

# **POINT ET LIGNE SUR PLAN.**

**Construction d'un réseau transalpin de  
projets territoriaux et urbains liés à la  
LGV Lyon-Turin-Milan**

**GABRIELLA TROTTA BRAMBILLA**

**Doctorante en Urbanisme | Architecture  
Institut d'Urbanisme de Grenoble - UPMF  
Facoltà di Architettura – Politecnico di Milano  
UMR PACTE - DAsU**

# PRESENTATION DE LA THESE

- Une thèse en **Urbanisme-Architecture** sur la grande vitesse ferroviaire (ligne Lyon-Turin-Milan) :
  - co-tutelle France/Italie
  - interdisciplinarité
- Une approche différente par rapport aux économistes et aux géographes (démarche **qualitative, inductive**, utilisation du projet)
- Une approche **interscalaire** (« Point et Ligne sur Plan », Kandinsky, 1926)
- Une approche par le **projet** : interroge les plans, les projets et leurs articulations afin de vérifier si et comment la planification des transports, notamment ferroviaires, est prise en compte dans la planification territoriale

# THESE ET OBJECTIF DE LA COMMUNICATION

➤ Thèse : Une grande œuvre infrastructurelle comme une ligne à grande vitesse a réellement un effet structurant sur le territoire et sa planification ? Est-elle vraiment considérée en tant qu'**occasion de développement durable du territoire** ?

➤ Objectif : présentation d'un des deux résultats principaux, communs à tous les études de cas (analyse des documents de planification français et italiens), même si avec quelques nuances

➤ Résultats :

**1. la planification des transports a encore un caractère assez « sectoriel »** → argumentation multidisciplinaire

**2. des « signes » d'intégration commencent à paraître dans les documents de planification les plus récents** → argumentation spécifique à la discipline de la planification territoriale

# RESULTAT N°1

➤ Bien que :

- les «doctrines» du **développement durable** incitent le mode ferroviaire (moins polluant, plus sécurisé)
- l'**UE** mise sur le réseau ferroviaire (politiques des transports, livres blancs, réseau Ten-T, etc.)
- une vaste littérature dans le domaine de la géographie (Città Diffusa [Indovina, 1990], Global Cities [Sassen, 1991], Ville Éclatée [May et al., 1998], Global City-Region [Scott, 2001], Regional City [Calthorpe et Fulton, 2001], Polycentric Mega-City Region [Hall et Pain, 2006], etc.) ait mis en évidence la **«dilatation» du territoire** (notamment du quotidien) et son **fonctionnement multipolaire** en rapport avec les infrastructures
- la littérature dans le domaine de l'économie montre que le «succès» d'une gare TGV n'est jamais automatique, mais dépend plutôt des **politiques d'accompagnement** mises en place, dont les aménagements territoriaux et urbains (interconnexions, multimodalité, zones d'activités, etc.)
- l'histoire de la planification territoriale et urbaine compte nombre de **modèles de ville linéaire**, strictement liée à l'infrastructure ferroviaire/tramway

# RESULTAT N°1

➤ La planification territoriale semble avoir «peu» intégré la planification des infrastructures en relation au territoire

- **planification sectorielle** : plans dédiés ou thématique dans un plan
- difficulté à passer des «théories/doctrines» du développement durable à la **concrétisation** des prévisions spécifiques pour un territoire donné : grandes orientations bien énoncées suivies d'indications génériques pour l'aménagement du territoire
- **manque d'ordre de priorité** dans les aménagements concernant les infrastructures et manque de référence aux ressources disponibles pour les réaliser
- tendance à la **«réparation»** au lieu de la «prévision» : après avoir planifié les grands projets urbains, on essaye d'estimer la mobilité qui en sera générée et de pallier les problèmes relatifs ; (vice-versa) après avoir réalisé les grands infrastructures (notamment gares TGV) on essaye de trouver des fonctions urbaines qui puissent exploiter la capacité du nœud
- les cas «vertueux» restent relativement isolés (Copenhague, Suisse, ...)

# POSSIBLES EXPLICATIONS

## ➤ Une question d'échelle(s), de périmètres institutionnels et de compétences

- difficulté à rendre compte et représenter les relations imbriquées, les différents échelons concernés, les différentes problématiques soulevées à différentes échelles dans un seul document synthétique

- il n'y a pas de coïncidence entre «aire d'influence» de l'infrastructure ferroviaire et compétences de collectivités locales qui élaborent les plans territoriaux et urbanistiques

- difficulté de coordination (horizontale et verticale) entre collectivités territoriales différentes (voie ferrée régionale et à grande vitesse ont besoin l'une de l'autre pour maximiser l'effet-réseau)

- prévalence des approches «aréolaires» sur les approches «réticulaires» (Dupuy, 1991) à la planification territoriale

- littérature académique limitée à l'étude des réseaux et des nœuds (notamment géographie et ingénierie des transports), peu d'études sur les «systèmes linéaires»

# POSSIBLES EXPLICATIONS

## ➤ Une question de **complexité** de la thématique abordée

- difficulté à intégrer des variables autres que celles du domaine des transports

- difficulté à penser le système ferroviaire comme un système «libéralisé» (reform de séparation entre propriétaire de l'infrastructure et fournisseur du service non complète) : c'est la volonté de l'exploitant, et non celle de la collectivité territoriale, qui s'impose

- au moment de la rédaction du plan manque d'informations concernant le service ferroviaire qui sera mis en place (concertation avec l'exploitant ferroviaire qui est, pour l'instant, encore en condition de monopole)

# POSSIBLES EXPLICATIONS

## ➤ Une question d'**approche traditionnellement «économique»** :

- rentabilité pour les exploitants ferroviaires (notamment SNCF, car en Italie il n'y a pas encore de réseau à grande vitesse) : priorité à l'optimisation du transport par rapport à la qualité de la desserte du territoire

- dans la littérature scientifique les transport sont très souvent en relation avec l'économie, beaucoup moins avec la planification territoriale et l'urbanisme



# POSSIBLES EXPLICATIONS

## ➤ Une question de **culture des «planificateurs»**

- différence entre «Aménagement du territoire» et «Planification territoriale» (Novarina, 2003) : la deuxième est une expression traduite de l'italien, qui caractérise un processus associant une activité de programmation et une action d'organisation de l'espace ; cette modalité de gouvernement du territoire n'a pas d'équivalent en France, où l'on trouve une séparation entre l'aménagement du territoire (activité tournée vers la programmation des infrastructures et le soutien à l'économie, dont la responsabilité incombe à la Région) et l'urbanisme, qui règle l'utilisation des sols et dont la responsabilité est confiée aux communes

- manque de connaissance (négligence intentionnelle?) de la littérature sur le TGV : les impacts prévus par élus et techniciens des collectivités territoriales (on peut le voir dans la littérature grise) sont toujours plus positifs des problématiques soulevées par la littérature blanche

- l'«injonction au durable» pour les professionnels du secteur (Réseau Ramau, 2012) tend à lister des thématiques pré-confectionnées et laisse peu de place aux réflexions «particulières» (LGV comme infrastructures «exceptionnelles»)

- manque d'une vision «systémique» : passage directe du réseau au nœud (comme dans la littérature en géographie) ; éventuelle prise en compte de relations entre nœud et quartier ; rareté des études sur les «systèmes linéaires»

# POSSIBLES EXPLICATIONS

## ➤ Une question d'**intérêts discordants** :

- l'absence d'une hiérarchisation des priorités dans la planification des différents modes de transport (ne permettant pas de donner une priorité à la voie ferrée et à la planification du territoire connectée à celle-ci)
- nécessité de sauvegarder aussi le secteur de l'automobile qui est, notamment en France et Italie, un secteur important dans l'économie nationale, dans lequel les États respectifs interviennent souvent avec des politiques spécifiques de protection, dans la mesure où le poids de ce secteur en termes d'emploi est significatif (Bavoux et al., 2005)
- un autre secteur soutenu par les États, celui du bâtiment et des travaux publics, est souvent objet de financements : il se peut qu'en temps de crise les gouvernements financent de nouvelles infrastructures de transport (Bavoux et al., 2005), tous modes confondus
- le réseau autoroutier reste le plus étendu, même s'il génère plus d'accidents, de pollution et de consommation de sol que la voie ferrée (pour décourager la voiture individuelle il faudrait offrir de véritables alternatives de transport)

# POSSIBLES EXPLICATIONS

## ➤ Une question d'**incertitude** dans la conjoncture actuelle :

- l'instabilité économique rend plus difficile la projection vers le future, notamment quand cela concerne des investissements importants comme la construction des grandes infrastructures de transport (changement permanent de décision sur les LGV à réaliser en priorité, beaucoup de projets tombent à l'eau)

- désaccord des acteurs concernés (notamment la population) : la construction des grandes infrastructures est souvent accompagnée par des mouvements de contestation (exemple des NoTAV dans la Vallée de Susse)

# **POINT ET LIGNE SUR PLAN.**

**Construction d'un réseau transalpin de  
projets territoriaux et urbains liés à la  
LGV Lyon-Turin-Milan**

**MERCI DE VOTRE ATTENTION**