



Avertissement

«TGV» étant devenu une marque déposée de la SNCF, nous éviterons l'emploi de ce sigle dans cet ouvrage, sans pour autant le transformer dans les citations d'auteurs qui l'utilisaient librement. Nous emploierons par contre les sigles: TAGV pour trains aptes à la grande vitesse, ce qui comprend d'autres matériels roulants que les TGV SNCF; GVF pour grande vitesse ferroviaire et LGV pour lignes à grande vitesse.



Sommaire

REMERCIEMENTS	3
AVERTISSEMENT.....	4
INTRODUCTION.....	7

Chapitre 1 LES ÉTUDES SUR 30 ANS DE GRANDE VITESSE FERROVIAIRE.. 11

UN JEU D'ACTEURS SPÉCIFIQUE.....	11
PRÈS DE 120 ÉTUDES INÉGALES	15
DES DIFFICULTÉS MÉTHODOLOGIQUES ÉVIDENTES MAIS SURMONTABLES	18

Chapitre 2 ANALYSE CONCRÈTE DE ONZE SITES CONTRASTÉS 21 |

LA SÉLECTION DES ONZE SITES	21
RÉSUMÉS DE L'ANALYSE DE CHACUN DES SITES.....	22
PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE L'ANALYSE DES SITES.....	35
UNE AMÉLIORATION DE L'IMPLICATION DES ACTEURS LOCAUX DANS L'ACCOMPAGNEMENT DU PROJET.....	40

Chapitre 3 UN CONSTAT QUI BOUSCULE DES IDÉES REÇUES 45 |

LES QUATRE GRANDES CATÉGORIES D'EFFETS TERRITORIAUX CONSTATÉS	45
ENTRE IRRIGATION ET ASSÈCHEMENT : LE DRAIN À GRANDE VITESSE	60

Chapitre 4 DE NOUVELLES SITUATIONS APPARAISSENT 65

LES RELATIONS TRANSVERSALES DÉMULTIPLIENT L'EFFET RÉSEAU.....	65
--	----



LES GARES EN LIGNE EXTRA-URBAINES SE MULTIPLIENT	67
---	----

Chapitre 5

L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DANS LA DÉCISION PUBLIQUE	75
--	-----------

L'ÉVALUATION DES GRANDS PROJETS DE LGV DOIT PRENDRE EN COMPTE LEURS EFFETS TERRITORIAUX	75
--	----

LES ACTEURS LOCAUX DOIVENT SE MOBILISER, UNIS POUR UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL	78
--	----

CONCLUSION	81
-------------------------	-----------

Annexes

BIBLIOGRAPHIE	86
---------------------	----

**Introduction**

Trop souvent, les infrastructures de transport sont appelées «d'aménagement du territoire» pour signifier qu'elles sont déficitaires, à faible fréquentation, uniquement justifiées par la nécessité de desservir des zones rurales isolées et peu denses. On oppose ainsi d'une part la rentabilité économique, et même socio-économique, de l'investissement de construction d'une infrastructure, avec ses méthodes d'évaluation régulièrement actualisées et élargies, permettant de créer une logique de priorisation selon des indicateurs chiffrés agrégés et d'autre part, cette justification, plutôt littéraire et forcément antiéconomique, d'aménagement du territoire pour répondre à une demande socio-politique de raccordement et de desserte des territoires les plus à l'écart et souvent les plus fragiles et les plus diffus.

C'est oublier que les principales infrastructures qui ont aménagé et vont encore structurer le territoire national sont d'abord les autoroutes, qui constituent désormais un réseau puissant et envié (même s'il n'est pas encore complètement achevé), puis, avec une décennie de décalage, les lignes ferroviaires à grande vitesse.

Les «effets structurants» des autoroutes ont fait l'objet d'une abondante littérature, dans les services spécialisés de l'État, les milieux universitaires, journalistiques, entrepreneuriaux. Géographes, économistes, chambres consulaires, parlementaires et jusqu'aux philosophes se sont penchés sur ces