



PREMIER MINISTRE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

SECRETARIAT D'ÉTAT À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE



Cahier des charges

Relatif à l'étude

**« Les effets structurants des TGV sur les territoires
Etat de l'art & analyse méthodologique »**

Contexte de l'étude

Les Lignes à Grandes Vitesses (LGV) sont incontestablement un des leviers puissants de l'aménagement du territoire, à l'heure de la métropolisation, de l'hyper-mobilité, de reconfigurations urbaines et démographiques nouvelles, etc. La DIACT, en tant qu'acteur interministériel de l'aménagement et de la compétitivité des territoires, entend faire progresser l'expertise publique en matière d'effets territoriaux du déploiement de telles infrastructures.

La seconde moitié du XIX^{ème} siècle a vu le chemin de fer émerger et rapidement devenir l'infrastructure de référence pour l'aménagement du territoire national.

Puis, la voiture et le mode de transport aérien ont connu un essor considérable au XX^{ème} siècle, reléguant le chemin de fer au second plan. Ainsi, dans les années 60 et 70, le chemin de fer était considéré comme le mode de transport du passé, malgré quelques tentatives pour attirer des clientèles d'affaires comme les trains rapides (cf. le Mistral).

La création d'un nouveau mode de transport à grande vitesse, fruit de recherches intensives au sein de la SNCF, a été l'événement emblématique de la restructuration des transports.

Ainsi, l'ouverture de la ligne à grande vitesse Paris – Lyon en 1981 a connu un succès considérable, offrant une vitesse deux fois supérieure à celle de la voiture particulière, et un temps de parcours de centre-ville à centre-ville inférieur à celui de l'avion.

Le train, dont l'avenir semblait compromis, s'est alors inscrit comme le mode de transport dominant pour des temps de parcours inférieurs à 3 heures.

Le TGV est alors devenu un élément de convoitise pour les villes qui se mobilisent pour un raccordement à la grande vitesse ferroviaire.

Depuis l'ouverture de la ligne nouvelle Paris-Lyon, trois infrastructures majeures ont été créées (Paris – Lyon – Marseille, Paris – Tours et Paris – Le Mans, Paris – Lille – Bruxelles). Ces lignes disposent d'un taux de rentabilité suffisant pour permettre à la SNCF de financer intégralement les investissements. Le développement des TGV aurait pu alors s'arrêter à ce moment, les autres infrastructures projetées n'atteignant pas une rentabilité suffisante.

La création de RFF, la mobilisation des collectivités locales et en particulier des régions ont permis un redémarrage de projets de lignes nouvelles pour un mode de transport dont le critère de respect de l'environnement est devenu récemment primordial.

Le schéma à long terme des infrastructures ferroviaires a ainsi été inscrit au CIADT du 18 décembre 2003, puis dans les projets de loi Grenelle.

Les lignes nouvelles ont été à l'origine conçues pour relier les provinces françaises à Paris, puis les grandes métropoles européennes à Paris.

Les derniers schémas d'aménagement finalisent cette politique et privilégient l'effet réseau, les déplacements domestiques à plus de 150 km s'effectuant à 75 % hors de l'Ile de France, et à 85 % hors de Paris.

La venue des TGV a des impacts considérables sur les déplacements, sur la compétitivité et sur l'attractivité des territoires. Elle peut aussi modifier la vocation même du territoire (cf. productive comme économique).

Des études partielles et diverses ont déjà été menées sur ce thème lors de la création des lignes (débat public), à l'initiative de l'opérateur, des services techniques de l'Etat ou des collectivités mais aussi des associations.

Ainsi, la DIACT souhaite créer une dynamique de réflexion rassemblant les principaux acteurs pouvant contribuer à cette problématique et démarrer des travaux approfondis en vue d'obtenir des éléments d'anticipation des effets structurants des LGV.

Objet de l'étude

L'objet de l'étude est de constituer un référentiel méthodologique opérationnel permettant d'évaluer avant la construction d'une ligne nouvelle (cf. évaluation ex ante), l'impact de l'arrivée du TGV sur les territoires desservis, dans tous les domaines.

Cette étude comprendra trois phases :

- Phase 1 : Une recherche bibliographique
De nombreuses études partielles, séminaires et colloques, articles de journaux ou magazines, débats, débats publics, recherches et thèses universitaires... ont été réalisés sur ce thème. Il s'agit d'en faire l'inventaire, de les classer par thème, et d'en réaliser une synthèse organisée.
Les organismes ayant réalisés ces travaux sont (liste non limitative) :
 - SNCF
 - RFF
 - DATAR
 - Directions régionales de l'équipement et CETE
 - Débats publics
 - GART
 - Universités (Reims, Lille, Aix-Marseille...)
 - Laboratoire d'économie des transports
 - CERTU
 - INRETS, SERT, OEST
 - Conseils régionaux et généraux
 - Villes et associations de villes
 - Associations d'usagers (FNAUT,...)
- Phase 2 : Une typologie des impacts structurants suivant des thèmes déterminés, comme :
 - La nature des infrastructures :
 - Gares en centre-ville
 - Gares exurbanisées
 - Gares en périphérie de ville (Ile-de-France)
 - La typologie des gares :
 - Sur les mobilités
 - Sur le tourisme
 - Sur l'organisation urbaine (cf. lien ville-centre & banlieue, etc.)
 - Sur les dessertes locales (TER,...)
 - Sur le prix du foncier
 - Sur l'image du territoire
 - Sur l'économie locale
 - Sur la décentralisation des activités
 - Sur le mode routier et aérien
 - Sur l'environnement
 - Sur la désertification de zones...
 - L'ingénierie et le portage politique mis en œuvre :
 - Préparation des villes à l'arrivée des TGV
 - Création d'organismes pour la promotion de développement des activités
 - Les appuis politiques...

- Phase 3 : Des propositions
L'objectif de cette phase est d'établir un référentiel conceptuel utile à la DIACT pour faire progresser son analyse sur les effets territoriaux structurants des LGV.

Cette étude analytique et méthodologique doit permettre à la DIACT de consolider les stratégies nationales de déploiement d'infrastructures ferroviaires avec des actions d'aménagement et de développement durable.

Seront également inventoriées et problématisées les études complémentaires permettant de diagnostiquer et de prévoir les impacts structurants de l'implantation d'une ligne TGV en fonction du type de desserte de la ville, mais aussi du type de préparation des acteurs avant l'arrivée du TGV, et des actions à mener après sa mise en service.

Livrables attendus

4 livrables sont attendus, en format word et en 5 exemplaires, version papier :

- Etude bibliographique des effets structurants des TGV sur les territoires
- Description des effets structurants
- Proposition d'études à mener pour la prédétermination des effets structurants
- Une note de synthèse résumant les points-forces de l'étude et les principales recommandations

Ces livrables seront adressés à la DIACT 8 jours avant les réunions de pilotage de l'étude.

Déroulement de la mission

Le déroulement de la mission comprendra :

- Une réunion de démarrage de l'étude avec la DIACT et en présence du comité de pilotage,
- Une réunion à mi-parcours avec la DIACT pour présenter les éléments bibliographiques et décrire les orientations générales relatives aux phases 2 et 3
- Une réunion finale présentant l'ensemble des travaux devant le comité de pilotage

Délais de réalisation

Le délai de réalisation total de l'étude est de 4 mois.

Propriété intellectuelle

Les commandes, leur nature, leur contenu, ainsi que les résultats des études ayant fait l'objet de commande de la part du maître d'ouvrage demeurent la propriété exclusive de ce dernier.

Le titulaire est astreint, ainsi que l'ensemble de son personnel, et le cas échéant de ses sous-traitants ou cotraitants, au secret professionnel et à l'obligation de discrétion pour tout ce qui concerne les faits, informations, études, décisions, données dont il aura connaissance durant l'exécution du marché.

Date limite de dépôt des candidatures

14 novembre 2008 avant 12 heures

Le dossier de candidature devra être adressé en 3 exemplaires à la DIACT, service juridique, 8, rue de Penthièvre - 75800 PARIS Cedex 08.

Une version informatique du dossier devra également être transmise à l'adresse suivante : marc.guigon@diact.gouv.fr

Documents attendus lors de la présentation de l'offre

Chaque candidat devra établir une note de présentation de son offre comprenant son approche du problème, l'axe de travail choisi, les actions envisagées et leur calendrier.

Il devra également décrire précisément son identité, C.V. et son expérience.

Le candidat précisera le coût de l'étude, par phases et par postes.

Il joindra enfin à son offre une lettre de candidature et une déclaration du candidat (DC4 et DC5).

Critères de sélection pour le choix du prestataire

- Qualité de la proposition et méthodologie proposée
- Connaissance et expérience des domaines concernés
- Coût de la prestation