

**« La LGV PACA et le développement territorial de la région »
Réunion thématique à Nice le 31 mars 2005**

1^{ère} partie : Perception extra régionale et régionale

Du niveau européen à celui de l'Etat : teneur, objectifs et portée des décisions à ces deux niveaux en matière ferroviaire à grande vitesse. Réseau européen et CIADT (Michel VERMEULEN, Conseiller à la DATAR)

Michel VERMEULEN précise que l'aménagement du territoire n'est pas une compétence de l'Union, bien qu'ait été adopté un Schéma de développement de l'espace européen (SDECE), qui encourage notamment le développement d'une armature urbaine polycentrique, modèle qui peut parfaitement s'appliquer en PACA. Dans le domaine des transports, l'Union a approuvé des cartes des Réseaux transeuropéens de transports (RTE-T) qui définissent un maillage du territoire européen au niveau régional. Elle en finance le développement, soit à travers sa politique régionale avec les fonds de cohésion et le FEDER, soit à travers les transports et une ligne spécifique du budget de l'Union européenne, la « ligne RTE ». Les RTE-T bénéficient également de prêts de la Banque Européenne d'Investissement. Face à l'importance des investissements à réaliser, l'Union européenne concentre les interventions de la ligne RTE sur un nombre restreint de projets. Une liste de 14 projets transfrontaliers prioritaires avait été arrêtée en 1994. Elle a été révisée et élargie en 2004. Le projet de LGV PACA ne fait pas partie de la nouvelle liste de 30 projets prioritaires. Michel VERMEULEN estime que cette exclusion n'est pas irrémédiable, comme le montre l'exemple de la ligne Rhin-Rhône qui, absente de la liste de 1994, a été incluse dans la deuxième liste de 2004 et verra ses travaux lancés l'année prochaine. Pour cela, il est nécessaire que le projet s'inscrive dans un axe transeuropéen soutenu par les différents pays riverains. Par ailleurs, Michel VERMEULEN rappelle que le CIADT, le 18 décembre 2003, a arrêté un programme global de réalisation d'infrastructures, et notamment de LGV, pour les vingt prochaines années. Une agence pour le financement de ces grands projets a été créée. Elle disposera de 7,5 milliards d'euros pour la période 2005-2013, provenant principalement des dividendes et des redevances domaniales versées par les sociétés autoroutières.

Philippe MARZOLF souhaite une définition précise de la notion de projet transfrontalier. Qu'en est-il de l'axe Gênes-Marseille ?

Michel VERMEULEN répond que plusieurs critères sont intervenus dans le choix des 30 prioritaires. Le plus important était la localisation du projet sur un axe transeuropéen majeur de transport, que le projet soit « national » comme le projet de LGV Tours-Bordeaux ou qu'il soit transfrontalier comme la LGV Perpignan-Figueras en cours de construction. Un deuxième critère étant que le projet soit suffisamment prêt pour être lancé rapidement en travaux (avant ou aux alentours de 2010). L'axe Gênes – Marseille ne figure effectivement pas parmi les axes prioritaires retenus par l'Union en 2004.

Jean GONELLA déplore le manque de définition du financement en matière ferroviaire et en déduit une priorité accordée au réseau routier. Par ailleurs, qu'en est-il de l'instauration d'une taxe poids lourd ?

Michel VERMEULEN précise que, même si ses ressources seront d'abord issues du secteur autoroutier, l'agence de financement récemment créée est multimodale et financera donc des projets de tous modes, 4,5 à 5 milliards étant consacrés au ferroviaire. L'éventualité d'une taxe poids lourd comme ressource de cette agence est un sujet non tranché à ce jour.

Jean-Pierre ESTELLA (MNLE PACA) s'étonne de la configuration des cartes RTE montrées par Michel VERMEULEN.

Michel VERMEULEN confirme que les cartes des RTE tiennent effectivement compte des Etats appelés à rejoindre l'Union européenne.

L'arc méditerranéen (Jean-Michel FOURNIAU, Directeur de Recherche à l'INRETS)

Jean-Michel FOURNIAU présente une synthèse de la réunion du 29 mars à Marseille en matière d'aménagement du territoire. Les trois idées directrices concernent :

- le choix à opérer entre les différentes représentations de l'arc méditerranéen ;
- le phénomène de métropolisation ;
- le problème de l'accessibilité.

Quant à la représentation de l'arc méditerranéen, la vision basée sur l'axe Barcelone-Marseille-Nice-Gênes et ses extensions pour rejoindre le corridor n°5 a été considérée comme trop réductrice. La vision de l'espace arc latin (Méditerranée occidentale), quant à elle, est basée essentiellement sur une coopération culturelle. Aussi, les géographes ont proposé une vision appuyée sur les processus de métropolisation avec un espace maillé, l'arc méditerranéen devenant alors « *le croissant méditerranéen* », sous réserve des problèmes de concurrence entre les agglomérations. Jean-Michel FOURNIAU indique que le phénomène de métropolisation, corollaire de la réalisation du « *croissant méditerranéen* », doit être accompagné par les politiques publiques. La mise en réseaux métropolitains ne pourra fonctionner que grâce à la faiblesse des distances en temps (inférieures à 1 heure par exemple entre Nice et Marseille), la complémentarité des vocations économiques et un fort projet politique. Par ailleurs, le problème de l'accessibilité constitue une contrainte qui induit une forte concurrence et implique une organisation nécessaire de mobilité spatiale pour mettre en place des structures de développement durable.

En conclusion, Jean-Michel FOURNIAU insiste sur l'idée de développement d'une nouvelle métropole méditerranéenne selon une réflexion à long terme, avec la nécessité d'un projet d'aménagement du territoire, l'engagement d'une politique de report modal, un projet de coopération méditerranéenne et l'intégration de la question du transport des marchandises.

La vision régionale : le schéma régional de développement et la LGV PACA (Frédéric DOHET, SGAR-adjoint)

Après avoir rappelé ses convictions sur la nécessité de structurer la région pour bien réussir son développement, les conséquences liées à son enclavement et la position du Préfet de région en faveur du transport de passagers, Frédéric DOHET livre les besoins de la région : augmentation de la capacité de transport, report multimodal et rapidité pour une meilleure collaboration des réseaux d'agglomérations. Pour répondre à ces besoins, il est nécessaire que les responsables adoptent une vision à court terme grâce au contrat de plan, et à long terme grâce à l'union politique pour une

ambition régionale. Frédéric DOHET invite les acteurs régionaux à faire preuve de réalisme et de retenue quant au coût. Il précise en outre qu'une action spécifique de réflexion sur les problèmes de transport dans la région PACA est actuellement menée à l'échelon national, par l'intermédiaire du PASER ; les orientations de cette réflexion seront soumises par la suite aux collectivités locales et au Conseil Régional.

Table ronde et débat avec le public

Giovanni FUSCO (Université de Nice) revient sur le concept de liaison en moins d'une heure entre Nice et Marseille, évoqué par ses soins à la réunion à Marseille à propos de Milan-Turin et repris aujourd'hui. A défaut de moyens très performants de transports en commun, la limite se situe plutôt à 1 heure 15-1 heure 30.

Paul TOUZE (AZUREE, ADAM) fait état de son désaccord avec le concept de métropolisation et le problème de l'enclavement de la région. Par ailleurs, il souhaite des précisions sur l'emprise foncière et les mesures pour éviter la flambée des prix, la préservation de l'agriculture ainsi que l'incidence de la LGV sur les zones industrielles.

Alain OHREL l'invite à attendre une réponse dans la deuxième partie de la réunion, qui traitera plus particulièrement de ces sujets.

Christine DONY (AZUREE) demande une définition claire de la métropolisation et des précisions sur sa représentation ainsi que sur ses conséquences.

Giovanni FUSCO, initiateur de cette idée de métropolisation, indique que les agglomérations de la Région PACA n'ayant pas la taille suffisante pour devenir des pôles de premier rang, elles doivent travailler en réseau, comme Milan et Turin. L'idée de métropolisation nécessite un projet politique fort et permet une mutualisation de coopération économique, touristique, etc. Il précise que la métropolisation est un phénomène différent de la conurbation.

Jean GONELLA (Association FARE SUD) considère qu'il ne faut pas adopter une position négative systématique, mais bien appréhender chaque question (choix de l'outil, coût, inconvénients, apports, impacts environnementaux, prix du foncier) pour un projet constructif d'aménagement du territoire.

Monsieur LEROY (Marina Unit) évoque les risques d'explosion liés au transport des hydrocarbures.

Michel CROC, Directeur régional RFF, reconnaît l'existence d'un danger évident, d'où le projet d'orienter ce type de trafic sur les transports maritimes.

Jean-Paul MENARD (Les Amis du Rail) souligne la précarité de la situation de l'emploi dans la région, à laquelle s'ajoute une précarité en matière de transports. Par ailleurs, il s'interroge sur la suppression envisagée du contrat de plan Etat-Région et ses conséquences sur le financement du projet LGV PACA.

Frédéric DOHET indique que la situation régionale de l'emploi est plutôt en amélioration. Quant aux difficultés de transport, un développement des TER ou RER est nécessaire, en prévoyant des dessertes efficaces, à l'occasion du présent et des prochains CPER.

Michel VERMEULEN rassure Jean-Paul MENARD sur la poursuite des contrats de plan.

Jean-Claude PERNOUD (Train Avenir du Centre Var) invite RFF à réfléchir sur la mixité du transport, malgré la position du Préfet en faveur du transport voyageurs. Il déplore également le choix du Préfet en faveur d'un passage sur le littoral. Par ailleurs, il réclame la réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne et signale que la réouverture de l'ancienne ligne Nice-Meyrargues pourrait permettre à la LGV PACA de décrocher en dessous d'Avignon puis de suivre la Durance, ce qui préserverait l'environnement ; une gare connectée sur cette ligne est à prévoir.

Frédéric DOHET rappelle que plusieurs scénarii sont à l'étude, le Préfet ne s'étant en outre pas prononcé en faveur d'un passage sur le littoral. Il invite les différents acteurs à l'union et à la retenue sur le coût de l'opération si l'on veut que cette infrastructure puisse voir le jour.

Michel CROC rappelle que la mixité du transport représente un coût élevé, ce qui n'a pas permis de retenir le projet pour la LGV PACA.

Bernard NICOLETTI (élu de la CRCI) considère que l'intérêt du projet de réalisation de la LGV PACA s'inscrit dans une vision de la région tournée vers une activité de services, mais également en tant que pôle économique. Il souhaite que l'effet sur le foncier soit positif, espérant que les modes de TER permettront une recherche de foncier plus facile. Il compte sur les effets bénéfiques de la métropolisation en termes de tourisme et d'économie et fait part de la position des Chambres de Commerce en faveur d'un réseau rapide ferroviaire vers Vintimille pour structurer l'arc latin, qui n'existe pas actuellement. Aussi, il faut d'abord prévoir une première tranche de réalisation de la LGV jusqu'à Nice, à un coût raisonnable, puis une deuxième tranche vers l'Italie.

Jean GONELLA s'insurge contre les conséquences environnementales, architecturales et urbanistiques des infrastructures.

Michel VERMEULEN revient sur la problématique du fret en précisant qu'elle est bien présente et ouverte dans le débat, aucune décision n'étant définitivement arrêtée.

2^{ème} partie - Des effets constatés aux effets potentiels

Enseignements issus de l'analyse des effets de LGV en France et à l'étranger, LGV Méditerranée notamment : mobilité, image, métropolisation, développement urbain et économique (Gilles RABIN, conseiller de l'Association des villes européennes de la grande vitesse)

L'Association des villes européennes à grande vitesse s'appuie sur deux constats : le TGV est un révélateur de capacité de développement économique et un outil de structuration du territoire. Les conditions de réussite de la LGV sont la vitesse, indissociable de la fréquence, les horaires, les destinations et l'intermodalité. Gilles RABIN insiste sur le fait que le développement doit être au service des citoyens de la région, de la ville et de son agglomération. Par ailleurs, il considère que « *la réussite sourit aux audacieux et aux organisés* », c'est-à-dire que tout projet dépend de décideurs qui ont la volonté de mettre en œuvre un projet politique et pas seulement urbain, comme le démontrent les réalisations de la gare de Florence, Saint Pancrace à Londres ou Euralille. La grande vitesse a un intérêt stratégique, dont l'effet est nul sans projet politique. Outre l'effet TGV, il faut prendre en compte l'effet réseau sur le tourisme d'affaires, les grandes entreprises mais aussi

les PME locales. Il existe aussi un effet de polarisation sur la gare, qui devient la porte d'entrée de la cité et un lieu de *business* doté de commerces (fleuriste, pressing, etc.). Gilles RABIN qualifie d'« *effet darwinique* » le phénomène de spécialisation des villes du fait de leur proximité et considère à ce titre que le meilleur exemple de réussite de la LGV MED est représenté par Lyon. La question se pose pour la LGV PACA de savoir s'il s'agit d'un TGV méditerranéen ou parisien ; la réponse dépend d'une politique régionale et nationale pour la création d'un réseau de villes.

Des effets potentiels à différencier selon les espaces : la typologie des espaces de développement en Région PACA (Charles LAMBERT, SETEC ORGANISATION)

Après avoir rappelé les méthodes et les outils ayant permis d'établir une analyse prospective des effets potentiels de la LGV PACA en termes socio-économiques et d'aménagement, à partir de l'exemple de la LGV MED, Charles LAMBERT indique que les effets probables de la LGV PACA sur les territoires s'organisent autour de trois grands axes :

- les effets en termes de mobilité, d'intégration grâce au phénomène de polarisation et d'image.
- les effets conditionnels sur le territoire, par les effets réseaux et les effets organisateurs ;
- les effets indirects sur le développement, le tourisme, l'environnement et les prix du foncier.

L'ensemble de ces effets dépendent d'une anticipation et d'une prise en charge par les responsables politiques, ouvrant à la région la possibilité de devenir plus indépendante, plus autonome et plus attractive. Charles LAMBERT évoque le problème air-fer et l'éventualité d'un allègement de la plate-forme Nice-Côte d'Azur en améliorant la collaboration avec Marignane et Lyon-Saint-Exupéry : la construction d'une LGV comme celle-ci se fait pour des décennies, à un moment où l'Europe se structure et où les migrations européennes vont conduire à un renforcement autour de la Méditerranée.

L'organisation de l'espace, condition du développement : les instruments juridiques à la disposition des responsables (DTA, SCOT, PLU...). Présentation générale de la situation à cet égard dans la région (Alain BUDILLON, Directeur régional de l'Équipement)

L'efficacité des instruments juridiques à la disposition des responsables est conditionnée par la nécessité d'anticiper les situations et de définir un projet. A partir de l'exemple de la gare d'Aix-TGV, Alain BUDILLON démontre qu'un manque d'anticipation et de définition d'un projet précis peuvent conduire à des difficultés : mauvaise accessibilité, urbanisation insatisfaisante, développement d'une ZAC sans cohésion. Les instruments juridiques dont disposent les responsables sont les DTA, les SCOT et les PLU. Les Alpes-Maritimes et les Bouches du Rhône ont des démarches de DTA, l'idée étant pour les Alpes-Maritimes que la LGV PACA constitue un outil fondamental de développement ; le département du Var a, quant à lui, mené des réflexions sur les PLU. Les différents scénarii de tracé envisagés pour la LGV PACA sont couverts par des périmètres de SCOT. Toutes les données ne pouvant être d'ores et déjà appréciées, ce n'est qu'au fur et à mesure de l'avancement du projet que des informations seront intégrées dans les PLU et les SCOT. En tout état de cause, l'une des conséquences fondamentales de la LGV PACA concerne l'action foncière. Les élus locaux doivent adopter une véritable politique foncière grâce aux moyens dont ils disposent : outils fiscaux, utilisation du droit de préemption, notion d'emplacements réservés, de ZAC et recours à l'EPFR. A ce sujet, Alain BUDILLON signale que

l'Etat et la Région ont engagé des actions permettant à certaines collectivités, six dans le Département, de réfléchir à leur action foncière.

L'exemple d'espace de développement (Bertrand PARCOLLET, Directeur délégué de la SAEM d'Euralille)

Bertrand PARCOLLET apporte un témoignage en faveur de la réalisation du TGV à Lille, dont l'idée a été initiée dans un contexte économique difficile pour la Région. Aujourd'hui, grâce au TGV, Lille est à 1 heure de Paris, à 40 minutes de Bruxelles ; Londres, Cologne ou Rotterdam bénéficient aussi d'une proximité en temps de trajet. Cette opération, lancée par Pierre MAUROY il y a quinze ans, est aujourd'hui réalisée à 50 % et commercialisée à 75 % (bureaux, centre commercial...) sur 700 000 mètres carrés SHON (Surface Hors Œuvre Nette). La gare TGV a été implantée à côté de la gare classique, sur un nœud d'infrastructures très denses. L'exemple d'Euralille montre que les quatre conditions de la réussite d'un tel projet sont : une volonté politique forte, une dynamique fédératrice grâce à l'expérience d'un aménageur, le projet utopique et novateur d'un architecte et l'existence d'un marché.

Table ronde et débat avec le public : anticipation et accompagnement du développement

Monsieur Louis NEGRE, Maire de Cagnes-sur-Mer et Président de l'Agence d'Urbanisme des Alpes-Maritimes

L'aménagement du territoire est une des priorités du département des Alpes-Maritimes. D'ailleurs, il dispose de 1 DTA, de 5 SCOT, 3 PLU et 4 PLH. Outre ces outils de planification, les communautés d'agglomération ont mis en place des outils de cohérence départementale, tels un Syndicat mixte loi SRU 111-112, une Agence d'Urbanisme regroupant l'ensemble des autorités du Département travaillant notamment sur les inter-SCOT – ce qui est tout à fait nouveau – et un Syndicat mixte Sophia-Antipolis-Alpes-Maritimes. La création de ces organismes démontre une volonté d'aménagement du territoire sur l'ensemble des Alpes-Maritimes et non uniquement sur le littoral ; le projet LGV PACA constitue bien évidemment une des orientations de cet aménagement. Pour Monsieur NEGRE, « *seule une vision politique à long terme plaçant l'homme au centre permettra de bâtir l'avenir des Alpes-Maritimes* ».

Jean-Paul MENARD soulève les inconvénients des « gares betteraves » et demande les raisons empêchant la création d'une gare commune TGV-TER. Par ailleurs, compte tenu des problèmes d'urbanisation dans les Alpes-Maritimes, il demande quelles sont les solutions proposées pour l'implantation des nouvelles gares.

Alain SEGUIN, Direction Régional SNCF Marseille, précise qu'historiquement, l'implantation des gares a pratiquement toujours eu lieu hors des villes, le développement urbain ayant lieu par la suite autour des gares. Pour la LGV PACA, les gares nouvelles sont situées à l'extérieur des villes, à l'intersection avec la ligne classique pour prévoir une inter-modalité fine entre les TGV et les TER. Alain SEGUIN précise que, malgré sa localisation, la gare d'Aix-TGV est très fréquentée ; quant à Avignon-TGV, la gare doit être reliée à Avignon centre par la « *virgule d'Avignon* », qui n'a pas encore obtenu de financement.

Jean-Pierre ESTELLA rappelle que la « virgule d'Avignon » avait dans un premier temps reçu l'accord de l'Etat et de la Ville, qui se serait ensuite rétractée. Aujourd'hui, un projet de liaison en site propre serait envisagé. Comme pour la troisième voie entre Antibes et Nice, le financement de la « virgule d'Avignon » est acquis et acté dans le contrat de plan.

Jean GONELLA indique qu'en accord avec Bernard GYSSELS, il a été décidé de ne pas aborder les questions de tracé.

Monsieur NEGRE précise que les objectifs de la LGV PACA sont de permettre un transfert modal de l'avion vers le fer, impliquant une liaison rapide avec le pôle de Saint-Augustin, et un rattachement avec le réseau à grande vitesse vers Paris d'abord puis l'Italie à terme. Par ailleurs, l'Agence d'urbanisme préconise le tracé le plus direct vers Nice-Saint-Augustin, et la traversée du littoral en souterrain.

Monsieur BAJARD, Responsable des Etudes urbaines de l'AREP, évoque le souci précoce des collectivités quant au développement autour des gares, en particulier à Valence. Par ailleurs, il confirme qu'au XIX^{ème} siècle, toutes les gares se sont implantées à l'extérieur des villes, y compris la gare Thiers à Nice ; ce sont ces implantations qui ont provoqué un développement urbain. En conséquence, il est très important que les responsables politiques et économiques locaux accompagnent les études de RFF et de la SNCF par des études sur le développement du territoire.

Christine DONY interroge RFF sur l'emprise des terres agricoles et le remplacement des terres réquisitionnées en qualité et surface égales. En outre, l'intermodalité entre l'air et le fer ne risque-t-elle pas de favoriser le développement du trafic aérien, ce qui va à l'encontre du protocole de Kyoto ?

Sur le problème des emprises, Bernard GYSSELS indique qu'il faut considérer 7 hectares d'emprise au kilomètre, étant précisé que le projet de LGV PACA comporte 50 kilomètres de tunnel, qui sont donc à soustraire.

Alain BUDILLON reconnaît qu'un problème global d'urbanisation et de choix d'urbanisation se pose. Toutefois, dans la mesure où un projet est reconnu d'utilité publique, des études d'impact seront réalisées et des réflexions seront menées.

Monsieur NEGRE rappelle que le sol où serait implantée la gare de Saint-Augustin est complètement minéralisé. En outre, il confirme que la protection de l'agriculture est un sujet prioritaire de l'aménagement du territoire, une charte ayant même été signée par la communauté d'agglomération pour la protection de l'agriculture péri-urbaine.

Le dossier de RFF indiquant que la LGV MED a permis une économie de 400 000 tonnes de CO₂, ce qui est un effet positif indéniable, Monsieur GIUDICELLI, membre du GADSECA, interroge les représentants de RFF pour savoir sur quelle période et combien pourrait-on gagner par an avec la LGV-PACA, cela pour évaluer son poids par rapport aux quotas de Kyoto.

Bernard GYSSELS répond qu'en termes d'effet de serre, le TGV est 20 fois moins nuisible que la voiture et 45 fois moins que l'avion. En matière de pollution atmosphérique, le TGV est 13 fois moins polluant que l'avion et 30 fois moins que la voiture.

Lise MERMILLOD (RFF) précise que l'estimation des 400 000 tonnes provient du report des usagers des autres modes sur le ferroviaire.

Germain NALLINO (Les Amis du Rail) évoque le problème de la troisième voie littorale et du cadencement urbain.

Bernard GYSSELS indique que l'une des voies permettra de faire passer 6 TER par heure, la deuxième voie permettant le passage de 3 TGV, 3 intercity et 1 fret, en heures de pointe. Dans un sens, on utilisera ce nombre de trains, la troisième voie permettant d'absorber toutes ces circulations. La troisième voie reste donc indispensable au développement du TER.

Germain NALLINO considère que la troisième voie littorale est indispensable pour désenclaver le réseau urbain et la conurbation azurée.

Bernard GYSSELS insiste sur le fait que cette voie permet le développement des TER conformément au projet régional et suffit à absorber les TGV venant de la LGV.

Brigitte GOURMANEL (ADHEC) demande à Bernard GYSSELS le seuil de saturation de la troisième voie et les modalités d'ouverture à la concurrence pour le fret puis pour les voyageurs. Elle rappelle en outre que cette voie se situe dans une zone urbaine dense.

Bernard GYSSELS répond que la capacité étant liée à la vitesse des trains et à la succession des missions, une organisation et une restructuration sont nécessaires dans la détermination des flux.

Philippe MARZOLF indique qu'une réunion thématique sur les TER aura lieu le 13 avril à Cannes.

Georges TOESCA, habitant de Cagnes-sur-Mer, précise que la traversée de cette commune par la LGV est inenvisageable : les Cagnois et les Laurentins s'y opposeront.

Philippe MARZOLF précise qu'une réunion de proximité se tiendra le 26 mai à Cagnes-sur-Mer.

Denis BERTHELOT (Institut d'Aménagement régional d'Aix-en-Provence) confirme la nécessité d'anticiper et de définir un projet de territoire tant à l'échelle locale que régionale et européenne. A l'échelon européen, nécessité d'afficher clairement les volontés nationale et régionale de l'inscription de la région dans l'arc latin, face aux stratégies de contournement par le nord qui se dessinent. A l'échelon régional, le passage de la LGV doit être l'occasion de prévoir et d'organiser un maillage Nord-Sud du territoire donnant une épaisseur à ce projet de part et d'autre du couloir à grande vitesse ; il convient donc de travailler autour du projet de LGV des liaisons nord-sud intra-régionales à partir des gares. La LGV rapprochant les uns des autres les territoires de la région PACA appelle un renforcement des articulations entre les différents projets de territoires, visant à la complémentarité plus qu'à la juxtaposition ou à la concurrence. Cela nécessite là encore une impulsion de niveau de la Région, voire de l'Etat. Au niveau intercommunal, le développement d'une « *émulation inter-SCOT* » est une initiative positive dans le processus d'anticipation, dans la mesure où l'infrastructure et ses gares auront sur le territoire et son fonctionnement des impacts dont les échelles dépasseront de beaucoup les échelles communales, voire les échelles des intercommunalités existantes. Par ailleurs, les gares ou les points de franchissement de l'infrastructure seront des lieux de création ou de recomposition de centralités. Ces situations à venir doivent être anticipées en termes d'offre foncière et d'accessibilité. La venue de la LGV peut être une occasion formidable de repenser l'organisation de l'espace. Alors que la voiture prédispose en effet à un étalement urbain très coûteux en terme d'environnement, de paysage, de destruction

de l'espace agricole, de création et de fonctionnement des réseaux, l'impulsion donnée par l'arrivée de la LGV aux transports collectifs pourra favoriser une structuration de l'urbanisation autour de lignes de transport en commun et de pôles d'échanges. Denis BERTHELOT plaide en faveur d'une anticipation de la situation à venir par la construction de projets locaux appelés à entrer en synergie, lors de leur élaboration comme de leur mise en œuvre, avec le projet LGV.