

# territoires

T e r r i t o i r e s   e n   m o u v e m e n t

## **Les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire en France**



# **Les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire en France**

**Pascal Mignerey**

Ancien Conseiller transports, développement durable  
et urbanisme à la DATAR

Collection dirigée par Amélie Durozoy  
Animée par Muriel Thoin

## **Dans la même collection**

40 ans d'aménagement du territoire

La coopération transfrontalière

La cohésion territoriale en Europe (également disponible en anglais)

Les pôles de compétitivité

En application de la loi du 11 mars 1957 (art.41) et du Code de la propriété intellectuelle du 1<sup>er</sup> juillet 1992, toute reproduction partielle ou totale à usage collectif de la présente publication est strictement interdite sans autorisation expresse de l'éditeur. Il est rappelé à cet égard que l'usage abusif et collectif de la photocopie met en danger l'équilibre économique des circuits du livre.

## Remerciements

Le présent ouvrage s'appuie sur des études conduites par la DATAR entre 2009 et 2011.

Une partie de ces travaux a été confiée à SETEC Organisation (François Dubos et Jean-François Henric, assistés de Céline Azaïs). Les rapports d'études principaux sont consultables sur le site de la DATAR ([www.datar.gouv.fr](http://www.datar.gouv.fr)), en rappelant que les positions énoncées dans ces rapports n'engagent que leurs auteurs et ne sont pas pour autant validées et approuvées par la DATAR.

Un comité de pilotage élargi avait été constitué; que ses membres soient ici remerciés de leurs contributions et des documents qu'ils ont fournis pour cette étude: Véronique Wallon (RFF), Sylvain Seguret (RFF), Jean-Pierre Pradayrol (SNCF), Alain Morcheoine (ADEME), Jean-François Langumier (APRR), Philippe Billy (CNER), Marcel Belliot (FNAU), Jean-François Troin (FNAUT), Nathalie Le Menach (Région Bretagne), Christophe Beckerich (Univ. de Reims), Matthias Le Pescq (GART), Jean-Pierre Taroux (CGEDD), Philippe Peyronnet (CGEDD), Béatrice Adolehoume (DGITM), Patrice Danzanvilliers (SETRA), Damien Grangeon (SETRA), Lionel Martins (CGDD).

Enfin, je remercie particulièrement Marc Guigon, ancien chargé de mission Transports à la DATAR, et plusieurs stagiaires de la DATAR qui ont contribué à la synthèse de ces travaux: Brice Gaillard (Science Po Bordeaux), Maximilien Lanfrey-Laperriere (ENPC – IUP), Nicedolly Taborda (Université de Caen et Venezuela)



### **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
--	----



## 6 Les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire en France

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

<b>Chapitre 5</b> <b>L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE</b> <b>DANS LA DÉCISION PUBLIQUE .....</b>	<b>75</b>
---	-----------

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
--	----

<b>CONCLUSION .....</b>	<b>81</b>
-------------------------	-----------

### **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



vecteurs de modernité, qui offrent à tous, avec la vitesse et la sécurité, une formidable expansion de sa liberté de déplacement. Avec l'accélération de la motorisation des ménages, la mobilité (auto-) routière s'accroît fortement. Le choix des lieux de résidence et de travail, les visites familiales ou touristiques, les vacances des Européens, sans oublier les poids lourds, nombreux jusqu'à former des « murs » ininterrompus, ce qui modifie les circuits logistiques et étend les zones de marché, tous ces phénomènes sont analysés par des indicateurs techniques mais également dans un contexte d'évolution sociétale typique de la période des « trente glorieuses ».

La grande vitesse ferroviaire (GVF), défi technologique et offre innovante dans le marché de la grande distance nationale, procédait également de cet élan de réduction moderne des temps de parcours. Peu concurrente de l'autoroute, la ligne ferroviaire à grande vitesse ne présente pas la même « porosité territoriale » : les gares, où en outre tous les trains ne s'arrêtent pas, sont moins denses que les échangeurs, le matériel roulant y est spécifique (même s'il peut emprunter le réseau ferroviaire classique, ce qui est un argument territorial majeur) et réservé aux voyageurs (même si la mixité avec le fret est apparue dernièrement, mais très partiellement).

L'offre ferroviaire à grande vitesse va répondre en complément des autoroutes à la demande croissante de déplacements rapides, en ajoutant la fiabilité du temps de parcours (alors que les bouchons autoroutiers se multiplient et s'allongent), le confort sur les longs trajets et la sécurité absolue (aucun accident mortel pour un passager de TGV à ce jour).



À ces considérations de performance et de qualité des déplacements se sont ajoutés des effets «indirects» qui ont modifié la donne des territoires. L'arrivée des TGV dans les gares, existantes en centre-ville ou nouvelles en ligne hors ville, a été souvent l'occasion de projets urbanistiques de rénovation et de développement plus ou moins ambitieux. La facilité d'accès a permis de valoriser l'image des «villes TGV», de développer le tourisme, d'attirer l'implantation d'entreprises, d'établissements d'enseignement supérieur et de recherche, etc.

Le présent ouvrage dresse un constat des principaux effets territoriaux de la GVF en France (hormis les effets directs du chantier de construction puis de l'exploitation de la ligne) pour en tirer des orientations d'avenir et des recommandations, notamment pour les acteurs locaux, politiques et socio-économiques, dont les territoires sont ou seront concernés par un projet de LGV.

Les études et analyses sur cette question, avec 30 ans de recul, sont moins nombreuses et plus disparates que celles sur les effets des autoroutes. Nous avons dressé une analyse bibliographique actualisée des 120 documents recensés, et tiré des conclusions générales d'une sélection d'entre eux.

Pour ne pas rester dans les généralités académiques, nous avons également fait procéder à une analyse concrète sur le terrain de onze sites représentatifs et diversifiés. Du croisement de ces deux approches, se dessinent quatre grandes catégories d'effets territoriaux et quelques constats qui contredisent certaines idées reçues sur les effets des LGV et sur le rôle des acteurs locaux.



Cette analyse du passé a pour but d'orienter l'avenir car celui-ci devrait connaître encore, il faut le souhaiter, un fort développement du réseau français de lignes ferroviaires à grande vitesse. En effet, alors que la mobilité générale devrait continuer de croître, même à moindre allure, la GVF s'avère en outre beaucoup plus « vertueuse » vis-à-vis des impératifs du développement durable que les autoroutes (en rappelant que leurs domaines de pertinence ne coïncident pas) : mode collectif moins énergivore et moins émissif en gaz à effet de serre que son équivalent routier, le train apte à la grande vitesse va multiplier ses destinations et augmenter sa part modale, grâce au maillage du réseau de LGV et au développement intelligent de l'intermodalité. Or, par rapport au passé, des situations nouvelles apparaissent, qu'il faut intégrer dans une stratégie de développement territorial à construire à l'occasion de l'arrivée d'une LGV : les relations transversales vont démultiplier considérablement l'effet réseau, les gares en ligne extra-urbaines méritent une réflexion objective, les lignes nouvelles pourraient s'ouvrir à la mixité des transports ferroviaires (régionaux et fret).

Cet ouvrage s'adresse donc en particulier aux acteurs locaux, politiques et socio-économiques, dont les territoires sont ou seront concernés par un projet de LGV, même à moyen ou long termes.

# Les études sur 30 ans de grande vitesse ferroviaire

## Un jeu d'acteurs spécifique

Contrairement aux autoroutes qui sont étudiées et portées par l'État au moins jusqu'à la déclaration d'utilité publique en cas de concession, les lignes ferroviaires à grande vitesse sont conçues depuis leur origine et portées par un établissement public, que ce soit anciennement par la SNCF, puis par RFF depuis sa création en 1997.

Ainsi, la définition du tracé de la ligne, du nombre et de la position des gares, de la fréquence des trains et de leurs arrêts, toutes ces caractéristiques essentielles étaient, à l'origine, définies par la SNCF, qui considérait les futurs services TGV dans sa politique commerciale et par rapport aux autres services ferroviaires, en tant qu'exploitante unique de la LGV et de tout le reste du réseau ferroviaire de voyageurs.

Depuis 1997, RFF, en tant que gestionnaire monopolistique de l'infrastructure ferroviaire, est devenu le maître d'ouvrage des projets de LGV. Il assume les mêmes étapes du projet que la SNCF, avec un développement devenu plus important des phases amont liées au débat public d'opportunité et au montage financier de l'investissement.

# Le réseau ferré national

## Carte simplifiée du réseau voyageur

### RÉSEAU FERRÉ

-  LGV (Ligne à grande vitesse)  
Vitesse supérieure à 250 km/h
-  LGV en cours de réalisation
-  Ligne électrifiée
-  Ligne non électrifiée
-  LGV hors France
-  Principale ligne hors France

0 25 50 75 100 km

Avertissement : les tracés figurés sur cette carte ont un caractère strictement indicatif.

Juillet 2012







Cependant, RFF ne peut pas s'engager sur le service ferroviaire qui sera offert sur la ligne, parce qu'il n'est pas exploitant et parce que la SNCF pourra ne plus être le seul opérateur de trains aptes à la grande vitesse sur ces LGV, lorsque ce marché devra être ouvert à la concurrence suite à l'évolution de la réglementation européenne (même si ce n'est pas actuellement la priorité).

C'est dire que les considérations d'effets territoriaux et de retombées économiques indirectes de la LGV n'étaient pas au cœur des préoccupations de la SNCF, et même initialement de RFF, dans la justification ex-ante et dans l'évaluation ex post de « leurs » LGV.

L'aspect le plus révélateur est celui des observatoires socio-économiques qui mesurent les effets réels des grandes infrastructures. Autant ces observatoires se sont systématisés dans les contrats de concession des autoroutes et même dans les projets autoroutiers non concédés de l'État à forte dimension territoriale (A75, A20), autant ils n'ont pas été véritablement mis en place sur les LGV. Il faut attendre la LGV Est européenne pour que trois des quatre régions traversées montent chacune un observatoire, surtout orienté vers les mobilités, et qu'une des Directions régionales de l'Équipement (DRE), celle de Lorraine, en assure une certaine coordination. La LGV Rhin-Rhône, mise en service fin 2011, a fait l'objet d'un suivi universitaire, plutôt consacré à la mobilité et aux effets économiques directs de la construction de la ligne (emplois, tissu entrepreneurial : travaux des universités de Franche-Comté et de Bourgogne, pilotés par Pascal Bérion). Le premier véritable observatoire socio-économique relatif à l'ensemble d'une liaison nouvelle à grande vitesse est

celui défini par RFF (avec l'appui méthodologique de la DATAR) dans son premier contrat de concession, relatif à la ligne Sud-Europe Atlantique Tours – Bordeaux (SEA) – voir encadré.

### **Un observatoire pour la ligne Sud-Europe-Atlantique (SEA)**

*Mis en place par le consortium concessionnaire LISEA en septembre 2012, avec comité de suivi, commissions régionales et comité scientifique, pour durer jusqu'à 10 ans après la mise en service de la SEA Tours – Bordeaux, cet observatoire ressemble davantage aux observatoires des autoroutes concédées. Outre le constat des effets directs du chantier de construction, il portera sur les effets socio-économiques de la SEA à moyen terme et sur une vaste zone d'influence pouvant aller jusqu'à Toulouse. Les thèmes définis porteront sur : la mobilité, l'habitat, l'activité économique, y compris touristique, l'enseignement supérieur et la recherche, les retombées fiscales ainsi que l'évolution des projets d'aménagement liés aux projets lancés par les acteurs publics.*

### **Près de 120 études inégales**

Un recensement bibliographique relativement exhaustif a été entrepris, pour le compte de la DATAR, par le bureau d'études SETEC-Organisation afin de recueillir et analyser les nombreuses études, rapports et articles rédigés sur les effets territoriaux ou économiques ou sociaux indirects générés par la grande vitesse ferroviaire (La liste de ces principaux documents est fournie en annexe du présent ouvrage).



Aux 33 documents déjà analysés par SETEC-Organisation sur les mêmes thématiques pour le compte de RFF en 2003-2004, se sont ajoutés 61 nouveaux documents sélectionnés dans le fonds documentaire de la DATAR, provenant de différentes sources. En outre, différents partenaires, souvent membres du comité de pilotage élargi de la démarche de la DATAR, ont envoyé 21 documents : l'ADEME (1), le SETRA (3), SNCF-VFE (1), l'INRETS (1), APRR (7), la FNAU via les Agences d'urbanisme (7), RFF (2). Par ailleurs, SETEC-Organisation a intégré 7 de ses rapports d'études réalisés sur le sujet.

De l'analyse de ces 122 documents, il ressort que les thèmes habituellement abordés sont :

- les effets structurants à différentes échelles ;
- l'effet réseau ;
- des approches plus thématiques :
  - les gares (en ligne, préexistantes) et les quartiers de gare,
  - le tourisme,
  - la bi-résidentialité,
  - l'impact environnemental à travers le bilan énergétique,
  - les autres réseaux de GVF (international),
  - les autoroutes.

Les documents sont très divers : ils recouvrent une grande variété de support et d'angles d'approche. On distingue :

- des études de cas ex post ;
- des études prospectives ;
- des thèses de doctorat ;
- des études généralistes ;
- des articles de presse.

Globalement, le corpus documentaire est riche, mais il ne couvre pas toute la complexité de l'aménagement et du développement des territoires.



L'approche sectorielle et l'analyse sous l'angle de l'économie des transports demeurent majoritaires dans les études ex post. Ces documents rendent compte d'une approche statistique, portent sur des critères techniques d'économie des transports ou de l'environnement. En corollaire, ces études accordent peu de place aux critères relevant de l'aménagement du territoire.

Peu d'études rendent compte d'approches globales. Tout d'abord, la superposition entre l'analyse quantitative et l'analyse qualitative est rarement satisfaisante. Par ailleurs, très peu de travaux croisent les approches.

La culture de l'analyse des effets territoriaux de la GVF s'avère encore peu diffusée et coordonnée. La question des observatoires socio-économiques est révélatrice à cet égard. Les moyens manquent. Il y a peu de synergies entre les travaux, tout autant qu'il y a peu de coordination entre les territoires.

Enfin, des thématiques restent peu abordées. Certains thèmes sont particulièrement et systématiquement analysés, comme la mobilité en général, le rôle des gares dans l'organisation urbaine, voire l'intermodalité. D'autres comme le tourisme sont étudiés dans certains cas seulement. D'autres encore sont peu traités : les effets d'image, les effets sur les mobilités spécifiques, les effets démographiques, les effets d'évolution des comportements, les effets sur le foncier et l'immobilier.

En fait, hormis l'intermodalité, les thèmes les plus et les moins fréquemment traités étaient déjà ceux constatés dans l'analyse bibliographique réalisée en 2003-2004 par SETEC-Organisation pour RFF et qui portaient sur des références datant de 1990-2000.



## Des difficultés méthodologiques évidentes mais surmontables

Les difficultés méthodologiques des évaluations des effets territoriaux d'une grande infrastructure de transport, a fortiori pour une LGV, sont citées systématiquement par les auteurs des études analysées. Elles sont mises en avant pour relativiser la précision, voire la pertinence, de certaines conclusions que l'on pourrait trop rapidement tirer de ces travaux.

Ces difficultés sont assez évidentes et relativement classiques en la matière. Pour autant, elles ne doivent pas inciter à renoncer à identifier et isoler ces effets indirects, même grossièrement et avec moult précautions quant aux interprétations qui peuvent s'en déduire.

Concrètement, le Code des transports (qui inclut désormais la Loi d'orientation des transports intérieurs – LOTI-) impose que toute grande infrastructure de transport soit soumise à une évaluation *a posteriori* dans les 3 à 5 ans après sa mise en service. Validée par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD), cette évaluation est ensuite rendue publique. Cette pratique (encore trop rare en Europe) permet non pas de justifier *a posteriori* le bien-fondé de la décision de faire l'infrastructure (l'économiste ne doit pas se substituer au politique), mais de vérifier si les coûts (investissement, exploitation), les trafics, les recettes (tarifs), les rentabilités économique (au niveau de l'opérateur intégré) et socio-économique (au niveau de la collectivité) diffèrent peu ou beaucoup entre ce qui était prévu et annoncé avant la réalisation et ce



qui est finalement constaté après que les pratiques de mobilité se sont stabilisées en fonction de la nouvelle infrastructure de transports. L'ampleur de ces différences et la recherche de leurs causes sont, en effet, très instructives sur les variations de contexte qu'a connues l'infrastructure et pour l'affinement des modèles et des calculs de futurs projets analogues.

Mais l'analyse des effets territoriaux et économiques indirects de l'infrastructure porte sur des données et des domaines différents des indicateurs habituels des «bilans LOTI». Les grandes catégories concernées sont développées dans l'un des chapitres suivants de cet ouvrage. Cependant, cet exercice spécifique rencontre certaines difficultés méthodologiques :

- trop souvent, il n'y a pas eu, avant la mise en service, d'initialisation, d'état «zéro», qui faciliterait évidemment le constat de la différence juste après la mise en service ;
- les effets sur la mobilité sont particulièrement rapides en GVF : si les spécialistes autoroutiers comptent 3 ans pour que les nouvelles pratiques de mobilité (changement de modes, d'itinéraires, déplacements nouveaux) aient complètement et durablement intégré l'offre de la nouvelle autoroute (hors effet de curiosité peu après la mise en service), en ferroviaire, la prise en compte de l'offre de nouveaux TGV dans les pratiques des voyageurs est plus rapide, puisque le système de réservation des places va aussitôt proposer les nouveaux services ;
- en revanche, certains effets socio-économiques indirects peuvent n'apparaître que plusieurs années après la mise en service (implantations d'entreprises, évolutions du marché touristique et immobilier, opérations d'urbanisme). À cet égard, il est constaté que les stratégies d'entreprises tardent de plus en plus à intégrer les LGV dans leurs implantations



(succursales, zones de marché, recrutement, etc. ). La durée entre la décision politique d'entreprendre une LGV et la date de sa mise en service est devenue très longue (débat, oppositions, bouclage financier) par rapport aux premières LGV, de sorte que les entreprises attendent le lancement réel du chantier de construction pour commencer à adapter en conséquence leurs stratégies ;

- plus les effets seront tardifs, plus l'affectation de ces effets à la LGV sera difficile à isoler. C'est évident, mais surmontable ;
- par contre, la durée des observations, le recueil et l'analyse des données, l'entretien avec des acteurs actuels et d'alors... mobilisent des moyens relativement importants, dont certains acteurs locaux ne voient pas l'intérêt dans la mesure où la LGV existe désormais.

L'analyse bibliographique a montré que certaines thématiques demeurent peu abordées et que pour d'autres, les critères de mesure sont insuffisants, voire inexistantes. Il y a finalement peu de démarches globales ou intégrées, mêlant analyses quantitative et qualitative, analyse statistique et analyse de terrain, approche territoriale et approche propre aux opérateurs.

Enfin, on constate un décalage entre la perception des effets TAGV et la réalité de ces effets. De même, il y a une différence qui peut être importante entre les conclusions, parfois très réductrices, des études universitaires sur ces effets et les déclarations, parfois trop valorisantes, des acteurs institutionnels interrogés. D'où notre contestation, dans la suite de cet ouvrage, de quelques idées reçues, entendues dans les deux milieux.

# Analyse concrète de onze sites contrastés

## La sélection des onze sites

Au-delà de l'analyse bibliographique et de la synthèse des conclusions tirées de ces études, rapports et articles, il était important de croiser les considérations générales qui s'en sont déduites avec une analyse concrète de cas précis, suffisamment nombreux pour représenter la diversité des situations rencontrées.

Quatre critères principaux ont été considérés pour rechercher les cas représentatifs : la configuration territoriale (taille de l'aire urbaine, villes proches ou non de métropoles), la configuration ferroviaire (gare centrale préexistante et/ou gare nouvelle en ligne), la configuration temporelle (grande vitesse ferroviaire depuis plus de 15 ans, ou moins de 5 ans, ou entre les deux) et le réaménagement ou non du quartier de la gare.

Compte tenu de ces critères ainsi que des limites de délais et de coût pour ces analyses de terrain, avec entretiens sur place, onze villes ont été sélectionnées par la DATAR et étudiées pour son compte par SETEC Organisation en 2010-2011. (Le détail de ces études de cas concrets est consultable sur le site Internet de la DATAR : [www.datar.gouv.fr](http://www.datar.gouv.fr)).



Ces sites sont présentés ci-dessous par ordre chronologique de connexion à la GVF.

	Date de connexion GVF	Gare TGV en centre-ville	Gare TGV extra-urbaine	Interconnexion TGV/TER	Nombre A/R TGV/j	Nombre approx destinations TGV
Le Creusot	1981	0	1	non	17	5
Montbard	1981	1	0	oui	5	4
Saint-Étienne	1981	1	0	oui	4	2
Bourg-St Maurice	1988	1	0	oui	28 (1)	
Le Mans	1989	1	0	oui	17	6
Niort	1993	1	0	oui	6	4
Lille	1993	1	1	oui	134	40
Valence	2001	1	1	oui	52	32
Avignon	2001	1	1	non (2)	60	20
Reims	2007	1	1	oui	25	10
Strasbourg	2007	1	0	oui	51	17

(1) Données de la saison hivernale où sont compris les THALYS et EUROSTAR.

(2) La première pierre d'une future liaison entre la gare d'Avignon Centre et Avignon TGV a été posée le 27 juin 2011 pour une mise en service en décembre 2013. Ainsi, la liaison ferroviaire offrira 58 allers-retours quotidiens via TER.

## Résumés de l'analyse de chacun des sites

Ces résumés ont été rédigés par SETEC Organisation, dans leur rapport d'étude des onze sites qu'ils ont remis à la DATAR. Les jugements exprimés sont reproduits ci-après car ils éclairent utilement sur les spécificités et la représentativité des cas examinés. Toutefois, ils n'engagent que leurs auteurs et ne peuvent être considérés comme validés par la DATAR.



## Le Creusot

*« La desserte du Creusot TGV (1981) est révélatrice des premiers temps de la grande vitesse ferroviaire.*

*Privilégiant une desserte point à point la plus directe possible, la gare du Creusot TGV est une gare en ligne, sans connexion au réseau classique, et implantée dans un site ex-urbanisé. Cette situation lui permet néanmoins de bénéficier d'une vaste aire de chalandise et d'une connexion privilégiée avec Paris et Lyon : deux éléments-clé de la compétitivité économique des territoires.*

*Le Creusot TGV illustre l'importance d'une analyse tout en nuances sur les effets de la grande vitesse ferroviaire (GVF) dans un contexte a priori peu favorable à leur déclenchement, celui de territoires à dominante industrielle, peu pourvus en économie du savoir et de la connaissance et de la variation et celui d'un site de gare périurbain, non connecté au réseau ferroviaire classique. Le cas du Creusot TGV est aussi révélateur des évolutions que ces effets peuvent avoir dans la durée.*

*Durant les décennies 1980-90, la grande vitesse ferroviaire a été un accompagnateur du redéploiement industriel, sans toutefois en être le déterminant principal. Elle est en revanche devenue plus récemment un contributeur essentiel d'un développement économique en voie de diversification. Le faible développement autour de la gare TGV ne doit pas masquer ces effets.*

*En matière d'aménagement, la grande vitesse ferroviaire a engendré des effets contrastés et paradoxaux. Les cœurs d'agglomération, et notamment celui du Creusot, ont été les espaces privilégiés du développement économique en lien avec la grande vitesse ferroviaire. Parallèlement, la GVF a contribué à renforcer l'attractivité résidentielle des espaces périurbains et ruraux de la Côte chalonnaise et des contreforts du Morvan. Elle a ainsi contribué à la spécialisation fonctionnelle et sociale des territoires du*



*centre Saône-et-Loire et au renforcement de leur fonctionnement périurbain.»*

### **Montbard**

*«Montbard présente le paradoxe de disposer d'une desserte à grande vitesse ferroviaire très performante (en temps de parcours notamment) en milieu rural. Cette spécificité doit beaucoup à la mobilisation politique de son député au moment de l'élaboration du projet de la LGV Sud-Est, au tournant des années 1980. Cette mobilisation initiale a été depuis régulièrement poursuivie, notamment à l'occasion des refontes successives des schémas de desserte.*

*Malgré un territoire à fort potentiel touristique et la présence d'une industrie métallurgique génératrice de déplacements interrégionaux, la desserte GVF de Montbard n'a pas eu d'incidence immédiate sur le développement de son bassin de vie et de la Haute Bourgogne : la tendance à la stagnation voire au déclin démographique s'est poursuivie, en s'accompagnant d'une réduction de l'offre en services et d'une contraction de l'emploi industriel. L'explication de ce découplage réside sans doute dans le fait que la mobilisation locale, essentiellement d'ordre politique, s'est centrée sur l'obtention de la desserte GVF, sans être combinée à une stratégie de développement territorial. La répartition des compétences liées au développement territorial dans les années 1980, aux premières heures de la décentralisation, n'était pas favorable, il est vrai, à une approche intégrée.*

*Toutefois, d'élément presque « accessoire » du développement territorial, la grande vitesse ferroviaire est devenue un élément moteur d'une nouvelle dynamique de projets. À partir de la deuxième moitié des années 2000, ce renversement d'approche a motivé la définition d'une stratégie territoriale associant acteurs économiques et*

*politiques. Ce partenariat ayant pour objectif de valoriser les excellences préexistantes a significativement contribué à tirer parti du potentiel de la GVF : la desserte de Montbard par la GVF a en effet été un élément déterminant du développement de deux projets structurants pour le bassin de vie montbardois, le pôle Metal'Valley et le futur Muséoparc d'Alésia. »*

### **Saint-Étienne**

*« La desserte à grande vitesse ferroviaire (GVF) de Saint-Étienne (1981) a été obtenue au prix d'une mobilisation locale bénéficiant d'un relais au niveau régional et national : la GVF apparaît alors comme un atout en vue d'une reconversion économique future, la région stéphanoise étant frappée de plein fouet par la crise industrielle. Répondant à un enjeu d'aménagement du territoire, elle a d'abord été porteuse d'une nouvelle crédibilité. Ce n'est toutefois que récemment, au cœur des années 2000, qu'elle a participé à soutenir une meilleure image et une mutation économique.*

*De fait, la desserte GVF de Saint-Étienne est révélatrice d'effets territoriaux à rebours. La valorisation de la gare et de ses abords a débuté plus de deux décennies après l'arrivée du premier TAGV. Ce décalage temporel entre l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire et ses effets sur le développement économique s'explique par la nécessité d'une maturation progressive de la stratégie de développement par les acteurs locaux et le temps long de l'émergence de nouvelles vocations économiques.*

*La combinaison aujourd'hui d'une stratégie aboutie de développement économique et d'une crédibilité renforcée fournit à Saint-Étienne les outils pour exploiter pleinement le potentiel de développement apporté par la GVF, bien que le service ait peu évolué depuis 25 ans. »*



(\*) Notamment avec la création de l'Opération d'Intérêt National et de l'Établissement Public d'Aménagement de Saint-Étienne (NDLR)

### **Bourg – Saint Maurice**

*«La desserte de Bourg-Saint-Maurice par la grande vitesse ferroviaire, effective en 1988, présente l'originalité d'avoir été conçue avant tout dans une logique de rentabilité économique liée à la présence de nombreuses stations de ski sur les versants montagneux proches et dans l'optique des Jeux olympiques d'Albertville en 1992. Elle illustre la montée en puissance d'une offre TAGV destinée à une clientèle touristique nationale et internationale essentiellement saisonnière.*

*Fruit de décisions extérieures, la mobilisation locale a joué un rôle secondaire dans la desserte GVF de Bourg-Saint-Maurice. Elle n'a de fait pas donné lieu à une appropriation de la grande vitesse conduisant à une valorisation de ses effets. Ainsi Bourg-Saint-Maurice demeure une ville de transit, sans tirer parti des atouts de sa desserte. Enfin, l'absence de vision réellement intégrée entre le fond de vallée et les différentes stations a jusqu'à présent empêché la gare GVF de révéler toutes ses potentialités.*

*La donne serait cependant en train de se modifier. L'instauration d'une gouvernance à l'échelle du Massif de la Haute-Tarentaise inaugure une nouvelle dynamique susceptible de réinterroger l'usage actuel de la gare de Bourg-Saint-Maurice par la grande vitesse ferroviaire.»*

### **Le Mans**

*«La desserte du Mans par la grande vitesse ferroviaire (GVF) est effective depuis 1989. Elle a bénéficié d'un accompagnement politique significatif de la part des*

acteurs institutionnels locaux. En amont du projet, ces derniers ont perçu que l'agglomération mancenne trouverait avec cette accessibilité renforcée un élément clé d'une diversification de ses assises économiques. Cette intuition les a conduits à privilégier une desserte par la GVF en gare centrale, en cœur d'agglomération, alors que le maître d'ouvrage ferroviaire privilégiait une desserte via une gare nouvelle en ligne ex-urbanisée.

L'arrivée du TAGV a été rapidement associée à une approche pragmatique visant à développer un nouveau centre d'affaires, Novaxis, aux abords de la gare. De fait, le centre d'affaires s'est constitué par phases successives, aboutissant à l'émergence d'un pôle tertiaire. Le développement endogène a d'abord été privilégié, avant de prendre appui sur les excellences préexistantes pour soutenir un développement exogène. La mise en service du tramway en 2007 participe ensuite de la diffusion des activités tertiaires vers les autres technopôles.

Grâce aux projets développés autour de l'arrivée de la GVF, Le Mans a diversifié sa base économique : son développement à l'origine essentiellement industriel et de rayonnement régional s'est non seulement fortifié, mais s'est également élargi aux activités tertiaires en relation avec Paris. Le Mans est devenu un pôle d'emploi compétitif pour des cadres supérieurs, y compris, grâce à la GVF, pour les emplois les plus rares. C'est ce qui a justifié pour partie le maintien des Mutuelles du Mans Assurances. Cette proximité renforcée avec Paris est très nettement perceptible dans le tourisme d'affaires avec près des trois-quarts de la clientèle utilisant le TAGV et provenant essentiellement d'entreprises parisiennes. Grâce à une offre ferroviaire de qualité entre Paris et Le Mans, l'aire urbaine a acquis durant un temps un avantage comparatif qui fut le point de départ de sa nouvelle attractivité économique.



*Ainsi, la desserte GVF n'a pas réduit l'aire urbaine mancelle au rang de simple relais exécutant de la croissance de la métropole parisienne, en dépit du renforcement du commandement francilien et de l'extra-territorialisation de son fonctionnement économique. Le Mans demeure un bassin de vie autonome : en 2007, son solde migratoire est parvenu à l'équilibre, après près de trente ans d'évolution déficitaire. »*

### **Niort**

*« La desserte de Niort (1993) a bénéficié avant tout de la mobilisation de l'ensemble des collectivités territoriales concernées par la ligne Poitiers – La Rochelle. Elle visait à obtenir des travaux de modernisation pour permettre le passage des TAGV. Cependant, cette mobilisation pour l'obtention de la grande vitesse ferroviaire (GVF) n'a pas été suivie par un projet de territoire visant à tirer parti en matière de développement et d'aménagement. Le contexte n'était alors pas favorable à une montée en charge des collectivités en matière de valorisation du potentiel de développement apporté par la GVF.*

*Malgré l'absence de valorisation de son potentiel, la GVF a conforté l'agglomération niortaise dans sa singularité territoriale, à savoir la surreprésentation des activités d'assurances et de gestion des risques. Elle a participé étroitement au maintien de leur organisation spatiale historique, de leur essor et rayonnement accrus. Par effet de capillarité, la desserte GVF de Niort a aussi tiré parti de cette spécialisation économique, génératrice de déplacements inter-régionaux.*

*En revanche, la grande vitesse ferroviaire n'a eu que peu d'effets significatifs à l'échelle de quartier de gare comme à l'échelle de l'agglomération niortaise, dans le sens où elle n'a pas contribué à créer de nouvelles opportunités ou à faire naître de nouvelles vocations économiques.*



*Néanmoins, l'exploitation du potentiel touristique nior-tais en concomitance avec une valorisation de la desserte GVF semble constituer un des enjeux pour l'agglomération dans les années à venir.»*

## Lille

*«Le cas d'étude lillois est révélateur de bouleversements territoriaux profonds liés à l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire (GVF) lorsqu'elle est articulée à une ambition de développement. La reconnaissance du lien entre la GVF et ces mutations a d'ailleurs conduit à une déclinaison originale par les acteurs locaux de cette dernière. La grande vitesse ferroviaire a transformé Lille en ville-carrefour, en la plaçant au sein d'un triangle Paris-Bruxelles-Londres. La ville s'est ainsi constituée en 2<sup>e</sup> carrefour ferroviaire français de la GVF, offrant des liaisons régulières avec près de 60 villes françaises et des liaisons internationales vers Londres et Bruxelles. Ce nouveau positionnement a pu se réaliser grâce à une forte mobilisation locale, relayée au niveau national, et à une anticipation des effets de la GVF. Cependant la menace d'un éventuel « effet de shunt » avec l'ouverture de liaisons vers l'Europe du Nord-Ouest depuis Paris révèle la relativité d'une desserte GVF.*

*La grande vitesse ferroviaire a initié le repositionnement de l'économie lilloise, un des éléments clé du retournement d'image dont Lille a bénéficié. Euralille, le centre d'affaires internationales, bâti autour de la gare nouvelle Lille-Europe, est le premier projet de centre tertiaire à être concrétisé par la ville de Lille, malgré d'importantes difficultés à ses débuts pour emporter la confiance des investisseurs. Vingt ans après, le développement encore essentiellement endogène d'Euralille révèle la nécessité d'une inscription sur le temps long pour permettre la reconfiguration d'un quartier de gare. Euralille se*



positionne toutefois comme le 3<sup>e</sup> quartier d'affaires de France après Paris La Défense et Lyon Part-Dieu. Euralille a eu également un effet d'impulsion à l'échelle de l'agglomération lilloise avec la réalisation de pôles de compétitivité.

En rupture avec le passé industriel et le tissu urbain, la vocation économique comme l'architecture innovante de ce nouveau quartier de gare ont significativement participé à la définition d'une nouvelle image de Lille. Ainsi, l'essor du tourisme urbain illustre, pour Lille, le passage d'une destination de transit à une destination « choisie » appréciée pour son architecture flamande et bénéficiant d'un rayonnement au niveau européen.

L'arrivée de la GVF à Lille a, pour finir, eu un effet structurant dans la définition d'une identité métropolitaine. La mobilisation autour du projet de desserte de Lille a permis l'émergence d'un réseau d'acteurs locaux rassemblés autour une identité commune à l'échelle de l'agglomération. Ce processus a ainsi encouragé la légitimation de l'agglomération lilloise dans son rôle de métropole régionale. La déclinaison originale de la GVF au niveau régional (placer toutes les agglomérations de la région Nord-Pas-de-Calais à 1 h de Lille) est venue conforter cette nouvelle assise. »

### **Valence**

« La mise en place de la desserte de Valence TGV, effective à partir de 2001, s'inscrit dans un territoire déjà familier de la GVF. Cette appropriation antérieure au projet a contribué au développement d'une mobilisation en amont très structurée. Cette dernière a fait l'objet d'un consensus territorial qui a été officialisé au sein d'une association dédiée, Rovaltain.

La solidarité des acteurs des différents territoires concernés a favorisé l'implantation de la gare de Valence TGV

sur un site ex-urbanisé, mais disposant d'une intermodalité fer/fer, entre les TAGV et les TER, grâce à une interconnexion entre les réseaux ferroviaires à grande vitesse et classique. Valence TGV dispose ainsi d'un vaste hinterland. Cette situation privilégiée permet d'expliquer en partie le succès transport dont la gare bénéficie depuis lors.

Le consensus territorial bâti autour de la desserte grande vitesse de la plaine valentinoise a cependant longtemps été fragile. Porteur d'une vision commune pour le développement économique du Valentinois, il a néanmoins été aussi source de divergences entre acteurs institutionnels avant d'être un des leviers d'une tardive intercommunalité. Conséquence de ce contexte institutionnel complexe, le site de la gare a fait l'objet d'un développement très encadré, à la fois spécialisé dans le développement d'activités économiques tertiaires, et suffisamment contraignant pour empêcher l'émergence de toute centralité urbaine susceptible de menacer celles des agglomérations voisines de Valence, Romans-sur-Isère et Tain-l'Hermitage.

Les effets de la grande vitesse sur le développement et l'aménagement de la plaine valentinoise sont contrastés. Après de nombreuses difficultés opérationnelles, la GVF agit désormais comme un stimulateur de l'activité tertiaire. Les zones d'activités de Rovaltain connaissent désormais un très net essor, appelé à se renforcer dans les années à venir. En revanche, des limites émergent aujourd'hui au regard du fonctionnement territorial induit par de tels choix. L'absence de centralité sur le site de la gare a participé au renforcement du développement périurbain du Valentinois. »

### Avignon

« En raison d'une concertation encore insuffisamment déployée, la desserte d'Avignon par la LGV



*Méditerranée, effective depuis 2001, est un projet qui a cristallisé les objections locales. La mobilisation non coordonnée entre les territoires du Bas-Rhône a ainsi débouché sur un consensus « par défaut » que reflète le choix d'implantation de la gare nouvelle d'Avignon TGV : un site en péninsule, très contraint par les risques d'inondation et la proximité de zones d'activités commerciales et fluvio-portuaire. Gare en ligne, Avignon TGV n'est pas connectée au réseau ferroviaire classique. L'absence d'une vision commune au moment du projet n'a pas facilité l'émergence d'un projet de valorisation territoriale de la grande vitesse ferroviaire. Avignon ne tire pas aujourd'hui un plein parti de son haut niveau de desserte ferroviaire. La gare d'Avignon TGV présente certes une fréquentation supérieure aux prévisions et capte une clientèle à la fois touristique, d'affaires et, plus marginalement, pendulaire. Ses qualités architecturales reconnues contribuent significativement à la valorisation de l'image avignonnaise. Toutefois, la gare nouvelle et la GVF ne constituent aujourd'hui que des externalités positives pour l'attractivité économique (tertiaire et touristique notamment) du bassin de vie avignonnais, pour son attractivité résidentielle et pour son insertion métropolitaine. En revanche, ils ont contribué à amplifier un fonctionnement périurbain du bassin de vie déjà très prononcé. Le site de la gare d'Avignon TGV connaît d'importants dysfonctionnements liés à l'importance des flux routiers.*

*La situation ne semble toutefois pas figée. Le « non-choix » d'hier est en passe de devenir un atout stratégique pour le futur proche, grâce à sa situation de franges d'agglomération. À l'horizon 2013-2014, la gare d'Avignon TGV sera reliée au centre-ville et au réseau ferroviaire classique, offrant à la presqu'île de Courtine, un plus grand potentiel de structuration du développement urbain et économique avignonnais. »*



## Reims

*« Bien que la desserte de Reims par la grande vitesse ferroviaire soit très récente (2007), de premiers effets territoriaux sont décelables et lancent d'une reconfiguration du fonctionnement de l'aire urbaine.*

*À mesure du projet de LGV Est européenne, une démarche de valorisation territoriale de la GVF a été élaborée par les acteurs institutionnels locaux. Cette implication très significative des acteurs locaux trouve aussi sa justification dans le fait que pour la première fois sur un projet ferroviaire, les collectivités territoriales sont sollicitées dans son financement.*

*Cette mobilisation a permis d'influer sur la logique initiale du projet pour obtenir une double desserte de l'aire urbaine, l'une en cœur de ville et l'autre aux franges de l'agglomération. Alors qu'elle était initialement motivée par des considérations transport, cette desserte singulière a induit une inflexion de la valorisation du potentiel de développement apporté par la GVF. Une réflexion originale a notamment été menée sur l'intermodalité, en particulier à l'échelle de la gare nouvelle en ligne de Champagne-Ardenne TGV, seule gare de ce type à être à la fois connectée au réseau ferroviaire classique et au nouveau réseau de tramway. Par ailleurs, chacune de ces deux dessertes a donné lieu à de nouveaux quartiers de gare à usage fonctionnel mixte, qui les positionnent comme de nouvelles centralités d'agglomération. En matière d'activités économiques, ils constituent des pôles tertiaires émergents. Ils bénéficient d'un développement essentiellement endogène, mais de plus en plus orienté sur les échanges avec Paris.*

*La desserte GVF de Reims a en effet entraîné un changement de configuration profond en plaçant l'agglomération à 1 h de Paris. Bénéficiant déjà des attraits d'une capitale régionale de fait (la préfecture de région*



*étant située à Châlons-en-Champagne), Reims tend ainsi à se constituer en relais de croissance de la métropole parisienne. Elle se retrouve ainsi en concurrence avec les autres agglomérations du Bassin parisien bénéficiant d'une proximité similaire, ce qui l'amène à renforcer son assise et promouvoir ses spécificités.*

*Cette reconfiguration du positionnement rémois participe de la redéfinition de l'identité rémoise dans les consciences. Après l'arrivée de la GVF, Reims n'est plus seulement la ville-cathédrale, capitale du champagne. Son image s'est enrichie, modernisée et ouverte sur l'extérieur. Elle n'apparaît plus comme une ville de l'Est de la France, mais comme une grande agglomération proche de Paris. Néanmoins, du fait du caractère récent de la desserte rémoise, les effets liés à la GVF n'ont pas encore pris leur pleine mesure. »*

### **Strasbourg**

*« La desserte de Strasbourg par la grande vitesse ferroviaire (GVF), effective depuis 2007, est la résultante d'un lobbying des acteurs politiques et économiques locaux, relayé au niveau européen et mobilisé pour la défense de l'ensemble du projet de LGV Est Européenne. Le discours tenu de part et d'autre du Rhin a été de présenter le projet comme le maillon essentiel d'un réseau ferroviaire européen en voie de constitution. La desserte GVF est venue en quelque sorte légitimer le statut de capitale européenne de Strasbourg en offrant à l'agglomération une accessibilité aux principales portes d'entrée européennes.*

*Le projet de LGV n'était dès l'origine pas rentable, il a dû être financé en partie par les collectivités territoriales, et ce pour la première fois. Du fait de cette implication, la société civile a en amont du projet été associée pour envisager les effets à tirer de la desserte GVF. Conçue*



*comme un instrument de promotion territoriale, la GVF a participé significativement à une évolution de l'offre et de la fréquentation touristiques. Néanmoins ses effets sont, quelques années après la mise en service, moins perceptibles sur le développement économique, l'aire urbaine disposant déjà de nombreux atouts.*

*L'obtention de la desserte GVF, à la différence des autres cas d'études, a été de fait perçue comme un rattrapage, plutôt que comme une opportunité. Outre le fait de conforter le statut de capitale européenne de Strasbourg, elle a encouragé son affirmation au rang de capitale régionale grâce à l'essor des liaisons régionales et inter-régionales. Avec la poursuite du projet LGV Est Européenne et la mise en service de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, l'ouverture transfrontalière de l'agglomération facilite un positionnement de Strasbourg en locomotive de l'espace métropolitain rhénan.»*

## **Principaux enseignements de l'analyse des sites**

Ces études des cas concrets apportent des nuances importantes aux généralités souvent énoncées en matière d'effet LGV sur les territoires.

### **Un effet secondaire sur la localisation des entreprises, mais essentiel**

Le champ d'activité concerné est de plus en plus large. Il comprend à la fois :

- l'industrie productive, notamment les groupes internationaux, comme par exemple au Creusot



(Alstom, Areva, GE, Arcelor Mittal ont racheté les unités de production de Creusot-Loire);

- les activités tertiaires «modérément complexes» (back-office, services aux entreprises) qui quittent les grandes métropoles pour des villes plus modestes en raison des coûts moindres.

La LGV facilite également l'implantation en ville-TGV de services centralisés, comme dans le cas de Reims qui, depuis 2007, est un lieu privilégié de la localisation des services opérationnels en ligne à fort contenu informatique et commercial : Taxi G7, Pages Jaunes, 118 218,...

L'accessibilité par LGV constitue ainsi un prérequis pour les entreprises au commandement exogène ou les établissements d'enseignement supérieur : elle facilite la décision d'implantation de succursales en région en tant que facilitateur de déplacements (*cf.* Sciences Po à Reims ou Le Creusot).

La LGV aide également à localiser *in situ* le développement des entreprises endogènes, comme les mutuelles au Mans. Une fois un certain rayonnement atteint, les entreprises peuvent en effet chercher à se délocaliser dans les métropoles. Mais la GVF permet d'éviter les transferts de sièges sociaux, d'élargir les aires de recrutement...

Cependant la grande vitesse ferroviaire reste un facteur secondaire : avant tout, ce sont les atouts intrinsèques des territoires qui entrent en jeu. Le Mans était le siège historique des mutuelles avant l'arrivée de la LGV, d'autres sites disposaient d'excellences préexistantes (excellence industrielle du Creusot avec maintien des infrastructures) ou d'une offre immobilière (Reims). C'est pourquoi la proactivité des acteurs territoriaux est essentielle pour qu'un territoire tire bénéfice d'une LGV.



## **Un support de diversification économique sans modification substantielle des bases préexistantes**

La GVF constitue un générateur d'opportunités pour de nouveaux positionnements économiques davantage en lien avec d'autres territoires et susceptibles de renforcer un positionnement métropolitain : C'est le cas de Reims qui, par sa nouvelle proximité avec Paris et l'aéroport Roissy Charles de Gaulle (CDG), se projette au-delà de ses domaines d'excellences (champagne, agro-alimentaire...) pour une visibilité métropolitaine ou encore du Mans, la GVF ayant intensifié les relations avec la métropole parisienne dans un territoire jusqu'alors autocentré, dominé par la vocation productive. De même, à Lille, la GVF a sensiblement accéléré l'évolution d'une conurbation industrielle vers une métropole régionale plurifonctionnelle.

Des opportunités se créent également pour les territoires qui possèdent une vocation touristique compatible avec la grande vitesse ferroviaire, notamment lorsque le tourisme est générateur de flux interrégionaux. Ainsi Strasbourg a connu une progression de 15-20% de flux touristiques depuis 2007 due à une plus grande ouverture vers le marché national ou encore Le Mans pour le tourisme d'affaire (passé de 15 manifestations en 1987 à 100 en 2000).

Mais la GVF n'est pas systématiquement génératrice de développement touristique. Il faut une offre territoriale attractive. Avignon n'a pas su



coordonner son offre et au Mans, le nombre de manifestations se réduit du fait de l'obsolescence croissante de l'infrastructure de congrès.

Enfin, la GVF constitue un support pour intensifier le rayonnement d'un territoire sans en changer le statut: elle peut faire évoluer le visage économique des territoires, mais pas réellement le transformer. Malgré la hausse de sa proportion de cadres (+ 38 % entre 1999 et 2006), Lille demeure marquée par sa vocation industrielle et par un certain retard vis-à-vis de certaines autres métropoles. De plus, les entreprises qui occupent les parcs d'activités sont souvent internes aux agglomérations desservies (à Reims, les relocalisations internes représentaient, fin 2010, 70 % des entreprises installées à Clairmarais).

## **Des effets plus ambivalents en matière d'organisation spatiale**

L'arrivée de la GVF peut être l'occasion, le déclencheur d'une reconfiguration des quartiers de gare et d'un renforcement des cœurs d'agglomération: la gare est le point de concentration et de diffusion des effets de la grande vitesse ferroviaire (mobilité, influence sur l'image, l'organisation de la ville). Des restructurations urbaines peuvent voir le jour comme au Mans, à Reims et à Lille. Mais les reconfigurations peuvent parfois se limiter à la fonction transport comme à Niort, Montbard et Bourg-Saint-Maurice. La fonction tertiaire n'est jamais exclusive et s'accompagne systématiquement d'une mixité fonctionnelle: équipements culturels

et commerciaux à Lille (Aéronef, Zénith Arena, centre commercial), 1 500 logements dans l'opération Clairmarais. Ces programmes permettent de revivifier le centre historique et de susciter des relocalisations internes : locaux plus adaptés, plus fonctionnels, aménités du centre-ville...

Le potentiel de polarisation est toutefois plus contrasté pour les gares en ligne. La grande vitesse ferroviaire semble être un support favorable pour le développement urbain autour de la gare Champagne-Ardenne TGV, au Sud de Reims, par les caractéristiques qu'elle remplit : la mixité fonctionnelle de son opération d'aménagement, sa situation en prise avec le tissu existant, une intermodalité particulièrement développée, une forte mobilisation locale. Mais d'autres gares qui n'ont pas toutes ces caractéristiques n'ont, de fait, pas généré la même ampleur de polarisation que celle qui semble s'affirmer autour de la gare de Champagne-Ardenne TGV. Ainsi, à Valence, un parc d'activités s'est créé autour de la gare TGV, mais il n'y a pas de mixité fonctionnelle (juste des bureaux) même s'il existe une intermodalité TGV/TER. De même, la gare Avignon TGV se situe en frange d'urbanisation, mais jusque récemment en zone inondable, contrainte par un certain enclavement (présences de grandes emprises commerciales, de la Durance et du Rhône...) et sans intermodalité pour le moment. Les rares programmes tertiaires ne constituent pas une centralité urbaine.

Les gares en ligne non génératrices de centralité urbaine, non interconnectées avec des réseaux lourds de transports collectifs urbains et régionaux favorisent l'étalement urbain, participent à



la croissance des flux automobiles et renforcent la spécialisation fonctionnelle des espaces.

Pour les territoires peu ou pas desservis par une LGV, une perte d'attractivité relative peut être constatée, par l'effet tunnel, mais ce handicap est relatif.

## **Une amélioration de l'implication des acteurs locaux dans l'accompagnement du projet**

### **Une mobilisation locale motivée par la recherche d'une irrigation optimale**

La mobilisation des acteurs locaux peut être liée à des considérations transport : mobilisation pour la desserte, recherche de compromis avec le maître d'ouvrage, ... Cela a, par exemple, été le cas à Lille (ce qui montre que même les plus structurantes des agglomérations peuvent avoir à se mobiliser) où 2 variantes sur 3 du projet de LGV envisageaient un tracé extérieur à Lille, les acteurs locaux demandant, pour leur part, une gare en centre-ville.

La mobilisation a évolué au cours du temps. Les premiers projets étaient réalisés dans un contexte institutionnel centralisé ; les régions ne participaient pas au financement, ni à l'organisation des transports régionaux. Désormais, un projet émerge par un partenariat entre acteurs du monde ferroviaire,

collectivités territoriales (et coopération entre elles) et grand public.

Cette mobilisation est souvent décisive et influente sur le potentiel d'effets car elle agit sur le tracé, sur la localisation des gares et donc sur les modalités de desserte. Une des variantes lilloises n'aurait pas permis sa situation actuelle de carrefour ferroviaire.

## De la mobilisation politique au portage de projets de développement

La mobilisation des acteurs locaux a donc évolué depuis 30 ans, avec une meilleure connaissance des effets, une démystification des effets structurants et l'affirmation du rôle des collectivités territoriales.

Initialement, la mobilisation se limitait aux considérations transport: la LGV Sud-est n'a pas fait l'objet d'accompagnement particulier pour Le Creusot, Montbard ou Saint-Étienne; *idem* pour Niort avec la LGV Atlantique. Les rares actions d'aménagement ont été menées par la SNCF (aménagement ou réaménagement des gares).

Au fil du temps, la mobilisation a davantage englobé la valorisation des quartiers de gares, et ce, depuis la fin des années 1980. Toutefois, cette mobilisation a pris différentes modalités:

- Pour Le Creusot, Valence et Avignon, l'approche aménagement a dominé. Des activités tertiaires ont été programmées, mais n'ont pourtant pas été articulées aux territoires considérés, peu pourvus de ce type d'activités, dans des sites éloignés des centralités urbaines existantes.



- Pour Le Mans, Lille, Reims – Champagne-Ardenne TGV et désormais Saint-Étienne, a prévalu une approche articulée entre aménagement et ambition de développement dans l'élaboration du projet urbain. Celle-ci repose sur la prise en compte d'enjeux de résorption de friches et de développement et de redéfinition de l'organisation des centralités (*cf.* ambition métropolitaine de Lille).
- Ces ambitions ont débouché sur des programmations immobilières et économiques en phase avec les capacités du territoire: Novaxis, quartier d'affaires près de la gare TGV du Mans, a accueilli des activités exogènes à partir des excellences pré-existantes. Les programmations ont été relayées par des actions de marketing et de promotion (création d'agences de développement économique au Mans, à Reims...).

L'accompagnement est devenu multiforme et prend désormais en compte des aspects financiers (financement partiel de l'infrastructure mais aussi de l'adaptation du réseau classique, des études, des débats), la maîtrise foncière et la viabilisation des terrains, la programmation économique, la redéfinition de l'offre de transports en commun et régionaux (création des TER-GV à Lille,...).

## **Une mobilisation et un accompagnement qui s'inscrivent dans la durée**

Les effets se concrétisent (bien) au-delà de la mise en service de l'infrastructure avec un processus de développement qui s'échelonne dans le temps. Les

actions même d'aménagement peuvent être encore actives après plus de 20 ans (*cf.* Novaxis, Euralille). De plus, la construction d'une masse critique d'activités exogènes s'inscrit dans la durée: si Reims est parvenue à attirer plus de 5000 nouveaux emplois entre 2005 et 2010, la majorité (70 % à Clairmarais et 80 % à Champagne-Ardenne-Bezannes) relèvent de délocalisations internes à l'aire urbaine.

*In fine*, il ne faut pas être péremptoire sur les effets de la grande vitesse ferroviaire: Euralille a mis du temps à prendre son envol, notamment suite à la crise immobilière des années 1990, et à Valence, le premier bâtiment de la ZA a été livré 11 ans après la création du Syndicat Mixte Rovaltain. Mais entre 2005 et 2010, le nombre d'emplois est passé de 160 à 1100!

Le potentiel d'effets est persistant: il est toujours possible de valoriser territorialement une desserte, et ce, même après coup, même si l'avantage relatif de la desserte a pu s'estomper. Saint-Étienne a ainsi connu dans le milieu des années 2000 une transformation de son quartier de gare en quartier d'affaires, tandis que Montbard connaît depuis quelques années une nouvelle dynamique de développement industriel et touristique.



# Un constat qui bouscule des idées reçues

## Les quatre grandes catégories d'effets territoriaux constatés

En croisant les conclusions générales issues de l'analyse bibliographique des études passées avec les constats particuliers à l'examen des spécificités de chacun des onze cas choisis, il est possible de rassembler les principaux effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire en quatre grandes catégories, chacune associant deux thèmes complémentaires.

## Les effets sur la mobilité et l'accessibilité

Ce sont les effets les plus directs, les plus immédiats et les plus déterminants qu'apporte la nouvelle ligne à grande vitesse sur les territoires desservis. La grande vitesse ferroviaire française suppose une vitesse de plus de 250 km/h. C'est dire qu'elle réduit d'au moins d'un tiers, si ce n'est de moitié, le délai de parcours ferroviaire pratiqué jusque-là. Ce taux d'accélération, plus important en général que celui d'une autoroute par rapport à une route nationale, génère évidemment des changements importants dans la mobilité constatée sur



la liaison et au-delà. L'effet est de deux sortes: le report et l'induction.

Le report est facile à comprendre: il s'agit d'abandonner l'avion ou de quitter sa voiture pour désormais prendre le TAGV. Il peut aussi s'agir d'un report «intra-modal», qui consiste à changer son parcours ferroviaire pour emprunter le TAGV (indépendamment du fait que le TAGV a remplacé sur la même liaison des trains Corail... dits «trains d'équilibre des territoires»).

L'induction de trafic est, quant à elle, un effet créateur de la LGV: grâce au temps de parcours désormais offert, des voyageurs vont faire (nouvellement ou plus fréquemment) des déplacements qu'ils ne faisaient pas jusque-là. Cet effet inducteur est loin d'être marginal; il représente généralement 30 à 35 % des voyageurs à bord des TAGV, ce qui est considérable.

Selon RFF, entre la mise en service du TGV Sud-est en 1981 et 2005, les déplacements d'affaires ont augmenté de 52 % dans le sens Paris – Province et de 144 % dans le sens Province – Paris.

À la mobilité, qu'elle soit de motif professionnel ou pour des raisons familiales ou de loisirs, est corrélé l'effet d'attractivité territoriale due à l'accessibilité, devenue beaucoup plus facile grâce à la LGV, de telle ville ou de tel site. Cette accessibilité peut générer une induction directe de trafic, mais elle peut avoir un effet plus large grâce à l'intermodalité offerte aux extrémités du voyage, ce qui peut ainsi modifier non seulement les nombres de voyages, mais également les comportements, l'habitat, la profession, les études, etc.

Nous distinguons ainsi trois seuils de temps de parcours qui correspondent à trois niveaux d'accessibilité et trois motivations de voyage :

- Pour des parcours de trois quarts d'heure (jusqu'à 1 heure si le post-acheminement est très réduit), la LGV crée une offre de navettes quotidiennes domicile – travail, qui n'étaient pas raisonnablement envisageables auparavant. Ainsi Vendôme, Le Mans ou, plus récemment, Reims sont entrés dans le cercle des villes à moins d'une heure de Paris, avec des relations pendulaires importantes (voir encadré sur la Touraine p. 49). Demain, ce sont des villes comme Nevers et Blois qui seront dans ce cercle et devront « résister » à l'attractivité de la métropole parisienne, en cultivant leurs avantages propres pour que cette proximité soit un atout (*cf.* les drains plus bas dans ce chapitre). Dans un autre contexte, Perpignan arrive à portée de navettes quotidiennes de la puissante métropole de Barcelone, ce qui n'était pas imaginable auparavant.
- Le deuxième seuil se situe vers 1 h 30 (voire 2 heures) de temps de trajet, ce qui permet des allers et retours dans la journée, voire la demi-journée. En partant tôt d'une gare parisienne, on peut se rendre à une réunion de travail à 10 h 00 à Nancy, Poitiers ou Mâcon, ou même Bruxelles ou Lyon, ou demain Bordeaux, Roanne ou Vichy, et rentrer en début d'après-midi. Au plan touristique, le Centre Pompidou de Metz, le château d'Angers ou le Parlement de Bretagne à Rennes sont désormais visitables facilement par un Parisien en moins d'une journée.
- Le troisième seuil est de l'ordre de 3 heures de TAGV (depuis Paris : Marseille, Belfort, demain Toulouse). Pour un professionnel, ce délai permet



un aller et retour dans la journée; pour un particulier, 3 heures permettent un week-end en famille ou des visites touristiques.

On a coutume d'entendre qu'au-delà de 3 heures, le mode ferroviaire n'est plus pertinent vis-à-vis de l'avion. Cependant, ce pivot se déplace continûment en faveur du train, surtout en comparant l'accessibilité de la gare de centre-ville avec les délais d'acheminement vers l'aéroport en périphérie (sans parler des formalités pour monter à bord). En outre, la concurrence modale n'est plus uniquement entre le train et l'avion (même par compagnie aérienne à bas coût): le succès des liaisons internationales par autocars montre que certains voyageurs sont prêts à consentir des délais de routes importants, avec des correspondances (27 heures pour Paris – Varsovie, par exemple). Une offre ferroviaire à tarif attractif, dans un réseau ferroviaire dont le maillage se densifie fortement, pourrait donc séduire également cette clientèle de longue distance.

Au-delà de ces trois seuils de temps de trajet en TAGV, l'offre intermodale en gare est devenue déterminante pour préférer le train. Outre une articulation forte avec transports urbains de l'agglomération autour de la gare, il est essentiel que les correspondances TER (ferroviaires ou routiers) et départementales (autocars) soient bien pensées, avec souplesse en cas de retard, pour que «l'effet TGV», avec cette offre d'accessibilité nationale et internationale si performante, diffuse bien dans les territoires très au-delà de la «ville TGV».

« Habiter en Touraine et travailler en Île-de-France concerne environ 5 000 personnes dont environ 2 300 rentrent chaque soir chez eux [mono-résidents] grâce au TGV. Le coût financier est supportable car les mono-résidents n'ont pas à supporter la charge du loyer d'un second logement.

Travailler à 200 km de son domicile semble être un mode de vie appelé à durer à en croire l'ancienneté des navetteurs interrogés : 10 ans en moyenne pour les mono-résidents et 7 ans pour les bi-résidents. Il ne s'agit donc pas d'une organisation transitoire. On peut penser que les migrants ont trouvé un équilibre dans ce mode d'organisation, la fatigue qu'ils peuvent ressentir étant compensée par la qualité de vie qu'ils offrent à leur famille.

À l'avenir, la qualité de vie en Touraine et le différentiel de prix au niveau des logements (de 1 à 2,5 entre Tours et Paris) devraient se maintenir. Certes une hausse du prix du transport (abonnements pour le TGV et carburant pour les voitures) pourrait freiner la mobilité, mais inversement certains allers-retours pourraient être évités par un télétravail qui pourrait se développer encore. [...] Les navettes apparaissent d'autant plus supportables financièrement que les abonnements sont pris en charge par l'employeur. Elles sont par ailleurs d'autant plus « acceptables » en termes d'organisation lorsque le temps de transport TGV est considéré par l'employeur comme un temps de travail. En effet, de nombreux migrants se mettent devant leur ordinateur portable dès leur installation dans le train. « À 8 h 10 je suis à mon bureau » affirme un cadre bancaire qui prend chaque matin le TGV à 8 h 06. Les employeurs qui autorisent le télétravail favorisent ce mode de vie organisé entre Tours et Paris. Pour les migrants qui sont parvenus à négocier à la baisse les jours de présence sur leur lieu de travail parisien (de 5 à 4, parfois 3), la conciliation vie familiale/vie professionnelle paraît plus équilibrée. Sans aller



*jusqu'au télétravail, la souplesse dans les horaires de travail avec une arrivée plus tardive le matin ou un départ précoce le vendredi soir par exemple constitue un facteur de pérennité important. [...] Les ouvertures récentes des relations au TGV entre Reims et Paris ainsi qu'entre Châlons-en-Champagne et Paris vont probablement conduire un phénomène en de nombreux points comparables à celui qui a été observé entre Tours et Paris. Il ne s'agit pas d'affirmer que cela est souhaitable, notamment en termes d'aménagement du territoire, mais que c'est simplement probable.»*

Source: «Travailler à Paris, vivre à 200 km: avec TGV, c'est possible», article de Jean-Marie Beauvais (Beauvais Consultants), Christèle Assegond et Jean-Philippe Fouquet (ETICS, Université François Rabelais Tours), paru dans *Transports Urbains* n° 112 – mars 2008, d'après la recherche PREDIT «Recherche sur le développement de la grande vitesse et de la bi-résidentialité – Rentrer chez soi chaque soir ou une fois par semaine?»

## Les effets sur l'urbanisme et le foncier

L'accueil de TAGV dans la gare historique centrale d'une ville induit presque systématiquement des aménagements techniques de voies, de quais, de signalisation, de traitement des flux de voyageurs créés, etc.

Au-delà de ces travaux indispensables, très souvent le gestionnaire de la gare ferroviaire (la SNCF ou son entité Gares & Connexions actuellement), en relation avec la municipalité et l'agglomération peut mettre à profit la nouvelle image de la ville desservie par la GVF pour réhabiliter, moderniser,

voire repenser complètement, la gare, le bâtiment voyageur, son architecture et ses abords.

Hors domaine ferroviaire, cette nouvelle dynamique peut être l'occasion de reconsidérer le quartier de la gare (rarement le mieux famé dans une ville ancienne) par une opération d'urbanisme d'ampleur, qui va transformer radicalement le bâti, les activités, les commerces, le logement et donc l'attractivité générale de ce quartier (ou même de zones urbaines plus larges).

Dans certaines grandes villes, l'aménagement du quartier de la gare fut même inclus dans une opération d'intérêt national (OIN), avec création d'un établissement public d'aménagement où l'État, aux côtés des collectivités territoriales, porte un projet d'urbanisme et de développement économique d'ampleur et volontariste. C'est le cas de la gare de Saint-Étienne Châteaucreux et de l'Établissement public d'aménagement de Saint-Étienne, de la gare Saint Charles à Marseille dans le périmètre d'Euroméditerranée ou de la gare Saint Jean à Bordeaux, dont le trafic doublera par l'arrivée de 3 LGV y convergeant, et de l'Établissement public de Bordeaux Euratlantique. Cette démarche intégrée de l'OIN peut être rapprochée de l'*Area Management Organisation* qui s'est créé autour de la gare de Rotterdam pour requalifier le quartier central de la ville.

Le rôle de centre attractif du développement urbain est aussi le cas de la Part Dieu à Lyon : une gare au double de sa capacité initialement conçue, devenue une des plus actives au plan national, notamment pour les correspondances TGV – TER – transports collectifs urbains, au cœur du premier quartier d'affaires de France (hors Île-de-France),



composé de 8400 entreprises à 90 % dans le service aux entreprises, dont le développement ne procède pas d'une planification rigide mais donne volontairement cours aux initiatives des entreprises et investisseurs privés.

*En matière d'implantations d'entreprises,  
«on remarque que la desserte d'une gare par le  
TGV est un facteur au moins aussi important que  
le temps d'accès à la gare. On note également  
l'importance des accès directs ferroviaires»*

*(Enquête Préférences de localisation des entreprises  
– INSEE Nord Pas-de-Calais – septembre 1998)*

Pour autant, y a-t-il un effet de la grande vitesse ferroviaire sur le coût du foncier? Les études concluent rarement de façon aussi affirmative. La complexité du fait urbain, la nécessité d'un certain recul dans le temps, lequel réduit la corrélation directe avec l'arrivée des TAGV, la dilution de l'effet GVF dans un projet d'urbanisme de plus grande ampleur, comme cité plus haut, tout cela fait qu'il n'y a pas d'imputation claire mesurable.

*«Il y a eu la Coupe du monde en 1998, les grands programmes comme Euroméditerranée ou les zones franches... la réhabilitation urbaine... le TGV n'a été qu'un élément de plus, difficilement quantifiable.»*  
(Jean-Luc Chauvin, président Bouches-du-Rhône de la FNAIM – Aujourd'hui en France, 16 septembre 2006).



## Les effets sur l'image et le tourisme

L'argument attractif d'être « ville TGV » s'est érodé avec la multiplication de ces villes.

Encore faut-il bien distinguer ville-TGV et ville-LGV. En effet, plus de 200 villes françaises reçoivent dans leur gare, plus ou moins fréquemment, des trains TGV, même si ceux-ci ont parcouru une partie plus ou moins importante de leur trajet sur des lignes classiques sans grande vitesse. Parmi elles, moins d'une trentaine de gares sont directement sur une LGV et connaissent donc complètement la grande vitesse et aussi la fréquence associée des trains.

Devenir une ville desservie par la GVF n'est donc plus un élément suffisant d'attractivité. Il faut cultiver les spécificités de son territoire, susciter un intérêt à s'implanter ou visiter la ville. Le « marketing territorial » s'est professionnalisé, s'appuyant sur les techniques de la publicité, ce qui n'est pas malsain et peut être même un gage de qualité. Cependant, comme en publicité, l'excès peut devenir contre-productif et il faut sentir le juste milieu. En outre, sur une LGV de grande distance desservant de nombreuses villes, l'image de chacune doit se démarquer de celles des autres. La douceur de vivre, la richesse de l'histoire et du patrimoine, la qualité de la gastronomie, la situation géographique particulièrement avantageuse, tous ces arguments se répètent d'une ville à l'autre, se galvaudent et affaiblissent finalement l'image. Il faut donc faire preuve d'originalité, y compris dans la démarche publicitaire. C'est par



exemple le cas de la campagne de communication «Je veux Metz», lancée par Metz Métropole Développement, avec le soutien de l'État et de l'Europe (FEDER), destinée à attirer les cadres, les décideurs et les entreprises sur le territoire de Metz Métropole (*www.jeveuxmetz.com*).

La sur-médiatisation s'estompe, mais l'image peut durer, à la manière de la publicité de marques dans la consommation, qui associe des valeurs et des singularités qui durent dans la perception d'une marque.

Grâce à l'attrait de l'image du territoire, qu'elle ait été spécialement travaillée ou qu'elle existe déjà par elle-même, l'accessibilité nouvelle créée par la grande vitesse ferroviaire peut générer une augmentation, ou en tout cas une transformation, de l'activité touristique.

Le tourisme urbain peut être favorisé, notamment par les villes desservies directement par des TAGV en gare centrale. Il apparaît que les séjours sont plus fréquents mais moins longs. (ex. Lyon de 2,3 jours en 1980 à 1,7 jour en 1992 – Le Mans de 2 à 3 jours avant le TGV à 1,5 jour après).

La possibilité d'effectuer l'aller-retour dans la journée a diminué le taux d'occupation de l'hôtellerie (ex. Dijon: 66 % en 1980, 58 % en 1995) d'autant que des agences de tourisme proposent des circuits d'une journée qui deviennent les plus prisés.

Le tourisme d'affaires est directement bénéficiaire. Au Mans, 70 % des congrès concernent des entreprises parisiennes. La restructuration de l'offre hôtelière pour satisfaire cette clientèle d'affaires renforce généralement l'hôtellerie de chaîne.

Les hausses de fréquentation générées par la LGV profitent aux grandes villes, notamment dans l'hôtellerie «meetings», mais si la région dispose d'atouts et d'une bonne image touristiques, les effets se retrouvent aussi dans les réservations de gîtes ruraux et de chambres d'hôtes (+ 11 % en Alsace à la mise en service de la LGV Est européenne, soit le double de l'année précédente).

Attention cependant à l'effet de découverte qui apparaît juste après une nouvelle offre de transports, mais qui ne tient pas longtemps, sans pour autant s'annuler complètement. L'INSEE Lorraine a ainsi constaté, en 2007, l'année de mise en service de la LGV Est européenne, une forte poussée de la fréquentation touristique de Nancy et Metz, accessibles de Paris en 1 h 30 à bord d'un nouveau TGV mais cette croissance s'est érodée dès 2008.

Le tourisme rural peut cependant tirer profit de la desserte LGV si des services de «post-acheminement» sont facilement accessibles et proposés dans une offre intégrée. C'est plutôt le cas des accès aux stations touristiques des espaces littoraux et montagnards, ainsi que des grands bassins de résidences secondaires.

« L'opération [Euralille] est un succès. Les chiffres du tourisme sont particulièrement éloquentes sur ce point. La liaison directe avec Londres est visible tous les week-ends dans les rues de Lille. Malgré son quartier historique, secteur sauvegardé, la ville n'attirait que peu de touristes. Avec le TGV le phénomène s'est inversé. »

Francis Ampe, « Lille: Gare d'Euralille », in *Gares et Dynamiques urbaines – Les enjeux de la grande vitesse*, sous la direction de Jean-Jacques Terrin, 2011, éditions Parenthèses.



## Les effets sur l'implantation d'entreprises et l'économie locale

Ces effets sont très attendus, mais ils sont les plus difficiles à mesurer en les imputant directement à la desserte ferroviaire à grande vitesse. D'autant qu'ils ne sont mesurables qu'après plusieurs années, ce qui complique la tâche d'identification et la visibilité de la relation à l'arrivée de la GVF.

Le sujet fait débat car il y a un écart entre les déclarations des milieux économiques et les résultats «secs» qu'isolent les universitaires qui entreprennent des bilans *a posteriori*. La réalité est probablement entre les deux. D'une part, les critères d'implantation annoncés par les chefs d'entreprises sont importants; même si leurs déclarations peuvent être orientées pour faire pression sur les décideurs publics, ils sont cependant sensibles à l'image du territoire, qui rejaillira sur celle de leur entreprise et aura un effet sur l'attractivité de leur recrutement. D'autre part, les résultats chiffrés de création pure d'emplois peuvent être relativement modestes, mais il faut considérer qu'une entreprise qui se déplace pour s'approcher de la gare ou qui se maintient dans son territoire à portée de GVF, est une entreprise qui n'a pas fermé ou n'est pas partie, ce qui est en soi un effet positif, difficilement comptabilisable.

Déjà en 1992, un sondage DATAR – Autoroutes Avenir – SOFRES concluait que 90% des chefs d'entreprise plaçaient en tête de leurs critères d'implantation la proximité d'une liaison rapide, en l'occurrence une autoroute. Un chef d'entreprise sur deux considérait la proximité d'une autoroute



comme primordiale en tant que critère d'implantation, les autres la considérant comme importante. Par exemple, l'expérience des observatoires autoroutiers de APRR, dont la richesse d'enseignements est exemplaire en la matière, a pu montrer que l'A71 (ouverte en 1989) a davantage profité à Clermont-Ferrand, qui a quadruplé sa capacité hôtelière, essentiellement près des échangeurs, plutôt qu'à Bourges ou à Montluçon, dont la clientèle des services urbains n'utilisait pas l'autoroute. (cf. Article de Guy Joignaux (INRETS) et Jean-François Langumier (APRR) in «Les Cahiers scientifiques du transport» n° 46/2004).

En 1992, le Préfet Gilbert Carrère a organisé un débat national «Transports destination 2002» qui s'est appuyé, parmi de nombreuses contributions, sur une enquête nationale auprès des élus et décideurs du transport. Questionnés sur leur adhésion à l'affirmation «les grandes infrastructures de transport ont un impact positif sur la vie économique régionale», 80 % des élus comme des entreprises se déclaraient tout à fait d'accord. En outre, et cette position est intéressante, 75 % environ des élus et des entreprises estimaient que la desserte TGV offre une opportunité de développement à toutes les villes qu'il dessert, plutôt qu'il ne favorise le développement que des villes déjà dynamiques.

En 2009, deux ans après la mise en service du TGV Est Européen, les CCI de Champagne-Ardenne ont questionné les chefs d'entreprises de la région sur les impacts économiques du TGV et ont comparé leurs réponses à celles recueillies en février 2007, juste avant la mise en service du TGV (cf. publication de la CRCI Champagne-Ardenne de juillet 2009). 93 % des chefs d'entreprises de toute la région



Champagne-Ardenne, soit 7 % de plus qu'avant la mise en service, ont reconnu que le TGV a un impact positif sur l'environnement économique. Les principales retombées portent sur l'amélioration de l'image et de l'attractivité du territoire. Les dirigeants les plus enthousiastes sont ceux du commerce de gros, des travaux publics, de l'industrie, des services aux entreprises et du bâtiment. Les chefs d'entreprises des quatre départements de la région constatent à plus de 80 % des retombées positives sur le tourisme (de particuliers et d'affaires), à plus de 75 % sur les déplacements professionnels (les leurs et ceux de leurs clients et fournisseurs), à plus de 60 % sur l'offre immobilière (résidentielle et d'entreprise) et sur leurs exportations (vers d'autres régions françaises ou vers l'Europe). En outre, 58 % des chefs d'entreprises de la région (contre 25 % avant la mise en service) estiment que le TGV a facilité le recrutement de leurs collaborateurs.

À Nantes, 7 ans après la mise en service de la LGV Atlantique, 40 % des entreprises de services ont modifié l'organisation de leur marché et 30 % ont reconsidéré leur stratégie commerciale.

Pour Catherine Lockhart, maire de Vendôme (Aujourd'hui en France, 3 octobre 2010): «*Le TGV a surtout permis de développer les entreprises déjà présentes. C'est un outil pour attirer des cadres*».

La GVF élargit incontestablement les périmètres de marché des entreprises locales, mais ceci ne joue qu'un rôle second dans la localisation des entreprises. L'absence de desserte ferroviaire rapide semble plus pénalisante que sa présence n'est bénéfique; il y a là un effet d'image, dans un contexte de compétitivité qui oblige à se différencier de ses concurrents.

## **« INVEST in REIMS » : un cas emblématique de valorisation de l'image d'agglomération et d'attraction des implantations d'entreprises**

*La ville et Reims métropole (qui financent à 60%) et la CCI de Reims et Épernay (40%) ont créé cette association 4 ans avant la mise en service de la LGV Est européenne, ce qui est une belle anticipation. Dotée de 7 permanents et de 1,3 M € de budget annuel, cette agence a lancé une campagne nationale de valorisation de Reims, qui montrait notamment de hauts dirigeants d'entreprises très connues arborant chacun un panneau « Invest in Reims ».*

*Parallèlement, 60 000 entreprises furent contactées, en leur offrant un service ou des aides si elles souhaitent s'implanter à Reims: réponse sous 48 heures en fonction des besoins exprimés, garantie d'un emploi pour le conjoint d'un salarié transféré, avec prise en charge des frais de formation et d'embauche, prime pouvant atteindre 3 000 € par emploi créé. Entre 2003 et 2011, 98 entreprises se sont ainsi implantées, représentant 4 250 emplois annoncés, soit dix fois plus que la période précédente.*

*Pour Jean-Yves HEYER, Directeur Général d'Invest in Reims, le TGV est un critère rassurant et nécessaire, mais insuffisant pour garantir le succès économique; il facilite les échanges mais ne sédentarise pas les investisseurs. Il faut se démarquer de la concurrence des villes à 1 heure de Paris et rassurer sa cible d'investir à Reims.*

*([www.investinreims.com](http://www.investinreims.com))*



## Entre irrigation et assèchement : le drain à grande vitesse

La relativisation des bienfaits d'un accès ferroviaire à grande vitesse est désormais classique ; elle consiste à affirmer que la grande vitesse ferroviaire n'est pas suffisante pour générer par elle-même un développement économique et territorial, lequel ne peut résulter que d'une volonté locale bien adaptée. D'aucuns ajoutent que l'accessibilité à la GVF n'est même pas une nécessité de développement, en mettant en avant les exemples de Grenoble et de Toulouse, qui, sans desserte LGV directe, ont su être plus dynamiques que d'autres villes, qui pourtant disposent de leur gare TGV.

Or parmi les quatre grandes catégories d'effets détaillées et illustrées ci-avant, il en est une qui correspond bien à des conséquences « automatiques » de création d'une LGV : c'est l'augmentation de la mobilité et la facilitation de l'accessibilité. La réduction notable du temps de parcours qu'offre, par conception, la LGV, crée directement et inmanquablement de tels effets, quelles que soient l'attractivité du territoire desservi ou la mobilisation des acteurs locaux.

Les économistes des transports utilisent parfois un modèle « gravitaire » pour évaluer les déplacements futurs. Le principe en est que deux pôles (agglomérations) génèrent des mobilités entre eux qui sont proportionnelles aux populations de chacun des deux pôles et inversement proportionnelles au carré de la distance qui les sépare. Cette formule mathématique, analogue à celle de la loi de la gravitation universelle (d'où le nom de ce modèle),



permet d'estimer, sans trop se tromper, des flux quand on ne dispose pas de données plus fines, comme les origines-destinations croisées avec les motifs des déplacements. La notion de polarisation s'illustre bien dans cette méthode : plus le pôle est gros, plus son attraction gravitationnelle est importante et plus il génère de flux d'échanges avec les pôles voisins, à condition qu'ils ne soient pas trop éloignés. Or la grande vitesse de déplacement (par autoroute et encore davantage par LGV) remplace quasiment la distance par le temps de trajet. Si le pôle important « se rapproche » grâce à la grande vitesse, son pouvoir d'attraction gravitationnel va fortement s'intensifier et la mobilité entre les pôles va augmenter.

Cette « automaticité » du phénomène conduit à un constat et une question :

- **il est excessif de prétendre que l'infrastructure n'a aucun effet en soi, que c'est un mythe et que seule la mobilisation des acteurs locaux crée ou non des effets visibles de la GVF ;**

- par contre, dans quel sens et avec quelle intensité cet accroissement d'échanges va-t-il se manifester ? Autrement dit, à qui et avec quelle ampleur va profiter la grande vitesse ferroviaire ? La réponse à cette question essentielle dépend directement de l'attractivité relative des territoires et des pôles desservis.

C'est l'image du drain, classiquement utilisée pour illustrer l'effet territorial d'une infrastructure de transport (on peut parler plus particulièrement ici de drain... à grande vitesse !). Le drain est un tuyau poreux ou ajouré qui est posé en tranchée dans un terrain très humide, pour capter les eaux interstitielles du sous-sol, au travers de ses pores, et évacuer cette eau excédentaire. Mais à l'inverse, si le terrain est très sec et que le drain est chargé d'eau,



c'est lui qui va diffuser son eau dans la terre, et ainsi l'irriguer. Entre assèchement (drainage) et irrigation, l'effet du drain dépend du rapport de pression entre l'eau qu'il conduit et le terrain qu'il traverse. L'effet d'une LGV en traversant un territoire est analogue à celui du drain : si le territoire est réceptif, attractif, il captera les flux transités par la LGV et sera ainsi irrigué par les apports de l'infrastructure ; si par contre le territoire n'est pas suffisamment attractif, s'il a tendance à perdre sa matière vive, alors l'offre de la nouvelle LGV pourrait constituer un exutoire pour mieux s'écouler à l'extérieur et pourrait ainsi assécher, au moins partiellement, le territoire mal adapté.

**La capacité du « territoire – terrain » à se nourrir de la « LGV – drain » ou au contraire à perdre une partie de sa substance à cause d'elle, dépend essentiellement du rôle des acteurs locaux, politiques et économiques,** de leur capacité à anticiper en connaissant bien son terrain, ses avantages et ses faiblesses ainsi que de leur capacité à s'unir pour dépasser les dissensions locales dans un projet bien adapté de développement territorial. Même s'il existe des territoires et des pôles plus ou moins naturellement prédisposés à profiter ou à souffrir des effets de la grande vitesse ferroviaire, il n'y a pas de fatalité et la mobilisation des acteurs locaux est déterminante. Cette mobilisation peut prendre de nombreuses formes, entre réclamer une gare sans pour autant avoir défini un projet de développement qui l'accompagnerait et porter un projet collectif d'aménagement qui saura profiter d'une gare LGV distante. Les effets d'un bon consensus sont évidents lorsque l'on compare deux exemples contrastés : d'une part les prises de positions divergentes des

élus lorrains pour le tracé, le cofinancement de la LGV Est et la position de la gare Lorraine; d'autre part l'union sacrée des élus bretons pour accueillir et obtenir, plus vite qu'initialement prévu, la LGV Bretagne Pays de la Loire.

Ainsi donc, **résumer les effets socio-économiques d'une LGV en affirmant qu'elle joue le rôle d'amplificateur et d'accélérateur des tendances et des évolutions préexistantes, est réducteur.** Qu'une région déjà dynamique et attractive tire davantage de profits grâce à la GVF, c'est effectivement très souvent le cas, même si la pratique de cette attractivité va changer et si l'influence de pôles très puissants devenus mieux accessibles peut modifier la donne. Mais affirmer qu'une région initialement en décroissance et peu attractive est condamnée à souffrir davantage à cause de l'arrivée des TAGV est excessif et démenti par certains exemples concrets (*cf.* Niort ou Bourg Saint-Maurice).

Il ne s'agit pas pour autant de baigner dans un angélisme béat: **la GVF peut effectivement ne pas profiter à certains territoires dont les acteurs, parfois spectateurs, attendaient beaucoup.** Dans un contexte de compétitivité pour le développement, ne pas avoir su tirer (voire attirer) profit de la LGV, dans les limites et les spécificités de son territoire, peut être vécu comme un échec relatif. Toutefois, si l'arrivée des TAGV n'a pas été valablement anticipée et préparée, comme il est hautement recommandé, l'expérience a montré qu'**il ne faut pas désespérer pour autant et que certains territoires ont su reconquérir une certaine attractivité**, appuyée sur leur desserte ferroviaire à grande vitesse, 10 voire 20 ans après la mise en



service de la LGV. C'est ce qu'illustrent, chacun à leur manière, les cas de Montbard, du Creusot et de Saint-Étienne.

# De nouvelles situations apparaissent

Les enseignements du constat des effets de 30 ans de lignes à grande vitesse ferroviaire sont riches. L'analyse de cas concrets permet de bousculer certaines idées reçues, en renforçant notamment le rôle moteur des acteurs locaux. Cependant, les nouveaux acteurs locaux des nouvelles lignes à grande vitesse en projet, à plus ou moins long terme, vont connaître quelques différences par rapport au contexte précédent. Nous retiendrons deux nouveautés à prendre en compte : l'effet réseau et les gares en ligne extra-urbaines.

## Les relations transversales démultiplient l'effet réseau

Le réseau des LGV se développe dans toute l'Europe. En France, le « paris-centrisme », qui a prévalu pour constituer un réseau étoilé de lignes Paris – provinces, cède la place à des relations interrégionales.

Tous les projets ferroviaires à grande vitesse envisagés à plus ou moins long terme, hormis le doublement de lignes qui satureront (Paris – Lyon et Paris – Lille) et la desserte de la Normandie, sont des projets de relations province – province, dont la branche Est de la LGV Rhin-Rhône a été la première du genre mise en service.

# Lignes nouvelles en construction ou en projet

## GRAND PROJET FERROVIAIRE



**LIGNES NOUVELLES EN COURS DE RÉALISATION**

— LGV

**LIGNES NOUVELLES DÉCLARÉES D'UTILITÉ PUBLIQUE**

— LGV

— Ligne nouvelle

**LIGNES NOUVELLES EN PHASE DE DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE**

— LGV

— Ligne nouvelle

**LIGNES NOUVELLES EN COURS D'ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE**

— LGV

— Ligne nouvelle

— LGV, tracés à déterminer

**LIAISONS EN COURS D'ÉTUDES PRÉALABLES AU DÉBAT PUBLIC**

○ Projets à l'étude

**RÉSEAU FERRÉ**

— LGV (Ligne à grande vitesse)  
Vitesse supérieure à 250 km/h

— Ligne électrifiée

— Ligne non électrifiée

— LGV hors France

— Principale ligne hors France

\*CFAL : Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise

0 25 50 75 100 km

Avvertissement : les tracés figurés sur cette carte ont un caractère strictement indicatif.

Juillet 2012





Déjà, par les liaisons inter-secteurs, RFF et la SNCF ont constaté que les relations province – province augmentent davantage que les relations province – Paris. Cette évolution devrait s'accroître par un double phénomène :

- les abords de la métropole parisienne sont voués à la saturation, par la croissance des échanges radiaux et surtout des relations périphériques, de sorte que le rôle de «hub» ferroviaire qu'exerce le système des 5 gares ferroviaires parisiennes pour les relations province – province sera de plus en plus difficile à cumuler avec les trafics locaux, centraux et de banlieue. Des contournements de plus en plus éloignés seront pertinents : cela va du métro périphérique Grand Paris Express aux interconnexions LGV autour de Paris (l'interconnexion Est est opérationnelle, la Sud est à l'étude, l'Ouest devrait suivre), jusqu'à de grands axes Nord-Sud qui éviteront le Bassin parisien ;
- le développement des LGV interrégionales et européennes va démultiplier exponentiellement l'univers des destinations possibles par TAGV, même s'il ne s'agit pas de trains de point à point mais plutôt de correspondances facilitées par une information inter-opérateurs enrichie, normée et intelligente.

Tout se passe comme si le réseau des LGV, encore en développement, allait suivre l'évolution du réseau des autoroutes pour les infrastructures et l'évolution du réseau des lignes aériennes européennes pour les services. Cet «effet réseau» renforce considérablement l'accessibilité de chaque ville desservie par LGV, dans une dimension aussitôt européenne, compte tenu de la multiplication des destinations possibles à 3 voire 4 heures de TAGV. Toutefois : *«Selon un apparent paradoxe, plus un réseau est puissant, moins il différencie l'espace! [...] Ce*



*n'est pas l'infrastructure qui aménage ou déménage, c'est la pertinence du projet de développement.*», remarque le Professeur Michel SAVY (dans *Les enjeux du TGV* – Revue Inter-Régions n° 271, mars-avril 2007).

## **Les gares en ligne extra-urbaines se multiplient**

Aujourd'hui, on compte 12 gares en ligne extra-urbaines (GLEU), qui ont été construites directement sur une LGV : Champagne-Ardenne (-TGV), Haute-Picardie, Meuse, Lorraine, Vendôme, Le Creusot, Mâcon, Valence, Avignon, Aix-en-Provence, Belfort – Montbéliard et Besançon – Franche Comté. Ces gares peuvent être en rase campagne (Haute-Picardie, Meuse, Lorraine) ou proches d'une ville, dont elles constituent le seul accès aux TAGV (Belfort – Montbéliard, par exemple) ou un accès complémentaire lorsque certains TAGV sont également accueillis en gare de centre-ville (GCV).

Les GLEU offrent une fréquence de TAGV et une diversité de relations qui peuvent être plus importantes que les GCV. Ainsi un train à grande vitesse prend 7 minutes pour freiner et s'arrêter dans une GLEU, contre 20 minutes pour une gare en centre-ville (chiffres variables selon les situations de lignes). L'augmentation des relations entre régions européennes va donner un avantage aux GLEU par rapport aux GCV, lesquelles accueillent plus généralement les liaisons à destination et en provenance de Paris.

Autre avantage des GLEU : la facilité de leur accès routier, notamment depuis les territoires environnants, sans devoir pénétrer dans le centre-ville et se mêler à la circulation intra-urbaine. Certes, ces



gares extra-urbaines peuvent devenir de véritables «LGV-ports», à l'instar des aéroports, avec de vastes parcs de stationnement (selon la Fédération nationale des associations d'usagers des transports – FNAUT –, on est passé à Avignon de 800 places offertes en 2001 à 1800 en 2006, à Valence de 533 à 812 et à Aix-en-Provence de 316 à 1600).

Au-delà de l'accès routier, très utile pour offrir la performance des LGV à des territoires diffus et relativement éloignés de la ligne, les GLEU doivent impérativement disposer d'une connexion TER, avec des correspondances adaptées et souples, pour que la diffusion de «l'effet GVF» porte sur tout le réseau local ferroviaire (et d'autocars). Hélas, cette connexion TER n'est pas encore le cas de toutes les GLEU actuelles, même si certaines (Avignon) en ont été dotées tardivement.

Une GLEU périurbaine en complément d'une GCV est le cas idéal de complémentarité, si la relation GLEU/centre-ville est puissante. Le meilleur exemple est Reims, avec sa gare historique qui accueille certains TGV et par ailleurs un tramway qui permet aux Rémois d'accéder à la gare nouvelle «Champagne-Ardenne TGV» située en périphérie à Bezannes, où passe aussi le contournement de l'autoroute de l'Est.

Pour des villes moyennes, disposer seulement d'une GLEU, sans desserte intra-urbaine, est une bonne solution si l'accessibilité à la GLEU est bien meilleure que celle de la gare historique de centre-ville. Par contre, pour les unités urbaines très importantes (de plus de 200 000 habitants), un accès direct par desserte de la gare centrale historique est important pour l'accessibilité directe au centre-ville.

Cette possibilité de pénétration directe au cœur de la ville et de ses aménités est certes un avantage certain du TAGV par rapport à l'avion, nécessairement relégué à l'écart des grandes conurbations (cf. Notre Dame des Landes par rapport à Nantes Atlantique). Toutefois, l'intermodalité TAGV – avion devrait se développer; le développement des gares TGV de Roissy et de Lyon St-Exupéry en témoignent. C'est dire que pour les grandes métropoles sans GLEU, comme Bordeaux ou Marseille, il faut améliorer très fortement la facilité de liaison entre la gare St-Jean et l'aéroport de Mérignac ou entre la gare St-Charles et l'aéroport de Marignane.

Enfin, si le foncier des GLEU est moins cher qu'en centre-ville, ces gares nouvelles avoisinent rarement des activités préexistantes. C'est alors tout l'enjeu de développer des activités économiques autour de la gare, pour profiter de sa performance et conforter l'image des villes desservies, sans pour autant tomber dans l'étalement urbain. Le cas du site de ROVALTAIN porté par les trois agglomérations de Valence, Romans-sur-Isère et Tain l'Hermitage est un bon exemple de développement, tardif mais judicieux, autour de la gare de Valence-TGV.

Quoi qu'il en soit, la question du positionnement des gares est devenue passionnelle. Ne pas avoir obtenu de gare dans sa ville est souvent considéré par les acteurs locaux comme un échec et la pression est forte pour les multiplier dans le projet, voire pour en ajouter *a posteriori* (cf. gare d'Allans). Mais RFF, le gestionnaire d'infrastructures maître d'ouvrage de la LGV, n'est pas exploitant ferroviaire et ne peut donc pas s'engager à ce qu'une entreprise ferroviaire veuille desservir la gare à ajouter (dans le projet ou *a posteriori*). Or, pour un exploitant,



tel que la SNCF, les dessertes TAGV dépendront tout de même des retombées commerciales qui pourront en être tirées. En effet, contrairement aux trains dits «d'équilibre des territoires» (Corail, Lunea, Teoz), opérés par la SNCF, l'État n'est pas autorité organisatrice des trains sur les LGV.

Un autre élément est à prendre en compte dans la question des gares: l'offre de liaisons «de point à point» ne pourra pas suivre la démultiplication des destinations par l'effet réseau cité plus haut. De fait, le voyageur de demain sera beaucoup plus conduit à pratiquer l'intermodalité dans son trajet, enchaînant TAGV, TER, autocar ou automobile ou modes doux bien plus fréquemment qu'actuellement. À cet égard, le développement des technologies de l'information et de la communication sera un facilitateur essentiel de cette intermodalité.

## Enseignement(s) pratique(s) pour les effets structurants du TGV<sup>1</sup>

«Le TGV ne s'accompagne pas automatiquement d'un développement économique (Vendôme, Mâcon, Montchanin). Pour que les activités tertiaires s'implantent il faut que le territoire offre :

- un environnement favorable et des conditions de vie exceptionnelles;
- des structures de R & D importantes;
- un réservoir de main-d'œuvre qualifiée.

Une gare «ex-urbanisée» ne peut être valorisée qu'à la condition expresse qu'elle desserve un hinterland peuplé et actif grâce à un réseau traditionnel ramifié et bien connecté à la gare TGV. Il faut éviter l'effet avion, qui consiste à rechercher des trajets directs avec le moins d'escalaes possibles et privilégiant la desserte de gros terminaux.

Il faut donc renforcer dans les gares existantes les connexions avec le réseau ferré classique et les transports collectifs urbains. Cette multimodalité éviterait la saturation de parkings et leur agrandissement.

Les gares futures devront être connectées avec le réseau classique, en évitant les décalages à quelques kilomètres près entre emplacement de la gare TGV et croisement avec une ligne TER.

- Privilégier les passages en gares centrales et ne réserver de gares («stations») périphériques qu'en présence d'un important tissu urbain alentour (cas de Dijon Porte Neuve). Pour cela, préférer aux constructions nouvelles des antennes de

1. Selon l'étude de la Fédération nationale des usagers de transports (FNAUT, J.F. Troin) «Les gares nouvelles du TGV «exurbanisées». Fonctionnement et relation au territoire», 2008.



*raccordement (cas d'Arras ou de Reims) ou des dérivations permettant soit de rejoindre la gare centrale, soit de continuer sans arrêt sur ligne nouvelle (cas de la future LGV SEA au sud de Tours).*

*• Intégrer fortement réseau TER et lignes TGV, afin que les gares de la grande vitesse ne soient pas uniquement des portes d'accès au territoire, à la manière des aéroports, mais, via les TER, des instruments plus efficaces d'une véritable irrigation de ces territoires. Le développement des TER – GV pourrait être un des éléments de cette intégration. »*

# L'aménagement du territoire dans la décision publique

## L'évaluation des grands projets de LGV doit prendre en compte leurs effets territoriaux

Les constats du passé et les enjeux du présent et de l'avenir montrent bien que les effets des LGV sur les territoires ont été et seront encore considérables.

Les infrastructures «d'aménagement du territoire» ne doivent pas être l'appellation réservée à des investissements nécessairement non rentables, qui ne trouveraient une relative justification que dans la desserte de territoires isolés et diffus, souvent fragiles et peu attractifs.

Dès les premières inaugurations d'autoroutes comme de LGV, alors que celles-ci dégagent une rentabilité socio-économique confortable, l'intérêt de ces infrastructures pour l'aménagement du territoire a été mis en avant.

Aujourd'hui, la méthodologie pratiquée pour l'évaluation socio-économique ex-ante des grands projets d'infrastructures de transport relève de l'instruction-cadre «Robien» de 2004, modifiée en 2005 et dont l'actualisation fait actuellement



l'objet des travaux d'une Commission confiée par le Centre d'analyses stratégiques à Émile Quinet. Cette instruction-cadre précise dans son introduction :

*« Le bilan socio-économique est le meilleur critère d'appréciation de l'efficacité socio-économique d'une décision dans des conditions d'optimalité que la théorie a précisées, qui ne sont certes jamais réunies dans la réalité, mais qui en donnent une approximation rationnelle. Dans ce cadre, elle permet en outre de mesurer la distance en terme de coût qui sépare une décision non optimale de celle que le calcul économique conduirait à recommander. Enfin, par les efforts constants qui sont réalisés pour apprécier les avantages et les inconvénients non directement monétaires d'une décision et en incorporant à l'évaluation les effets quantifiables sur la qualité du service offert, sur l'environnement, la préservation des vies humaines et le temps consommé par les usagers des transports, l'évaluation socio-économique ne cesse de se rapprocher d'une représentation plus complète du réel. À ce titre, il est justifié d'en faire le noyau des données dont le décideur a besoin pour prendre sa décision.*

*Bien entendu, ce bilan socio-économique doit être complété par la présentation des impacts qui ne peuvent être quantifiés ni a fortiori monétarisés, tels que les effets sur l'aménagement des territoires, le développement économique local, les sites et les paysages, ainsi que certains éléments de la qualité de service. »*

Si les indicateurs résultant du calcul socio-économique (au premier desquels la valeur actualisée nette par Euro investi) sont indéniablement « des données dont le décideur a besoin pour prendre sa décision », pour citer l'instruction-cadre, il est cependant très souhaitable que la prise « en compte » des effets territoriaux du projet de LGV



ne soit pas reléguée au rang des considérations littéraires annexes.

À part les effets sur la mobilité qui se traduisent en trafics, donc en gains de temps pour les voyageurs et en recettes pour les exploitants, les effets territoriaux cités dans cet ouvrage (urbanisme et foncier, image et tourisme, entreprises et économie locale) ne sont pas directement monétarisables pour être ajoutés au calcul des avantages directs du projet comme les gains de temps, de sécurité, le bruit ou même l'émission de gaz à effet de serre.

Pour autant, ces avantages territoriaux peuvent s'appuyer sur certains critères quantitatifs (nombre de villes de plus de 200 000 habitants devenues accessibles en un aller et retour par jour, nombre de nuitées et de congrès actuels, taux de chômage, proportion de jeunes, nombre d'étudiants, etc.). Ces valeurs chiffrées ne permettent pas d'évaluer intrinsèquement l'intérêt territorial d'un projet mais ils peuvent comparer des projets entre eux et éclairer ainsi l'ordre de priorité de programmation d'investissement qui serait souhaitable dans l'intérêt général de la collectivité.

Enfin, d'autres effets territoriaux sont cartographiables en montrant, par exemple, les performances relatives des territoires desservis ou l'éloignement des pôles d'activité par rapport au tracé supposé de la LGV.

Tous ces éléments, qui pourraient être mieux structurés par une méthodologie qui chercherait à en homogénéiser la présentation, méritent d'être présentés aux côtés des résultats bruts du calcul socio-économique, dans une analyse multicritères. Alors que les disponibilités budgétaires obligent davantage à établir des priorités parmi les



investissements de construction de lignes ferroviaires à grande vitesse, la DATAR estime indispensable au décideur public qui effectuera cette hiérarchisation des projets que l'évaluation de ces effets territoriaux lui soit présentée, afin qu'il puisse trancher en bonne connaissance de cause, les enjeux en la matière ne pouvant être uniquement ceux de la rentabilité socio-économique.

## **Les acteurs locaux doivent se mobiliser, unis pour une stratégie de développement territorial**

Mais l'appréciation de la dimension territoriale d'un projet de LGV n'est pas uniquement l'affaire de services ou de consultants spécialisés dans l'évaluation. L'intérêt territorial d'une grande infrastructure de transports se construit. C'est-à-dire qu'il concerne directement les acteurs locaux des territoires, qu'il s'agisse des élus locaux des diverses collectivités, des acteurs socio-économiques, des milieux associatifs. Un enjeu de l'importance d'une LGV appelle à une mobilisation générale de tous ces acteurs.

En amont des études techniques qui seront menées par RFF, avec le plus souvent maintenant un comité de pilotage réunissant les grands élus, il importe d'organiser des **conférences de stratégie de développement territorial**, pérennes, qui réuniraient les élus locaux mais aussi les acteurs et les décideurs non élus socio-économiques des secteurs les plus directement impactés (opérateurs de transports, agences d'urbanisme, offices et professionnels du tourisme, CCI et ARD, etc. ) Ces conférences se



mobiliseraient lors du débat public d'opportunité puis des phases successives du projet. Elles auraient pour but d'élaborer un diagnostic partagé du territoire et de concevoir des axes de développement adaptés qui accompagneraient la création de la LGV pour en maximiser les retombées locales.

Parallèlement, il est conseillé de constituer, en amont et pour l'ensemble de la ligne en projet, un **centre de recueil des données territoriales**, qui puisse capitaliser les analyses des spécificités, forces et faiblesses du territoire, à différentes échelles. Le centre éclairerait les conférences de développement territorial citées plus haut pour leur présenter un diagnostic objectif à faire valoir, nourrirait les communicants (institutionnels ou professionnels) mobilisés pour faire connaître le territoire et le rendre attractif. Enfin, le centre se muerait en **observatoire** des effets de la LGV (au sens de la LOTI et au-delà).

L'analyse du passé et des cas concrets précis l'ont montré, il est important de dépasser les périmètres géographiques et les clivages locaux, de **s'unir pour anticiper ensemble** et analyser objectivement les atouts et les faiblesses du territoire, sans *a priori* ni prises de positions prématurées (nombre et position des gares, urbaines et/ou en ligne, nouveaux services de transport pour permettre l'accès aux gares sans devoir les multiplier, développement conjoint), sans compétition frontale qui voudrait qu'une ville voudra doubler ce qu'une autre fera mieux.

Si la construction des avantages territoriaux considérables que peut apporter une ligne ferroviaire à grande vitesse est bien portée par des acteurs locaux, unis et déterminés, si les circuits de décision de programmation des investissements de LGV sont bien



informés des effets territoriaux que généreront leur choix, alors l'aménagement du territoire pourra tenir la place essentielle qui doit être la sienne dans le développement de la grande vitesse ferroviaire.

## Conclusion

La bibliographie des divers documents sur les effets territoriaux de la GVF, complétée par une analyse critique de 11 cas concrets bien diversifiés, nous a conduits à considérer 4 domaines d'effets constatés, directs et indirects, de la GVF: la mobilité et l'accessibilité, l'urbanisme et le foncier, le tourisme et l'image, l'implantation d'entreprises et l'économie locale. Cette synthèse semble classique mais le constat a permis de «tordre le cou» à certaines idées reçues.

Prétendre que l'infrastructure n'a aucun effet en soi, que c'est un mythe et que seule la mobilisation des acteurs locaux permet un développement du territoire, est excessif. L'offre nouvelle d'une liaison ferroviaire à grande vitesse porte en soi des effets territoriaux «automatiques», notamment sur la mobilité. Certes, ces effets pourront s'orienter dans un sens ou un autre selon l'attractivité relative des territoires desservis. C'est l'image de l'effet du drain (... à grande vitesse): selon sa pression et la réceptivité du terrain qu'il traverse, le drain irriguera ou asséchera le terrain. C'est sur ce levier, notamment, que les acteurs locaux sont déterminants.

Résumer les effets socio-économiques d'une LGV en affirmant qu'elle joue le rôle d'amplificateur et d'accélérateur des tendances et des évolutions préexistantes, est réducteur. Qu'une région déjà dynamique et attractive profite davantage grâce à la GVF, c'est effectivement très souvent le cas, même si la pratique de cette attractivité va changer et si



l'influence de pôles très puissants devenus mieux accessibles peut modifier la donne. Mais affirmer qu'une région initialement en décroissance et peu attractive est condamnée à souffrir davantage à cause de l'arrivée des trains aptes à la grande vitesse (TAGV) est excessif et démenti par certains exemples concrets.

Il ne s'agit pas pour autant de baigner dans un angélisme béat : la GVF peut effectivement ne pas profiter à certains territoires dont les acteurs, parfois spectateurs, attendaient beaucoup. Dans un contexte de compétitivité pour le développement, ne pas avoir su tirer (voire attirer) profit de la LGV, dans les limites et les spécificités de son territoire, peut être vécu comme un échec relatif.

Toutefois, si l'arrivée des TAGV n'a pas été valablement anticipée et préparée, bien que ce soit hautement recommandé, l'expérience a montré qu'il ne faut pas désespérer pour autant et que certains territoires ont su reconquérir une certaine attractivité, appuyée sur leur desserte ferroviaire à grande vitesse, 10 voire 20 ans après la mise en service de la LGV.

Tous ces constats des 30 ans de GVF en France ne définissent pas immuablement la bonne stratégie pour aujourd'hui et demain, car de nouvelles situations apparaissent, dont notamment les relations transversales qui diversifient les destinations, et les gares en ligne extra-urbaines qui se multiplient.

Les constats du passé et les enjeux du présent et de l'avenir montrent bien que les effets des LGV sur les territoires ont été considérables et qu'ils représenteront demain un argument encore plus déterminant de la décision publique, quant au

rythme et à l'ordre de priorité de poursuite de l'extension du réseau de LGV en France.

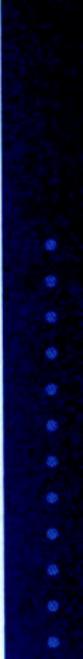
L'évaluation des projets de LGV devra donc mieux intégrer ces effets territoriaux, par nature difficilement quantifiables et encore moins monétarisables, pour compléter le calcul socio-économique dans une analyse multicritères. Une méthodologie pour homogénéiser la prise en considération de ces enjeux territoriaux mérite d'être produite et permettrait d'éclairer les décideurs qui hiérarchiseront les projets en bonne connaissance de cause.

Parallèlement les acteurs territoriaux locaux, élus ou non, doivent se mobiliser et s'organiser. Les leçons du passé conduisent à certaines recommandations de méthode et de gouvernance, dont notamment :

- organiser des conférences de stratégie de développement territorial, dans la perspective de réalisation de la LGV, qui permettront d'intervenir constructivement et complémentirement lors du débat public d'opportunité du projet de ligne puis lors des phases successives du projet menées par RFF ;
- constituer, en amont et sur l'ensemble de la ligne en projet, un centre de recueil des données territoriales, qui argumentera les débats et se muera ensuite en observatoire des effets de la LGV ;
- s'unir pour anticiper et analyser objectivement les enjeux de la GVF, sans prises de positions prématurées sur des sujets sensibles (nombre et position des gares, urbaines et/ou en ligne, projets d'accompagnement, etc. ).



## **Annexes**





## Bibliographie

### Liste des documents analysés de façon exhaustive dans le cadre des études préalables à cet ouvrage

#### Les effets structurants des TGV sur les territoires

- Agence de développement et d'urbanisme de Strasbourg  
– Le TGV enfin. Le TGV et après?, Dimension villes et territoires n° 55, 2007.  
– TGV et synergies de développement en Alsace – diagnostic/enjeux/indicateurs, 2008.
- Bazin Sylvie, Beckerich Christophe, Delaplace Marie, *Analyse prospective des impacts de la LGV Est européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne*, rapport final de recherche pour le Conseil Régional de Champagne Ardenne, Tome I, Université de Reims Champagne-Ardenne, février 2006.
- Klein Olivier et Million François, *La GVF, le développement socio-économique et l'aménagement des territoires: étude bibliographique et analyse des expériences passées*, DDE de Charente, février 2007.

#### L'effet réseau

- Auphan Étienne, «Qu'est-ce qu'une ligne française à grande vitesse? ou: le TGV, un avion sur rails», intervention lors d'une réunion du Débat public sur le projet de LGV Poitiers – Limoges, Limoges, 14 septembre 2006.
- Alquier Jacqueline et Biber Claude, *Le niveau d'équipement de la France en infrastructures de transports et ses conséquences sur le désenclavement des*

*régions françaises*, Rapport d'information du Sénat, juin 2008.

- Lebœuf Michel, Chopinet Yves, *La carte de France déformée par le TGV, La Jaune et la Rouge*, janvier 2008.
- Rabin Gilles, *Villes et grande vitesse: la révolution ferroviaire en France et en Allemagne*, éditions Mardaga 2003.
- Sauvant Alain, Salager Jacques, *L'Accessibilité des villes et des territoires aux réseaux de transport*, note de synthèse du SES, 2002.

### L'intermodalité

- Bozzani-Franc Sandra, *Grandes vitesses, métropolisation et organisation des territoires. L'apport de l'intermodalité aéro-ferroviaire à grande vitesse au rayonnement métropolitain*, thèse de doctorat et géographie et en aménagement, Université de Lille 1, 2006.
- CETE Nord-Picardie, *Les conséquences de l'arrivée des LGV en région: le TER GV dans la région Nord-Pas de Calais*, SETRA, novembre 2006.

### Les gares TGV et quartiers de gare

- ECs, *Les impacts d'une gare TGV sur un territoire*, DDE de Saône & Loire, 2007.
- Partenaires Développement, *Analyse comparative d'opérations d'aménagement de quartiers de gare TGV*, décembre 2005.
- SNCF, *Bilan LOTI des gares nouvelles de la LGV Méditerranée: Valence TGV, Avignon TGV et Aix-en-Provence TGV*, SNCF, juin 2007.
- Troin Jean-François, *Les gares nouvelles du TGV «exurbanisées», fonctionnement et relation au territoire*, rapport FNAUT, 2008.



### Les monographies sur une ligne

- CETE Méditerranée, Conséquences de l'arrivée d'une LGV: cas de la LGV Méditerranée, février 2006.
- SNCF, Bilan LOTI de la LGV Rhône-Alpes, RFF, Juillet 2006.

### La bi-résidentialité

- BEAUVAIS Consultants, *Développement de la grande vitesse et de la bi-résidentialité, Rentrer chez soi chaque soir ou une fois par semaine ?* PREDIT pour le MEEDDAT, 2007.

### Autres réseaux GVF

- Goldum Charles et Fabre Marie-Hélène, *Effets du TGV sur l'aménagement du territoire sud-coréen*, note de synthèse, ARDU – IFU – Laboratoire théorie des mutations urbaines, 1997.
- PM: Rabin Gilles, *Villes et grande vitesse: la révolution ferroviaire en France et en Allemagne*, éditions Mardaga 2003, déjà cité dans les effets réseau.

### L'impact environnemental et énergétique

- Deloitte, *Efficacité énergétique, émissions de CO2 et autres émissions gazeuses spécifiques des modes de transports*, rapport final et synthèse publique, ADEME, 30 janvier 2008, Le tourisme.
- Bazin Sylvie, Beckerich Christophe, Delaplace Marie, Masson Sophie, Petiot Romain, «La LGV: un outil d'ouverture des espaces et de renforcement de l'attractivité touristique», *in* Revue de l'économie méridionale, Vol 52, 2004.
- Délégation régionale au tourisme d'Alsace, *La situation du tourisme en Alsace*, février 2008.

### Les effets d'une autoroute sur un territoire

- Joignaux Guy et Langumier Jean-François, «Les Observatoires autoroutiers: l'expérience

des autoroutes Paris-Rhin-Rhône et quelques enseignements», in Les Cahiers scientifiques du Transport n° 46, 2004.

- CETE de Lyon, Les effets d'une autoroute sur un territoire. Principaux résultats des analyses des observatoires autoroutiers, 15 janvier 2008.
- *L'A77, un premier bilan, un avenir encore à construire*, APRR, janvier 2007.
- Observatoire de l'environnement et des effets économiques de l'autoroute A39, colloque du 21 novembre 2003 à Louhans, APRR DIACT: Enjeux et effets de la Grande vitesse ferroviaire sur les territoires.

### **Liste des documents analysés de façon partielle**

- Agence de déplacements et d'aménagement des Alpes-Maritimes et Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise, Le projet de LGV PACA et l'aménagement du territoire, mars 2008.
- Agence régionale de développement de Franche-Comté, La LGV Rhin-Rhône, impacts et perspectives socio-économiques, Ard perspectives, mai 2008.
- Agence d'urbanisme du Grand Est, Les impacts territoriaux du TGV Est et du TGV Rhin-Rhône pour les agglomérations du Grand Est de la France, juin 2005.
- Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise, Positionnement d'Orléans dans le réseau des LGV, 9 juin 2008.
- Agence d'urbanisme de la région stéphanoise, L'accessibilité TGV de Saint-Étienne en débat, octobre 2008.



- «Comment les villes moyennes profitent de la grande vitesse», Rail et transport, dossier spécial, 26 juin 2002.
- «Le TGV n'a pas fini de remodeler les territoires», Dossier de presse, Inter Régions n° 271, mars-avril 2007.
- «La ligne à grande vitesse Est Européenne: une évaluation de l'impact sur le tourisme», in *Économie lorraine* n° 163, mars 2009.
- Bazin Sylvie, Beckerich Christophe, Delaplace Marie, «La LGV Est Européenne en Champagne-Ardenne: quels effets sur la cohésion territoriale champardennaise?», in *Revue d'économie régionale et urbaine*, 2006.
- Bazin Sylvie, Beckerich Christophe, Delaplace Marie, «Gares TGV et attractivité d'un quartier d'affaires: entre offre immobilière, centralité et représentations des acteurs. Le cas de la gare centre de Reims», article suite au colloque de l'ASRDLE, 2008, Université de Reims Champagne-Ardenne.
- Bazin Sylvie, Beckerich Christophe, Delaplace Marie, *Ligne à Grande vitesse et marchés immobiliers: entre attractivité, aménités et anticipations*, Université de Reims Champagne-Ardenne, 2009.
- Boudon Sabine, Brouard Patrick, *Les conséquences de l'arrivée des LGV: le cas de la LGV Méditerranée*, CETE Méditerranée, 2006.
- Calzada Christian, Marquis Catherine, «La Ligne à grande vitesse Est européenne: une évaluation de l'impact sur le tourisme», INSEE *Économie Lorraine*, n° 163, mars 2009.
- CETE de l'Ouest, *Les effets socio-économiques des grandes infrastructures routières*, SETRA, juin 1988.
- Duprez Fabien, *Innovation et compétitivité des régions*. Rapport Thierry Madiès et Jean-Claude Prager,



Conseil d'analyse économique, la Documentation française, 2008.

- Orus Jean-Pierre (dir), *Conséquences économiques des grandes infrastructures routières*, SETRA, septembre 1994.

- RFF, SNCF, *Bilan LOTI de la LGV Méditerranée*, juin 2007.

- Rozemblat Cécile, Cicille Patricia, *Les villes européennes, analyse comparative*, CNRS, Université de Montpellier, DATAR, 2003.

- SETEC Organisation, *LGV PACA: étude relative aux effets socio-économique et en termes d'aménagement*, RFF, 2004.

- SETEC Organisation, *LGV Poitiers-Limoges: étude prospective des effets d'aménagement et de développement des territoires*, étude support du Débat Public, RFF, 2006.

- SETEC Organisation, *Ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges, concertation territoriale*, sous-dossier aménagement du territoire, RFF, 2009.

- SETEC Organisation, *Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Effets à attendre sur l'aménagement et le développement des territoires*, RFF, 2008.

- Villes et régions européennes de la grande vitesse – «La grande vitesse au service de la mobilité régionale», 31 janvier 2007.

- Synthèse du colloque «Grande vitesse ferroviaire: quelles retombées pour les collectivités locales?» organisé à Reims, *in Cahiers de la Grande Vitesse* n° 2, 2<sup>d</sup> semestre 2006.

- «Le nouveau visage de la GVF en Europe», *in Cahiers de la grande vitesse* n° 4, 2007.

- «La grande vitesse en Espagne», *in Cahiers de la grande vitesse* n° 2, 2006.



– «Le défi de la grande vitesse en Espagne», Cahiers de la Grande vitesse ferroviaire n° 2, 2<sup>d</sup> semestre 2006.

### Liste des documents analysés à l'occasion de l'étude pour Réseau ferré de France

- «Les répercussions de l'arrivée du TGV sur la mobilité urbaine, enquête sur onze agglomérations», CERTU, 1999.
- Bipe Conseil, «La grande vitesse, outil d'aménagement du territoire?» Association les Villes européennes TGV, janvier 1992.
- «Le TGV, locomotive du développement?», in Revue Urbanisme, décembre 1993.
- «Les trains à grande vitesse en Europe», Union Internationale des Chemins de fer (UIC), Communauté des Chemins de Fer Européens (CCFE) et l'UNIFE (Association Européenne de l'Industrie Ferroviaire), octobre 2002.
- CETE Méditerranée, «Effets induits des grandes infrastructures»; synthèse de l'analyse bibliographique, CERTU, 1997.
- Calzadza C. et Houee M. (SES); Lefol JC., Mange F. (SOFRES), *L'enquête d'approfondissement comportemental*, Actes d'un Colloque organisé par le Département des Études Économiques du Service Économique et Statistiques, 1998.
- Manonne Valérie, *L'impact régional du TGV Sud-Est*, Université de Provence Aix-Marseille I, 1995.
- Chevalier J. (dir), *Le Mans, 6 ans après l'arrivée du TGV*, Volumes 1 & 2, DATAR/Observatoire Économique et Statistique des Transports, 1995-1997.



- *Transport et développement économique*, Actes de colloque, Conférence européenne des Ministres des Transports, mars 2001.
- CETE de L'Ouest, *Nantes 7 ans après l'arrivée du TGV Atlantique*, 1997.
- Cinotti E. et Treboul J-B, *Les TGV européens*, Que sais-je?, 2000.
- Mennerault Ph., «Processus de territorialisation des réseaux: analyse de la grande vitesse ferroviaire à l'échelle régionale», NETCOM, Volume 12, N° 1-2-3 1998.
- Lefol Jean-François, *Évaluation de l'impact du TGV Nord-Européen sur la mobilité. Résultats des trois années de panel, enseignements méthodologiques*, Étude du SES, 1998.
- ESA Consultants, *Les mesures de l'impact d'une nouvelle infrastructure sur la mobilité: le cas du TGV Nord*, Acte de colloque, département des Études Économiques du SES, 1998.
- OCDE, *Investissements en infrastructure de transport et développement régional*, Éditions OCDE, 2002.
- Conclusions du 4<sup>e</sup> congrès mondial sur le rail à grande vitesse, EurailSpeed, 23-25 octobre 2002, Madrid, Espagne.
- Marin Pierre (dir), «L'effet TGV sur les grandes villes», *in* La vie du Rail – n° 2826, 2001.
- Klein Olivier et Claisse Gérard, «Le TGV Atlantique: entre récession et concurrence», *in* Laboratoire d'économie des transports n° 108, 1997.
- Ollivro J., «Quand la vitesse recompose le territoire. Localisation des gares TGV et organisation urbaine», *in* Annales des Ponts et Chaussées – n° 89 «Gare et Urbanisation», 1999.



- Bonnafous Alain et Crozet Yves, «Évaluation, dévaluation ou réévaluation des lignes à grande vitesse?», in Les Cahiers scientifiques du Transport n° 32, 1997.
- Deboulet Agnès, «Les plus-values induites par une infrastructure de transport», Union des Transports Publics, n° 3, 1993.
- CEDRE, *Le défi régional de la grande vitesse*, Syros Alternatives, 1992.
- Benoit Jean-Marc, Benoit Philippe et Pucci Daniel, *La France à 20 minutes, la révolution de la proximité*, Éditions Belin, 2002.
- Soulie Claude et Tricoire Jean, *Le grand livre du TGV*, La Vie du Rail, 2002.
- Cointet-Pinel Odile, Monjaret Bruno et Kalfon Marie-Astrid, *La mobilité régionale: le train et les autres modes de transports*, CERTU, 1998.
- Voiron-Canicio Christine, *L'arc méditerranéen: dynamiques territoriales et rapprochements interrégionaux*, Territoires 2020, DATAR, 2003.
- Langevin P., Morel B., Pile M., *Le territoire – Dynamique de la région PACA*, Université de la Méditerranée, Université de Provence et Mission Études et Prospectives du Conseil Régional PACA, 2002.
- Mannone Valérie, «Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre-ville: cas des villes desservies par le TGV Sud-Est», in Les Cahiers Scientifiques du Transport. n° 31/1997.
- Lanfranco Senn et Zucchetti Roberto, *Conséquences économiques probables de la LGV entre Milan et Naples*, Rail International, 1998.
- Jansch Eberhard, *High Speed on Rails in Germany*, Deutsche Bahn, 2002.



---

Achévé d'imprimer par Corlet, Imprimeur, S.A. - 14110 Condé-sur-Noireau  
N° d'Imprimeur : 152368 - Dépôt légal : janvier 2013 - *Imprimé en France*





Les acteurs locaux occupent aujourd'hui une place prépondérante dans la mise en œuvre des politiques d'aménagement du territoire. Dans le même temps, ces politiques s'enrichissent, se diversifient pour faire face à des enjeux de plus en plus complexes. Avec « Territoires en mouvement », la DATAR propose une collection de guides pédagogiques présentant aux acteurs de l'aménagement du territoire, sous forme d'informations simples, les connaissances leur permettant de se familiariser avec ces politiques.

Après les autoroutes, les lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV) sont les infrastructures de transport les plus structurantes pour le territoire métropolitain français. Le présent ouvrage dresse un constat des principaux effets territoriaux qu'elles génèrent en prenant appui sur les études réalisées depuis une trentaine d'années sur cette question ainsi que sur l'analyse de onze villes desservies par une LGV. Sur cette base, plusieurs idées reçues sont contestées. Prétendre que l'infrastructure n'a aucun effet en soi est excessif. Résumer le rôle d'une LGV à celui d'un amplificateur des tendances préexistantes est réducteur. L'ouvrage permet en outre de tirer des orientations d'avenir et des recommandations, notamment pour les acteurs locaux dont les territoires sont ou seront concernés par un projet de LGV. Se mobiliser et s'unir pour une stratégie de développement territorial est de ce point de vue capital, l'évaluation des grands projets de LGV devant parallèlement mieux prendre en compte leurs effets territoriaux.

Diffusion

**Direction de l'information légale et administrative**

La documentation Française

Tél 01 40 15 70 10

[www.ladocumentationfrancaise.fr](http://www.ladocumentationfrancaise.fr)

Imprimé en France

Prix : 9 €

DF : 5TM32610

ISBN : 978-2-11-009248-9



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Premier ministre

**Datar**

