent considérée comme un handicap pour le développement économique d'une ville moyenne. Pour Montauban, une absorption dans la métropole toulousaine est envisageable à long terme (cf. livret 1 – diagnostic de l'axe).

Les villes moyennes proches des métropoles participent à un ensemble économique, dont elles constituent des pôles de production complémentaires. Ainsi, à Montauban, de nombreuses entreprises de métallurgie (un cinquième des entreprises citées sur le site Internet de la CCI de Montauban travaille dans ce secteur particulier) ou de fabrication de pièces à destination de l'industrie aérospatiale (réparation de pièces, conception et fabrication de sièges...), travaillent en sous-traitance des entreprises et grands groupes aéronautiques (comme EADS Airbus, Alcatel Space Industries) implantées dans l'agglomération toulousaine.

Les échanges entre Montauban et Toulouse sont visibles notamment dans les migrations domicile-travail (cf. *supra* / les données mesurant le nombre de déplacements entre les deux aires urbaines, plus significatif qu'entre les deux communes, ne sont pas disponibles) : d'après les conclusions de SETEC International dans l'étude Intercités menée en vue du débat public, 1950 migrations alternantes Domicile-Travail et Domicile-Etude tous modes confondus sont effectuées entre Toulouse et Montauban chaque jour. Début juillet aux heures de pointes, en début et en fin de semaine, 38% des voyageurs prenant le train à Montauban se rendent à Toulouse³⁹. Plus représentatif encore des liens Toulouse/Montauban est le dynamisme de la construction de logements à Montauban et dans le territoire interstitiel aux deux villes.

³⁸ L'étude considère comme « villes moyennes » les aires urbaines de 20 000 à 200 000 habitants et comme « grandes villes » les aires urbaines de plus de 200 000 habitants.

³⁹ Source : enquête OD dans la gare de Montauban – cf. volet 2



Carte3 : Construction de logements entre 1997 et 2001⁴⁰

⁴⁰ source : SETEC International / Ministère Equipement – base SITADEL

3.2.4 Villes multipolarisées

Le lien entre ces villes et les métropoles est également essentiel même si elles possèdent un niveau de service qui leur permet une plus grande autonomie (administrative, éducative, sanitaire...)

Les villes moyennes distantes des métropoles, comme Agen, sont souvent des centres-relais pour les espaces ruraux environnants.

Le risque de la métropolisation est de voir les activités supérieures aspirées par Toulouse.

Pour pallier ce risque, Agen ou Carcassonne doivent se positionner.

Agen, avec son MIN et l'Agropole, rassemble les productions fruitières et maraîchères des espaces ruraux qui l'environnent. Elle les transforme ou assure une fonction logistique pour assurer leur acheminement vers les espaces où elles seront distribuées (le marché de Rungis par exemple).

L'enjeu pour elle, semble de se positionner dans son environnement régional et interrégional et de cultiver davantage les complémentarités avec Toulouse et Bordeaux que de se positionner en concurrence par rapport à elles.

Vouloir attirer des activités du tertiaire supérieur à l'occasion de l'arrivée de la LGV paraît difficile. En revanche, jouer la carte de la co-traitance de ces activités est une opportunité pour elle de profiter de la métropolisation.

Les effets de développement de la LGV seraient alors certes indirects mais possibles.

Carcassonne a un positionnement régional (par son activité administrative et agricole) et national par son activité touristique. La métropolisation renforcée par la LGV risquerait de la cantonner dans son caractère de ville de services et de tourisme aux emplois peu qualifiés.

La LGV doit lui permettre de développer son tourisme de court séjour si elle sait s'associer avec d'autres destinations de tourisme urbain et développer sa propre offre en durée (séjour supérieur à la ½ journée).

3.2.5 L'influence de la LGV sur les prix du foncier pourrait-elle influencer les habitudes résidentielles des habitants ?

La LGV a souvent un effet sur le prix du foncier. Dans les territoires nouvellement desservis offrant des disponibilités foncières et attractivité on constate des hausses des coûts prix du foncier par un phénomène de rattrapage ou de spéculation, sous forme de pics pendant une période assez brève.

Depuis de nombreuses années, on observe déjà des pressions foncières dans les zones périurbaines de Bordeaux et Toulouse⁴¹. Néanmoins, comparées à des villes de taille comparable les prix du m² sont moins élevés qu'à Lille, Strasbourg ou Reims par exemple.⁴²

BTN ne présente pas la même configuration que PACA avec de fortes pressions foncières sur tout le territoire. Or dans la zone du grand « Sud Ouest », au moins de Montpellier à Toulouse, les évolutions démographiques suivent de près celles qui se sont produites en PACA. Il est possible qu'à l'horizon 2025, les pressions foncières s'accroissent.

On peut anticiper que les collectivités publiques auront utilisé les systèmes interventionnistes sur le foncier à bâtir pour maîtriser leur développement, assurer la mixité sociale de l'habitat comme le permettent désormais les dispositions SRU, législatives et réglementaires.

Les habitants et notamment les nouveaux arrivants pourraient arbitrer entre un logement situé en périphérie et un logement dans une ville moyenne périphérique reliée efficacement à la métropole.

En raison de la métropolisation, accentuée par l'arrivée de la LGV, la pression foncière en zone péri-urbaine pourrait devenir telle qu'il pourrait être plus avantageux (en terme de déplacements, coûts, pollutions...) d'habiter dans une ville moyenne située à 30 minutes du centre historique ou des centres d'activité.

L'étalement urbain, la congestion aux heures de pointe entre banlieue et pôles d'emplois pourraient développer l'attractivité de certaines villes moyennes auprès des CSP supérieures, à la condition d'un cadre de vie très favorable et d'un service ferroviaire performant (vers la ville centre et vers les autres métropoles).

Montauban, ville au patrimoine culturel riche, est l'exemple type de cette éventuelle évolution. Elle pourrait devenir un « quartier aisé » de Toulouse, dont les habitants sont consommateurs de LGV, un peu comme le sud Essonne pour Orly ou Senlis par rapport à Roissy.

La desserte des villes moyennes peut être un moyen de limiter le phénomène d'étalement urbain.

⁴¹ cf. livret 1 : Démographie et logement

⁴² Source : Classement des villes 2004 – Le Point : Bordeaux : 1240 €/ m² ancien moyen / Toulouse 1270€ / Nantes 1430€ / Lille 1360€ / Lyon 1540€

CONCLUSION GENERALE

L'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne apparaît d'abord comme un axe de transport historique majeur, ce dont témoigne la multiplication des infrastructures de transport au cours de l'histoire, de la Via Aquitania romaine à l'autoroute des Deux Mers, en passant par le Canal du Midi et le Chemin de fer. L'axe est ici inséparable des territoires traversés puisqu'il agit comme un outil de drainage des productions locales (agricoles et plus récemment industrielles), des habitants (déplacements domicile – études – travail) mais aussi comme un outil d'irrigation des territoires (irrigation économique, structuration de l'habitat et, dans une moindre mesure, du tourisme). Les principaux atouts du territoire sont d'une part l'agriculture et en particulier, la viticulture, les fruits et légumes et les céréales et d'autre part les pôles industriels aéronautiques et spatiaux de Toulouse, les pôles logistiques à Bordeaux, Agen et Toulouse. Alors que les régions situées entre Bordeaux et Toulouse connaissent une croissance démographique modérée (entre 0,4 et 0,5% d'augmentation annuelle attendue jusqu'à 2003⁴³), la région Languedoc Roussillon enregistre des taux de croissance démographique plus importants (prévision de 0,9 %¹) mais un PIB par habitant plus faible et des taux de chômage plus élevés.

Le développement du réseau des villes moyennes et le maillage des villages, plus important autour de l'axe qu'ailleurs dans la région, illustre ce rôle de drainage et d'irrigation de l'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne. Il apparaît ainsi comme la liaison majeure entre l'Atlantique et la Méditerranée. Il est notable qu'à l'exception de l'axe Bayonne-Pau-Toulouse, l'axe BTN est d'ailleurs le seul à jouer ce rôle à ce niveau, tant au niveau routier ou autoroutier, qu'au niveau ferroviaire. L'actuelle ligne ferroviaire exerce une influence (temps d'accès à une gare inférieur à 20 minutes) sur la majorité de l'axe et permet d'accéder à la plupart des activités économiques.

Depuis une quinzaine d'années, l'évolution majeure qui touche l'axe BTN et les territoires traversés est la concurrence que constitue le développement métropolitain de Bordeaux, Toulouse et Montpellier. En effet, le développement de l'habitat et des activités économiques à forte valeur ajoutée se concentre plus volontiers sur les métropoles que sur l'axe. Ce dernier ne joue plus aujourd'hui le même rôle de structuration du territoire qu'il y a encore vingt ans. Il faut voir ici un phénomène certes commun à l'ensemble du territoire national, mais dont l'acuité est particulièrement vive sur les territoires de l'axe. Ce phénomène s'accompagne d'une polarisation des activités économiques tertiaires/tertiaires supérieures sur les métropoles ainsi que d'une densification de population aux dépens des autres aires urbaines de l'axe. Ainsi l'essentiel du dynamisme démographique de l'axe est exprimé par les métropoles, et particulier par Toulouse et Montpellier, qui constitue, même si elle ne fait pas à proprement parler partie de l'axe, son pôle d'équilibre oriental.

Les métropoles constituent ainsi les principaux facteurs de dynamisme de l'axe. Toulouse en particulier occupe une place centrale, géographiquement, mais aussi économiquement et symboliquement. Le rythme annuel de croissance de la population jusqu'à 2030 est évalué à 1,3 %, au même niveau que Montpellier, mais dont le poids démographique est moindre. Montpellier sera reliée à la Grande vitesse ferroviaire, tout comme Bordeaux le sera avec la LGV SEA, mais Bordeaux est d'ores et déjà à trois heures de Paris. L'avantage marginal de l'arrivée de la Ligne à grande vitesse devrait ainsi être le plus fort pour Toulouse, qui aujourd'hui est à plus de cinq heures de Paris et se trouve enclavée au moins du point de vue du temps d'accès. L'ampleur des liaisons aériennes avec Toulouse montre d'ailleurs la dynamique potentielle d'une connexion de Toulouse avec le reste du réseau français et européen de Lignes à grande vitesse.

Sur les territoires desservis, les Lignes à grande vitesse engendrent des effets marqués par leur grande disparité et leur conditionnalité.

D'un point de vue général, la grande vitesse ferroviaire répond à la demande croissante de mobilité ; elle y contribue également. Elle est un facteur parmi d'autres de la compétitivité d'un territoire, mais elle n'en est ni une condition suffisante, ni une condition nécessaire. Elle est davantage un accélérateur de processus de développement et d'aménagement que leur déclencheur. Elle permet une recomposition des territoires quand des opérations d'aménagement urbain sont menées à l'occasion du traitement des gares. Enfin, elle contribue à un renforcement de la métropolisation du territoire.

Les effets de Lignes à grande vitesse se répartissent en trois catégories :

- ☞ Les effets probables et immédiats, liés à l'amélioration de l'image des territoires, liés à la mobilité et à l'intégration des territoires,
- ☞ Des effets diffus et indirects, en particulier les effets sur les installations économiques, les effets sur le tourisme, et les effets sur le foncier,
- ☞ Enfin des effets conditionnels, dont le déclenchement est lié à des facteurs déterminants d'accompagnement : d'une part le choix du service ferroviaire rendu (fonctions de dessertes urbaines ou liaisons de grande distance) et d'autre part les mesures d'accompagnement (la qualité de la gare TGV, les potentiels fonciers, environnementaux, socio-économiques, et la dynamique locale des acteurs).

Globalement le premier effet d'une Ligne à grande vitesse, en l'état actuel du réseau français est de connecter un territoire au réseau national de la grande vitesse ferroviaire. Il s'agit là d'un élément essentiel lorsqu'on évalue les effets d'une LGV à horizon de quinze ans, puisque à cette échéance, la grande vitesse ferroviaire deviendra, si ce n'est déjà le cas, la norme de qualité en matière de transport de voyageurs sur les grandes lignes.

⁴³ Source INSEE

De ce point de vue, les deux métropoles de Bordeaux et Toulouse seront les principales bénéficiaires de la LGV BTN. En effet, la liaison avec le réseau à grande vitesse fait partie des atouts majeurs d'une métropole. Bordeaux bénéficie déjà d'une liaison à moins de trois heures avec Paris et le réseau à grande vitesse. Avec la LGV SEA, Bordeaux aura atteint le statut d'agglomération « à grande vitesse ». C'est pourquoi Toulouse bénéficiera davantage des effets de la LGV BTN avec un gain de temps pour la liaison Toulouse-Paris de plus d'une heure et demie. La LGV mettra en effet près de 27 millions de personnes à moins de 3 h de train et reliera Toulouse à Bordeaux, Nantes et Paris à l'ouest et la Méditerranée à l'est, ainsi que l'ensemble des grandes métropoles de l'Est et du Sud : Marseille, Lyon, Montpellier, mais aussi potentiellement Barcelone, Genève etc... La LGV BTN pourrait ainsi contribuer à faire de Toulouse « la » métropole du sud de la France, liant l'Ouest et l'Est et structurant et irriguant le territoire.

La réalisation de la LGV est susceptible aussi d'engendrer des risques de déséquilibres entre les grandes agglomérations et les territoires intermédiaires. En effet, les effets de la LGV sur le développement des métropoles contribuent à la polarisation et à la périurbanisation. Ce phénomène se traduit le plus souvent par une consommation d'espace, d'aménagement et de services publics excessifs, une saturation des axes routiers, et des effets sur l'environnement et les paysages. D'autre part, la polarisation aspire le dynamisme des territoires plus qu'elle ne les irrigue. Aussi le risque est de voir se développer, en particulier autour de Toulouse, une aire urbaine majeure, rassemblant l'ensemble des fonctions économiques, administratives, culturelles ou universitaires aux dépens des villes moyennes et des espaces ruraux.

Les études sur les effets des LGV sur les espaces ruraux montrent que les effets sur ces territoires sont globalement limités. Les espaces ruraux de l'axe BTN ne devraient pas déroger à ces conclusions. Ces territoires, peu denses, très agricoles sur l'axe BTN, ne sont que ponctuellement consommateurs de grande vitesse et la réduction des arrêts, par rapport à la ligne ferroviaire classique est susceptible d'engendrer un effet « tunnel ».

Les villes moyennes peuvent renforcer leurs atouts (image, spécialités économiques, positionnement territorial) avec la LGV. Mais ces effets sont soumis à deux types de conditions : un développement en complémentarité et non en concurrence avec les métropoles et un service ferroviaire qui ne se détériore pas (voire qui s'améliore). Cette dernière condition rassemble tant les problématiques de positionnement de la gare que la qualité de la desserte, notamment en TER et doit permettre de minimiser le risque d'effet « tunnel » qui peut s'appliquer également aux villes moyennes.

Agen, à équidistance de Toulouse et de Bordeaux apparaît comme un pôle économique et humain local doté d'atouts importants. Les effets de la LGV sur Agen pourraient principalement relever de l'amélioration de la mobilité ainsi que des effets d'image, et des effets économiques très largement conditionnés à la qualité du service ferroviaire et à la

capacité d'Agen à capitaliser sur ses complémentarités conjointement avec Toulouse et Bordeaux.

Une ville comme Montauban est susceptible à l'horizon de 20 ans de faire partie du territoire métropolitain de Toulouse. Elle pourrait à ce moment bénéficier de cette proximité en attirant des activités économiques du tertiaire supérieur et cultiver un positionnement qui lui ferait pleinement bénéficier des effets d'une ligne à grande vitesse.

Carcassonne, peut renforcer ses atouts notamment touristiques grâce à la LGV, à condition d'inscrire son patrimoine, remarquable, dans une mise en réseau qui valorise l'offre touristique de l'ensemble des territoires allant de Toulouse à Narbonne.

La métropole toulousaine est bien un enjeu central du développement des territoires avec la construction de la LGV BTN. Elle peut y trouver les facteurs d'un développement à l'échelle européenne et, réciproquement, l'ensemble du territoire doit pouvoir bénéficier de cette opportunité. La LGV BTN participe ainsi pleinement d'un enjeu plus global de développement des territoires du « grand Sud Ouest » et de leur rôle futur à l'échelle de l'Europe.

ANNEXE

(source : Pour un rayonnement des métropoles françaises –
DATAR – CIADT du 18 décembre 2003



Définition des Emplois métropolitains supérieurs (EMS).

La liste des 11 branches d'activité, employant des ingénieurs et cadres dans leurs fonctions d'animation, direction et encadrement, a fait l'objet d'une définition de l'INSEE, après le recensement de 1999. « La grille qui a défini les EMS a été construite de façon empirique. Non exhaustive, elle sélectionne des fonctions selon trois critères :

- Ces fonctions sont aisément identifiables,
- Ce sont des fonctions davantage présentes dans les villes, et, de fait, d'autant plus que la ville est importante,
- Elles correspondent essentiellement au plus haut niveau de qualification, de type cadres ou ingénieurs.

Le terme "métropolitain supérieur" fait implicitement référence à celles des fonctions dont le contenu décisionnel est élevé ou qui contribue à l'image de marque de la ville où elles s'exercent. Définies au niveau de l'individu, les EMS sont quantifiées par agrégation sur les communes où sont situés les emplois. Ceci permet de qualifier ces territoires au regard de cette grille. »

La grille des EMS est donc répartie sur 11 branches d'activité, qui sont :

Art :	artistes et emplois supérieurs artistiques, artisans d'art.
Banque assurance :	cadres des secteurs de la banque et de l'assurance.
Commerce :	cadres des commerces de gros et interindustriel.
Commercial dans l'industrie :	ingénieurs et cadres commerciaux et technico-commerciaux dans les établissements industriels.
Gestion :	cadres de direction, d'administration et de finance des établissements industriels.
Information :	cadres et emplois supérieurs de l'information.
Informatique :	ingénieurs et cadres de l'informatique des établissements industriels.
Recherche :	ingénieurs et cadres techniques de recherches, études ou développement dans les établissements industriels ; chercheurs de la recherche publique, emplois supérieurs des établissements de recherche et d'enseignement supérieur.
Services aux entreprises :	cadres des services d'auxiliaires financiers et d'assurance, du crédit-bail, des activités immobilières, location sans opérateur, activités informatiques, services fournis principalement aux entreprises et organisations économiques.
Télécommunications :	ingénieurs et cadres des postes et télécommunications.
Transports :	ingénieurs et cadres des transports.

GLOSSAIRE

Cadencement : régularité des intervalles entre départs de trains dans les gares pour un même trajet, ce qui favorise la lisibilité du service ferroviaire.

ECA : Etudes, conseil et assistance.

Déplacements pendulaires ou déplacements alternants : déplacements domicile-travail quotidiens hors de la commune de résidence.

Développement durable : «Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la possibilité, pour les générations à venir, de pouvoir répondre à leurs propres besoins». (Commission Brundtland–1987, principe consacré par la Conférence de Rio de 1992)

Hinterland : arrière pays commercial d'un littoral

Métropolisation : concentration des pouvoirs dans les métropoles mais également un processus dynamique qui vise à intégrer par le renforcement des réseaux et grâce à la maîtrise des pouvoirs décisionnels, économiques, relationnels et culturels. (Jacques Bonnet "Les grandes métropoles mondiales" 1990). Concentration dans des ensembles urbains de grande taille. Il peut se faire au détriment de villes de niveau hiérarchique inférieur et l'on assiste bien souvent au renforcement des niveaux supérieurs (**lieux centraux**) du système urbain.

Les facteurs de la métropolisation sont divers : économies d'échelle et d'agglomération, avantages comparatifs, besoins d'accessibilités aux réseaux (aux échelles nationales et mondiales), etc.

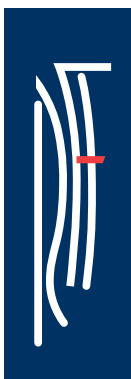
Le phénomène de métropolisation ne se réduit pas à sa dimension démographique. Il doit son ampleur et son originalité à la concentration spatiale des fonctions stratégiques du nouveau système productif : appareils de commandement et de contrôle ; foyers de l'innovation ; accessibilités aux réseaux de communication virtuels ou physiques ; attractivité et poids culturels.

Périurbanisation ou étalement urbain : Phénomène d'extension des villes et de dilution du paysage urbain, la péri urbanisation est due à la concentration de l'emploi dans les pôles urbains et au besoin d'espace des habitants qui se sont peu à peu installés en périphérie, faisant ainsi reculer les limites de la ville.

Polarisation : Désigne l'interaction à l'œuvre entre un centre et sa zone d'influence. cf. métropolisation

Secteur quaternaire : appelé aussi nouvelle économie, regroupe l'ensemble des activités de service liées à la gestion et la diffusion de l'information : les autoroutes de l'information, les banques de données, l'Internet, le multimédia... D'autres économistes appliquent la dénomination de secteur quaternaire au secteur d'activités non concurrentiel, actuellement en plein développement. Après le secteur primaire : les produits du sol, le secteur secondaire : la production industrielle, et le secteur tertiaire : les services publics ou privés, vient s'ajouter aujourd'hui le secteur quaternaire qui concerne les productions sociales et écologiques. Ou si l'on préfère « l'économie solidaire », qui se distingue par son but non lucratif.

Réseau Ferré de France
Direction régionale
Midi-Pyrénées
2, esplanade Compans-Caffarelli
Immeuble Toulouse 2000
Bât. E - 4^e étage
31000 Toulouse
Tél. : 05 34 44 15 60
Fax : 05 34 44 10 66
Internet : www.rff.fr



**RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE**



Conception de la couverture: **Stratis** > 01 55 25 54 54
Réalisation des études: **Setec Organisation** > Avril 2005