

Quelles limites pour quels projets ?

Représentation des jeux d'acteurs autour de la gare TGV Besançon-Franche-Comté

Alexandre Moine

Laboratoire Théma
UMR 6049, Université de Franche-Comté.

Mots-clefs - Territoire, espace géographique, limites, jeux d'acteurs, aménagement, géopolitique.

Contexte

Les grands aménagements sont plus ou moins des catalyseurs de développement au travers de la localisation d'aménagements « locaux », plus ou moins liés à leur présence. De nombreux travaux sur les effets des infrastructures de transport (Plassard, 1992 ; Facchinetti-Mannone, 2006 ; Mignerey, 2013) montrent que ce sont moins ces dernières que les dynamiques d'acteurs locaux qui induisent de nouveaux aménagements (Carrouet, 2013). Les études réalisées montrent essentiellement que lorsque les projets d'aménagement sont portés de manière conjointe, le développement local est assez harmonieux et les dynamiques au rendez-vous, mais les situations sont extrêmement variées au regard des expériences relevées en France (Facchinetti-Mannone, 2008). Par contre, il est plus difficile d'interpréter les situations de blocage, d'aménagements retardés, voir celle qui révèlent de fortes inerties, notamment lorsque les gares ne se situent pas dans la commune-centre de l'agglomération, ce qui nécessite une mobilisation des acteurs intercommunaux pour piloter des aménagements sur des espaces souvent à la marge des stratégies de planification (Richer et al, 2009). C'est dans ce cadre que nous nous sommes interrogé sur l'émergence d'aménagements autour de la récente gare TGV Besançon-Franche-Comté avec pour objectif de comprendre les jeux d'acteurs en place qui expliqueraient l'inertie qui est actuellement constatée et de représenter les mécanismes

à l'œuvre pour en identifier les points de blocage.

En effet, ce n'est pas le manque de dynamisme des acteurs qui explique la situation actuelle relativement « figée » en termes d'aménagement, mais bien leur pluralité qui s'exprime dans un entrelacs complexe de limites institutionnelles et de zonages qui freinent les prises de décision. Il s'agit alors de révéler la géopolitique du territoire (Subra, 2007) à l'œuvre, qui ne peut s'interpréter qu'en présentant de manière systémique les enjeux locaux, afin de caractériser un territoire « en tension », au regard des principes reconnus des systèmes complexes (Moine, 2015). Livrée en décembre 2011, la gare excentrée montre ainsi par sa localisation que certains acteurs ont pesé plus que d'autres. Ensuite, les aménagements engagés à proximité de la gare, révèlent à leur tour des partis-pris qui ne semblent pas forcément partagés par l'ensemble des acteurs locaux. Enfin, les aménagements connexes, dans un périmètre d'une quinzaine de kilomètres, peinent à se mettre en place compte tenu d'une certaine défiance des uns vis-à-vis des autres, et de leur positionnement par rapport aux intercommunalités d'hier.

Dans ce contexte géopolitique pour le moins tendu, la crise et la diminution sensible des financements des différentes collectivités freinent la mise en place de projets d'aménagement, et l'on pourrait s'en tenir à ce constat pour le moins simpliste. Or, la situation est résolument plus complexe, et ce sont près de 20 ans d'histoire du développe-

ment local qu'il s'agit de réinterpréter pour comprendre l'origine de la situation actuelle et imaginer dresser des enjeux et des solutions adaptées. Or, la complexité de la situation est telle qu'il est nécessaire de se doter de grilles d'analyse solides et d'articuler les différents systèmes en jeu de manière graphique (Lardon, 2005), afin d'interpréter l'ensemble des données, informations et connaissances qui sont à disposition, et de les rendre opérationnelles pour l'aide à la décision.

Objectifs

A partir de l'exemple de la gare TGV Besançon-Franche-Comté, cette communication présente deux objectifs : (i) Recueillir l'ensemble des données et informations nécessaires à comprendre un territoire en tension et à en décrire la dynamique, (ii) Montrer de quelle manière il est possible d'articuler ces données et ces informations très hétérogènes, afin de restituer la systémogénèse d'un territoire à forts enjeux d'aménagement. Les objectifs généraux de cette communication se déclinent ainsi de trois manières strictement articulées : (i) Caractériser les données et informations nécessaires à la compréhension de la systémogénèse d'un territoire et de ses aménagements ; (ii) Mettre en place les représentations adaptées à la restitution de la complexité, notamment une modélisation graphique performante ; (iii) Restituer les résultats de l'analyse de manière à conserver une vision dynamique et systémique du territoire analysé. L'objectif global est de rendre accessible des connaissances complexes et hétérogènes de manière à soutenir les démarches d'aide à la décision.

Méthodologie

La méthodologie mise en œuvre repose sur trois étapes dépendantes l'une de l'autre :
 – Mise en œuvre d'une enquête auprès de l'ensemble des élus concernés par la construction de la gare Besançon-TGV, afin de recueillir leur sentiment concernant l'impact de la gare TGV en place

sur la dynamique socio-économique de leur commune, et de comprendre leurs projets de développement en lien avec celle-ci. 36 entretiens ont ainsi été menés auprès de différents élus (maires et adjoints au maire, présidents de collectivités territoriales, d'intercommunalités ou encore de chambres consulaires) ;

- Reconstitution de l'historique du choix de la localisation de la gare, de l'évolution des limites institutionnelles et zonages périphériques, et des aménagements connexes, sur la base d'entretiens, d'analyse d'articles de la PQR, d'informations contenues dans différents types de diagnostics, de traitements de données ;
- Formalisation de la systémogénèse du territoire en jeu à l'aide de différents outils graphiques, frises temporelles, graphes causaux, modélisation graphique, cartographie dynamique et docuweb.

En retraçant la systémogénèse des limites en place, en étudiant le discours des acteurs locaux, en analysant les contradictions et les points d'articulation des points de vue, en les confrontant à la réalité socio-économique locale, il est ainsi possible de structurer les connaissances de manière à fournir des éléments d'aide à la décision afin d'accompagner les démarches d'aménagement

Résultats et discussion

Plusieurs types de résultats peuvent être présentés dans le cadre de cette démarche :

- Les grilles de lecture déployées pour rendre compte de la dynamique du territoire en jeu sont efficaces, mais nécessitent d'être affinées de manière à pouvoir déployer des questionnaires plus opérationnels.
- L'enquête mise en place révèle des informations qualitatives très intéressantes, notamment sur les jeux d'acteurs locaux inscrits dans le temps long, il reste que

leur mise en forme et leur représentation dans le cadre spatial donné du territoire en jeu, demeure complexe.

- Les différents outils graphiques utilisés fournissent une connaissance tout à fait remarquable, mais leur articulation demeure en questionnement dans le cadre d'une restitution vers les acteurs, afin de constituer une aide à la décision efficace.
- Le DocuWeb mis en place à l'issue de ce travail de terrain, tente de rendre compte des dimensions spatiales, historiques, mais également idéelles du territoire, sans parvenir pour autant à en restituer la dynamique complexe de manière intégrée.

L'ensemble de ces observations tend à montrer l'intérêt de mettre en place des outils qui intègrent les différentes dimensions d'un territoire, et permettent d'en restituer le fonctionnement. Ceci étant, la combinaison des différentes dimensions et leur restitution de manière simple et lisible par les élus et les citoyens demeure difficile, il s'agit de continuer de s'interroger sur la combinaison des solutions graphiques dans le cadre de supports en accès internet, et sur la mise en place de processus d'analyse qui intègrent des étapes clairement articulées d'acquisition de données et d'informations pour produire une connaissance de systèmes territoriaux complexes.

Références

Agence d'urbanisme de Bordeaux métropole d'Aquitaine, 2007, Les effets du TGV sur l'aménagement des quartiers de gare : Quelques expériences d'agglomérations françaises, Rapport, 87.

Carrouet, G., 2013, Du TGV Rhin-Rhône au "Territoire" Rhin-Rhône : réticularité, mobilité et territorialité dans un espace intermédiaire, thèse de Doctorat en géographie,

Chapelon L., Lebihan A., Shishmanova E., xx, Localisation des gares TGV, éléments d'arbitrage, Réseau Ferré de France,

Facchinetti-Mannone V., 2006, Gares exurbanisées et développement urbain : Le cas des gares TGV bourguignonnes, Revue Géographique de l'Est [En ligne], vol. 46 / 1-2 | 2006, URL : <http://rge.revues.org/1221>

Facchinetti-Mannone V., Richer C., 2008, Gares centrales et gares TGV bis en France : L'enjeu du doublement de la fonction ferroviaire, III jornada europea sobre alta velocidad y territorio Universidad de Castilla-La Mancha, Ciudad Real.

Lardon S., Piveteau V., 2005, Méthodologie de diagnostic pour le projet de territoire : une approche par les modèles spatiaux, Géocarrefour, Vol. 80/2, pp. 75-90.

Mignerey P., 2013, Les Effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire en France. Paris? : Datar, La Documentation française, 96 p.

Moine A., Sorita S., 2015, Pour une refondation du travail social au cœur des territoires : Méthode et outils, à paraître aux Presses de l'EHESP.

Plassard, F., « Les villes et le TGV », transports urbains, n° 74, 1992.

Subra P., 2007, Géopolitique de l'aménagement du territoire, coll. Perspectives Géopolitiques, Paris, Armand Colin, 327 p.

Troin, J.-F., « Les gares TGV et le territoire : débat et enjeux », annales de géographie, n° 593-594, janvier-avril 1997.

Troin J.-F., 2008, Les gares nouvelles du TGV « exurbanisées » : Fonctionnement et relation au territoire, Rapport réalisé pour la Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires (DIACT), 66 p.