



Lgv
Poitiers ↔ Limoges

ÉTUDE PROSPECTIVE DES EFFETS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

Débat public
2006

Rapport



RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE



setec **organisation**

Tour Gamma D -58, quai de la Râpée - 75583 Paris cedex 12

Tél. 01 40 04 63 38. Fax. 01 40 04 59 06

paris@orga.setec.fr

SOMMAIRE

PARTIE 1 : INTRODUCTION / PRESENTATION DE L'ETUDE	7
1 le projet de LGV Poitiers Limoges.....	8
2 Objectifs de l'étude.....	8
3 RAPPEL HISTORIQUE DES EFFETS DU TRANSPORT FERROVAIRE SUR LES TERRITOIRES.....	9
4 LES EFFETS ATTENDUS AUJOURD'HUI DE LA GRANDE VITESSE FERROVAIRE.....	10
4.1 LA LGV COMME OUTIL D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE.....	10
4.2 LA LGV COMME MOYEN DE DEPLACEMENT.....	10
5 Les Effets observés des lignes à grandes vitesse sur le développement et l'aménagement des territoires.....	10
5.1 Enseignements d'ordre général.....	10
5.2 Enseignements sur les différents types d'effets.....	11
5.3 Conclusion : thématiques à étudier dans le diagnostic ci-après.....	13
6 METHODOLOGIE DE L'ETUDE : UNE DEMARCHE EN PLUSIEURS ETAPES.....	14
PARTIE 2 : DIAGNOSTIC DE L'AIRE D'ETUDE	15
PARTIE 2-A : DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE CONSIDERE GLOBALEMENT	16
1 présentation de l'aire d'étude.....	17
2 bassins de population et occupation de l'espace.....	18
3 Evolution démographique : une nouvelle donne à confirmer ?.....	19
4 Une population âgée dont le vieillissement devrait s'amplifier.....	20
5 Infrastructures en cours et en projet : routes.....	21
6 Infrastructures en cours et en projet : fer et air.....	22
7 Trafics et temps de parcours.....	23
8 les relations et les mobilités intercités.....	24
9 Les populations consommatrices de LGV : Les Etudiants.....	25
10 Les populations consommatrices de LGV : Les Revenus.....	26
11 les Actifs consommateurs de LGV : tertiaire et CSP+.....	27
12 Poles de compétitivité, centres de recherche et Enseignement supérieur.....	28
13 Entreprises et zones d'activité : le tissu industriel.....	29
14 Entreprises et zones d'activité : Les Dynamiques économiques.....	30
15 Tourisme : les résidences secondaires.....	31
16 Tourisme : tourisme d'affaire et tourisme urbain.....	32
17 Image, rayonnement et identité.....	33
PARTIE 2-B : DIAGNOSTIC DES AIRES URBAINES	34
1 POITIERS.....	35
1.1 Poitiers possède quasiment une culture institutionnelle de la coopération territoriale et regarde de plus en plus vers Limoges avec qui elle partage un positionnement commun.....	35
1.2 Les coopérations de Poitiers avec ses voisins.....	36
1.3 Un potentiel de coopération bien supérieur aux échanges actuels.....	37
2 LIMOGES.....	39
2.1 « Une capitale régionale à vocation métropolitaine ».....	40
2.2 Une économie à la fois influente au-delà du Limousin et fortement dépendante vis-à-vis de l'Île-de-France.....	41
2.3 Une activité tertiaire supérieure de bonne taille, spécialisée et regroupée.....	41
2.4 Un potentiel pour développer une image de qualité et une activité de tourisme urbain et d'affaires.....	42
2.5 Une perception des grandes infrastructures de transports comme moyen d'ouverture sur l'extérieur.....	43
2.6 Une structure urbaine organisée et développée pour une population, des activités et des équipements bien supérieurs à l'état actuel.....	44
3 BRIVE-LA-GAILLARDE.....	45
3.1 Une bonne échelle dans l'armature urbaine française, un potentiel de réseau de villes pour une aire d'influence élargie.....	46
3.2 Une situation de carrefour valorisée par les réseaux de transports ; des espaces disponibles pour accueillir hommes et activités.....	47
3.3 Un rayonnement caractéristique d'une ville moyenne ; l'ambition de devenir un centre qui compte dans le Sud-Ouest.....	48
3.4 Un dynamisme économique et un potentiel pour l'essor d'activités de recherche-développement aujourd'hui sous-représentées.....	49
3.5 Une image positive liée au Sud-Ouest et une situation de centre de bassin touristique.....	49
4 TULLE.....	51
4.1 Les nombreux atouts de situation de Tulle ont perdu de leur efficacité.....	52
4.2 Un faible poids démographique ; une population peu mobile à l'échelle nationale.....	52
4.3 Un rayonnement local concurrencé par celui de Brive-la-Gaillarde, mais aussi quelques attributs d'une centralité infra-régionale.....	53
4.4 Un mouvement de coopération avec Brive-la-Gaillarde pour former un seul bassin de vie.....	53
4.5 Une politique de développement visant à renforcer l'attractivité de la ville sous tous ses aspects : économique, résidentiel, touristique.....	54
5 PERIGUEUX.....	55
5.1 Une bonne échelle urbaine, mais une situation insuffisamment valorisée ; une influence concurrencée par Bordeaux et Brive-la-Gaillarde.....	55
5.2 Périgueux se sent destiné avec Bordeaux et l'Aquitaine.....	55
5.3 Le patrimoine et la gastronomie, les deux principaux leviers de développement du futur périgourdin.....	56

5.4 Une dynamique de projets pour permettre à Périgueux d'être à nouveau concurrentielle dans la compétition territoriale.....	57
5.5 D'importantes capacités de mutations spatiales dégageraient si nécessaire les espaces requis pour faciliter un fort développement.....	58
6 CAHORS	59
6.1 Un centre local dans la mouvance de Toulouse.....	59
6.2 Le tourisme, « un potentiel fort mais qui reste encore à exploiter ».....	60
6.3 Une « ville moyenne d'équilibre » de Toulouse ?.....	60
6.4 De l'espace pour se développer.....	61
PARTIE 2-C. SYNTHESE	62
1 Synthèse des diagnostics.....	63
1.1 Un territoire rural, où les dynamiques démographiques se concentrent dans les agglomérations.....	63
1.2 Des territoires spécialisés et dont les vocations sont souvent complémentaires.....	63
1.3 Un territoire au regard multidirectionnel, dont la structuration est encore incertaine.....	63
1.4 Des territoires en recherche de dynamiques d'économie et d'image.....	63
2 Synthèse des enjeux.....	64
2.1 Premier enjeu : une opportunité d'aménagement et de structuration du territoire français ?.....	64
2.2 Deuxième enjeu : une opportunité pour l'émergence d'un bipôle Poitiers-Limoges ?.....	65
2.3 Troisième enjeu : un argument de compétitivité et d'attractivité de Limoges ?.....	65
2.4 Quatrième enjeu : une opportunité d'ouverture au monde, de modernisation de l'image et de la perception que le territoire a de lui-même.....	66
2.5 Remarque : pour Poitiers, les effets habituels de la GVF auront déjà été produits par la LGV Sud Europe atlantique (SEA).....	67
2.6 En résumé, huit questions relatives aux effets de la LGV Poitiers Limoges sur l'aménagement et le développement du territoire.....	67
PARTIE 3 - ANALYSE PROSPECTIVE DES EFFETS POTENTIELS DE LA LGV POITIERS LIMOGES SUR L'AMENAGEMENT ET LE DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES	69
PARTIE 3-A EFFETS SUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	70
1 Les effets aux échelles nationale et européenne.....	71
1.1 Une intégration du territoire influencé par la LGV au réseau national et européen.....	71
1.2 Un « catalyseur » du développement pour faire de Limoges une métropole régionale, à visibilité européenne et même mondiale.....	72
1.3 Les effets de la LGV pour Brive seront essentiellement liés à la capacité de la ligne Poitiers-Limoges à capter les flux touristiques nationaux vers le Sud Ouest.....	73
2 Les effets à l'échelle inter-régionale.....	74
2.1 La contribution à la constitution d'un bipôle Limoges-Poitiers, premier élément d'un espace Centre-Ouest Atlantique.....	74
2.2 Poitiers comme « hub ferroviaire » du Centre-Ouest Atlantique.....	75
2.3 De nouvelles relations avec Tours.....	75
2.4 Une amélioration de la liaison entre Limoges et Bordeaux.....	75
2.5 La LGV « Poitiers-Limoges » ne devrait pas conférer au territoire une fonction de lien entre les grands ensembles régionaux français.....	76
3 les effets à l'échelle infra-régionale.....	76
3.1 Un « catalyseur » de la métropolisation du territoire.....	76
3.2 L'influence de guéret sur l'espace creusois.....	77
3.3 Pour Cahors, un effet limité au tourisme.....	77
PARTIE 3-B - LES EFFETS SUR LE RAYONNEMENT	78
1 La LGV et les représentations du territoire.....	78
2 la LGV et l'ouverture au monde, La LGV et l'image du territoire.....	79
2.1 La LGV améliorera la visibilité du territoire et son ouverture.....	79
2.2 La LGV peut véhiculer une image spécifique du territoire.....	79
3 La LGV et l'attractivité du territoire.....	80
3.1 Le commandement de Poitiers et Limoges.....	80
3.2 Facteurs d'attractivité d'un territoire et effets d'une LGV.....	80
PARTIE 3-C - LES EFFETS SUR LE DEVELOPPEMENT	82
1 l'accroissement des mobilités et la compétitivité.....	83
1.1 La mobilité et les effets des LGV sur l'accroissement des déplacements.....	83
1.2 Villes et liaisons inter-cités concernées par un accroissement potentiel des mobilités.....	83
2 les installations économiques et l'emploi.....	85
2.1 Effets observés des LGV sur les installations économiques et sur l'emploi.....	85
2.2 Certains territoires pourraient bénéficier de la LGV en termes d'installations économiques.....	85
3 Le développement du tourisme.....	86
3.1 Effets observés et types de tourisme concernés par ces effets.....	86
3.2 Opportunités et risques pour le développement touristique du territoire.....	87
PARTIE 3-D - SYNTHESE	89
Lexique	92
Les sources utilisés	93

Avertissement

Réseau Ferré de France (RFF), propriétaire, gestionnaire du réseau ferré et maître d'ouvrage des projets, a initié des études générales et techniques du projet d'une ligne à grande vitesse (LGV) entre Poitiers et Limoges.

Ces études ont été réalisées par des bureaux et des cabinets spécialisés. Elles ont permis à RFF de mieux connaître les enjeux territoriaux et de faire analyser les effets potentiels de la grande vitesse, d'estimer les potentiels de trafic ferroviaire, ainsi que de prendre connaissance des particularités environnementales des espaces concernés par le projet et de concevoir le projet techniquement : consistance et caractéristiques.

Il convient de préciser, qu'au stade amont actuel, ces études visent à éclairer les fonctionnalités et les enjeux majeurs qui constituent le fondement des orientations possibles. Dans ce contexte, et si l'opportunité de la ligne était confirmée par le débat public, les analyses feront l'objet d'études de plus en plus détaillées, selon les processus habituels.

*Dans ce cadre, **le document qui suit constitue le rapport des études prospectives relatives aux effets de la ligne sur l'aménagement et le développement des territoires.***

*Il a été établi par le bureau Setec Organisation ; son contenu reste de sa propre responsabilité.
Ce document a été mis en forme pour être imprimé recto verso.*

PARTIE 1 : INTRODUCTION / PRESENTATION DE L'ETUDE

RFF a confié à Setec Organisation une étude de diagnostic des territoires et une analyse des effets à attendre d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Poitiers et Limoges sur l'aménagement et le développement des territoires qu'elle desservira, en particulier sur les villes de Poitiers, de Limoges et de Brive.

1 LE PROJET DE LGV POITIERS LIMOGES

RFF, maître d'ouvrage et gestionnaire du réseau ferré, a lancé des pré-études fonctionnelles et une analyse complète du contexte général et des territoires qui seraient concernés par la réalisation d'une ligne nouvelle entre Poitiers et Limoges, dans le but de comprendre les enjeux locaux et régionaux, de proposer un projet et d'évaluer ses effets.

Le projet se caractérise par de grands objectifs :

- une liaison au réseau des lignes à grande vitesse (LGV) en France et en Europe, en connectant une ligne entre Poitiers et Limoges à la future LGV Sud Europe Atlantique (LGV SEA),
- un rapprochement considérable du Limousin et du nord du Lot à la région Ile de France et Paris (gain d'environ 1 heure),
- une liaison avec d'autres régions de la France,
- une ouverture européenne potentielle, vers le nord de l'Europe en particulier, et via le sud ouest de la France vers l'Espagne et la péninsule ibérique.

Les dessertes envisageables, à ce stade des études du maître d'ouvrage et à ce stade de définition du projet (premières études sur le sujet, avant débat public), concernent l'Ile de France, l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, Lille, Strasbourg, sans précision sur des liaisons directes vers Bordeaux. Toutefois la correspondance à Poitiers existera pour aller à Bordeaux et vers la frontière espagnole.

Le nombre de trains par jour avec Paris serait de l'ordre de 8 à 10 par sens, comprenant les dessertes :

- systématique de Limoges et Brive,
- pour partie de Cahors (entre 2 A/R et 4 A/R),
- et une fois par jour de Toulouse pour des raisons de rotation des rames.

Un aller retour avec Lille et probablement un aller retour avec Strasbourg sont aussi envisagés.

RFF, en accord avec la SNCF, estime qu'une majorité des trains s'arrêtera en gare de Poitiers, ce qui permettra des correspondances avec Bordeaux et la Rochelle et des trajets entre Poitiers et Limoges répartis sur la journée. Un ou deux allers - retours (A/R) seront sans arrêt entre Paris et Limoges. Pour les autres trains, des arrêts sont envisageables, par exemple à Tours.

Les temps de parcours sont variables en fonction des scénarios de l'infrastructure :

- de 35 à 45 minutes entre Poitiers et Limoges,
- soit un parcours entre 2 heures et 2 heures 10 minutes pour Paris / Limoges s'arrêtant à Poitiers,
- et 1 heure 50 minutes à 2 heures pour Paris / Limoges sans arrêt,
- Limoges / Lille en 3h $\frac{3}{4}$ environ,
- Limoges / Strasbourg en 4h $\frac{1}{2}$ environ.

2 OBJECTIFS DE L'ETUDE

La présente étude a été réalisée pour le compte de RFF dans le cadre de la préparation du débat public. Elle s'est déroulée en deux phases, la première alimentant la seconde par ses analyses et ses conclusions ; elles font l'objet respectivement des parties 2 et 3 de ce rapport.

La présente introduction replace la grande vitesse ferroviaire (GVF) dans une perspective historique, résume les enseignements d'une analyse de 30 ouvrages sur les effets des LGV sur l'aménagement et le développement des territoires, et présente les principes méthodologiques qui ont guidé la mission.

NB : *L'analyse des 30 ouvrages relatifs aux effets des LGV sur l'aménagement et le développement des territoires, a été réalisée par Setec pour RFF en 2003 dans le cadre de la préparation du débat public de la LGV PACA. Ses conclusions principales sont qu'une LGV est plus déclencheur que cause de développement, et que ses effets sont conditionnés par trois facteurs (cf infra) :*

- *le service ferroviaire rendu,*
- *la mobilisation des acteurs (gouvernance),*
- *leurs projets (par exemple, en matière de foncier, d'image, de logement, d'urbanisme...).*

Le Volet 1 « diagnostic des territoires concernés par le projet » établit un périmètre d'influence de la ligne ; il propose un diagnostic des territoires et des aires urbaines compris dans ce périmètre, au regard des effets potentiels de la LGV sur l'aménagement et le développement des territoires, effets mis en évidence par l'analyse bibliographique.

Le volet 2 « Effets potentiels de la LGV sur les territoires » identifie les effets potentiels de la LGV Poitiers Limoges sur les territoires qu'elle desservira et les confronte aux attentes, perceptions, projets d'aménagement... des acteurs des territoires concernés (collectivités, services de l'Etat, entreprises, organismes consulaires).

Deux précisions s'imposent :

- Cette étude est prospective ; les résultats doivent être considérés avec précaution. La prise en compte des contextes des territoires desservis par la future LGV par exemple est essentielle. Néanmoins l'étude ne peut pas prendre en considération tous les paramètres socio économiques et de gouvernance des territoires. Il a fallu procéder à des choix.
- Elle est fondée sur des analyses quantitatives de données, des entretiens ainsi que des dires d'experts.

3 RAPPEL HISTORIQUE DES EFFETS DU TRANSPORT FERROVAIRE SUR LES TERRITOIRES

Les lignes ferroviaires ont toujours influencé l'organisation de l'espace et le développement des territoires à long terme¹.

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

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

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

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

Autre exemple, la thèse de Micheline NILSEN, « *The other side of the tracks* »² parue en 2003 étudie l'effet des chemins de fer sur la fabrication de la ville, à travers l'exemple de quatre capitales : Londres, Paris, Berlin et Bruxelles. Elle montre le rôle des gares dans leur édification. Par exemple dans le cas de Paris, le développement du rail s'est réalisé d'abord en faveur de l'ouest parisien, habité par une population aisée.

Enfin dernier exemple, la suppression dès les années 30 et 40 des lignes métriques qui parcouraient les territoires parfois assez éloignés des grandes agglomérations³, à cause du développement de l'automobile, peut être corrélée à plusieurs effets actuels du ferroviaire :

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

¹ Setec organisation - LGV PACA : Etude relative aux effets socio-économiques et en terme d'aménagement- Introduction -Setec Organisation 19788-Intro générale

² *The implantation of the railways in western european capitals*

³ Dans les années 30 on transbordait encore du bois entre Baugé et Angers sur une ligne métrique.

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

La première locomotive à chaudière tubulaire fut mise en service en 1829 entre Liverpool et Manchester ; elle reliait les deux villes à la vitesse très élevée pour l'époque de 22 km heure de moyenne. Elle fut nommée alors la « *Fusée* ». La suppression de la vapeur (et de ses relais obligatoires tous les 200 km) raccourcit à son tour les temps de parcours ; dans les années soixante, le Mistral entre Paris et Lyon ou le Capitole entre Paris et Toulouse⁴ ont également apporté, avec une grande vitesse, le sentiment d'un raccourcissement des distances. Ces exemples illustrent que chaque nouvelle technique ferroviaire a apporté à sa propre manière la « *grande vitesse* ». Encore aujourd'hui d'ailleurs, la vitesse de 220 km/heure sur une ligne classique entre Le Mans et Nantes n'est plus considérée comme une grande vitesse ferroviaire alors qu'elle l'aurait été il y a encore 30 ans.

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

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

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

Les prochaines ouvertures sont prévues en 2007 avec le premier tronçon de la LGV Est et en 2010 avec la branche Est de la LGV Rhin Rhône.

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

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

4.1 LA LGV COMME OUTIL D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Le réseau français a initialement été conçu en étoile autour de Paris, en lien avec l'organisation territoriale centralisée de la France. Il relie essentiellement Paris et les grandes agglomérations sans toujours en desservir les territoires interstitiels peu peuplés. Il s'inscrit dans le phénomène de métropolisation. Ainsi la LGV Sud Est évite Dijon.

Mais, comme les autoroutes dans les années 80, la grande vitesse ferroviaire est aussi exprimée dans les discours des acteurs politiques et économiques locaux et nationaux comme un outil essentiel d'aménagement du territoire.

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

La GVF et les lignes nouvelles sont présentées comme le moyen de relier surtout les territoires régionaux et les centres de décision parisiens. Elles s'inscrivent ainsi dans la conception centralisée de l'organisation territoriale de la France.

4.2 LA LGV COMME MOYEN DE DEPLACEMENT

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

Un train à grande vitesse a pour fonction le transport de personnes d'un territoire à un autre. Il peut également libérer des sillons et favoriser ainsi le transport de marchandises ou le transport régional de voyageurs. L'aménagement du territoire devient la conséquence du transport des passagers.

5 LES EFFETS OBSERVES DES LIGNES A GRANDES VITESSE SUR LE DEVELOPPEMENT ET L'AMENAGEMENT DES TERRITOIRES⁵

5.1 ENSEIGNEMENTS D'ORDRE GENERAL

5.1.1 Enseignements d'ordre méthodologique

Il est difficile d'isoler la cause « nouvelle desserte LGV » des autres causes du développement et de l'aménagement d'un territoire desservi par la grande vitesse ferroviaire (GVF).

La LGV peut produire des effets contradictoires ; l'obligation de réserver est à la fois une cause pour prendre davantage le train et, parfois, pour moins le prendre.

Une expérience des effets de la GVF et des moyens de les amplifier est en train de naître.

Les perceptions sur les effets de la GVF diffèrent souvent des réalités constatées⁶. Ces perceptions deviennent une autre forme de réalité : elles expriment souvent une fierté d'appartenir à un territoire nouvellement desservi.

5.1.2 1^{er} enseignement : la relativité

La grande vitesse ferroviaire a de tout temps existé⁷. Dans sa conception actuelle, elle est née en 1981 entre Paris et Lyon. Elle était conçue pour relier deux agglomérations. Mais les Trains à grande vitesse (TGV) pouvant rouler sur les lignes classiques, ils accèdent à des gares qui ne sont pas situées sur le réseau à grande vitesse mais seulement reliées à lui. Dans le même temps, des trains roulant sur des lignes classiques ont vu leur vitesse croître - si les configurations de la ligne et les équipements ferroviaires le permettaient - jusqu'à 220 km/h.

La GVF en France a été conçue comme un réseau en étoile autour de Paris, qui relie essentiellement les métropoles régionales à la capitale nationale.

En 2030, selon les projets validés par le CIADT de décembre 2003, pratiquement toutes les grandes agglomérations de France seront desservies par des TGV roulant sur des lignes à grande vitesse (de 300 à 320 km/h en vitesse commerciale). Ainsi les avantages comparatifs de desserte que certaines auront pu avoir pendant plusieurs décennies seront à cet horizon gommés. La grande vitesse sera ainsi devenue la vitesse normale des trains entre les grandes agglomérations.

5.1.3 2^{ème} enseignement : les effets sont liés à la modification du service ferroviaire

Les causes des effets sont :

- L'emplacement des gares : il est le facteur déterminant et discriminant des effets potentiels ; des gares bis peuvent être des succès commerciaux sans effet d'aménagement et de développement (Avignon) ; des gares anciennes desservies par le TGV peuvent être le facteur dynamisant d'un nouveau quartier (Le Mans, Nantes) ; on constate aussi des « effets tunnel » sur les territoires situés entre deux gares et sans accès au réseau ; ces effets peuvent être

⁵ enseignements tirés de l'analyse de 30 ouvrages consacrés à ces effets

⁶ Ils sont souvent exagérés.

⁷ L'exemple peut être le plus caractéristique est celui de la première locomotive à chaudière tubulaire, qui reliait Liverpool et Manchester en 1822 à la très grande vitesse pour l'époque de 22 km/h, et que pour cette raison on nomma « la Fusée ».

corrigés par l'interconnexion des réseaux classique et grande vitesse, et par la conception de gares en pôles d'échange ; les temps d'accès au delà desquels les gares ne desservent plus les territoires sont d'environ d'1/4 d'heure pour les TER, d'1/2 heure pour les trains grandes lignes et de 3/4 d'heure pour les TGV.

- Le service ferroviaire : origine / destination des trains, fréquence et cadencement, rabattement, service en gare, points d'entrée sur la ligne...
- Les réseaux : gares, pôles d'échange comme celle de Valence ou du Mans desservies par le réseau TER , mais aussi connexion du réseau GV avec le réseau européen ;

5.1.4 3^{ème} enseignement : les effets sont aussi liés aux stratégies des territoires

Des utilisations alternatives au seules relations Province - Paris des LGV apparaissent. Des liens entre les grandes villes se développent ; par exemple le trafic ferroviaire entre Lyon et Marseille a crû de 70% avec la LGV Méditerranée. Des trains intercitys utilisant en partie le réseau à grande vitesse ont été mis en service dans le Nord - Pas-de-Calais...

Ce développement des liaisons Province-Province est un enjeu fort du réseau à l'horizon 2020-2025, avec :

- la réalisation de LGV Province-Province : LGV Rhin - Rhône, Provence – Alpes – Côte-d'Azur (PACA), Bordeaux - Toulouse...
- le contournement sud de l'Ile-de-France qui améliorerait les liaisons Est-Ouest et Nord-Ouest.

Il faut aussi rappeler aussi de nouvelles liaisons internationales en projet comme la **ligne Bruxelles Luxembourg Strasbourg**, ou l'achèvement du Thalys vers Amsterdam.

5.1.5 4^{ème} enseignement : la LGV ne relie pas seulement la Province à Paris

Ils dépendent :

- des stratégies et politiques publiques accompagnant l'arrivée de la LGV,
- de la cohésion des acteurs locaux, la gouvernance entendue comme la capacité des dirigeants politiques, économiques, associatifs... à travailler en équipe et à produire une vision commune de leurs territoires, à fonctionner en réseau, à bâtir des projets qui convergent pour donner de ce territoire une image et une organisation cohérentes

5.2 ENSEIGNEMENTS SUR LES DIFFERENTS TYPES D'EFFETS

On peut répertorier les effets potentiels des lignes à grande vitesse sur les territoires en trois types : probables et immédiats ; conditionnels ; et enfin indirects.

5.2.1 Des effets probables

Ce sont ceux qui se produisent pratiquement toujours et directement, c'est à dire sans la médiation d'un autre effet ni d'un projet ou d'une mesure d'accompagnement.

5.2.1.1 Effets d'image

La grande vitesse ferroviaire (GVF) agit sur l'image des territoires :

- L'effet d'image ne se produit que sur une notoriété et une image pré existantes.



- Le nom de la ligne est porteur d'image ; ainsi la LGV Méditerranée n'est méditerranéenne que vue du nord ; elle est en réalité rhodanienne ou provençale.
- Les gares sont porteuses d'image au travers de leur architecture, de leur connexion avec les centres villes (boulevard...), de leur nom. Elles posent la question de la définition territoriale et toponymique des métropoles (Marseille peut avoir plusieurs gares). 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 véhicule de cette région une image agricole, peu peuplée et interstitielle.

- Les gares notamment les gares bis obligent à s'interroger sur la notion de centre-ville : historique, commercial, géographique, d'affaires... Elles révèlent (comme à Aix-en-Provence) des configurations de territoires.
- La GVF ne sera plus guère porteuse de modernité, car elle apparaît comme la normalité.
- La GVF modifie en revanche l'image d'accessibilité des territoires qu'elle dessert : elle change l'image que le centre se fait d'un territoire périphérique, rapproche la périphérie du centre, donne un sentiment de proximité et a ainsi un effet intégrateur dans le territoire national.
- Enfin, elle peut permettre à un territoire régional de s'approprier une image locale positive.

Effets d'image à étudier dans le diagnostic :

- les valeurs du territoire,
- la perception que les populations ont d'elles-mêmes et de l'image qu'elles transmettent à l'extérieur,
- les phénomènes historiques, culturels, politiques, économiques et industriels qui ont marqué leur histoire et influencé les mentalités.
- le degré de rayonnement des territoires, aux niveaux national et international (la part des investissements étrangers sur le territoire peut par exemple en être un indicateur).

Pourront être mis en perspective le maillage en infrastructures de transports et la perception des habitants d'être desservis et reliés aux grands réseaux de transport.

5.2.1.2 Effets de mobilité

La LGV a un effet amplificateur de mobilité des populations déjà mobiles, notamment de celles qui se déplacent déjà par le fer. Les populations les plus concernées semblent les catégories socio professionnelles supérieures, les emplois du tertiaire supérieur et notamment ceux du secteur études-conseil-assistance (ECA), les étudiants.

Elle entraîne des reports modaux (par exemple +70% entre Lyon et Marseille), d'une part sur les liaisons entre les villes desservies et Paris, et d'autre part sur les liaisons Province - Province.

Les effets sur la mobilité sont proportionnels à la durée des trajets :

- le temps de trajet routier en-dessous duquel la voiture reste compétitive sur le train est d'environ 1h – 1h1/2 ;
- le temps de trajet ferroviaire pour lequel le train est compétitif sur l'avion est de 3h30 ; au-delà, le train est moins compétitif.

Il faut noter toutefois que la part de marché du train reste souvent marginale et toujours seconde par rapport au routier la destination (par exemple 25% environ des trajets sur Paris - Marseille).

Le cadencement et la fréquence sont primordiaux pour juger de l'accessibilité d'un site.

La libéralisation des sillons pour le fret et le TER est peu étudiée et semble peu utilisée.

L'irrigation à partir de la gare et les rabattements par transport en commun et TER sont déterminants pour le succès.

Effets de mobilité à étudier dans le diagnostic :

- les mobilités, en particulier les migrations domicile-travail et domicile-étude,

- les relations intercités,
- la localisation des populations les plus mobiles : cadres supérieurs, actifs du tertiaire et en particulier de la haute administration et du service aux entreprises, étudiants,
- la localisation des lieux où se rendent les populations les plus mobiles : technopôles, ZA, équipements d'enseignement supérieur et de recherche,
- l'analyse des secteurs d'activité, des dynamiques économiques, des filières d'excellence (pôle de compétitivité),
- les distances-temps entre les principales aires urbaines et avec les autres grandes agglomérations françaises.

5.2.1.3 Effets d'intégration

La LGV amplifie la polarisation des territoires autour des grandes agglomérations.

Elle peut intégrer des territoires et dans ce sens contribuer à la construction du fait régional, et peut contribuer à spécialiser chaque territoire d'un territoire plus vaste en facilitant les échanges. Elle peut contribuer au sein d'un territoire (local comme régional) à la coopération des acteurs.

Effets d'intégration à étudier dans le diagnostic

- l'occupation de l'espace et la localisation des bassins de population,
- les évolutions et dynamiques démographiques,
- les relations intercités et les coopérations et complémentarités entre aires urbaines.

5.2.2 Des effets conditionnels

Ces effets sont ainsi appelés car 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.

5.2.2.1 Effets réseau

Cet effet réseau est double.

- Au sein du territoire régional ou interrégional : interconnectée avec le réseau classique, la LGV apporte la grande vitesse mais aussi une grande capacité. Les effets réseau sont liés au service ferroviaire rendu et c'est en cela qu'ils sont conditionnels : nombre de trains, intermodalité, pôles d'échange, services connexes.

Cet effet réseau peut renforcer l'effet intégrateur (cf supra) et l'effet organisateur (cf infra)

- Avec les autres régions de France et d'Europe.

Thématiques relatives aux effets réseaux à étudier dans le diagnostic :

- les infrastructures de transport actuelles et en projet, au niveau du territoire et au niveau national, voire européen, tous modes confondus.

5.2.2.2 Effets organisateurs

Le nouveau service ferroviaire peut influencer l'organisation des territoires qu'il dessert, c'est-à-dire attribuer à chaque espace une vocation au sein d'une métropole et agir sur la répartition des activités, des équipements et des fonctions humaines, économiques et sociales sur ce territoire.

Il peut avoir un rôle d'aménagement. Comme le montre Novaxis au Mans, il peut recomposer un quartier et le réaffecter (en l'occurrence en quartier d'affaires).

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

Ces conditions peuvent être :

- la localisation des gares,
- le réseau des coopérations politiques et économiques à l'échelle régionale ; la volonté politique de coopération ; l'organisation de ces coopérations ; la gouvernance ;
- le service intercités, soit à grande vitesse sur la ligne nouvelle, soit par libération de sillons sur la ligne classique.

Thématiques relatives aux effets organisateurs à étudier dans le diagnostic :

- les infrastructures de transport actuelles et en projet,
- les relations et coopérations politiques et économiques entre agglomérations (et les projets),
- les complémentarités économiques, universitaires, les spécialisations ou filières d'excellence,
- les infrastructures de transports (routes, TER) au niveau régional, de liaison entre agglomérations
- les mobilités entre agglomérations.

5.2.3 Des effets indirects

5.2.3.1 Les installations économiques

La grande vitesse ferroviaire (GVF) est une chance à saisir, une opportunité plus qu'une cause du développement économique. La localisation des activités et des installations économiques est rarement liée à la présence d'une desserte LGV. Les activités économiques pour bénéficier de la LGV doivent ... en être utilisatrices. Les mesures d'accompagnement sont ici essentielles : mise à disposition de foncier par exemple.

La LGV n'apporte immédiatement que peu de créations d'entreprises. Il faut que l'économie soit utilisatrice de transport ferroviaire à grande vitesse, c'est-à-dire plutôt du secteur tertiaire supérieur. La LGV n'est pas un gage de succès des zones d'activités économiques (ZAE) comme le montrent les zones du Creusot ou de Vendôme.

En revanche, la LGV est un facteur de compétitivité des territoires, car la plupart des agglomérations européennes en bénéficieront vers 2020. Son absence pourrait être plus pénalisante que sa présence bénéfique.

L'effet sur les installations économiques est donc un effet de long terme, diffus, médiat.

Thématiques relatives aux effets sur les installations économiques à étudier dans le diagnostic :

- les dynamiques économiques (création d'entreprises, secteurs en développement, investissements),

- les principales entreprises, les principaux employeurs,
- les zones d'activité, actuelles et en projet, les surfaces disponibles, les secteurs d'activité,
- les zones d'activité à proximité des gares.

5.2.3.2 Les tourisms

Le développement des courts séjours est un phénomène général du tourisme lié à la réduction du temps de travail, aux évolutions sociétales, mais aussi au raccourcissement des distances.

Sur le tourisme de résidence secondaire, l'effet est conditionné par le degré de ruralité du territoire : les ruptures de charge nécessitent que les résidents secondaires disposent de voitures.

Les masses déplacées par le ferroviaire sont souvent marginales par rapport aux masses touristiques.

Le tourisme d'affaire pourrait être affecté par un élargissement de ses aires de chalandise ou par une stimulation du tourisme de congrès (par exemple, l'activité de la Cité des Congrès de Nantes a connu un essor remarquable comme suite à la mise en service de la LGV). Mais il pourrait l'être aussi négativement par une réduction des nuitées.

Thématiques relatives aux effets sur le tourisme à étudier dans le diagnostic :

- les résidences secondaires : localisation, évolution,
- le tourisme d'affaire,
- le tourisme urbain,
- les caractéristiques du tourisme local, les principaux sites visités, les capacités hôtelières, les fréquentations...

5.2.3.3 Le foncier

La LGV a souvent un effet sur le prix du foncier, le territoire devenant plus accessible depuis les grands centres d'émission de tourisme et d'activité, acquérant une plus grande notoriété et améliorant son image. Mais en réalité, on constate le plus souvent des pics dans les hausses de prix avant que ceux-ci ne reviennent à des tendances d'évolution soit nationales soit historiques. Ainsi a-t-on constaté avant et au moment de la mise en service de la LGV Méditerranée une croissance du prix du foncier notamment à Marseille. Mais affecter à la seule LGV cette croissance supérieure à celle des villes comparables serait abusif : d'autres facteurs ont joué comme l'amélioration de l'image de Marseille, la pression démographique, le desserrement, le rattrapage (les prix de Marseille étaient en retrait de ceux des métropoles françaises comparables, etc⁸).

5.3 CONCLUSION : THEMATIQUES A ETUDIER DANS LE DIAGNOSTIC CI-APRES

Compte tenu de ces effets potentiels, neuf caractères du territoire sont retenus pour le diagnostic général :

1. l'occupation de l'espace et la localisation des bassins de population,
2. les évolutions et les dynamiques démographiques,

⁸ Depuis 1995, la ville dont les prix du foncier ont en valeur relative les plus cru est Maubeuge, non desservie par la LGV.

3. les infrastructures de transport actuelles et en projet, les réseaux aux niveaux local et national, voire européen, tous modes confondus - Isochrones et temps de dessertes depuis les principales agglomérations,
4. les mobilités, en particulier la localisation des populations les plus mobiles :
 - o cadres supérieurs et population aisée,
 - o actifs du tertiaire et en particulier de la haute administration et du service aux entreprises,
 - o étudiants,
5. les relations intercités et les complémentarités entre aires urbaines, leurs projets de coopération,
6. les dynamiques économiques (création d'entreprises, secteurs en développement, investissements, principales entreprises et employeurs, secteurs d'activité dominants...),
7. les filières d'excellence, les pôles de compétitivités, l'enseignement supérieur et la recherche/développement – les complémentarités éventuelles entre territoires,
8. le tourisme et en particulier le tourisme urbain et le tourisme d'affaires - les résidences secondaires,
9. l'identité, le rayonnement, les valeurs des territoires et des populations.

6 METHODOLOGIE DE L'ETUDE : UNE DEMARCHE EN PLUSIEURS ETAPES

L'objectif de l'étude est d'alimenter le débat public, en montrant quels effets la LGV pourrait produire et à quelles conditions. Elle met donc en évidence les caractères du territoire que la LGV pourrait impacter.

Pour la réaliser la méthode suivante a été utilisée :

- reformulation des effets potentiels, à partir des analyses effectuées précédemment en les adaptant au caractères socio économique du territoire ;
- diagnostic des caractères du territoire susceptibles d'être impactés par la GVF, pour le territoire dans sa globalité, et en détail pour les aires urbaines ; sur les sujets économiques et d'aménagement, par des analyses quantitatives et statistiques, des analyses des stratégies des acteurs, et des entretiens ;
- mise en perspective des effets potentiels observés ailleurs et des caractères du territoire ;
- confrontation des intuitions aux perceptions et aux projets des acteurs locaux ;
- rédaction d'un rapport final mettant en lumière les effets potentiels et les conditions de leurs productions.

La présente étude est organisée en plusieurs étapes, chacune alimentant la suivante.

Identification de l'aire d'étude : elle regroupe tous les territoires accessibles en moins d'une heure de trajet routier autour de Poitiers (à l'exception du Nord), Limoges et Brive la Gaillarde, et en moins d'un quart d'heure de Tulle, Périgueux et Cahors

Diagnostic de l'aire d'étude⁹ (les territoires et les aires urbaines) :

Un état des lieux du contexte et de la structure socio-économique du territoire de l'aire d'influence du projet a été dressé, sur la base d'une part de l'analyse d'indicateurs de développement démographique et économique, et de leur évolution, et, d'autre part, par analyse et synthèse de documents stratégiques des autorités responsables de l'aménagement du territoire, permettant d'identifier les projets de développement et d'aménagement inscrits et prévus pouvant accompagner l'arrivée de la LGV.

Le diagnostic ainsi produit met en évidence les dynamiques en vigueur, les problématiques actuelles de développement et leur relation avec l'arrivée de la grande vitesse.

Analyse prospective

Sur la base du diagnostic précédent, une première liste d'effets a été dressée et confrontée aux attentes et perceptions des acteurs du territoire, et à leurs projets d'aménagements déclencheurs de ces effets, dans le cadre d'un séminaire réunissant des acteurs du territoire (collectivités, entreprises, « acteurs » socio économiques...).

Ces effets ont été appréhendés selon trois angles : l'aménagement, le rayonnement et le développement.

⁹ On appellera dans ce rapport « territoire » cette aire d'étude.