Les enjeux et opportunités de la Grande Vitesse Ferroviaire en termes de développement local et de développement durable : une analyse fondée sur la production et l'appropriation des innovations de services

Rapport final pour le Groupe Opérationnel n° 6
Financement ADEME

Mots clés : grande vitesse ferroviaire, transport ferroviaire de personnes, transport ferroviaire de marchandises développement local, développement durable

Responsable du projet : Marie DELAPLACE
Professeure d'Aménagement-urbanisme, HDR en économie
Université de Paris-Est Marne la Vallée (anciennement Université de Reims Champagne-Ardenne)
IFU Lab'Urba
5 boulevard Descartes 77420 Champs sur Marne
marie.delaplace@univ-mlv.fr

Université de Reims Champagne-Ardenne
Sylvie BAZIN
Maîtres de Conférences en gestion
Université de Reims Champagne-Ardenne
Laboratoire OMI
57bis, rue Pierre Taittinger
51096 Reims cedex
sylvie.bazin@univ-reims.fr

Christophe BECKERICH
Maître de Conférences en économie
Université de Reims Champagne-Ardenne
Laboratoire OMI
57bis, rue Pierre Taittinger
51096 Reims cedex
christophe.beckerich@univ-reims.fr

Partenaires :
IFSTTAR-SPLOTT (Systèmes productifs, logistique, organisation des transports et travail)
Corinne BLANQUART
Directrice de recherches
Lille - Villeneuve d'Ascq
20, rue Elisée Reclus, 70317
F-59666 VILLENEUVE D'ASCQ CEDEX
Téléphone : (33) 3 20 43 83 54 / Fax : (33) 3 20 43 83 59
corinne.blanquart@ifsttar.fr

La recherche a également bénéficié de travaux d'étudiants du Master 2 Statistiques pour l'évaluation et la prospective et du Master Evaluation et Prospective Economique et Sociale. Amandine Rauly puis Anthony Jobé ont constitué la base de données et Anthony Jobé a commencé les traitements statistiques et ce avec l'aide et la participation active d'Emmanuelle Gautherat, Maître de Conférences en mathématiques appliquées à l'URCA.

TABLE DES MATIERES

Introduction : objectifs et méthodologies 7
1. L'hétérogénéité de la liaison « TGV-développement des territoires » 8
1.1. La revue de la littérature 8
1.1.1. La méthodologie de constitution du corpus bibliographique 8
1.1.2. Les principaux enseignements de l'analyse de la littérature 10
1.2. Effets TGV et dynamiques des unités urbaines française de province : les enseignements tirés de la base de données 12
1.2.1. La base de données 13
1.2.2. L'analyse statistique comparative 14
1.2.2.1. La méthodologie 14
1.2.2.2. Les variables retenues 15
1.2.2.3. Les principaux résultats de l'analyse comparative 16
1.2.3. L'analyse en Composantes Principales 17
1.2.3.1. La méthodologie 17
1.2.3.2. Les principaux résultats des ACP 17
1.2.3.3. Les enseignements des ACP 18
1.2.4. Conclusion de l'analyse statistique 23
1.3. Une proposition de théorisation de cette hétérogénéité 23
1.3.1. Les innovations de services appliquées à la desserte ferroviaire 24
1.3.2. Des innovations différenciées selon les pays et les territoires 25
1.3.3. Potentialités d'usage de la desserte et caractéristiques des territoires 26
1.3.4. L'appropriation effective du faisceau d'innovations de service liées à la desserte dans un territoire : le rôle des stratégies des acteurs 27
2. L'HETEROGENEITE DE LA LIAISON « TGV-DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES » : UNE ILLUSTRATION SUR 8 VILLES 28
2.1. Les villes choisies et les types d'entretien menés 28
2.1.1. Le choix des villes 28
2.1.2. Les objectifs des entretiens 29
2.1.3. Les entretiens réalisés 30
2.2. Mise en évidence de l'hétérogénéité du faisceau d'innovations dans les villes étudiées 31
2.2.1. Les innovations d'amélioration de la desserte 32
2.2.1.1. La baisse des temps de parcours des villes desservies vers Paris et la province 32
2.2.1.2. Les nouvelles destinations possibles 33
2.2.1.3. L'évolution quantitative de la desserte : amélioration / dégradation 34
2.2.2. Les innovations incrémentielles 36
2.2.2.1. Une nouvelle image conférée par les dessertes TGV à certaines villes, et de façon plus limitée pour d'autres 36
2.2.2.2. De nouveaux services associés à l'usage des LGV 38
2.2.3. Les innovations relationnelles lors de la définition de la desserte 39
2.2.3.1. Liées au financement de la desserte 39

2.2.3.2. Liées aux choix de localisation des gares et à leur financement 40
2.2.3.3. Liées à la volonté d'irrigation des territoires 40
2.2.3.4. Liées à la volonté d'améliorer l'intermodalité 41
2.3. Mise en évidence de l'hétérogénéité des potentialités d'usage dans les villes étudiées 41
2.3.1. Des potentialités d'usage différenciées selon les unités urbaines en termes de déplacements 41
2.3.2. Des potentialités d'usage hétérogènes en termes de déplacements touristiques 44
2.4. Mise en évidence de l'hétérogénéité des stratégies d'appropriation 47
2.4.1. Des stratégies d'appropriation diverses de la part des acteurs publics 47
2.4.1.1. Les stratégies d'appropriation en termes de transport 47
a) Pour améliorer l'intensité et le maillage du territoire régional 47
b) Pour améliorer l'intermodalité 48
2.4.1.2. En termes de communication 49
2.4.1.3. En termes de rénovation urbaine 50
a) De la gare 50
b) Des quartiers de gare 51
2.4.1.4. Pour améliorer l'attractivité économique et touristique 52
2.4.2. Les stratégies des acteurs privés 54
2.4.2.1. En termes de nouvelles offres d'immobilier résidentiel et d'affaires 54
2.4.2.2. En termes de relocalisations d'entreprises 54
2.4.2.3. En termes de modification des comportements de déplacement 55
a) Une facilitation des déplacements professionnels 55
b) Un possible développement des migrations alternantes 56
2.4.3. Des temporalités et des modalités d'appropriation différentes 56
2.4.3.1. Des temporalités différentes 56
2.4.3.2. Des échelles différentes 57
2.4.3.3. Des modalités d'appropriation différentes 58
2.4.3.4. Les différents motifs d'appropriation collective 59
2.4.3.5. Une appropriation collective particulière: les négociations avec l'opérateur 60
3. CONCLUSION 61
4. BIBLIOGRAPHIE MOBILISEE LORS DE LA RECHERCHE 63
5. ANNEXES 75
5.1. Les guides d'entretiens et la liste des entretiens 75
5.1.1. Le guide d'entretien acteurs publics 75
5.1.2. Le guide d'entretien acteurs privés 79
5.1.3. Les entretiens réalisés 85
5.1.3.1. Liste des entretiens dans la ville de Hazebrouck 85
5.1.3.2. Liste des contacts et des entretiens dans la ville de Lille 86
5.1.3.3. Liste des contacts et des entretiens dans la ville d'Arras 86

5.1.3.4. Liste des contacts et des entretiens dans la ville de Reims 87
5.1.3.5. Liste des contacts et entretiens dans la ville de Metz 88
5.1.3.6. Liste des contacts et entretiens dans la ville de Saverne 89
5.1.3.7. Liste des entretiens dans la ville d'Auray 90
5.1.3.8. Liste des contacts et des entretiens dans la ville de Nantes 92
5.2. Les traitements statistiques 95
5.2.1. Traitements statistiques de l'analyse comparative 95
5.2.2. Annexes concernant les analyses en composantes principales 117
5.2.3. Liste des variables de la base de données 132
5.3. Les synthèses sur chaque ville 153
5.3.1. Les tableaux synthétiques concernant les huit villes 153
5.3.2. Une caractérisation rapide des villes étudiées 170
5.3.2.1. Les villes de la LGV Nord 170
a) La synthèse pour Arras : une volonté de renforcer le dynamisme urbain et le tourisme, boostée par le dynamisme de Lille 170
b) La synthèse pour Hazebrouck : un dynamisme marqué par un statut de nœud ferroviaire et une attractivité résidentielle, plus que par un rôle du TGV 171
c) La synthèse pour Lille : une ambition forte autour du TGV pour développer son statut de métropole internationale, et en faire bénéficier son territoire régional 172
5.3.2.2. Les villes de la LGV Est-Européenne 173
a) La synthèse pour Metz : un effet positif sur l'image de la ville qui participe au développement du tourisme 173
b) La synthèse pour Reims : des potentialités d'usage, une image modernisée et une volonté des acteurs, mais une proximité de Paris qui influe sur les effets possibles 175
c) La synthèse pour Saverne : une desserte réduite qui améliore les déplacements vers Paris mais insuffisante 176
5.3.2.3. Les villes de la LGV Atlantique 178
a) La synthèse pour Auray : l'importance de la gestion de la rupture de charge 178
b) La synthèse pour Nantes: une ville dotée d'un réel projet de territoire pour laquelle le TGV n'est qu'un plus 180
5.4. La valorisation scientifique et les publications et communications réalisées de 2010 à 2013 182
5.4.1. Liste des articles publiés 182
5.4.2. Article en révision 182
5.4.3. Liste des communications dans des colloques 183
5.4.4. Coordination de numéro spécial de revue 184
5.4.5. Organisation de sessions spéciales dans des colloques 184
5.4.6. Conférences à destination des milieux professionnels et grand public 185
5.4.7. Interviews dans des médias 185

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1. La répartition de la littérature selon l'année de publication 9
Tableau 2. La répartition de la littérature selon le pays du cas étudié 10
Tableau 3. La répartition de la littérature selon le type de méthode utilisée 10
Tableau 4. La desserte des unités urbaines 14
Tableau 5. La desserte et la taille de la population des unités urbaines 14
Tableau 6. La répartition des entretiens selon le type d'acteurs par ville 31
Tableau 7. Baisse des temps de parcours vers Paris et la province 32
Tableau 8. Nouvelles destinations possibles 34
Tableau 9. Evolution de la fréquence de la desserte 35
Tableau 10. Répartition des financements du projet LGV Est européenne 39
Tableau 11. Répartition des contributions des collectivités territoriales de Champagne-Ardenne 39
Tableau 12. Les Potentialités d'usage (ex ante, dernier recensement avant la desserte) 42
Tableau 13. Potentialités d'usage en matière de tourisme (*ex ante*, dernier recensement avant la desserte) 45
Tableau 14. Taux de variation dû aux mouvements migratoires entre 1990 et 1999 95
Tableau 15. ANOVA - Taux de variation dû aux mouvements migratoires entre 1990 et 1999 96
Tableau 16. Taux de variation dû aux mouvements migratoires entre 1999 et 2006 comparé entre les 4 groupes d'unités urbaines 97
Tableau 17. ANOVA - Taux de variation dû aux mouvements migratoires entre 1999 et 2006 97
Tableau 18. Taux de variation dû aux mouvements migratoires entre 1999 et 2006 des petites unités urbaines (9 000 à 20 000 habitants, recensement 1999) 99
Tableau 19. ANOVA - Taux de variation annuel moyen de la population dû au solde migratoire entre 1999 et 2006 par groupe de taille 99
Tableau 20. Taux de variation annuel moyen des cadres entre 1990 et 1999 100
Tableau 21. ANOVA - Taux de variation annuel moyen des cadres entre 1990 et 1999 100
Tableau 22. Taux de variation annuel moyen des cadres entre 1999 et 2006 101
Tableau 23. ANOVA - Taux de variation annuel moyen des cadres entre 1999 et 2006 101
Tableau 24. Evolutions annuelles moyennes des cadres entre 1990 et 1999 par groupe de taille 102
Tableau 25. ANOVA. Evolutions annuelles moyennes des cadres entre 1990 et 1999 par groupe de taille 103
Tableau 26. Evolutions annuelles moyennes des cadres entre 1999 et 2006 par groupe de taille 104
Tableau 27. ANOVA. Evolutions annuelles moyennes des cadres entre 1999 et 2006 par groupe de taille 104

Tableau 28. Taux de variation annuel moyen des chefs d'entreprise 105
Tableau 29. ANOVA - Taux de variation annuel moyen des chefs d'entreprise 105
Tableau 30. Taux de variation annuel moyen des chefs d'entreprise entre 1999 et 2006 ... 106
Tableau 31. ANOVA - Taux de variation annuel moyen des chefs d'entreprise entre 1999 et 2006 106

TABLE DES FIGURES

Figure 1 Les villes retenues 28
Figure 2 L'évolution de la population dans les 8 aires urbaines sélectionnées..... 29
Figure 3 L'évolution de l'emploi dans les 8 unités urbaines sélectionnées 29
Figure 4 Station de V'Lille à la gare Lille Europe 49
Figure 5 Campagne de communication d'Invest in Reims 50
Figure 6 Exemples de réaménagement de gare à Lille..... 51
Figure 7 Campagne de communication du comité régional de tourisme d'Alsace..... 53

Après avoir rappelé en introduction l'objectif général de la recherche et les méthodologies que nous avons mobilisées, nous montrerons et théoriserons l'hétérogénéité de la liaison « TGV-développement des territoires » (1) et nous confronterons cette analyse aux huit villes que nous avons étudiées (2).

Introduction : objectifs et méthodologies

L'investissement dans les infrastructures de transport est un élément central du plan de relance en France même si les difficultés budgétaires l'ont remis en question. Les préoccupations en termes de développement durable ont modifié la nature de ces investissements. Dans ce contexte, la question contestée des effets de la grande vitesse sur le développement économique mais aussi sur le développement durable des territoires desservis est plus que jamais d'actualité.

Notre projet visait à produire des connaissances nouvelles sur la façon dont une LGV, analysée comme une innovation de service, est susceptible de participer au développement local et au développement durable. Il visait à renouveler la définition des stratégies d'accompagnement par les acteurs du territoire, à partir d'une analyse de la production et de l'appropriation des innovations de service en montrant l'importance de la construction partagée par l'ensemble des acteurs, qu'ils soient publics ou privés, d'un projet de territoire. Cette construction relève alors d'un processus d'apprentissage, articulant les compétences des acteurs, leurs représentations et leurs intérêts parfois divergents; les projets d'infrastructures dédiées plus particulièrement à un usage, comme les LGV, complexifiant les possibilités de mobilisation d'acteurs davantage concernés par les problématiques du fret.

Pour aboutir à ces résultats, nous avons mobilisé plusieurs méthodologies. Dans un premier temps, nous avons réalisé une analyse de la littérature théorique et empirique relative aux enseignements tirés des expériences des LGV déjà mises en service. Puis nous avons caractérisé, d'un point de vue statistique, les agglomérations françaises desservies par la grande vitesse en essayant d'identifier si ces dernières étaient plus dynamiques que les agglomérations non desservies. Nous avons alors mis en évidence qu'aucun dynamisme systématique ne pouvait être enregistré mais que dans certains cas, des dynamiques étaient présentes. Notre objectif a alors été de montrer que ces dynamiques, parfois associées à la grande vitesse, peuvent être reliées à la capacité de coordination des acteurs. Au sein de cette population mère, nous avons donc approfondi l'analyse sur certaines villes représentatives (en matière de dynamisme), en éclairant les conditions de production de leurs stratégies d'accompagnement. Des entretiens ont ainsi été menés, de façon à appréhender la façon dont les acteurs publics et privés se sont coordonnés et ont, le cas échéant, construit une stratégie territoriale intégrant la grande vitesse ferroviaire et son impact potentiel indirect sur le fret ferroviaire.

Cette recherche nous a permis de

a) construire une analyse théorique des interactions entre infrastructures et développement local à partir d'une grille de lecture notamment en termes d'appropriation des innovations de services de transport.
b) fournir une lecture des modalités de gouvernance territoriale associées aux cas d'appropriation réussie des lignes à grande vitesse. Nous avons alors associé des formes de mobilisation spécifiques aux cas dits à succès et à ceux qui le sont moins.
c) mettre en évidence les modalités d'implication de l'ensemble des acteurs du territoire autour de projets pourtant dédiés à des usages particuliers (mobilité des personnes pour les LGV). Cette lecture nous permet de fournir des recommandations quant aux leviers de valorisation de la grande vitesse ferroviaire.

En revanche, force est de constater que l'objectif que nous nous étions fixés en termes d'évaluation du rôle des dessertes ferroviaires à grande vitesse en termes de développement durable n'a pu être rempli. D'une part l'hypothèse sur laquelle nous avions fondé notre recherche : l'utilisation pour le fret des sillons libérés sur ligne classique n'a pu être vérifiée, les sillons libérés ayant été utilisés pour le développement de l'offre TER. D'autre part, les entreprises interrogées n'ont jamais évoqué ce type de développement.

1. L'hétérogénéité de la liaison « TGV-développement des territoires »

Après avoir présenté rapidement les enseignements de la revue de la littérature que nous avons réalisée (1.1), ceux concernant les traitements de la base de données seront détaillés (1.2) puis un cadre théorique d'explication de l'hétérogénéité de la liaison desserte ferroviaire à grande vitesse développement local sera proposé (1.3)

1.1. La revue de la littérature

Nous distinguerons successivement la façon dont nous avons constitué le corpus bibliographique (1.1.1) et les principaux éléments retirés de l'analyse bibliographique (1.1.2). Cette revue de la littérature (qui a été présentée plus en détail dans le rapport intermédiaire rendu en février 2011) a fait l'objet de plusieurs communications dans des colloques et a été publiée dans RTS en 2011 (cf. 5.4).

1.1.1. La méthodologie de constitution du corpus bibliographique

Nous avons constitué notre base bibliographique en utilisant des mots-clefs tels que : effets, impacts, local, locaux, socio-économique, économique, gare, espace, région, ville, développement, secteur des services, centre d'affaires, tourisme, attractivité, immobilier résidentiel, immobilier de bureau, etc., que nous avons associés entre eux et à TGV, LGV, desserte ferroviaire à grande vitesse, ligne à grande vitesse, etc., et ce en français et en anglais.

Cette base a été réalisée dans le cadre de recherches :

1) Menées par le groupe de recherche et ce de façon progressive de 2003 jusqu'en 2006 sur les dessertes ferroviaire à grande vitesse dans des villes françaises et de 2003 à 2008 en nous focalisant sur des domaines particuliers (immobilier résidentiel et/ou de bureau, parcs d'affaires, tourisme, cohésion, régionale, etc.),
2) Systématiques depuis 2009 et jusque 2010 dans des :

- Bases de données de journaux scientifiques et/ou de congrès (Elsevier-Science-Direct, JSTOR, Springer, TRB, Wiley) et des sites (CASSIS (CApitalisation, Système de Sauvegarde de l'Information Scientifique) de INRETS, Cat-Inist, FRANCIS (INIST-CNRS) et de l'UIC.
- Moteurs de recherche (Google Scholar, Google).

Nous avons également procédé par cascade, en mobilisant les bibliographies des articles sélectionnés. Si la base bibliographique n'est pas exhaustive (depuis 2010, de nombreux articles ont été publiés), elle reflète néanmoins l'état de la littérature en 2010-2011.

Cette première base est composée de 299 documents, classés selon leur niveau de pertinence au regard de notre problématique :

- Très pertinent: le document traite des effets des dessertes à grande vitesse et des conditions dans lesquelles ils se produisent ;
- Relativement pertinent : le document traite seulement partiellement des effets des dessertes à grande vitesse et des conditions ;

- Faiblement pertinent : le document traite des transports en général en utilisant parfois des exemples de dessertes à grande vitesse *;*
- Pas très pertinent : le document traite des transports en général sans utiliser d'exemples de dessertes à grande vitesse ;
- Pas pertinent : le document ne donne aucun élément concernant les effets des infrastructures de transport sur le développement économique local.

119 articles parmi les plus pertinents et les plus cités dans la littérature ont fait l'objet d'une lecture attentive, et, à ce jour, pour 92 d'entre eux, d'une fiche de lecture faisant ressortir les effets identifiés et les conditions associées. L'analyse de ces 92 documents a conduit à la construction d'une base de données reprenant les éléments principaux suivants :

- Auteur
- Année
- Titre du papier
- Titre de la revue
- Autres
- Type de publication (article, ouvrage, rapport, autre)
- Pays concerné
- Région concernée
- Type d'analyse (*ex ante*/*ex post*)
- Méthodologie (travail économétrique, travail théorique, approche historique)
- Type de LGV (ligne standard utilisée, réseau dédié)
- Mots clés du papier (mobilité, accessibilité, attraction d'entreprises, attraction des ménages, immobilier résidentiel, immobilier d'entreprise, quartier d'affaires, gare en centre-ville, gare en périphérie, tourisme urbain, tourisme d'affaires, tourisme de montagne, tourisme balnéaire, autre tourisme, politiques d'accompagnement locales dont immobilier, transport, aménagement de la gare, tourisme, développement économique urbain, développement économique régional, politique d'investissement national dans les LGV, développement durable, transport de voyageurs à grande vitesse, fret ferroviaire à grande vitesse)

Le codage de ces éléments nous a permis d'élaborer un certain nombre de statistiques descriptives.

Notre ambition était en effet de dresser et d'organiser une liste des effets et des conditions identifiés par chacun des articles analysés. Toutefois, le contexte de production de ces articles et rapports n'est pas neutre. Comme le rappelle Klein (2001), « le TGV apparaît d'abord comme un produit de la société pour contribuer ensuite à sa transformation ». C'est pourquoi, pour les villes que nous avons étudiées nous avons traité de façon détaillée les éléments de contextualisation lors des entretiens (cf. *infra*).

Les 92 documents qui constituent notre corpus bibliographique sont majoritairement récents, la plupart portant sur la période 2000-2010.

Tableau 1. La répartition de la littérature selon l'année de publication

Période	1970-1979	1980-1989	1990-1999	2000-2010
Nb de documents	3	4	18	67

Source : Notre réalisation

Ils concernent principalement des dessertes à grande vitesse en Europe avec une surreprésentation des pays de langue française, compte tenu de l'utilisation de mots clefs

français et anglais. Pour la littérature non académique, cela génère un biais important puisque cette dernière est généralement écrite dans la langue locale. Ce biais est d'autant plus important que le type de ligne et de desserte à grande vitesse qui est très différent selon les pays influence le type d'effets socio-économiques susceptibles de survenir (Delaplace, 2012). En revanche pour la littérature académique, ce biais est moins important puisque l'anglais est la langue de référence des publications académiques.

Tableau 2. La répartition de la littérature selon le pays du cas étudié

Nombre de documents Pays	Littérature académique	Littérature non académique
Total	63	29
France	21	16
Reste de l'Europe	22	8
USA	3	5
Asie	5	0
Israël	1	
Non spécifié ou général	11	

Source : Notre réalisation

Concernant la temporalité des papiers, notre base de données comporte 34 analyses *ex ante* et 40 analyses *ex post*, tandis que 18 textes sont plus généraux ou méthodologiques. Il faut par ailleurs noter que la littérature non académique comporte davantage d'études *ex ante* (60%), alors que la répartition est plus équilibrée pour la littérature académique. Le tableau ci-dessous détaille les méthodes utilisées.

Tableau 3. La répartition de la littérature selon le type de méthode utilisée

Nombre de documents Type de méthodes	Littérature académique	Littérature non académique
Econométrie/modélisation	16	7
Analyse qualitative	32	16
Approche historique	15	6

Source : Notre réalisation

1.1.2. Les principaux enseignements de l'analyse de la littérature

Au 1er juillet 2012, 17 547 km de lignes à grande vitesse étaient en service dans le monde, 9 289 km étaient en construction et 15 476 km étaient planifiés d'ici à 2025 (UIC, 2012). Le 26 décembre 2012, la Chine a mis en service le dernier tronçon de la plus grande ligne à grande vitesse (2 298 km) reliant la deuxième ville chinoise, Pékin, à la quatrième ville, Canton. L'Asie est ainsi le premier continent en termes de kilomètres de ligne à grande vitesse avec 10 271 km (contre 6 914 km en Europe). En 2012, à elle seule, la Chine totalise trois fois plus de km que la France ou l'Espagne. En 2025, elle serait irriguée par 21 625 km de ligne (contre 18 234 km en Europe) (UIC, 2012). Aux Etats-Unis, c'est à la conquête de l'ouest, avec le projet de ligne entre les deux métropoles que sont San Francisco et Los Angeles que se livre la grande vitesse. En Europe (Espagne, Italie mais également Pays-

Bas, Allemagne) et en France, de nombreux projets existent[1].Ces projets s'inscrivent désormais dans un contexte de développement durable, et leur ambition est aussi de limiter, voire de contrer, la croissance continue du mode routier pour le déplacement des personnes. Toutefois, cette ambition, de mobilité d'abord, et aujourd'hui de mobilité durable, s'accompagne de nombreuses autres attentes.

Les acteurs économiques des territoires qui ont été desservis ou qui le seront, ont eu ou ont en effet de nombreuses attentes concernant cette desserte qui modifie l'accessibilité de leurs territoires. Ils en espèrent de nombreux effets positifs : dynamisme économique, arrivée de nouvelles entreprises, développement du tourisme, arrivée de nouvelles populations, développement de projets immobiliers résidentiels et de bureaux autour des gares, etc. Ils anticipent également parfois des effets négatifs en termes de décroissance démographique des territoires non desservis, de ville dortoir, etc..

Ces attentes et ces craintes, que l'on retrouve dans la littérature non académique réalisée en réponse à des commandes des acteurs locaux, régionaux ou nationaux, posent d'autant plus question qu'elles semblent en décalage avec les conclusions de la littérature dite académique, publiée dans des revues scientifiques et/ou discutée dans les milieux universitaires.

Ces attentes et ces craintes ne semblent en effet pas toujours fondées, le mythe des effets structurants des infrastructures de transport ayant été depuis longtemps remis en question. Les travaux académiques ont de longue date montré qu'il n'existait aucune causalité linéaire entre infrastructures de transport et transformations sociales, spatiales et économiques. De nombreuses recherches académiques montrent qu'aucun effet systématique en termes de dynamique économique ne résulte de la seule présence d'une infrastructure de transport. (Bazin, Beckerich, Delaplace et Masson, 2006a; Blanquart, Delaplace, 2009, Bonnafous et Plassard, 1974, Offner, 1993, Plassard, 2003, 1977, Vickerman, 1991). Pour autant, dans certains cas, de nouvelles dynamiques émergent. Ces infrastructures de transport contribuent donc parfois au développement des territoires, même si elles seules ne suffisent pas (Troin, 1997). Ces dynamiques localisées, dont les médias se font l'écho, contribuent alors à perpétuer le mythe selon lequel une desserte à grande vitesse contribue à une dynamique économique locale, notamment parmi les élus locaux. Par ailleurs, les travaux académiques, en insistant sur la complexité des phénomènes de développement, ont souligné la nécessité de stratégies d'acteurs venant accompagner la nouvelle infrastructure. Une interprétation de ces travaux laisserait donc à penser que sous réserve d'une mobilisation suffisante des acteurs, des effets seraient possibles. Ainsi si l'effet direct n'existe plus, l'effet n'a pas disparu pour autant et devient conditionné.

Cette revue de la littérature nous a permis d'éclairer et d'expliquer ce décalage persistant entre les connaissances académiques et non académiques.

Les deux types de littérature identifient de nombreux effets associés à ces dessertes à grande vitesse, selon des catégories relativement similaires : effets sur l'offre et la demande de transports, sur la structure spatiale des territoires à différentes échelles, effets économiques sur les entreprises, la croissance et sur l'immobilier, et enfin sur l'image, les ménages et les emplois. Toutefois ils se distinguent dans la mesure où la littérature non académique étudie relativement peu les effets sur l'offre de transport alors que la littérature académique en fait une condition de l'émergence des effets sur la demande. Par ailleurs, dans l'identification des effets, la littérature non académique est beaucoup moins précise et détaillée que la littérature académique, envisageant uniquement quelques grandes

[1] En France, une hiérarchisation de ces projets et plus globalement des projets d'Infrastructures de Transport est à l'étude depuis Octobre 2012 dans le cadre de la commission « mobilité 21 » du SNIT présidée par M. Duron. Les résultats des travaux de cette commission devraient être rendus publics en juin 2013.

catégories d'effets, réduisant ainsi la complexité de la question des effets que traduit la multiplication des catégories et des nuances. Le caractère plus général de la littérature non académique, de par sa nature et sa finalité, nous semble constituer une première explication de la pérennité du mythe.

En outre, les travaux académiques identifient des conditions d'apparition des effets extrêmement diverses et souvent également plus précises. En effet, la littérature académique dispose désormais d'un certain recul lui permettant de nuancer les effets des dessertes à grande vitesse. Si elle ne les remet pas toujours en cause, elle conditionne leur apparition à différents éléments, qu'ils soient conjoncturels ou structurels, endogènes ou exogènes. Pour que des effets positifs associés à l'arrivée d'une desserte à grande vitesse aient lieu, la littérature académique évoque un certain nombre de conditions concernant la demande, la conjoncture ou les caractéristiques liées à la ligne ou au service à grande vitesse qui sont bien souvent occultées par la littérature non académique. Les conditions relatives à la mise en œuvre de stratégies qui sont largement développées par la littérature académique ne sont également que partiellement reprises. Si la littérature non académique se focalise sur les stratégies d'accompagnement reposant sur une meilleure desserte ou une offre de transport complémentaire, elle évoque peu les stratégies permettant de coordonner les différents acteurs. Enfin, le caractère contextualisé de la littérature académique, au sens où de nombreuses conditions tiennent aux caractéristiques intrinsèques du territoire ou des territoires analysés, sont insuffisamment pris en compte par la littérature non-académique.

Ainsi la littérature académique ne permet pas d'évacuer ce mythe et, dans une certaine mesure, participe même à son maintien. Elle continue en effet d'identifier des effets, même si ceux-ci, complexes et nuancés, sont présentés comme dépendants de conditions spécifiques aux territoires desservis.

Si la complexité et les nuances relatives aux effets, ainsi que certaines conditions importantes, sont parfois absentes des travaux de la littérature non académique, la pérennité du mythe de l'effet ne peut toute entière être imputée à une prise en compte imparfaite des conclusions de la littérature académique. En effet, si ce point constitue un premier élément d'explication, au-delà, nous voudrions également insister sur le fait que le paradigme de la conditionnalité introduit par la littérature académique change peu de choses. Il laisse en effet à penser que si les conditions sont réunies, alors les effets se produiront. Le mythe des effets peut dès lors subsister, en autorisant la généralisation de conclusions pourtant élaborées dans des cas particuliers en termes de conjoncture économique, de localisation des villes desservies dans le réseau de villes, de qualité de desserte, de fréquentation, de ressources propres à chaque territoires et de stratégies des acteurs, etc.

Sauf à produire une analyse précise de la contextualisation de ces effets, la littérature académique participe ce faisant indirectement à pérenniser le mythe. C'est donc à cette contextualisation que nous nous sommes attelés (cf. 1.3).

Cette analyse de la littérature conforte l'idée selon laquelle les effets sont loin d'être systématiques. Nous avons donc souhaité vérifier statistiquement l'existence ou non d'un lien entre dessertes TGV et dynamiques économiques locales.

1.2. Effets TGV et dynamiques des unités urbaines française de province : les enseignements tirés de la base de données

Les attentes des acteurs locaux sont nombreuses en matière d'attractivité de population et d'entreprises, de création d'emplois, de développement des activités tertiaires et des emplois des fonctions métropolitaines lors de la mise en service d'une desserte TGV. A leurs dires, ces effets TGV seraient systématiques et automatiques dans les unités urbaines desservies, ce qui apparaît bien plus complexe au vu de la littérature scientifique.

L'analyse d'une base de données regroupant unités urbaines desservies ou non par TGV permet de montrer le caractère non systématique et non automatique des effets d'une desserte TGV sur l'économie locale. L'étude a été réalisée en deux temps : une analyse statistique comparative et une analyse en composantes principales.

1.2.1. La base de données

Une base regroupant l'ensemble des unités urbaines de France métropolitaines a été constituée, soit 1982 unités urbaines dans leur définition INSEE de 1999. L'échelle de l'unité urbaine a été choisie parce que le niveau communal semble moins pertinent par rapport à la question des effets socio-économiques d'une desserte TGV en termes d'emplois et de population. La population a ensuite été restreinte aux unités urbaines ayant plus de 9000 habitants en 1999, soit 492 unités urbaines. En effet, aucune unité urbaine de moins de 9000 habitants n'est desservie par le TGV. Leur importance, à savoir 1490 unités urbaines de moins de 9000 habitants par rapport à l'ensemble des 1982 unités urbaines françaises, risquait de biaiser l'analyse. Enfin, l'unité urbaine de Paris a été également exclue des traitements statistiques puisque son évolution a des déterminants singuliers.

Compte tenu de la littérature sur la grande vitesse ferroviaire, la base de données comprend les variables suivantes[2] :

- les caractéristiques de la desserte :
    - Année de mise en service,
    - Nombre d'allers et retours en semaine et le week-end,
    - Possibilité d'allers et retours dans la journée,
    - Temps de parcours, *etc*.

- Les autres caractéristiques du système de transport :
    - Autoroute,
    - Aéroport,
    - Distance à Paris, *etc*.

- Les caractéristiques socio-économiques de la commune et/ou de l'unité urbaine et/ou de la région :
    - Evolution de la population,
    - Solde migratoire,
    - Evolution de l'emploi,
    - Evolution de l'emploi/PCS,
    - Evolution des fonctions métropolitaines supérieures, *etc*.

Les unités urbaines ont été rassemblées en 4 groupes selon la date de la desserte :

- Entre 1981 et 1989 : LGV Sud-Est (1981-1983),

- Entre 1990 et 1999 : LGV Atlantique (1989-1992), Rhône-Alpes (1992-1994), Nord (1993-1999),

- Entre 2000 et 2006 : LGV Méditerranée,

- Les unités urbaines non desservies, y compris les unités urbaines de la LGV Est-européenne.

[2] La liste complète des données figure en annexe 5.2.3.

Tableau 4. La desserte des unités urbaines

Desserte des unités urbaines	Effectifs	Fréquences
1980 – 1989	42	9,15%
1990 – 1999	45	9,15%
2000 – 2010	45	8,54%
Aucune en 2010	360	73,17%
Total	492	100,00%

Source : Réalisé par les auteurs.

Dans l'analyse en termes de statistique comparative, ces différentes périodes seront utiles pour essayer d'isoler des effets à court et moyen terme de la desserte TGV.

Les unités urbaines ont également été regroupées en 3 catégories[3] en fonction de la taille de leur population en 1999 puisque les effets TGV pourraient dépendre de la taille des unités urbaines :

- De 9000 à 20000 habitants,
- De 20000 à 200000 habitants,
- De plus de 200000 habitants.

Tableau 5. La desserte et la taille de la population des unités urbaines

Taille de la population	1980-1989	1990-1999	2000-2010	non desservies en 2010	Total
De 9000 à 20000	8	11	6	237	262
De 20000 à 200000	24	24	31	122	201
plus de 200000	10	10	8	1	29
Total	42	45	45	360	492

Source : Réalisé par les auteurs.

Il est à noter que certains effectifs sont peu nombreux ce qui doit conduire à une certaine prudence en termes d'interprétation des résultats.

1.2.2. L'analyse statistique comparative

1.2.2.1. La méthodologie

L'analyse comparative s'intéresse à l'évolution des indicateurs des unités urbaines regroupées par taille, par période et selon la desserte ou l'absence de desserte TGV. L'objectif est d'isoler des effets à court et moyen terme d'une desserte TGV.

Dans un premier temps, l'analyse a consisté à essayer de mesurer les effets potentiels à court terme du TGV, en étudiant l'évolution de certaines variables sur la décennie suivant la mise en service d'une desserte. Ainsi, pour les unités urbaines desservies avant 1990, l'évolution de leurs indicateurs sur la période 1990-1999 est confrontée aux autres groupes composés d'unités urbaines considérées comme non desservies par le TGV. Ensuite, pour les unités urbaines desservies entre 1990 et 1999, le dynamisme de ces variables par rapport aux autres groupes pour la période 1999-2006 a été analysé. Dans un second

[3] Dans le cas de l'ACP, un regroupement différent a été fait.

temps, pour les groupes des unités urbaines desservies entre 1981 et 1989, les effets potentiels à moyen terme du TGV sur la période 1999-2006 ont été étudiés. L'analyse a pris également en compte la taille de l'unité urbaine en termes de population puisque la taille de l'unité urbaine pourrait avoir une incidence sur les effets à court et moyen termes comme indiqué dans la littérature.

Des tests de significativité ont été systématiquement effectués ce qui permet de vérifier la pertinence du résultat d'un point de vue statistique. Cela étant, **il convient de souligner que l'existence de différences significatives ne signifie pas forcément qu'elles résultent de la mise en service du TGV. Autrement dit, aucune corrélation ne peut être établie.**

1.2.2.2. Les variables retenues

Pour mesurer le dynamisme économique résultant de la mise en place d'une desserte TGV, la méthode décrite ci-dessus a été appliquée aux évolutions des variables suivantes :

- l'évolution de la population due au solde migratoire,
- l'évolution de la population active :
  - les cadres,
  - les chefs d'entreprises.
- l'évolution des emplois fonctionnels :
  - la fonction « culture et loisirs »,
  - la fonction « prestations intellectuelles ».
- l'évolution des cadres des fonctions métropolitaines,
- l'évolution du nombre de résidences secondaires.

Ces variables ont été retenues puisque la littérature les considère comme étant potentiellement impactées par la mise en place d'une desserte TGV.

- L'évolution du taux de variation de la population due au solde migratoire

La mise en service d'une desserte TGV fait l'objet d'un certain nombre d'attentes des acteurs locaux notamment en termes d'attraction de population. Certains acteurs évoquent le risque de transformer les territoires desservis en villes dortoirs. Par ailleurs, une desserte TGV est fréquemment supposée avoir un impact positif sur l'image de la ville desservie, en termes de modernité et de notoriété. En effet, le TGV conduit à parler des villes au moment de sa mise en place et entraîne un effet « club » qui est supposé conduire à une attractivité supplémentaire. Ainsi l'attraction d'une unité urbaine peut être mesurée par le taux de variation annuel moyen résultant des mouvements migratoires.

- L'évolution de Professions et catégories socioprofessionnelles (PCS) « cadres » et « chefs d'entreprise »

Au-delà de l'attraction de population, certains acteurs anticipent la croissance de l'emploi et une évolution du marché du travail. Certaines PCS pourraient être concernées plus spécifiquement par la mise en place d'une desserte TGV. En effet, si le TGV doit conduire à l'attraction de nouvelles entreprises ou à renforcer la compétitivité des entreprises, certaines PCS comme les cadres et les chefs d'entreprise pourraient connaître une croissance plus forte.

- L'évolution de l'emploi en matière de fonctions métropolitaines comme la culture et loisirs, les prestations intellectuelles, et les cadres des fonctions métropolitaines

La littérature évoque l'impact que pourrait avoir le TGV sur le développement d'emplois dans des fonctions stratégiques. Ainsi, la littérature indique que la desserte TGV peut avoir un

effet positif sur les tourismes urbain et d'affaires et entraîner un développement des emplois de la fonction « culture et loisirs ». Les activités tertiaires et plus particulièrement les emplois très qualifiés de prestations intellectuelles pourraient également augmenter avec la mise en service d'une desserte TGV. Il en est de même avec les cadres des fonctions métropolitaines.

- L'évolution du nombre des résidences secondaires

La mise en place d'une ligne à grande vitesse confère à des unités urbaines une nouvelle notoriété grâce à un accès plus facile dû à la desserte TGV, ce qui pourrait pour certaines d'entre elles les transformer ou les renforcer comme lieux privilégiés de villégiature.

1.2.2.3. Les principaux résultats[4] de l'analyse comparative

En matière de variation de la population due au solde migratoire, aucune différence significative à court terme et moyen terme n'a pu être isolée. En tenant compte de la taille des unités urbaines dans l'analyse, **aucun effet à court terme et à moyen terme n'est observé pour les unités urbaines moyennes**. En revanche, **pour les plus petites unités urbaines, lorsqu'elles ont été desservies entre 1981 et 1989, la croissance de la population est plus faible dans la période 1990-1999. Et toujours pour les unités urbaines les plus petites, lorsqu'elles ont été desservies entre 1990 et 1999, la croissance est plus forte dans la période 1999-2006**.

L'analyse de l'évolution de l'emploi (cadres et chefs d'entreprises) n'a pas permis d'observer de différences significatives à court et moyen terme suite à la desserte TGV. Lorsque l'on prend en compte la taille des unités urbaines, quelques différences apparaissent. **Pour les unités urbaines de taille moyenne dont la desserte a été mise en place en 1980-1989, l'évolution du nombre de cadres entre 1999 et 2006 semble plus importante.**

En ce qui concerne l'évolution des emplois de la fonction métropolitaine « culture et loisirs », aucune différence significative n'est observée. En effet, l'analyse du taux de variation annuel moyen du nombre d'emplois en matière de culture et loisirs ne permet pas d'isoler un effet TGV quelles que soient la période étudiée et la période de mise en place de la desserte. Toutefois, l'introduction dans l'analyse de la taille de l'unité urbaine permet d'observer une évolution plus forte des emplois entre 1990 et 1999 dans les unités urbaines moyennes (entre 20000 et 200000 hab.) desservies avant 1990 et pour la période suivante, c'est -à-dire de 1999 et 2006, les unités urbaines desservies entre 1990 et 1999 connaissent une progression plus élevée de ce type d'emplois. **Ainsi la prise en compte de la taille des unités urbaines permet d'isoler une différence significative à court et moyen terme dans les villes moyennes.**

Ensuite **les emplois hautement qualifiés de la fonction métropolitaine « prestations intellectuelles » et des cadres des fonctions métropolitaines ne semblent pas connaître de différence significative en termes d'évolution**. En effet, l'analyse du taux de variation annuel moyen du nombre de cadres des fonctions métropolitaines ne permet pas d'isoler un effet TGV quelles que soient la période étudié, la période de mise en place de la desserte et la taille des unités urbaines.

En ce qui concerne les effets sur le taux de résidences secondaires, **les unités urbaines desservies n'ont pas connu de croissance du nombre de résidences et ne sont pas dans une situation différente de celle des unités urbaines non desservies.** La prise en compte de la taille de l'unité urbaine dans l'analyse ne conduit pas à remettre en cause ces résultats même si pour les unités urbaines les plus petites desservies entre 1990 et 1999 la baisse constatée du nombre de résidences secondaires entre 1999 et 2008 est moins forte

[4] L'ensemble des traitements est présenté en annexe 5.2.1.

que pour les autres. Pour rappel, les villes desservies pendant la période concernée sont desservies par les LGV Atlantique (1989-1992), Rhône-Alpes (1992-1994) et Nord (1993-1999).

Si l'analyse comparative a permis parfois d'isoler quelques différences significatives dans l'évolution des variables retenues qui apparaissent dans la décennie suivant la mise en service de la desserte TGV ou la décennie qui suit, **il n'existe toutefois aucun effet systématique qui pourrait être associé au TGV.**

1.2.3. L'analyse en Composantes Principales

1.2.3.1. La méthodologie

L'objectif du traitement de la base de données dans le cadre d'une analyse en composantes principales (ACP) est d'illustrer le caractère non automatique des effets structurants de la grande vitesse.

L'analyse en composantes principales a consisté à étudier la place relative des unités urbaines par rapport aux autres selon plusieurs variables économiques sur 2 périodes distinctes : « avant 1982 » et « après 1999 ». Il ne s'agissait pas de tester directement la présence ou l'absence du TGV. L'intérêt de cette analyse était de pouvoir observer le positionnement des unités urbaines desservies par rapport aux autres unités urbaines à ces 2 périodes. Cette méthode ne permet pas toutefois de mesurer la dynamique liée à la mise en service d'un TGV.

La première ACP a utilisé les valeurs des variables pour la période 1975-1982 lorsqu'il s'agit d'un indicateur dynamique (taux de croissance), et les valeurs des variables en 1975 lorsqu'il s'agit d'un indicateur statique. En cas d'absence de la donnée pour 1975, celle de 1982 a été retenue dans l'analyse.

La seconde ACP couvre la période 1999-2006 lorsqu'il s'agit d'un indicateur dynamique (parfois 1999-2007 ou 1999-2008 selon les indicateurs dynamiques) et en 2006 pour les indicateurs statiques.

Dans cette analyse, les traitements ont été réalisés en fonction de la taille de la population de l'unité urbaine. Quatre groupes ont ainsi été formés :

- les unités urbaines dont la population est inférieure à 20000 habitants,
- les unités urbaines dont la population est comprise entre 20000 habitants et 50000 habitants,
- les unités urbaines dont la population est comprise entre 50000 habitants et 100000 habitants,
- les unités urbaines dont la population est supérieure à 100000 habitants.

Les analyses ont été faites à partir de la base de données décrite précédemment.

1.2.3.2. Les principaux résultats des ACP

Les variables retenues sont les suivantes :

- Le taux de variation dû au solde migratoire (sur 1975-1982 et 1999-2006),
- L'évolution des résidences principales (sur 1975-1982 et 1999-2008),
- L'évolution des résidences secondaires (sur 1975-1982 et 1990-1999),
- Le taux de croissance annuel moyen des emplois dans l'unité urbaine (sur 1975-1982 et 1999-2007),
- L'évolution du nombre de cadres (sur 1975-1982 et 1999-2006),

- La part des emplois de chefs d'entreprises (en 1975 et 2006),

- La part des emplois de cadres (en 1975 et 2006),

- La part des emplois de « prestations intellectuelles » (en 1982 et 2006),

- La part des emplois en « conception recherche » parmi les cadres (en 1982 et 2006),

- La part des emplois en « prestations intellectuelles » parmi les cadres (en 1982 et 2006).

A l'exception des unités urbaines dont la population est supérieure à 100000 habitants pour la période 1999-2006[5], les axes 1 et 2 sont les mêmes pour chacune des périodes analysées.

Ainsi pour la période 1975-1982,

- l'axe 1 est composé de:

  - l'évolution des résidences principales,
  - le taux de croissance annuel moyen des emplois,
  - le taux de variation de la population dû au solde migratoire.

- l'axe 2 est composé de :

  - la part des cadres,
  - la part des emplois de « prestations intellectuelles »,
  - la part des emplois en « conception recherche ».

Et pour la période 1999-2006,

- l'axe 1 est composé de :

  - l'évolution des résidences principales,
  - le taux de croissance annuel moyen des emplois,
  - le taux de variation de la population dû au solde migratoire.

- l'axe 2 est composé de :

  - la part des cadres,
  - la part des emplois de « prestations intellectuelles »,
  - la part des emplois en « conception recherche » parmi les cadres.

1.2.3.3. Les enseignements des ACP

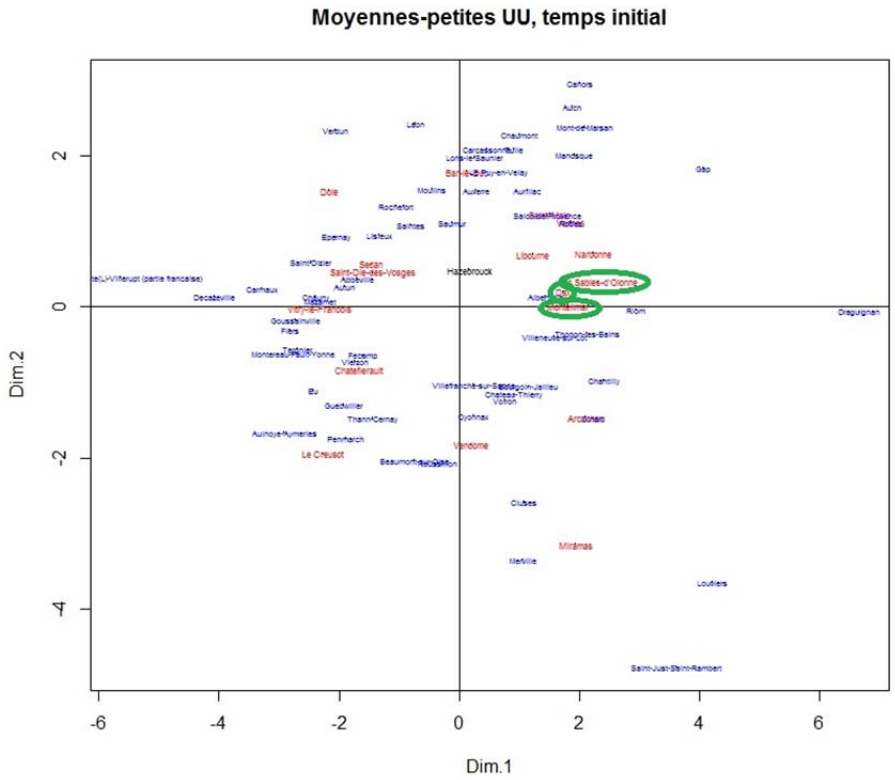
Quelle que soit leur taille, les unités urbaines desservies ne semblent pas bénéficier d'effets automatiques, et elles ne semblent pas avoir de trajectoires spécifiques.

En effet, le positionnement des unités urbaines ne semble pas évoluer systématiquement entre la période « avant 1982 » et la période « après 1999 ». Cependant, certaines unités urbaines desservies connaissent des évolutions singulières. Par exemple, l'analyse de la situation des unités urbaines dont la population est comprise entre 20 et 50000 habitants avant 1982 et après 1999 montre que pour la période avant 1982, les unités urbaines de Montélimar, Dax et Les Sables d'Olonne, qui sont desservies par le TGV, se caractérisent par une progression des résidences principales, de l'emploi et de la population due au solde

[5] Pour les unités urbaines dont la population est supérieure à 100000 habitants, les axes retenus ne sont pas les axes 1 et 2 mais 2 et 3 pour la période 1999-2006. L'axe 2 est composé de la part des cadres, la part des emplois en « conception recherche » parmi les cadres et l'axe 3 de l'évolution des résidences secondaires.

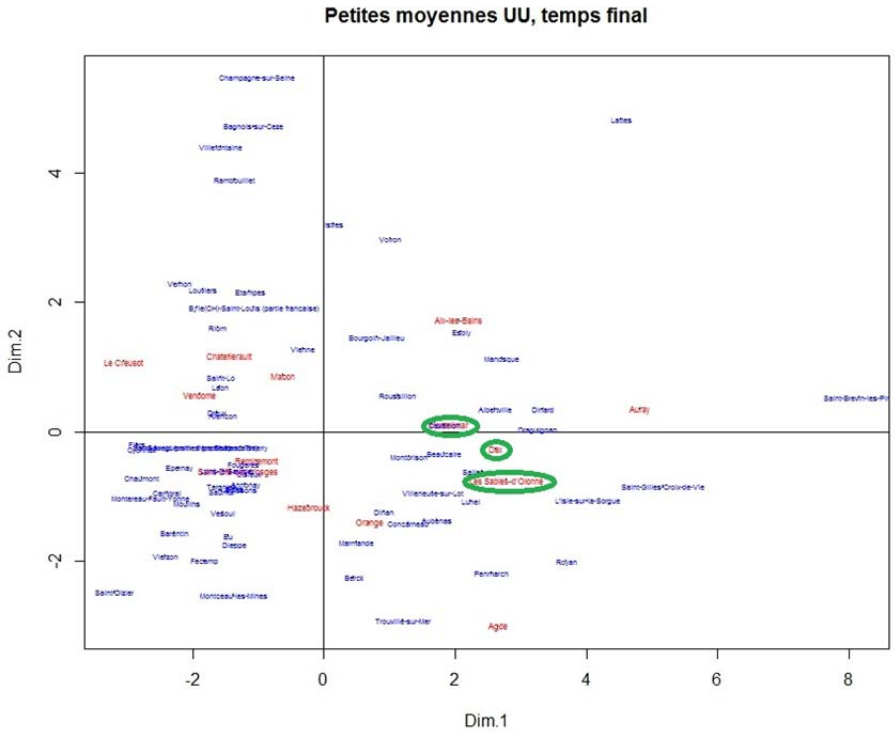
migratoire et par une situation moyenne en termes d'emplois hautement qualifiés (cf. graphiques 1 et 2). La situation des unités urbaines évolue peu entre la période avant 1982 et la période après 1999. Globalement, elles ont une situation qui se dégrade sur l'axe 2 (à l'exception de Montélimar dont la situation stagne).

Graphique 1. Les projections des unités urbaines sur les 2 axes de l'ACP



Source : Réalisé par les auteurs et E. Gautherat

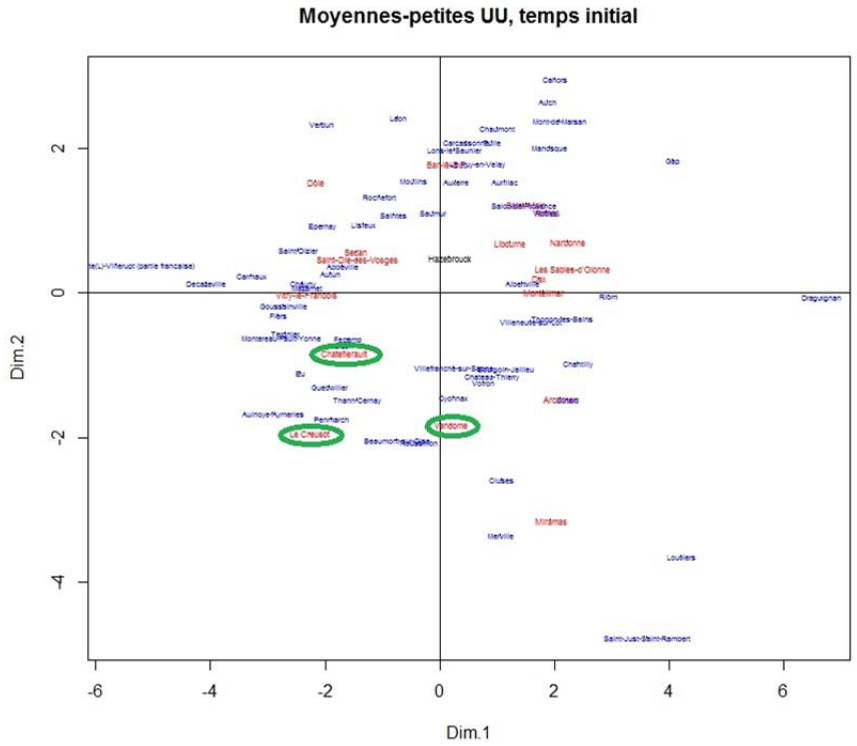
Graphique 2. Les projections des unités urbaines sur les 2 axes de l'ACP



Source : Réalisé par les auteurs et E. Gautherat

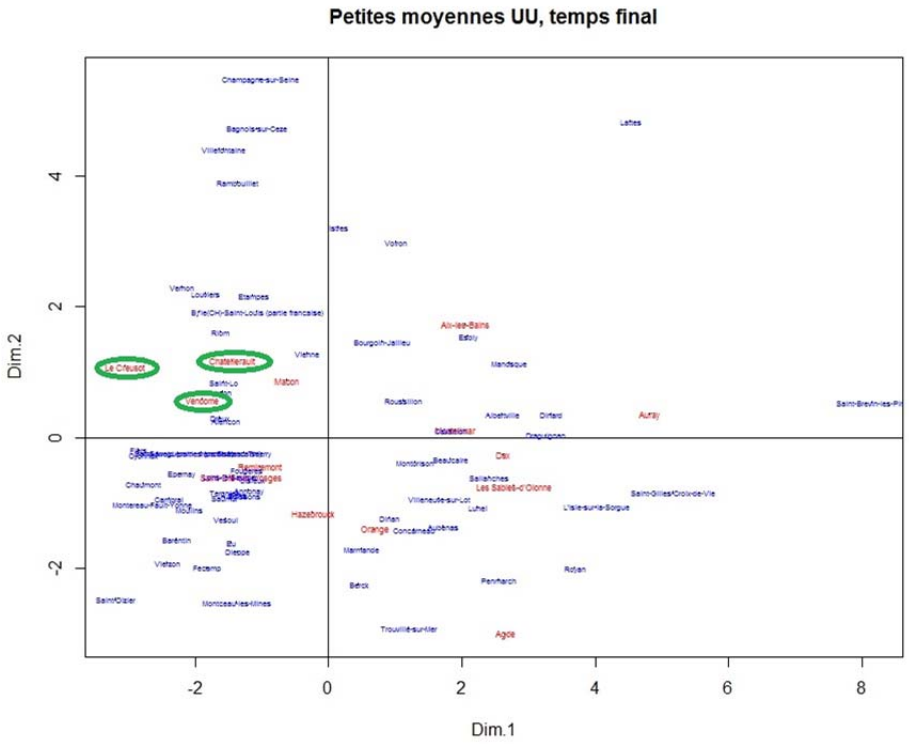
En revanche, les unités urbaines de Vendôme, Le Creusot, Châtellerault, qui sont également desservies par le TGV, ont une situation plutôt faible dans les emplois hautement qualifiés avant 1982. La situation s'inverse pour la période après 1999 (cf. graphiques et 3 et 4).

Graphique 3. Les projections des unités urbaines sur les 2 axes de l'ACP



Source : Réalisé par les auteurs et E. Gautherat

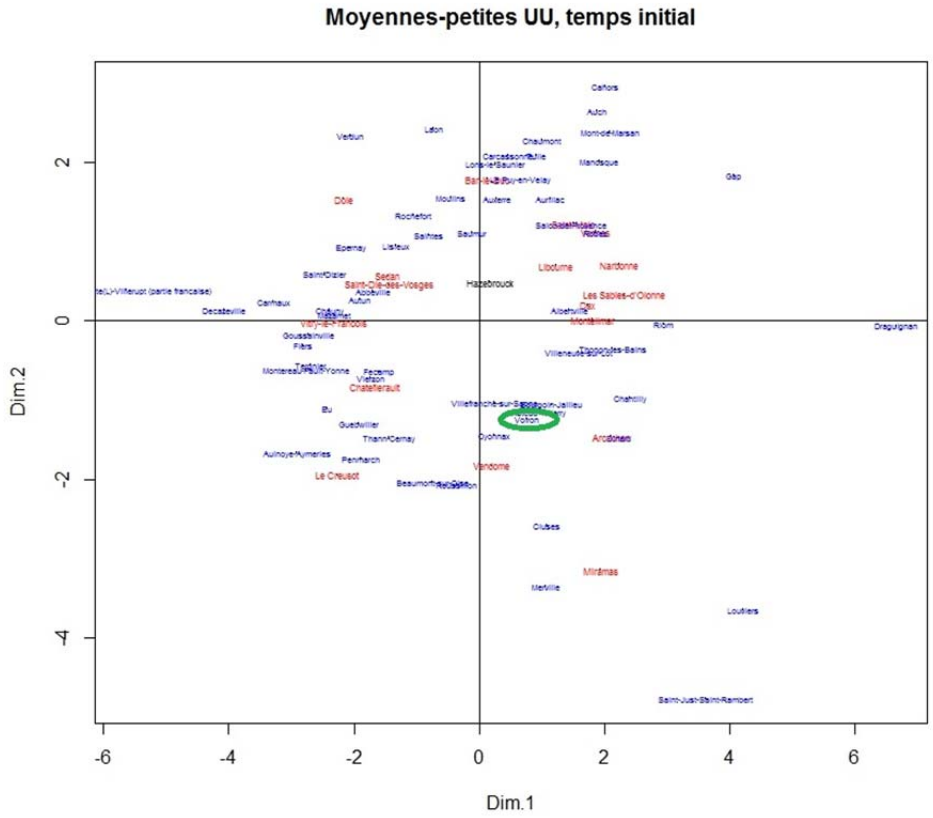
Graphique 4. Les projections des unités urbaines sur les 2 axes de l'ACP



Source : Réalisé par les auteurs et E. Gautherat

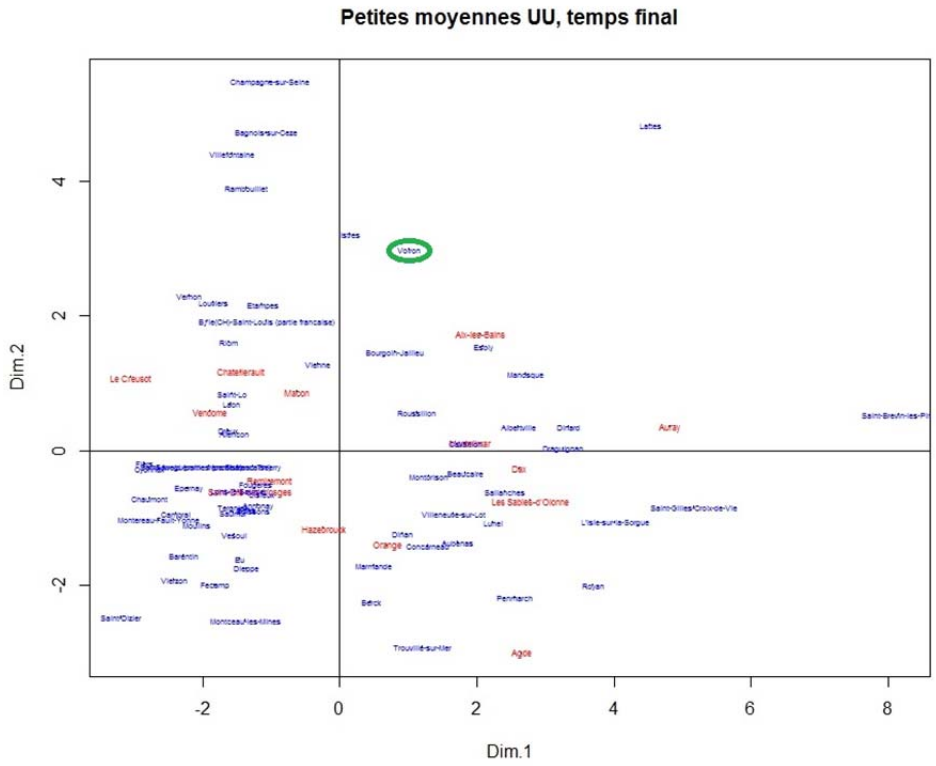
Mais des unités urbaines non desservies connaissent des évolutions bien plus importantes que les unités urbaines TGV. Une unité urbaine comme Voiron localisée à proximité de Grenoble connaît avant 1982 une situation en retrait en termes d'emplois hautement qualifiés alors qu'après 1999, la situation s'est complètement inversée. La part de ces emplois est désormais forte (cf. graphiques 5 et 6).

Graphique 5. Les projections des unités urbaines sur les 2 axes de l'ACP



Source : Réalisé par les auteurs et E. Gautherat

Graphique 6. Les projections des unités urbaines sur les 2 axes de l'ACP



Source : Réalisé par les auteurs et E. Gautherat

1.2.4. Conclusion de l'analyse statistique

Malgré les attentes et les dires des acteurs locaux, les unités urbaines desservies ne semblent pas avoir en général un dynamisme systématiquement différent des autres unités urbaines comme cela a été observé dans l'analyse comparative.

Cependant, l'analyse en composantes principales montre une évolution particulière de certaines unités urbaines desservies, évolution parfois positive comme pour Le Creusot, Châtellerault ou Vendôme ou négative pour Dax et Les Sables d'Olonne ou presque inchangée pour Montélimar. Ces situations contrastées pourraient expliquer l'absence de dynamisme observé dans l'ensemble des unités desservies dans l'analyse comparative. Enfin, des unités urbaines non desservies connaissent également une forte progression des emplois hautement qualifiés comme Voiron.

Malgré les limites de ces 2 analyses, notamment le fait de ne pas tester directement l'impact d'une desserte TGV et de ne pas évaluer le dynamisme en lien avec la desserte TGV, elles permettent de montrer toutefois l'absence d'effets automatiques liés à la mise en œuvre d'une telle desserte.

C'est la raison pour laquelle nous avons essayé de théoriser les déterminants de l'hétérogénéité du lien entre dessertes TGV et dynamiques économiques locales.

1.3. Une proposition de théorisation de cette hétérogénéité

A partir de la littérature et des cas que nous avons étudiés, nous avons construit un cadre théorique qui permet de penser l'hétérogénéité des effets des dessertes à grande vitesse et leur contextualisation. Nous avons tout d'abord conceptualisé une desserte ferroviaire à grande vitesse comme un faisceau d'innovations de services (1.3.1) qui est différent selon les territoires (1.3.2). Puis nous avons mis en évidence la nécessité de tenir compte des

potentialités d'usage qui sont elles-mêmes différenciées selon les pays, les territoires et les clients (1.3.3). Enfin nous avons souligné la nécessité de tenir des comptes des stratégies d'appropriation individuelles et collectives des acteurs publics et privés dans les territoires desservis (1.3.4). Ce cadre théorique a été publié en 2012 dans RTS (cf. 5.4) et a été présenté plus en détail lors du rapport intermédiaire rendu en octobre 2012.

1.3.1. Les innovations de services appliquées à la desserte ferroviaire

Reprenant les analyses en termes d'innovations dans les services (Gallouj, Weinstein, 1997), une desserte ferroviaire peut ainsi être conceptualisée comme un service et une desserte ferroviaire à grande vitesse comme un faisceau d'innovations de services (Delaplace, 2012).

Une desserte ferroviaire peut être analysée comme un service qui est produit à partir de caractéristiques techniques matérielles du train (motrice, système de freinage, capacité des rames), de l'infrastructure (lignes dédiées, réseau ferroviaire classique), et de la gare (architecture, centralité, aménagement, etc.). D'autres sont immatérielles (méthodes et procédures permettant à différents trains de circuler sur le réseau, etc.). Ce service présente également des caractéristiques finales de service. Certaines sont relatives au déplacement (vitesse, sécurité, confort, restauration, connexion Wifi, connexion à un réseau électrique ou encore, dans le cas d'une motrice électrique, faiblesse de la pollution, etc.). D'autres sont proposées dans la gare (parking, restauration, vente de journaux, interconnexion avec d'autres modes de transport, location de voitures, etc.). La prestation de service est assurée par plusieurs acteurs : la SNCF qui est le transporteur exploitant, RFF qui est le gestionnaire de l'infrastructure et les collectivités publiques dont, pour les transports régionaux, la collectivité régionale. Chaque prestataire coproduit la desserte à partir de ses compétences. Le service est également produit par les clients i.e. les ménages et les entreprises à partir de leurs compétences et de leurs caractéristiques techniques (De Vries, 2006). Par exemple, lorsqu'un client réserve son billet de train sur internet, il doit disposer d'un ordinateur (caractéristiques techniques) et de compétences lui permettant de l'utiliser.

Par rapport à une desserte ferroviaire classique, une desserte TGV peut ainsi être analysée comme un faisceau d'innovations.

L'introduction d'une desserte TGV est à l'origine d'innovations d'amélioration des caractéristiques techniques. C'est également une innovation d'amélioration des caractéristiques de services : la vitesse commerciale est améliorée, la durée des trajets diminuée, des ruptures de charge peuvent être supprimées. La desserte peut également être associée à des modifications de fréquence et des destinations nouvelles devenir accessibles.

Une desserte TGV est également une innovation incrémentielle au sens où elle correspond à l'ajout d'une ou de plusieurs caractéristiques de services (Gallouj, Weinstein, 1997), qui augmentent l'utilité des agents qui en bénéficient. Il peut s'agir de nouveaux modes de gestion des relations à la clientèle ou de l'accès à une connexion WiFi. Cela peut être également un changement d'image de la ville : une desserte TGV confère un signe de distinction (cf. Bazin et al., 2011 pour une revue de la littérature sur ce sujet).

Enfin une desserte TGV peut être analysée comme une innovation relationnelle puisque la desserte peut, dans certains cas, être coproduite par les collectivités locales et leurs Etats respectifs[6] et de façon croissante par les acteurs privés dans le cadre de Partenariat Public Privé (PPP). En décidant de financer *ex ante* les LGV, les collectivités participent à la définition de la desserte (localisation des arrêts, des gares, etc.).

[6] Le Luxembourg a ainsi participé au financement de la LGV Est-européenne.

1.3.2. Des innovations différenciées selon les pays et les territoires

Une desserte TGV est une innovation d'amélioration des caractéristiques techniques dont l'ampleur est variable selon les pays puisque le type de réseau, de train et la localisation de la gare sont susceptibles d'être différenciés selon ces pays. **Ces différences selon les pays sont importantes dans la mesure où elles affectent l'utilisation de l'infrastructure**, **et par conséquent les services de déplacement possibles**, mais également du foncier qui l'entoure (cf. *infra*).

C'est également une innovation d'amélioration des caractéristiques de services à plusieurs égards : la vitesse commerciale est améliorée, la durée des trajets diminuée, des ruptures de charge peuvent être supprimées ou au contraire générées par le passage à une desserte TGV. Cette dernière peut également être associée à des modifications de fréquence. Enfin des destinations nouvelles peuvent devenir accessibles directement par voie ferroviaire. Sur ces différents points, force est de constater que l'ampleur de ces innovations n'est pas identique selon les territoires (Delaplace, 2012). En effet, la fréquence y est différente. De même, pour la vitesse puisque cette dernière dépend du type de train et de ligne (cf. *supra*) mais également des caractéristiques géographiques des territoires desservis. Par ailleurs, la diminution du temps de parcours entre villes associée à la croissance de la vitesse dépend également de leur localisation par rapport à la ligne elle-même. L'ensemble des destinations possibles y est donc de surcroît différent. L'ampleur de l'innovation dépend également de la qualité initiale du service ferroviaire, qui de nouveau est différenciée selon les territoires. Enfin, si l'ampleur de l'innovation dépend des stratégies du transporteur, elle dépend également de la concurrence et des stratégies des principaux concurrents. La concurrence est elle aussi susceptible d'être différente selon les territoires et selon les pays. Dès lors, **l'amélioration de l'offre de transport tout comme la demande de transport sont variables.**

Certaines innovations incrémentielles sont relativement indifférenciées selon les territoires au sein d'un même pays. C'est le cas de la nouvelle image que confère la desserte au territoire desservi (cf. Bazin et al., 2011 pour une revue de la littérature sur l'effet d'image associé aux dessertes TGV). Mais l'ampleur de cette innovation en termes d'image est évidemment très différente selon l'image préexistante du territoire. C'est le cas également de certains nouveaux modes de gestion des relations à la clientèle, etc. qui sont développés de façon indifférenciée.

Mais d'autres innovations incrémentielles sont susceptibles d'être différentes selon les villes voire même selon la nature de la desserte, dans la mesure où elles sont testées parfois uniquement sur certaines villes ou certaines dessertes[7]. En outre, certaines de ces innovations incrémentielles (services à la personne, services d'interconnexion, etc.) fournies en gare dépendent des stratégies d'autres prestataires qui, de fait, sont variables selon les territoires. Enfin, les services fournis dans les trains sont également différenciés selon les pays[8].

Enfin, les innovations relationnelles associées à la desserte sont également susceptibles d'être différentes dans l'espace. En effet, si la séparation entre le gestionnaire de l'infrastructure et le transporteur exploitant est dorénavant généralisée en Europe, ce n'est pas nécessairement le cas dans des pays non européens et cela n'a pas été toujours le cas

[7] C'est le cas par exemple du e-forfait qui a été mis en place à Reims exclusivement pour les abonnés Reims-Paris-Est. Cela est aussi le cas de la connexion Wifi à 320km/heure. Une connexion Wifi à des vitesses moindres avait également été testée auparavant sur le Thalys et sur le TGV Paris-Bordeaux-Pau.

[8] Par exemple, en Allemagne, certains services tels qu'une ligne de sonorisation pour chaque voyageur sont proposés dans les ICE.

dans le passé (cf. *supra*). De même les partenariats publics privés pour construire l'infrastructure sont plus ou moins développés selon les pays.

Il existe donc un premier niveau d'hétérogénéité lié à la nature des innovations qui est différente dans l'espace.

A partir de ces innovations de services, les clients vont coproduire leur service de déplacement en fonction de leurs potentialités d'usage. Or ceux-ci peuvent être différents selon les territoires.

1.3.3. Potentialités d'usage de la desserte et caractéristiques des territoires

Les potentialités d'usage d'une desserte à grande vitesse dépendent en partie du contexte spatio-temporel national dans lequel est inséré le territoire. En effet, ce contexte spatio-temporel national influe sur les potentialités d'usage de cette desserte, et par conséquent sur le service de déplacement qui sera coproduit. C'est le cas en raison de la conjoncture, qui affecte la mobilité, les anticipations et les investissements des agents privés mais également les politiques publiques au travers de ses conséquences sur les dépenses publiques. En outre, la nature de l'usage d'une desserte ferroviaire à grande vitesse peut varier selon le contexte national. En effet, par exemple, la mobilité touristique dépend du temps de travail qui est variable selon les pays. Une réduction du temps de travail, comme ce fut le cas en France jusqu'au début des années 2000, génère une croissance des séjours touristiques de courte durée que la desserte TGV contribue également à favoriser. Dès lors les potentialités d'usage sont différenciées selon les pays.

Mais, dans un pays et à un moment donnés, ces potentialités sont également conditionnées par les caractéristiques intrinsèques du territoire desservi, la stratégie du prestataire sur ce territoire et par la nature des agents qui y sont localisés.

La taille de la population mais aussi ses caractéristiques (structure des emplois par PCS), le type d'entreprises (spécialisation sectorielle, dépendance, etc.) influent sur les usages d'une desserte TGV. Plus précisément, c'est le cas du type de ménages présent sur le territoire, les ménages étant des clients potentiels pour le service ferroviaire et du type de mobilité (professionnelle, migrations alternantes, mobilité touristique, etc.) qui les caractérisent, de la spécialisation sectorielle (industrielle, commerciale, servicielle, etc.), du type d'entreprises localisées dans la ville (grande ou petites firmes, filiales, type de marchés qu'elles desservent (local, national, international), etc.), de la qualification de la population, et notamment de la présence de cadres, qui peut générer une utilisation plus intense de la desserte. En effet, la littérature met l'accent sur la mobilité accrue de certaines catégories d'utilisateurs (PCS supérieures) et de voyageurs d'affaires.

Mais la desserte dépend également de la nature de la mobilité et des destinations que le(s) prestataire(s) souhaite(nt) développer (migrations alternantes, mobilités professionnelles, mobilité de tourisme, etc.). Par ses actions, le ou les prestataire(s) oriente(nt) les possibilités de coproduction d'un service de déplacement au sens où il(s) dédie(nt) de préférence la desserte à certains usages (migrations alternantes, voyages d'affaires ou de tourisme, etc.). Il influe également sur ces usages en fonction de sa stratégie en termes de tarification et de croissance de cette dernière par rapport à un billet sur ligne ferroviaire classique.

Les potentialités d'usage de la desserte TGV dépendent enfin de l'attractivité des villes pour les différents motifs de déplacement (travail, professionnel, tourisme, études). Ces motifs sont liés aux caractéristiques intrinsèques des villes qui résultent elles-mêmes de leur géographie, de leur histoire (climat, aménités, patrimoine, ressources).

Toutefois la possible survenue d'effets dépend également des stratégies d'appropriation des innovations dont les dessertes à grande vitesse sont porteuses.

1.3.4. L'appropriation effective du faisceau d'innovations de service liées à la desserte dans un territoire : le rôle des stratégies des acteurs

L'appropriation va au-delà de la simple adoption, du simple usage. Elle nécessite que les agents aient un rôle actif à l'égard de l'innovation et qu'ils l'intègrent dans leurs comportements et de ce fait qu'ils disposent des compétences requises pour ce faire.

Dans ce cadre, l'appropriation d'une desserte TGV peut prendre différentes formes et être mise en œuvre par différent acteurs (entreprises, ménages, collectivités locales, etc.), qu'ils soient publics ou privés et ce de façon individuelle et/ou collective.

L'arrivée d'une desserte à grande vitesse et les innovations de services qui lui sont liées peuvent conduire les villes à s'interroger sur leur devenir et sur la façon dont elles pourraient en tirer parti donnant lieu alors à des études, des diagnostics dont l'objectif est d'anticiper les évolutions possibles du territoire. Les acteurs du territoire peuvent également s'approprier l'image associée au TGV. Cette appropriation peut être réalisée en termes de communication. Les acteurs privés peuvent également s'approprier la desserte en remplaçant par exemple des contacts téléphoniques par des relations de face à face, en tentant d'élargir leur aire de marché, en développant de nouveaux produits touristiques dans le cas du tourisme, etc.. Mais au-delà de ces stratégies d'appropriation individuelle, l'appropriation peut également être collective et, dans certains cas, donner naissance à des innovations relationnelles dans de nombreux domaines. C'est le cas :

- En matière de services de transports complémentaires (réorganisation des taxis, parkings, location de voiture à la gare, réorganisation des TER, des transports collectifs…).

- En matière de redéfinition de la ville et de ses accès (insertion de la gare dans le tissu urbain, redéfinition des connexions entre les différents réseaux (desserte routière ou autoroutière, réseau de transport collectif, etc.).

- En termes de tourisme (package billets + hôtel, billet + restaurant, etc.).

Ainsi en s'associant avec d'autres acteurs des villes et plus généralement du territoire, qu'ils soient privés ou publics, et en donnant naissance à des innovations relationnelles, les collectivités locales des territoires desservis peuvent s'approprier l'infrastructure et la desserte pour conforter, modifier voire créer un projet pour le territoire dont elles ont la charge. Elles peuvent ainsi faire de l'infrastructure et de la desserte un outil au service d'un projet concerté de développement du territoire (Blanquart et Delaplace, 2009). Ce type d'appropriation dépend des caractéristiques du territoire et de la desserte, mais également des compétences des acteurs publics et privés et notamment de leur capacité à coopérer. Lorsque les acteurs publics et privés participent à ces innovations relationnelles, les effets sur le développement local seraient les plus importants. En effet, l'émergence de multiples innovations relationnelles associées à des innovations de produits/services, que l'on peut qualifier de grappe d'innovations de services, serait un élément central dans l'émergence d'éventuels « effets » positifs des infrastructures et des services de transport qui leur sont associés.

Il existerait ainsi trois niveaux d'hétérogénéité dans l'espace des effets des dessertes ferroviaires à grande vitesse, le premier lié aux innovations que représentent ces dessertes, le second lié aux potentialités d'usage caractérisant les territoires et le troisième dépendant des stratégies d'appropriation, spécifiques là aussi aux territoires.

Nous avons alors mené une analyse plus fine et plus qualitative permettant de comprendre les trajectoires individuelles de 8 unités urbaines desservies par le TGV en recourant à des entretiens.

2. L'HETEROGENEITE DE LA LIAISON « TGV-DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES » : UNE ILLUSTRATION SUR 8 VILLES

Nous aborderons successivement la méthodologie que nous avons adoptée afin de déterminer les villes à étudier et les entretiens que nous avons réalisés afin de contextualiser la desserte TGV dans ces villes (2.1) puis nous illustrerons l'hétérogénéité du faisceau d'innovations (2.2), des potentialités d'usage (2.3) et enfin de l'appropriation dans ces villes (2.4).

2.1. Les villes choisies et les types d'entretien menés

Nous aborderons successivement les raisons qui ont conduit au choix des villes puis les objectifs des entretiens que nous avons menés.

2.1.1. Le choix des villes

Le choix de villes a été contraint par plusieurs éléments.

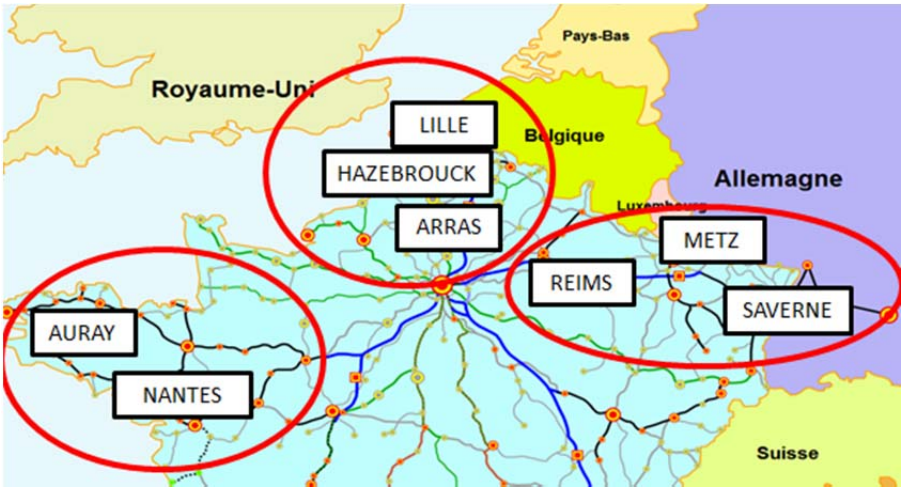
Premièrement, le contrat dont le montant a été réduit nous a conduits à limiter le nombre de villes à investir. Le contrat stipulait que nous allions travailler sur le réseau Ouest, Nord et Est de la France et nous nous étions engagés sur l'étude de 6 villes avec une trentaine d'entretiens.

Deuxièmement, nous avons souhaité travailler sur des villes dont la taille de la population couvrait un large spectre allant de villes de petite taille à des grandes villes et dont la desserte était également différente. La question de l'existence d'éventuelles dynamiques associées aux dessertes TGV et de leurs spécificités pour des villes de plus petite taille ou de taille moyenne est en effet importante, ne serait-ce que par le nombre de ces villes desservies (cf. *supra*).

Troisièmement, nous souhaitions étudier un territoire concerné par le tourisme balnéaire puisque nous avions jusqu'alors travaillé principalement sur des villes caractérisées éventuellement par un tourisme urbain et d'affaire. Or la question de l'intérêt des dessertes TGV en matière de tourisme a jusque-là été relativement peu abordée.

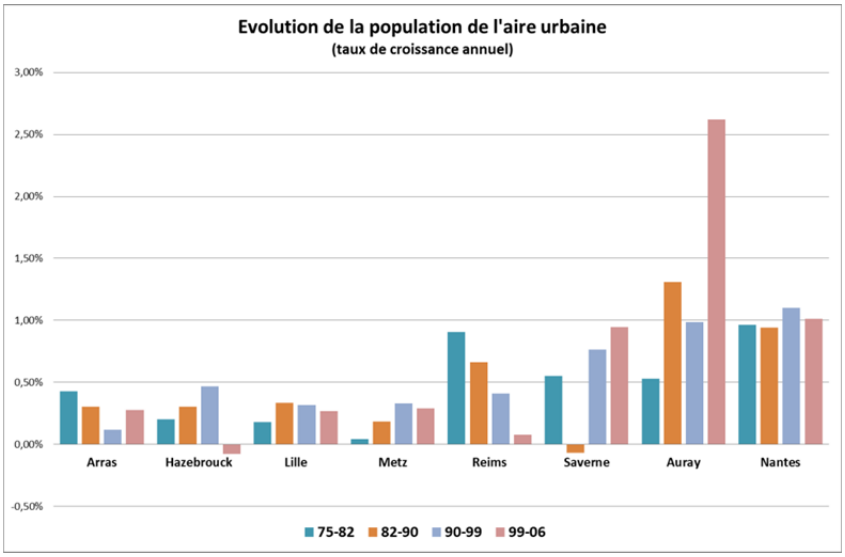
Sur cette base, nous avons privilégié des villes connaissant un dynamisme particulier par rapport à leur région aussi bien en termes d'évolution de la population que d'emploi, même si pour les villes de l'Est de la France ce dynamisme est relatif et la desserte récente. Finalement, nous avons retenu 8 villes (cf. Figure 1), 3 desservies par le TGV Nord (Arras, Hazebrouck et Lille), 3 desservies par le TGV Est-européen (Metz, Reims et Saverne), et 2 par le TGV Atlantique (Auray et Nantes).

Figure 1 Les villes retenues



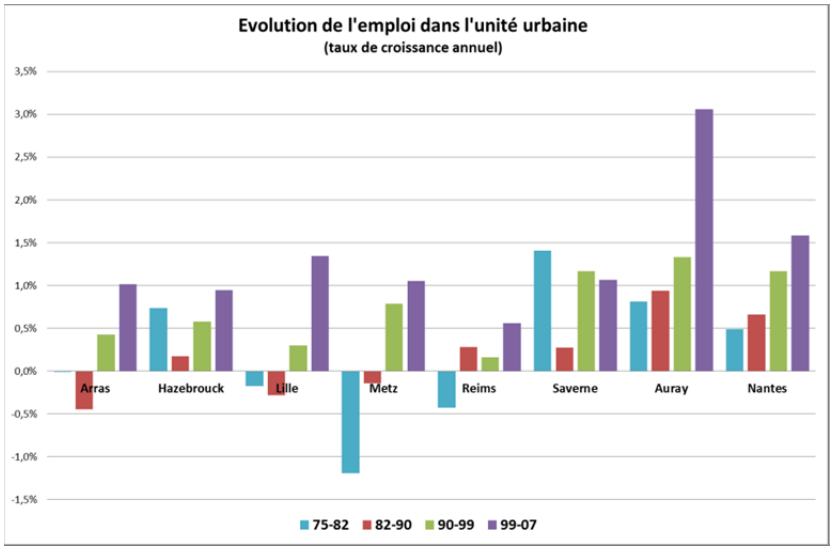
Ces villes sont caractérisées par des évolutions de population contrastées par période intercensitaire[9] (cf. figure 2).

Figure 2 L'évolution de la population dans les 8 aires urbaines sélectionnées



Il en va de même en matière d'emploi, (cf. figure 3).

Figure 3 L'évolution de l'emploi dans les 8 unités urbaines sélectionnées



S'il doit y avoir des effets en matière de dynamisme lié au TGV, ce qui est loin d'être systématique si notre cadre est pertinent et comme semblent le confirmer les premiers résultats de l'analyse statistique, ils ne sont qu'un élément parmi d'autres du dynamisme.

2.1.2. Les objectifs des entretiens

Pour chaque ville desservie retenue, l'objectif des entretiens était d'analyser

a) la politique menée par la ville ou l'agglomération et l'organisme de développement (quand ils existent) à partir d'entretiens avec des acteurs publics.

[9] Il convient de noter que pour les villes desservies par la LGV Est-européenne, les données statistiques concernent une période antérieure à la desserte. Si dynamisme relatif il y a, cela pose, de fait, la question du sens de la causalité.

b) la façon dont les entreprises avaient pu intégrer la grande vitesse ferroviaire dans leurs pratiques de déplacements professionnels, et les apports éventuels des LGV en termes de politique de développement durable pour ces entreprises.

c) la façon dont les acteurs publics et privés s'étaient ou non coordonnés et avaient ou non construit une stratégie territoriale intégrant la grande vitesse ferroviaire.

Pour ce faire nous avons réalisé des guides d'entretien qui ont été administrés auprès de deux types d'acteurs dans les villes étudiées.

- Le guide d'entretien destiné aux acteurs publics

La structure du guide d'entretien (cf. annexe 5.1) est la suivante :

- Fiche signalétique du territoire
- Fiche signalétique de l'interlocuteur
- Rappel historique de l'arrivée du TGV dans la ville
- Modification des pratiques des acteurs locaux en matière de coordination autour des projets liés au TGV
- Les effets constatés sur les plans :
    - de la démographie et des mobilités,
    - de l'urbanisme et des questions foncières,
    - de l'activité économique,
    - du tourisme, du transport,
    - de l'intermodalité
- Le guide d'entretien destiné aux entreprises

La structure du guide d'entretien (cf. annexe 5.1) est la suivante :

- Fiche signalétique de l'entreprise :
    - localisation ;
    - création ou délocalisation ;
    - année de création ; etc.
- Apports économiques éventuels du TGV pour l'entreprise :
    - principaux motifs de déplacement du personnel ;
    - principales destinations et modes de transport utilisés ;
    - personnes qui se déplacent pour motif professionnel ;
    - TGV et modification de l'usage des transports par le personnel ;
    - TGV et réduction de certains coûts ;
    - meilleure accessibilité à de nouveaux marchés et image de l'entreprise liées au TGV ;
- Apports sociaux du TGV pour l'entreprise :
    - amélioration des conditions de déplacement pour la mobilité professionnelle ;
    - amélioration des conditions de déplacement pour les trajets domicile / travail ;
- Apports du TGV en termes d'amélioration de l'offre TER pour les salariés et de l'offre ferroviaire pour le fret de l'entreprise
    - amélioration de l'offre TER pour les salariés,
    - amélioration de l'offre en matière de fret ferroviaire liée à la libération des sillons sur les lignes classiques.

2.1.3. Les entretiens réalisés

La réalisation des entretiens a été particulièrement difficile à mettre en œuvre et parfois à interpréter. Cela a été le cas particulièrement dans les plus petites villes mais également dans les villes dans lesquelles la desserte est ancienne.

Dans le premier cas, la question de l'appropriation et de la mesure des éventuels effets TGV ne se pose que de façon limitée compte tenu des faibles moyens de ces villes. En outre,

dans ces petites villes, la desserte étant très faible, les impacts sur les entreprises ne sont au mieux que marginaux.

Dans le second, plus la desserte est ancienne et plus il est difficile d'avoir une vision précise de ce qui s'est effectivement passé. D'une part, la mémoire a pu disparaître compte tenu de la mobilité professionnelle des personnes qui étaient présentes à l'époque. D'autre part, on ne peut omettre que quelque fois, il existe une reconstruction et une rationalisation *ex post* par les acteurs des phénomènes qui se sont réellement produits, déformant ainsi les buts des actions qui ont effectivement été menées.

Ces deux précautions étant évoquées, 60 entretiens ont finalement été réalisés (cf. Tableau 6), 33 auprès des acteurs publics des villes. Ces acteurs publics sont des techniciens des villes (services économiques), structures intercommunales, associations de promotion de l'attractivité économique, agences d'urbanisme, offices de tourisme, etc.) ou des élus de ces villes.

24 entretiens ont été réalisés auprès d'entreprises localisées dans ces villes ou de chambres de commerce et d'industrie de façon à identifier la perception du rôle du TGV dans le dynamisme de leur activité. Enfin 2 associations d'usagers ont également été contactées et un entretien a été conduit auprès de RFF au sujet des sillons et du fret.

Tableau 6. La répartition des entretiens selon le type d'acteurs par ville

Ville	LGV	Nombre total d'entretiens	Dont : Acteurs publics	Dont : Acteurs privés	Dont : Associatifs
Arras	Nord	4	2	2	
Hazebrouck	Nord	6	2	4	
Lille	Nord	5	4	1	
Metz	Est	12	7	5	
Reims	Est	9	4	5	
Saverne	Est	6	5	1	
Auray	Atlantique	8	3	3	2
Nantes	Atlantique	9	6	3	
Gestionnaire de l'infrastructure		1			
Total		60	33	24	2

Source : réalisé par nos soins

2.2. Mise en évidence de l'hétérogénéité du faisceau d'innovations dans les villes étudiées

Trois types d'innovations ont fait l'objet d'observations et ont été mis en évidence dans les villes étudiées : les innovations d'amélioration des caractéristiques techniques et de service de la desserte (2.2.1), les innovations incrémentielles, ajoutant des caractéristiques de service nouvelles (2.2.2) et les innovations relationnelles mises en place lors de la définition de la desserte (2.2.3) (cf. les tableaux synthétiques de l'annexe 5.3.1. pour plus de détails sur chaque ville).

2.2.1. Les innovations d'amélioration de la desserte

Ces innovations correspondent à la fois à une baisse des temps de parcours entre villes desservies, à l'existence de nouvelles destinations possibles à partir de ces villes, et parfois seulement à une amélioration quantitative de certaines dessertes.

2.2.1.1. La baisse des temps de parcours des villes desservies vers Paris et la province

Les villes étudiées connaissent une baisse des temps de parcours vers Paris de 25% (Auray, avec un gain d'une heure de temps de parcours) à 50% (Arras, gain de 40 minutes, Lille, gain de 1h, et Reims avec un gain de 45 minutes) (cf. Tableau 7). Cette diminution des temps de parcours permet en particulier, à partir de certaines villes (Arras, Lille ou Reims), de faire l'aller-retour à Paris dans la demi-journée, et de se déplacer pour des réunions de courte durée, ce qui n'était pas possible auparavant. Ce gain de temps est considéré comme contribuant à la hausse de la productivité dans les entreprises concernées. Il ouvre également de nouvelles possibilités de localisation pour des entreprises ayant des relations importantes avec Paris, par exemple parce que leur siège y est localisé. Pour les autres villes, sauf pour Auray, il est possible avec la desserte TGV de faire l'aller-retour à Paris dans la journée, possibilité qui n'existait pas auparavant, ou en avion (Nantes). Ceci ouvre également de nouvelles opportunités de déplacements professionnels ou personnels.

Tableau 7. Baisse des temps de parcours vers Paris et la province

Ville	Baisse des temps de parcours	AR Paris dans la journée ou ¾ journée	AR Paris dans la 1/2 journée	Gain net de temps vers Paris	AR province dans la journée
Arras	50 %	OUI	OUI	40 min	OUI
Hazebrouck	33 %	OUI		45 min	OUI
Lille	50 %	OUI	OUI	1h00	OUI
Metz	45 %	OUI		1h15	OUI
Reims	50 %	OUI	OUI	0h45	OUI
Saverne	47 %	OUI		1h45	OUI
Auray	25 %			1h00	
Nantes	31 %	OUI		1h15	OUI

Source : réalisé par nos soins

Pour certaines villes, la desserte TGV offre la possibilité de faire l'aller-retour à Paris dans les ¾ de journée, ce qui présente un intérêt pour des entreprises qui peuvent positionner une réunion en milieu d'après-midi, avec des personnels ayant effectué un déplacement à Paris. Ce cas est évoqué par la ville de Hazebrouck, pour laquelle un retour à 16h00 au bureau permet l'organisation d'une réunion de fin de journée.

Enfin, à partir de ces villes, sauf pour Auray, il est également possible de faire l'aller-retour vers certaines villes de province dans la journée, en profitant des destinations proposées soit directement vers la province, soit en correspondance aux gares d'interconnexion parisienne : Marne-la Vallée, Massy, ou Roissy.

Outre ces possibilités nouvelles en termes de performance des temps de parcours, les voyageurs bénéficient d'améliorations qualitatives liées à l'usage du TGV en termes de confort de déplacement. Ces progrès sont constatés dans l'évolution des conditions de

déplacements, au regard à la fois des temps de transport, et de la qualité du confort dans les déplacements. C'est la dimension sociale du développement durable que nous avions intégrée dans les entretiens auprès des entreprises.

La réduction des temps de transport permet un départ plus tardif le matin et une arrivée plus tôt le soir au domicile pour les salariés. Dans certains cas, on assiste également à une diminution du nombre de nuitées hors domicile ce qui est souvent perçu comme une amélioration de la qualité de vie.

Dans le cas d'entreprises dont les temps de trajet ne sont pas comptabilisés en temps de travail, cette amélioration est encore plus forte. Une des entreprises interrogées par exemple, compense le temps de trajet par des primes annuelles. Avec une prime annuelle identique et des temps de trajets plus courts, les salariés sont gagnants. Cette situation ne peut toutefois pas être généralisée à toutes les destinations. Les salariés de cette entreprise rémoise continuent de se déplacer en voiture pour visiter des clients à Lille, en raison d'une desserte TGV directe insuffisante et de surcroît sans gain de temps de parcours significatif. En revanche, vers Paris centre, et ce à partir de toutes les villes enquêtées qui desservent Paris en TGV, les entreprises utilisent systématiquement le TGV, ce qui réduit et fiabilise considérablement les temps de parcours. Parallèlement, la sécurité des personnes est davantage assurée en TGV qu'en voiture.

Ces progrès se traduisent donc par une diminution de la fatigue, un confort plus important, et une plus grande sécurité des personnels dans le cadre des migrations alternantes et des déplacements professionnels.

Par ailleurs les voyageurs bénéficient souvent de l'amélioration de l'intermodalité aux gares. Cette amélioration est liée à un effort généralisé réalisé au niveau des gares pour éviter des temps de rupture de charge trop lourds venant annuler les gains de temps de parcours liés à la grande vitesse. C'est le cas des liaisons TGV-TER, TGV-transports urbains, TGV-autoroutes, ou TGV-Taxis.

Ces éléments contribuent à la dimension sociale du développement durable associée aux dessertes TGV qui est la seule dimension qui a pu être identifiée lors des entretiens auprès des entreprises.

2.2.1.2. Les nouvelles destinations possibles

Outre la diminution des temps de parcours, ces villes bénéficient de nouvelles destinations en TGV sans rupture de charge (tableau N° 8).

Les nouvelles destinations directes possibles de la province, sans rupture de charge dans les gares centrales parisiennes, sont jugées très pratiques et innovantes. Elles permettent des gains de temps très importants, mettant le TGV en concurrence avec l'avion sur certaines liaisons (comme Lille/Bordeaux, ou Nantes/Strasbourg) et avec la voiture (comme Lille/Reims ou Reims/Rennes). Il s'agit d'une innovation majeure d'amélioration de la desserte, en rupture avec les modalités contraignantes de changement de gare à Paris pour les relations province/province. De plus, à partir de Lille et Reims, des dessertes internationales comme Bruxelles et Londres pour Lille, et Luxembourg à partir de Reims sont devenues possibles.

Par ailleurs, la connexion nouvelle à un aéroport international à partir d'Arras, Lille, Reims, mais aussi plus récemment de Nantes et Auray[10], est jugée également comme une innovation de taille. Ce type de connexion, même en correspondance, à Lille dans le cas de Hazebrouck ou à la gare Lorraine dans le cas de Metz, présente là aussi l'intérêt d'éviter la

[10] Initialement, Auray et Nantes n'étaient pas connectées initialement à Roissy ; elles le sont aujourd'hui.

rupture de charge des gares parisiennes, et de gagner du temps par rapport à la voiture. Pour certaines villes, toutefois, la fréquence de la desserte est jugée insuffisante, comme c'est le cas pour Reims.

Tableau 8. Nouvelles destinations possibles

Ville	Desserte directe de la province	Desserte directe de l'international	Connexion nouvelle à un aéroport international
Arras	Lyon, Bordeaux		Oui
Hazebrouck			
Lille	Lyon, Strasbourg, Nantes, Rennes, Bordeaux, etc.	Bruxelles, Londres	Oui
Metz			Au départ gare Lorraine
Reims	Lille, Rennes, Bordeaux, Strasbourg	Luxembourg	Oui
Saverne			
Auray	Lille (pas initialement)		Oui mais pas initialement
Nantes	Lyon, Lille, Strasbourg (pas initialement)		Oui mais pas initialement

Source : réalisé par nos soins

2.2.1.3. L'évolution quantitative de la desserte : amélioration / dégradation

L'analyse de l'évolution de la fréquence de la desserte doit être effectuée avec prudence. Une analyse « toutes choses égales par ailleurs » n'est pas possible dans la mesure où des gares nouvelles sont apparues, et où des connexions directes avec la province ont été créées. L'analyse s'est donc concentrée sur la comparaison de la desserte préexistante de Paris (antérieure à la desserte TGV) et la nouvelle (depuis cette desserte), et sur d'autres liaisons lorsque les acteurs interrogés les évoquaient comme ayant connu une évolution marquante.

De plus, la reconstitution exacte de la desserte antérieure pour des lignes existantes depuis plus de 20 ans n'a pas toujours été possible. Dans ce cas, ce sont les tendances à la hausse ou à la baisse qui sont précisées (Tableau 9).

De façon générale on ne constate pas d'augmentation de la fréquence des dessertes vers Paris lors des mises en service des LGV. Seule Nantes, parmi les villes étudiées, a connu une hausse de cette desserte lors de la mise en service de la LGV Atlantique, passant initialement de 9 à 12 allers-retours quotidiens en semaine.

De plus, et cela concerne également les plus grandes villes étudiées, après la mis en service, une augmentation de la desserte vers Paris, est constatée. Lille a connu par exemple une progression continue de l'offre de service vers Paris, malgré une suppression de liaisons vers la province. Nantes a également connu une progression de sa desserte, passant de 12 allers-retours quotidiens lors de la mise en service, à 19 en 2010, et à 22 actuellement.

Nous retrouvons bien ici le rôle de concentration et de redistribution des flux, de/et à partir des plus grands pôles que jouent les dessertes TGV, avec une accentuation des flux.

Tableau 9. Evolution de la fréquence de la desserte

Ville	Amélioration de la fréquence vers Paris	Détérioration de la fréquence vers Paris	Détérioration indirecte de liaisons interrégionales (ex)
Arras		Par rapport à la desserte TGV initiale	
Hazebrouck			
Lille	Par rapport à la desserte TGV initiale		
Metz			Metz/Châlons en Champagne
Reims		(- 1) Par rapport à la desserte classique	Reims/Château-thierry
Saverne		(- 4) Par rapport à la desserte classique	
Auray		(- 1,5) Par rapport à la desserte classique	Suppression de trains de nuit (Lyon/Auray)
Nantes	Par rapport à la desserte classique +à la desserte TGV initiale		

Source : réalisé par nos soins

Pour les autres villes, c'est plutôt une diminution des dessertes vers Paris avant/après TGV que nous constatons, même si la prudence nous amène à signaler une possible substitution des nouvelles dessertes vers la province aux dessertes antérieures vers la province avec rupture de charge à Paris.

Reims, par exemple, propose un aller-retour en moins par rapport à la situation avant desserte TGV (moins 4 en gare centre, plus 3 en gare de Bezannes). Metz ne connaît pas de changement vers Paris. Saverne propose 4 allers-retours directs en moins (6 avant le TGV, 2 après), même si cela est partiellement compensé par un renforcement des liaisons TER vers Strasbourg permettant d'aller prendre un TGV en correspondance pour Paris. Auray voit également sa liaison vers Paris diminuer de 1,5 aller-retour.

De surcroît, il convient de raisonner en dynamique. En effet la desserte TGV n'est pas figée.. Ainsi depuis la mise en service des LGV, certaines villes ont connu une dégradation de leur desserte vers Paris. C'est le cas d'Arras. Cette diminution est également constatée vers les villes de province, avec la suppression de certaines liaisons vers Marne la Vallée et Roissy. Si Lille connait une amélioration vers Paris, elle connait comme Arras une suppression de liaisons vers la province (moins 1 aller-retour vers Massy, moins 3 vers Marne-la-Vallée, moins 3 vers Roissy).

Si l'on effectue un focus sur les week-ends, la desserte de Paris est également légèrement dégradée : par exemple moins 1 aller-retour pour Reims, ou moins 2,5 pour Auray alors que cette dernière est caractérisée par un tourisme balnéaire important et que les acteurs locaux évoquent un sous-dimensionnement du service.

On constate également une détérioration de certaines liaisons inter-régionales consécutives à la mise en service de LGV. C'est le cas de la liaison Metz/Châlons-en-Champagne, ou encore de la liaison Reims/Château-Thierry. Ces suppressions sont regrettées par certains acteurs qui considèrent que les LGV améliorent les relations entre grandes villes au détriment des relations entre les grandes et les petites et moyennes villes. Sur la liaison Lyon/Auray par exemple les trains de nuit ont été supprimés.

Toutefois sur l'ensemble des villes, les LGV semblent avoir été accompagnées d'une amélioration de l'intermodalité. Une amélioration des liaisons TGV-TER depuis les mises en service des lignes est fréquemment citée. Une restructuration de l'offre TER s'en suit aussi fréquemment. Les correspondances avec les bus se sont améliorées. Des lignes de tramway se sont développées. Une seconde ligne a été mise en service à Nantes, deux ans après l'arrivée du TGV, une ligne a été mise en service à Reims quatre ans après, même si ces lignes ne sont liées au TGV, mais à des projets d'amélioration des déplacements urbains plus globaux. En revanche, à Auray, une difficile gestion de l'intermodalité fer-mer est déplorée (cf. *infra*).

Ainsi, et globalement, si les dessertes TGV améliorent la qualité des déplacements et leur confort, notamment en supprimant certaines ruptures de charge, elles n'améliorent cependant pas la fréquence des dessertes. Seules les grandes villes, comme Nantes ou encore Lille peuvent prétendre avoir bénéficié de cette amélioration quantitative. Les progrès ont en revanche eu lieu sur quasiment l'ensemble des villes en matière d'amélioration de l'intermodalité.

Les innovations d'amélioration de services associées aux LGV sont donc essentiellement des innovations d'amélioration qualitative associant baisse des temps de parcours, nouvelles destinations possibles sans rupture de charge, connexion à un aéroport international et meilleur confort, davantage que quantitative.

2.2.2. Les innovations incrémentielles

Les innovations incrémentielles identifiées sont des innovations liées à l'amélioration de l'image de certaines villes, conférées par les dessertes TGV, ainsi que des innovations de service au moment de la mise en place de la desserte.

2.2.2.1. Une nouvelle image conférée par les dessertes TGV à certaines villes, et de façon plus limitée pour d'autres

Les LGV confèrent d'une part à certaines villes une amélioration de leur image. C'est le cas pour celles qui souffraient au préalable d'un déficit d'image.

C'est le cas de Reims, longtemps qualifiée de « belle endormie » qui semble voir son image se transformer progressivement. Cette évolution est due, d'une part, à la politique d'information et de communication qui a eu lieu lors de la mise en service de la LGV-Est européenne et aux nombreuses festivités qui s'en sont suivies. Mais cela est dû, d'autre part, à une transformation de la ville liée à une politique urbaine globale de valorisation de son patrimoine et de requalification de ses quartiers, qui avait précédé la mise en service de la ligne : mise en valeur de la cathédrale avec la construction d'un parvis, requalification et modernisation du quartier de la gare centrale. La mise en service du tramway en 2011, quatre ans après l'arrivée du TGV a également contribué au développement d'opérations de communication sur la ville. Les manifestations festives plus récentes liées à l'organisation des 800 ans de la Cathédrale ont également fait parler de la ville. Le TGV a donc été un « plus », un accélérateur, et un vecteur supplémentaire de communication.

Au-delà de l'image de modernité, le TGV permet également de développer l'image touristique de certaines villes. C'est le cas à Metz qui renvoie plutôt à l'image des mines et de la sidérurgie marquant la Lorraine, et à celle d'une ville de garnison. Les acteurs publics

du tourisme considèrent qu'un certain dynamisme du tourisme a pu être observé immédiatement et de façon temporaire après la mise en service de la LGV Est-européenne, même si l'arrivée du TGV a été concomitante d'une dégradation de la conjoncture économique.

Ainsi, les acteurs du tourisme soulignent que la communication effectuée autour de la LGV Est-européenne et la promotion de la destination ont permis de réintégrer Metz sur la liste des destinations possibles en termes de tourisme notamment d'affaires mais que le TGV n'est pas souvent le mode de transport utilisé. Cela est confirmé par la fréquentation du Centre Pompidou-Metz, qui a ouvert en mai 2010 et qui est situé immédiatement derrière la gare de Metz. Avec 552000 visiteurs en 2011 il est en 3ème position des sites touristiques lorrains.

C'est le cas également d'Arras qui semble avoir bénéficié de la mise en service de la LGV Nord en termes d'image. Son attractivité touristique relativement faible dans les années 1990 s'est aujourd'hui améliorée. Ainsi, les acteurs interrogés à Arras s'accordent sur le fait que l'amélioration de l'attractivité est en grande partie due à la politique de mise en valeur du patrimoine et à la volonté (qui s'est traduite par la mobilisation de moyens financiers importants) de développer le tourisme sur la ville. Si le TGV, de façon assez contradictoire, parait assez faiblement utilisé par les visiteurs à Arras, qui viennent principalement en voiture, ou en car pour les groupes, celui-ci a permis en revanche de mieux faire connaitre Arras. Dans les salons, par exemple, le fait de communiquer sur une carte où un arrêt TGV est positionné est un « plus » pour faire connaître la ville. L'image traditionnelle de ville industrielle évolue donc progressivement, pas seulement en raison du TGV, mais plutôt des politiques d'accompagnement mises en place après l'arrivée du TGV, et qui l'utilisent dans les opérations de communication. Pour Arras, deux éléments ont, semble-t-il, joué : d'une part le slogan « Arras a 50 minutes de paris » qui a modifié l'image de la ville que l'on pouvait situer plus facilement sur une carte, d'autre part la naissance d'Euralille et le changement d'image de Lille qui a été pour Arras un déclic contribuant à minimiser le « complexe nordique » pour l'activité touristique. Indirectement, l'amélioration de l'image de Lille a donc bénéficié à Arras.

Lille, effectivement, a su jouer sur la LGV Nord pour contribuer à renforcer son image de métropole et développer une identité internationale. Le projet Euralille, programme de développement de centres d'activités (commercial et de bureau) et d'échanges situé autour de la gare TGV Lille-Europe, avait pour objectif de doter l'agglomération lilloise d'un centre international d'affaires. Euralille a pu par la suite en effet montrer sa capacité à améliorer l'image de la ville et de la métropole et à développer les activités tertiaires et le tourisme d'affaires. Lille a par ailleurs joué sur cette image pour accueillir un vaste public au moment de son investiture comme capitale européenne de la culture en 2004, opération ayant été considérée comme un véritable succès.

Ainsi, comme pour Arras, et par effet de ricochet, Hazebrouck a bénéficié indirectement des retombées de l'amélioration de l'image de Lille, non pas en termes de tourisme, celui-ci étant faiblement développé, mais en termes de ville résidentielle pour la localisation des ménages ayant un emploi à Lille. L'accessibilité ferroviaire à la métropole lilloise pour des trajets domicile-travail concurrence progressivement l'accessibilité autoroutière, les axes routiers étant fréquemment encombrés sur cet axe, notamment aux horaires de pointe. La possibilité d'aller à Paris directement en TGV à partir de Hazebrouck a également permis de maintenir les fonctions stratégiques d'activités industrielles importantes dans l'audomarois, à proximité d'Hazebrouck.

A Saverne, compte tenu de la taille de la ville, les aménités sont insuffisantes pour occuper des touristes pendant un week-end complet. Ceux-ci se rendent donc à Saverne en voiture pour profiter des aménités liées au tourisme vert. Le tourisme à Saverne a bénéficié de la communication du comité régional du tourisme autour de la mise en œuvre de la LGV-Est

européenne et d'un renouvellement de l'image, mais celui-ci a eu lieu surtout au profit de la clientèle alsacienne et lorraine.

Toutefois, au-delà des villes qui pouvaient souffrir d'un déficit d'image, il ne semble pas y avoir eu d'effet positif supplémentaire en termes d'image, que ce soit à Nantes ou à Auray, ces villes bénéficiant déjà d'une certaine notoriété à la fois en matière de tourisme (surtout à Auray), ou en matière de modernité et de qualité de vie.

Ainsi, l'effet d'image semble davantage se concentrer là où l'image est inexistante ou dégradée.

2.2.2.2. De nouveaux services associés à l'usage des LGV

Les LGV ont été associées à la naissance de nouveaux services : il s'agit de nouveaux modes de gestion de la clientèle, comme l'instauration de tarifs préférentiels pour les anciens abonnés et l'accès à l'e-forfait, de la mise en place de l'e-billet facilitant le système de réservation, ou encore de l'accès au wifi dans les TGV Est-européens.

L'instauration de tarifs préférentiels pour les anciens abonnés est le résultat d'une négociation entre les associations d'usagers et la SNCF, avec un appui des collectivités locales qui finançaient pour la première fois *ex ante* la mise en service d'une ligne à grande vitesse, la LGV-Est. Les tarifs annoncés des abonnements sur cette ligne étant considérés comme relativement élevés par les abonnés de l'ancienne ligne, une négociation a en effet permis de réduire cette hausse pour les abonnés disposant d'une certaine ancienneté. L'e-forfait a été accessible aux anciens abonnés de plus de deux ans, suite à des discussions entre la SNCF et le Conseil régional Champagne-Ardenne. L'intérêt était double : bénéficier d'un tarif préférentiel et d'une certaine flexibilité d'usage du TGV. En dernière minute, et sous réserve de place disponible, le système permet un échange de réservation. En cas de train raté, une réservation sur le train suivant est possible dans la limite des deux heures. L'exigence de ce système est que l'usager dispose d'une adresse e-mail et d'un portable avec technologie wap. Cette formule qui avait été mise en place à l'essai a depuis été supprimée.

Le deuxième service innovant associé à l'usage des LGV est l'e-billet, lancé en 2010 par la SNCF pour les trajets effectués en TGV, service qui a été élargi aux trains inter cités, puis totalement généralisé. Son intérêt est de pouvoir imprimer un document au format PDF, doté d'un code-barres qui évite au voyageur de se déplacer en gare pour l'achat d'un billet. Cela supprime également le besoin de compostage qui peut alourdir les temps d'attente. Par ailleurs, pour les voyageurs détenteurs d'une carte Grand voyageur ou d'un abonnement forfait, le code-barres se trouve sur la carte, ce qui supprime le besoin d'impression du billet. Ce service a pour objet de faciliter et rendre plus flexible le système de réservation de billet.

Enfin, l'accès à internet et à certains services multimédias (films, documentaires, cours de langue, city guide des villes traversées) à l'aide du wifi dans les TGV Est européens a été mis en service en 2010. Cette innovation de service mise en place par le prestataire de l'infrastructure est accessible moyennant un abonnement au service « box TGV ».

L'ensemble de ces nouveaux services a donc pour fonction un allègement des charges que représente l'usage du TGV (charge financière et temps passé à la réservation) et l'introduction d'une certaine flexibilité dans un système de réservation qui était parfois rigide, notamment pour les utilisateurs quotidiens dans le cadre des migrations alternantes et des déplacements professionnels.

Ces innovations incrémentielles sont différenciées dans l'espace, y compris pour les effets d'image dans la mesure où leur importance varie en fonction de l'image initiale.

2.2.3. Les innovations relationnelles lors de la définition de la desserte

Une troisième famille d'innovation peut être identifiée, en lien avec la mise en service des lignes à grande vitesse : les innovations relationnelles qui se sont produites lors de la définition des dessertes. Ce sont des innovations liées au financement des dessertes, au choix de localisation des gares, et à la volonté des acteurs d'irriguer leur territoire pour faire du TGV un outil d'aménagement de ce territoire, ce pour quoi il n'était pas conçu au départ, et pour améliorer l'intermodalité.

2.2.3.1. Liées au financement de la desserte

La LGV-Est européenne est la première ligne à avoir été cofinancée par les collectivités locales. Ce financement a été réalisé à hauteur de 124 millions d'euros pour la Champagne-Ardenne, 254 pour la Lorraine et 282 pour l'Alsace, ce qui représente respectivement 4%, 8%, et 11% du financement total du projet, l'ensemble des fonds publics représentant 76,5% du projet, RFF et la SNCF le complétant à hauteur de 23,5% (cf. tableau 10).

Tableau 10. Répartition des financements du projet LGV Est européenne

Source des financements	Montants en Millions d'euros H.T
Etat français	1219
Union européenne	320
Luxembourg	117
Ile-de-France	76
Champagne-Ardenne	124
Lorraine	254
Alsace	282
Total fonds publics	2392
RFF	683
SNCF	49
Total	3125

Source : Bazin et al. 2006

Pour les acteurs de la Champagne-Ardenne, par exemple, 34% du montant financé l'a été par le Conseil Régional Champagne-Ardenne, et 37% par la ville de Reims, ville principalement desservie de la région (cf. Tableau 11).

Tableau 11. Répartition des contributions des collectivités territoriales de Champagne-Ardenne

Source des financements	Montants en Millions d'euros H.T	Part
Région Champagne-Ardenne	42,08	34%
Ville de Reims	45,73	37%
District de Reims	3,96	3%
Conseil Général des Ardennes	7,62	6%
Conseil Général de la Marne	24,85	20%
Total	124,25	100%

Source : Source : Bazin et al. 2006

Or, cette participation des collectivités locales a eu un effet en termes de participation au processus de décision, plus important que lorsqu'aucun cofinancement n'a été demandé. En effet, elle s'est traduite par une négociation de la desserte entre les régions, les départements et les villes concernées et la SNCF. Cette négociation en amont de la desserte visait à maintenir une bonne fréquence de la desserte des villes principalement desservies, et à ne pas dégrader la desserte des autres villes qui auraient pu indirectement pâtir de la mise en service de la LGV-Est. Cela a été le cas pour la desserte de Metz et de Reims, pour les villes principalement desservies et étudiées ici. D'autres villes ont obtenu des dessertes à l'essai, comme c'est le cas pour Saverne, alors que cette desserte n'était pas prévue initialement. Reims a également obtenu une desserte directe entre la gare Champagne et Paris, à raison de deux allers-retours initialement. Ceci devait permettre aux usagers de l'agglomération et des villes proches (Epernay par exemple) de ne pas être obligés de passer par la gare centrale pour aller directement à Paris et de gagner du temps.

Outre l'obtention d'une amélioration de la desserte, les collectivités locales ont organisé des réunions de réflexion et de concertation relatives à l'apport éventuel de la desserte dans les domaines du développement économique, du tourisme, de l'immobilier, de la formation et de l'attractivité universitaire, etc.. Cela a été le cas dans la Marne, avec des réunions organisées par le Conseil Général et dans toute la région avec les réunions organisées par le Conseil Régional. Le cofinancement de la desserte, et en particulier de la LGV-Est a ainsi fait naitre de nouvelles formes de relations entre la SNCF et les collectivités locales, mais aussi entre collectivités locales qui se sont interrogées collectivement sur les politiques d'accompagnement à mettre en place pour optimiser l'usage de la desserte à des fins de développement local. En revanche, il a de fait limité les possibilités de financer d'autres actions.

2.2.3.2. Liées aux choix de localisation des gares et à leur financement

Certaines villes ont choisi de modifier la localisation initiale de la gare décidée par le prestataire et de financer le surplus occasionné par une localisation plus centrale. C'est le cas de Lille, qui a, dans un premier temps, souhaité un passage de la ligne à proximité de la métropole, et qui a, dans un second temps, souhaité une gare TGV à proximité de la gare centrale plutôt qu'une gare périphérique à la ville. Cette volonté était liée au choix des élus de développer un nouveau quartier commercial et d'affaire autour de la gare TGV, le projet Euralille. Ceci explique aujourd'hui une localisation de la gare TGV (gare Lille Europe) à proximité immédiate de la gare centrale (gare Lille Flandres). Les négociations qui ont eu lieu entre la ville, la SNCF et la Région Nord Pas de Calais ont permis de modifier le projet initial. Cette volonté de l'époque est aujourd'hui considérée comme novatrice mais aussi comme un succès incontestable.

A Reims également des négociations ont eu lieu de façon à modifier le choix initial de localisation de la gare TGV, laquelle devait initialement se situer entre les villes de Reims et de Châlons en Champagne. La gare TGV actuelle, qui assure les connexions province-province et quelques dessertes de Paris est située à 5 km de la gare centrale. Elle est facilement accessible par la route et l'autoroute. Elle est également connectée à la gare centrale par TER et par tramway, ce qui n'aurait pas pu être le cas pour une gare davantage excentrée.

Des nouvelles modalités de négociation ont donc conduit à des processus de décision qui ont influé sur les choix initiaux et les ont modifiés, en faveur des intérêts économiques de territoires concernés.

2.2.3.3. Liées à la volonté d'irrigation des territoires

Les LGV sont des outils conçus au départ pour relier entre eux des pôles économiques majeurs éloignés, par un double mécanisme de concentration et de répartition des flux. Un

certain nombre de villes a toutefois cherché à l'utiliser également comme un outil d'aménagement et d'irrigation des territoires secondaires.

Ainsi, la volonté des acteurs locaux au moment de la définition de la desserte d'irriguer des territoires par une circulation des TGV sur voies classiques, a permis la desserte de Saverne. Un certain nombre de villes, non étudiées ici, ont bénéficié également d'une telle irrigation, comme Charleville-Mézières et Sedan en Champagne-Ardenne. Ces décisions sont le résultat d'une coopération entre la SNCF, RFF, la région concernée et les villes.

Les négociations devant permettre le maintien de dessertes secondaires menacées sont également liées à cette volonté.

De même, ces coopérations ont donné lieu, pour certaines villes, à une participation financière de la SNCF et de RFF au réaménagement des gares, lequel devenait nécessaire au moment de la mise en service de la desserte, de façon à procurer davantage de stationnement et à réhabiliter les abords déqualifiés des gares.

2.2.3.4. Liées à la volonté d'améliorer l'intermodalité

Dans la plupart des villes étudiées, la mise en service des dessertes TGV a été concomitante à la volonté d'améliorer l'intermodalité aux abords des gares. Cette volonté s'est traduite par la recherche de meilleures correspondances entre les horaires des TGV et ceux des transports urbains et interurbains. Des accès autoroutiers ont été créés à proximité des gares nouvelles. Des liaisons entre gares centrales et gares périphériques ont été créées, que ce soit des liaisons par TER, tramway ou bus. Une offre de taxis s'est développée en sortie de gare. Enfin, une offre de parkings s'est également densifiée.

Ces politiques sont le résultat de concertations locales entre les différents prestataires de transport et de gestion des infrastructures routières et autoroutières pour tenter d'aboutir à une offre cohérente en lien avec les nouvelles dessertes.

Les innovations relationnelles consécutives aux mises en service des LGV ont donc principalement eu lieu entre le gestionnaire de l'infrastructure, RFF, le prestataire, la SNCF, et les collectivités locales desservies.

Si les dessertes TGV peuvent être analysées en termes de faisceau d'innovations dans les territoires desservis, leurs éventuels effets nécessitent d'analyser leurs potentialités d'usage.

2.3. Mise en évidence de l'hétérogénéité des potentialités d'usage dans les villes étudiées

Comme le cadre théorique le suggère, les éventuels effets des dessertes TGV dépendent des potentialités d'usage sur les territoires desservis. Or l'analyse des données statistiques de ces villes et les entretiens réalisés dans les huit unités urbaines montrent combien elles sont différenciées. Elles le sont tout d'abord en termes de structure des emplois et de la population (2.3.1). Elles le sont également en termes de possibles déplacements touristiques en raison de caractéristiques différenciées en termes d'aménités et d'évènements susceptibles d'attirer des touristes (2.3.2).

2.3.1. Des potentialités d'usage différenciées selon les unités urbaines en termes de déplacements

Premièrement, et de façon évidente, les potentialités d'usage dépendent de la taille de la ville. Mais au-delà de cet effet taille, les dessertes TGV sont utilisées de façon importante par les cadres et plus généralement les professions et catégories socio-professionnelles supérieures. Nous avons donc cherché à évaluer quelles étaient ces potentialités d'usage *ex ante* (cf. tableau 12).

Tableau 12. Les **Potentialités d'usage (ex ante, dernier recensement avant la desserte)**

Espace de référence : unité urbaine et année	% de cadres *Moyenne des UU*	% chefs d'entreprise * Moyenne des UU*	% de CFM * Moyenne des UU *	% cadres conception-recherche * Moyenne des UU *	% cadres prestations intellectuelles * Moyenne des UU *	Présence d'universités	Centres de recherche
Reims (2006)	16,83% * 15,7%*	3,85% *5,2%**	8,59% *7,6%*	1,15% *1,4%*	1,13% *1,09%*	Oui	Oui
Hazebrouck (1990)	8,29% *12,4%*	7,22% *7,2%*	2,47% *5,8%*	0,05% *1,1%*	0,32% *0,70%*	Non	Non
Metz (2006)	15,22% *15,7%*	4,15% *5,2%*	6,32% *7,6%*	0,94% *1,4%*	0,87% *1,09%*	Oui	Oui
Saverne (2006)	14,63% *15,7%*	3,78% *5,2%**	7,35% *7,6%*	1,90% *1,4%*	1,35% *1,09%*	Non	Oui
Nantes (1982)	12,4% *9,7%*	6,7% *7,9%*	5,9% *4,4*	0,8% *0,6%*	0,81% *0,53%*	Oui	Oui
Auray (1990)	10,2% *12,4%*	11,7% *7,2%*	3,7% *5,8%*	0,11% *1,1%*	0,51% *0,70%*	Non	Non
Lille (1990)	14% *12,4%*	5,3% *7,2%*	7,2% *5,8%*	1,2% *1,1%*	0,77% *0,70%*	Oui	Oui
Arras (1990)	12,2% *12,4%*	3,9% *7,2%*	5,1% *5,8%*	0,74% *1,1%*	0,49% *0,70%*	Oui	Oui

Cette analyse révèle ainsi des situations contrastées mais qui globalement favorisent les plus grandes et parmi les villes intermédiaires, davantage Reims que Metz.

Légende :

Rouge : en dessous de la moyenne des unités urbaines ; Vert : au-dessus de la moyenne des unités urbaines ; Sans surlignage : dans la moyenne

Nous avons ainsi identifié quels étaient les pourcentages de cadres dans les emplois, de chefs d'entreprise, de cadres des fonctions métropolitaines, de cadres de la fonction conception-recherche et de la fonction « prestations intellectuelles » par rapport à l'emploi total, dans chaque unité urbaine avant sa desserte.[11] Nous avons également cherché à identifier si les unités urbaines étaient caractérisées par la présence de centres de recherche ou d'universités (cf. tableau 12) puisque ce sont des générateurs potentiels de trafics[12].

L'analyse met en évidence que les plus grandes villes sont davantage caractérisées par les emplois de cadres par rapport à la moyenne des unités urbaines. Ainsi par exemple, 12,4% des emplois étaient des emplois de cadres en 1982 à Nantes contre 9,7 % pour la moyenne des unités urbaines en 1982. Pour les villes intermédiaires (Metz, Reims), en revanche, la situation est différenciée.

Par ailleurs, la présence de chefs d'entreprises[13] semble plus marquée pour les petites unités urbaines disposant d'une qualité de la vie recherchée. Par exemple à Auray, ils représentaient 11,7% des emplois contre 7,9% pour la moyenne des unités urbaines en 1990.

En ce qui concerne les cadres des fonctions métropolitaines, de nouveau, comme leur nom l'indique, ils sont très présents dans les plus grandes unités urbaines. C'est le cas de Nantes avec 5,4% contre 4,4% en moyenne en 1982 ou de Lille avec 7,2% contre 5,8% en moyenne en 1990. Par définition ces cadres des fonctions métropolitaines sont en effet concentrés dans les plus grandes unités urbaines. En revanche la situation est à nouveau différenciée pour les villes intermédiaires (Metz est en-deçà de la moyenne des unités urbaines à l'inverse de Reims). Enfin, par définition, ces emplois sont peu représentés dans les unités urbaines petites et moyennes.

Si l'on s'intéresse à des cadres des fonctions métropolitaines particuliers (prestations intellectuelles et conception/recherche), on retrouve la bonne tenue relative des plus grandes villes et les performances moindres des villes intermédiaires et des plus petites, excepté Saverne qui est dans une situation singulière, compte tenu de la présence sur son territoire de centres de recherche. Les plus grandes villes et les villes intermédiaires disposent enfin de centres de recherche et d'universités.

Les potentialités d'usage dépendent également des possibles migrations alternantes notamment vers Paris. Ces dernières sont liées à la taille de la population et, de nouveau, à la présence de cadres et de catégories socio-professionnelles supérieures puisque la littérature met l'accent sur la mobilité accrue de ces catégories lors d'une desserte à grande vitesse (cf. supra).

Sur ce point, les potentialités d'usage sont significatives dans les plus grandes villes relativement proches de Paris (Reims, Lille, Arras), mais leur développement dépend de l'importance de la réduction des temps de parcours. Dans le cas de Reims (de 1h30 à 45 min), le trajet étant réalisable sans TGV, leur développement est vraisemblablement moins important. En revanche, pour Lille (de 2h à 1h), ces migrations alternantes sont susceptibles d'être plus importantes. *Ex post* cela semble avéré puisqu'on a assisté à une croissance des migrations alternantes de Lille et d'Arras vers Paris, mais cela est moins significatif pour Reims.

[1111] Les villes ayant été desservies à des périodes différentes, les données ne sont donc pas comparables entre elles.

[12] Ce sont également des générateurs potentiels de tourisme d'affaires, *cf. infra*.

[13] Cette catégorie comprend aussi les artisans, ce qui limite son intérêt, ces derniers n'étant pas a priori des usagers des dessertes TGV.

2.3.2. Des potentialités d'usage hétérogènes en termes de déplacements touristiques

Les potentialités d'usage en termes de déplacements touristiques dépendent de la présence d'aménités et d'évènements. Compte tenu de la desserte en centre-ville dans les villes étudiées, et des inconvénients liés à la rupture de charge, ce sont les tourismes urbain, d'affaires ou évènementiels en ville que la desserte TGV peut favoriser.

- Le tourisme urbain et d'affaires

La date de la desserte est ici fondamentale, ce qui montre bien que l'usage d'une desserte et les effets qui éventuellement en découlent sont intimement liés au contexte sociétal dans lequel elle s'inscrit. En effet, les villes desservies à la fin des années 1980 (Nantes) ou au début des années 1990 (Auray, Lille, Arras, Hazebrouck) l'ont été à des époques où le tourisme urbain était relativement peu développé. C'est donc ultérieurement que la valorisation de la desserte en matière de tourisme s'est faite, le cas échéant, tandis que pour les villes de la LGV est-européenne (Metz, Saverne, Reims) cette valorisation avait déjà eu lieu. Ainsi, pour les villes desservies fin des années 1980 ou début des années 1990, certaines aménités ont pu être valorisées ultérieurement à l'arrivée de la desserte. De ce point de vue, les potentialités d'usage devraient être appréhendées de façon dynamique. En effet, en dynamique, elles peuvent être générées par la valorisation ou la construction d'aménités. Ce n'est donc pas simplement l'appropriation du faisceau d'innovations que constitue la desserte TGV qui est à l'origine du développement du tourisme mais la volonté conjointe localement de valoriser les patrimoines.

Nantes, Reims, et Lille, Metz et Arras dans une moindre mesure disposent de patrimoines significatifs que ce soit des patrimoines architecturaux ou gastronomiques (cf. tableau 13). Sans rentrer dans le détail de ces patrimoines, la ville de Reims dispose de patrimoines classés au patrimoine mondial de l'UNESCO (cathédrale Notre-Dame où ont été couronnés les rois de France, Basilique et ancienne Abbaye de Saint-Rémi, Palais du Tau, etc., qui abrite un des principaux musées de la ville). Elle dispose également de treize maisons de Champagne avec des caves et des crayères datant de l'époque gallo-romaine couvrant 120 km de sous-sol dans la ville.

Metz possède un passé historique important (capitale de la Gaule Belge, berceau de la dynastie carolingienne, un des trois Evêchés) et de nombreux monuments : cathédrale Saint-Etienne, place Saint Louis, quartier impérial construit lors de l'annexion allemande de 1871, musée de la Cour d'Or, *etc*. Cependant, Metz a longtemps conservé l'image de ville de garnison même si les acteurs ont cherché à renouveler son image dès le milieu des années 1970. Longtemps, le développement du tourisme n'a pas été une priorité pour les autorités publiques et les acteurs économiques. Mais, l'ouverture du Centre Pompidou-Metz en 2010 (donc postérieure à la desserte) dans le nouveau quartier de l'amphithéâtre derrière la gare change la donne. Il a ainsi permis à Metz de devenir une destination touristique prisée par les touristes parisiens et étrangers (allemands, belges, luxembourgeois) mais qui ne viennent pas tous en TGV.

Arras est également classée ville d'Art et d'Histoire, avec 225 monuments classés ou inscrits aux monuments historiques, elle fait partie du réseau des sites majeurs de Vauban, et la citadelle est classée au patrimoine mondial de l'Unesco. Elle est enfin caractérisée par des souterrains appelés « Boves » et, à quelques dizaines de kilomètres, se situent des cimetières militaires célèbres, comme celui de Notre-Dame-de-Lorette[14].

[14] C'est le plus grand cimetière militaire français puisqu'il abrite de plus de 40 000 morts de la Grande guerre.

Tableau 13. Potentialités d'usage en matière de tourisme (*ex ante*, dernier recensement avant la desserte)

Espace de référence : unité urbaine et année	% Emplois culture-loisirs	% Emplois culture-loisirs (Cadres)	Aménités touristiques significatives	Tourisme urbain	Tourisme d'affaires	Autres formes de tourisme
Reims (2006)	1,65% *1,70%*	0,75% *0,78%*	Patrimoines classés UNESCO depuis 1991 (cathédrale Notre-Dame, Basilique et ancienne Abbaye de Saint-Rémi, Palais du Tau) ; Musées 13 maisons de Champagne	Oui	Oui	Oenotourisme
Hazebrouck (1990)	0,36% *1,05%*	0,04% *0,49%*	Non	Non	Non	Néant
Metz (2006)	1,47% *1,70%*	0,73% *0,78%*	Cathédrale, place Saint Louis, quartier impérial, *etc*.	Non	Limité 2ème centre en projet	tourisme thermal et ludique, parc d'attraction et zoo à proximité (Amnéville-les-thermes)
Saverne (2006)	1,35% *1,70%*	0,60% *0,78%*	Château des Rohan, la tour Cagliostro, *etc*.	Limité	Non	Tourisme vert (Vosges, vignoble et gastronomie)
Nantes (1982)	0,9% *0,85%*	0,79% *0,36%*	Château des Ducs de Bretagne, cathédrale, île Feydeau, place Royale, fontaines Wallace mais peu valorisés en 1982	Peu en 1982	Peu en 1990 (création du Centre des congrès en 1992)	Peu (patrimoines industriels)
Auray (1990)	1,24% *1,05%*	0,46% *0,49%*	Peu dans l'unité urbaine	non	non	Littoral, îles, tourisme religieux, patrimoine historique, culture
Lille (1990)	1,1% *1,05%*	0,46% *0,49%*	Des patrimoines architecturaux peu mis en valeur en 1990	oui	Oui (Grand Palais en 1996)	Grands évènements culturels ; braderie annuelle
Arras (1990)	0,56% *1,05%*	0,20% *0,49%*	Peu valorisés en 1990 Places et beffrois, Citadelle (Unesco en 2008)	oui	oui	Patrimoine historique (grande guerre)- Festival musique

Arras est donc caractérisé principalement par un tourisme urbain et mémoriel. Le tourisme s'est cependant développé après la desserte.

Nantes est également caractérisée par de nombreux patrimoines tels que le château des Ducs de Bretagne, la cathédrale, l'île Feydeau, la place Royale, des fontaines Wallace, mais en 1982, leur valorisation était limitée. Ce n'est qu'ultérieurement, à la fin des années 1990 avec la coupe du monde de football que Nantes prend conscience de l'intérêt du tourisme.

De même, Lille dispose d'aménités (Citadelle Vauban, Tri Postal, et maisons folie, etc.) et d'évènementiels mais qui, excepté la braderie, ont été valorisés postérieurement à la desserte et notamment depuis Lille capitale européenne de la culture.

Des potentialités d'usage peuvent également être reliées au tourisme d'affaires. C'est le cas à Nantes, Lille, Reims ou, dans une moindre mesure, à Metz. Ces villes disposent de centre des congrès qui ont été construits avant la desserte (Metz[15] et Reims) ou après (Nantes (1992), Lille (1996)).

Ces potentialités d'usage n'existent que dans les plus grandes villes qui sont les seules à pouvoir disposer de centres des congrès et de structures d'hébergement susceptibles d'accueillir des groupes de grande taille. Elles sont en outre susceptibles de générer une demande de tourisme d'affaires par l'intermédiaire des grandes entreprises, centres de recherche et universités qui y sont implantés. Dans les plus petites, cela reste nécessairement plus limité.

Des potentialités d'usage peuvent également être créées suite à la mise en œuvre d'opérations à caractère évènementiel. Cela a été le cas à Nantes bien après la desserte mais aussi à Lille suite à Lille 2004 Capitale européenne de la culture.

En outre ces plus grandes villes sont caractérisées par la centralité de leur gare (pour la liaison à Paris et une bonne accessibilité aux aménités qui favorise ces potentialités d'usage.

En revanche, dans les plus petites villes telles Saverne, Hazebrouck ou Auray, les aménités en termes de tourisme urbain sont insuffisantes dans le premier cas ou inexistantes dans les autres et ce type de tourisme peut difficilement se développer. En revanche, des potentialités d'usage existent, compte tenu des autres types d'aménités dont certaines de ces villes disposent.

Les potentialités d'usage en termes de déplacements touristiques (tourisme urbain, d'affaires ou évènementiels) sont ainsi concentrées dans les plus grandes villes.

- La valorisation d'autres formes de tourisme

Auray est au cœur du pays d'Auray, qui est caractérisé par de fortes aménités liées, d'une part, au littoral, et particulièrement au golfe du Morbihan et ses îles (de Houat, Hoedic, Belle-Ile) et la baie de Quiberon et, d'autre part, à un patrimoine mégalithique, historique et religieux (châteaux et fortification Vauban, basilique Sainte-Anne-d'Auray[16], alignements de Kermario à Carnac). Mais leur localisation diffuse sur l'ensemble du territoire du Pays implique nécessairement une ou plusieurs ruptures de charge au départ de la gare d'Auray. Ce type de tourisme proposé est ainsi difficilement valorisable à l'aide d'une desserte TGV, excepté pour du tourisme sédentaire (plage, thalassothérapie, lac, etc.) dès lors que la gestion de la rupture de charge pour se rendre à destination est assurée.

Localisée au cœur des Vosges, Saverne est dotée de deux monuments importants le Château des Rohan et le Château du Haut-Barr mais surtout elle se situe aux portes du Parc Naturel Régional des Vosges du Nord. Le tourisme est donc plutôt orienté vers le tourisme

[15] A Metz il est extérieur à la ville. Mais il existe un projet proche de la gare prévu pour 2017
[16] Qui est le second lieu saint en France après Lourdes.

vert, culturel (histoire), gastronomique et de moyenne montagne. Ce type de tourisme nécessite de disposer d'un véhicule pendant l'ensemble du séjour, les potentialités d'usage de la desserte TGV sont donc très faibles.

Ainsi, dans le cas d'aménités touristiques diffuses ou de desserte dans une gare éloignée de la destination finale, les potentialités d'usage si elles existent, ne peuvent se réaliser sans une organisation de la rupture de charge.

2.4. Mise en évidence de l'hétérogénéité des stratégies d'appropriation

De nombreux auteurs réaffirment que les infrastructures sont une condition nécessaire, mais non suffisante du développement et insistent sur la nécessité de stratégies d'accompagnement. En effet, si la systématicité des effets structurants est critiquée, en raison de l'oubli des caractéristiques socio-économiques du territoire que cette systématicité suppose, pour autant les stratégies d'accompagnement semblent jouer un rôle important (Ollivro, 1997), illustrant une appropriation des services directs de logistique et de transport par les acteurs (Blanquart, Delaplace, 2009). Comme les effets indirects sont des effets induits, ils reposent sur la capacité des entreprises à intégrer et à tirer le meilleur parti des nouvelles conditions de transport, sur le potentiel économique des zones desservies et sur la stratégie des acteurs locaux pour valoriser ces potentiels. Selon cette vision, l'offre de transport n'est plus un élément par lui-même créateur de richesse : elle nécessite une mise en valeur. « La reconnaissance de cette nécessaire mise en valeur amène aussi à distinguer les acteurs qui sauront la mener à bien : au lieu d'être le *deus ex machina* d'un territoire, l'infrastructure se socialise en s'insérant dans des rapports sociaux divers » (Klein, 2001). C'est dans ce cadre que se situe aujourd'hui l'essentiel du discours technico-économique concernant la valorisation des infrastructures de transport. Il conduit à des stratégies très volontaristes qui ne sont pas toujours couronnées de succès. Nous éclairerons ici leur diversité tant pour les acteurs publics (2.4.1) que pour les acteurs privés (2.4.2). Nous mettrons enfin en évidence que cette appropriation se réalise selon des temporalités et des modalités variables (2.4.3), (cf. tableaux synthétiques en annexe 5.3.1, pour plus de détails concernant chaque ville).

2.4.1. Des stratégies d'appropriation diverses de la part des acteurs publics

Les acteurs publics peuvent intervenir par différentes actions pour valoriser la nouvelle infrastructure. La gamme des actions possibles est très large et très variée. Si les plus répandues concernent le champ du transport, des stratégies plus complexes peuvent également voir le jour, en termes de rénovation urbaine ou de développement économique.

2.4.1.1. Les stratégies d'appropriation en termes de transport

a) Pour améliorer l'intensité et le maillage du territoire régional

Dans le contexte spécifique des grands projets d'infrastructures, les acteurs locaux n'ont généralement qu'une faible marge de manœuvre pour ce qui concerne les décisions d'investissement. Ils peuvent toutefois intervenir en amont pour négocier la desserte. Ainsi à Lille, c'est Pierre Mauroy, fort de son intervention dans le dossier du Tunnel sous la Manche, qui rassemble les élus dès 1987, au sein de l'association « TGV-gares de Lille », pour faire en sorte que les TGV Nord et Transmanche se croisent à Lille et non en Picardie, comme prévu initialement. Ces élus financent alors la moitié du surcoût de la desserte à Lille.

Des gares TGV urbaines ont ainsi émergé au cœur des villes (Lille-Europe, Lyon Part-Dieu) ou leur périphérie (Massy, Marne-la-Vallée). Les dessertes TGV ont aussi permis de rénover des gares anciennes (Le Mans, Marseille Saint-Charles), il a enfin créé des gares-aéroports (Roissy CDG, Lyon Saint-Exupéry) (Troin, 2010). Les élus sont donc les promoteurs de ces gares nouvelles. Certes, ils ne sont pas les seuls acteurs dans ce "jeu" ferroviaire, la SNCF

et RFF faisant des propositions et arrêtant les décisions après avis de l'État. Comme le rappelle Manonne (2010), les choix d'implantation de gares résultent d'un arbitrage entre enjeux et contraintes, dictés par l'organisation de l'espace et susceptibles de modifier les structures et dynamiques spatiales. Les contraintes, quel que soit le niveau d'échelles, sont de trois types :

- contraintes techniques liées aux caractéristiques des LGV et aux modalités d'exploitation de la gare ;
- contraintes physiques, réglementaires, environnementales et paysagères liées à l'insertion spatiale des lignes et des gares ;
- contraintes financières imposées par la maîtrise des coûts d'infrastructures.

Mais dans les compromis (par exemple une gare pour deux villes dans le cas de Metz et Nancy), le partage des financements, le mixage du *technique* (une gare de plein champ ne nuit pas à la vitesse élevée souhaitée par l'exploitant pour relier les villes principales entre elles et autorise des dépassements de rames) et du *politique* ("la gare nouvelle sera le fer de lance de notre développement économique"), les élus locaux ont de grandes responsabilités (Troin, 2010).

Si cette négociation de la desserte est possible pour les plus grandes villes et elle l'a été pour Lille ou encore Reims, elle reste cependant difficile pour les villes petites et moyennes. Ainsi, la desserte de la gare de Saverne par le TGV était expérimentale pour deux ans. Si elle est à ce jour maintenue la deuxième phase de la LGV Est-européenne risque de la supprimer. Le déploiement du TGV peut donc conduire à une réduction importante des gares desservies (même si le nombre de gares TGV augmente). Si les grandes agglomérations continuent à être bien irriguées, des agglomérations de taille petite et moyenne sont parfois mises à l'écart. Et la desserte de ces gares ne peut se maintenir sans une mobilisation forte de la population, du monde associatif et des élus, comme ce fut le cas à Auray.

b) Pour améliorer l'intermodalité

Il s'agit également d'organiser un maillage du territoire régional par des dessertes TER, ou des agglomérations par des dessertes urbaines et de créer d'indispensables pôles d'échanges. Ainsi sur la LGV Est, alors que la DUP prévoyait *a minima* l'organisation de la desserte TGV dans la région Champagne Ardenne, la négociation prévue par la loi SRU devait permettre de construire le nouveau périmètre TER et d'optimiser les dessertes suivant les facteurs économiques et sociaux, le potentiel d'usagers, d'optimisation des capacités, et d'aménagement du territoire. Le conseil régional Champagne-Ardenne et le conseil général des Ardennes ont ainsi financé un raccordement TER entre le réseau TER et la gare Champagne-Ardenne afin d'améliorer cette irrigation.

De la même manière, à la fin des années 90, les élus régionaux du Nord - Pas-de-Calais ont également engagé une réflexion pour une utilisation régionale de la LGV. Il s'agissait de faire du TER GV un véritable outil d'aménagement du territoire. Le concept développé repose sur un principe simple : « toutes les agglomérations de la Région à moins d'une heure de la métropole lilloise ». L'objectif est de rapprocher les territoires régionaux de Lille, métropole "locomotive", pour faciliter l'accès à l'emploi et aux études. Le TGV a donné à Lille une véritable identité internationale. Les premiers TER-GV ont ainsi vu le jour en 2000, la SNCF étant au départ réticente à ce service régional.

A Metz, les acteurs semblent également partager le constat que le réseau TER suite à la mise en place de la desserte TGV a permis de faire bénéficier le territoire le plus largement possible du service TGV. Quelques lignes ont été modifiées et les horaires des TER ont été revus pour faciliter l'interconnexion avec le TGV. Néanmoins, la localisation de la gare Lorraine, au milieu de nulle part et non reliée au réseau TER peut poser question.

L'interconnexion avec le réseau urbain a pour sa part peu évolué. En effet, un projet de 2 lignes de BHNS dit « Mettis » est en cours de réalisation à Metz. Il permettra d'améliorer l'accessibilité de la gare de Metz qui est confrontée à une congestion forte de son quartier et plus globalement du centre-ville avec des vitesses commerciales des bus très faibles. Mais au moment de la mise en service de la LGV, peu de choses avaient changé.

Ce n'est pas le cas à Lille où dès le départ, le prolongement de la ligne du VAL en 1995 permet d'accéder à la nouvelle gare Lille Europe, dotée en outre d'un nouvel arrêt de tramway depuis 1994. L'ensemble du dispositif de transports publics contribue ainsi à unifier la métropole à travers un renforcement de la centralisation des dessertes ferrées communautaires sur les deux gares de Lille.

Il en va de même à Nantes, où les transports urbains ont toujours constitué un axe structurant de la ville. Nantes a en effet été la dernière ville à arrêter le tramway et la première à le remettre en service. De nombreuses innovations sont depuis venues améliorer la qualité des transports urbains à Nantes : chronobus, tram-train.

L'accessibilité urbaine à la gare reste également développée en parallèle avec la mise en place de parkings dédiés, même si de nouvelles formes d'accès se développent (vélos, etc.).

De même, la desserte en tramway de la gare Champagne-Ardenne (qui n'était pas initialement prévue) traduit cette volonté d'irriguer le territoire de l'agglomération rémoise en améliorant l'intermodalité.

Dans les plus petites villes en revanche, ce type d'actions n'a pratiquement pas été évoqué, compte tenu de leur taille.

Figure 4 Station de V'Lille à la gare Lille Europe



2.4.1.2. En termes de communication

Des stratégies de communication sont également mises en place par les acteurs publics. L'effet d'image du TGV est en effet incontestable, l'enjeu étant alors de profiter de l'image de modernité véhiculée par le TGV. Faire partie du club des villes TGV semble être un atout indéniable en matière d'affichage surtout quand l'image initiale est faible ou dégradée. De

nombreuses villes ont exploité cette opportunité en articulant leur communication autour cet élément.

Ainsi, en créant en 1987 l'association « TGV-gares de Lille », l'ambition était aussi de mobiliser cette desserte nouvelle pour accompagner le passage de l'économie régionale du Nord Pas de Calais vers une économie tertiaire et de changer l'image industrielle de la Région.

De même, lors de la mise en place de la LGV Est-européenne, les structures à différentes échelles territoriales se sont réunies afin d'essayer de coordonner leurs actions de communication. Ainsi le comité régional du tourisme de Lorraine a mené des opérations de communication touristique avec les comités régionaux du tourisme d'Alsace et de Champagne-Ardenne, la SNCF et les différents partenaires régionaux du tourisme (offices du tourisme, comités départementaux du tourisme, *etc*.). Nantes se positionne de même comme étant « au cœur du Grand Ouest » du fait de sa bonne desserte ferroviaire.

La communication peut aussi se faire à destination des investisseurs, comme ce fut le cas à Reims. Une campagne de communication sur le thème « à 45 ' par TGV de Paris » a été réalisée par Invest In Reims qui fait appel à de nombreuses personnalités.

Figure 5 Campagne de communication d'Invest in Reims



2.4.1.3. En termes de rénovation urbaine

L'ouverture de nouvelles liaisons à grande vitesse a également donné l'occasion de lancer d'ambitieux projets de reconstruction ou de rénovation, qui visent tous à renforcer l'image, la visibilité et l'attractivité de la ville.

a) De la gare

Les gares du XIXème siècle étaient conçues comme de véritables monuments et elles marquaient avec faste l'entrée dans la ville. Cette fonction s'est perdue dans les années d'après-guerre, où les gares ont été quasiment « cachées ». Cette époque est aujourd'hui révolue, et les bâtiments des gares redeviennent des objets emblématiques et symboliques de la ville. La gare redevient une place centrale dans la ville (Bertolini, Spit, 1998).

Ainsi, à Reims, les abords de la gare centre ont été réaménagés, avec notamment une nouvelle sortie ouvrant sur le quartier réhabilité de Clairmarais. Ces rénovations de gare peuvent servir des motifs différents ne visant pas tous un réaménagement associé des quartiers. En effet, à Nantes, la rénovation de la gare avec une ouverture de la gare sud était d'abord liée à la volonté de rééquilibrer les trafics et non à celle de créer un nouveau quartier. Dans les villes petites et moyennes, l'appropriation a été plus tardive. Seule une mise aux normes de la gare a ainsi été effectuée initialement à Auray[17]. A Hazebrouck enfin, si aucun aménagement de la gare n'a eu lieu à l'arrivée du TGV, aujourd'hui, i.e. 20 ans après, un projet d'aménagement de la gare et de ses abords est en cours.

Les stratégies peuvent aussi consister à faire des gares de véritables pôles d'échanges, en développant leurs fonctionnalités (par exemple antennes des offices de tourisme en gare à Reims et Metz).

b) Des quartiers de gare

Ces rénovations ont également entrainé la restructuration des quartiers environnants, souvent dégradés, ou occupés par des friches ferroviaires délaissées. Ces « quartiers de gare » sont amenés à jouer un rôle essentiel dans les nouvelles dynamiques de renouvellement urbain.

L'exemple de Lille est emblématique.

Figure 6 Exemples de réaménagement de gare à Lille



Rénovation urbaine : le quartier d'Euralille (photo de gauche)

Vers une mixité fonctionnelle croissante : l'habitat de Euralille2 (photo de droite)

Un ambitieux programme de développement de centres d'activité et d'échange est alors associé au projet de desserte TGV, pour éviter de faire de Lille une banlieue de Paris : une nouvelle gare, la gare Lille Europe, est ainsi inaugurée en 1994.

Le projet Euralille est pour sa part lancé en 1990 par Pierre Mauroy, avec pour objectif de doter l'agglomération lilloise d'un centre international d'affaire. Une société d'étude Euralille-

[17] Se développe actuellement un projet de rénovation et d'extension des fonctionnalités de la gare.

Métropole, société d'études chargée de définir et de préparer la mise en œuvre d'un grand projet autour des gares, avait même été mise en place dès 1988. La SAEM Euralille, société anonyme d'économie mixte, voit pour sa part le jour en 1990, de même que la Zone d'Aménagement Concertée du Centre International d'Affaires des Gares. Le centre commercial Euralille est inauguré en 1994. La ZAC Euralille2 est créée en 2000. Euralille2 vise pour sa part à reconquérir des zones de friches. Les enjeux de la ZAC Euralille 2 sont notamment d'accueillir de grands équipements métropolitains et de développer un habitat urbain à proximité du centre-ville. D'autres programmes de rénovation urbaine viennent compléter ces 2 grands projets.

Si les aménagements du quartier de gare sont pour le cas de Lille directement liés au TGV, le lien peut être plus ténu pour d'autres agglomérations. Les différences tiennent également à l'importance de la mixité fonctionnelle dans ces projets de rénovation urbaine.

A Reims, préalablement à l'arrivée du TGV, le quartier Clairmarais autour de la gare centre avait été modernisé, mais cette modernisation entrait dans le cadre plus global de la politique de rénovation urbaine de la ville.

A Nantes si les projets conduits peuvent être considérés comme structurants pour le quartier et pour la ville, à l'exception de la gare Sud, ils ne résultent cependant pas initialement de la volonté de valoriser l'arrivée du TGV. L'objectif de la ZAC Sully, en 1989 n'a pas été de faire comme à Lille un quartier d'affaires. La mixité fonctionnelle a été privilégiée ; des logements, des commerces et des équipements publics y ont été développés. D'autres ZAC ont ensuite été engagées, comme la ZAC Madeleine-Champs de Mars où ont été développés à la fois des bureaux et de l'habitat et créé ensuite le Palais des Congrès. Les aménagements urbains autour du quartier de la gare à Nantes ne sont pas terminés, ce qui conforte l'hypothèse selon laquelle c'est le projet de ville qui est moteur, la desserte TGV qui date maintenant de 20 ans, n'est qu'un élément parmi d'autres de ces projets.

2.4.1.4. Pour améliorer l'attractivité économique et touristique

Le TGV est souvent perçu comme un atout majeur en termes de développement économique. C'est notamment le développement exogène du territoire qui est attendu, avec l'attraction d'activités nouvelles ou de revenus nouveaux issus du tourisme. Des stratégies articulées autour de ce levier d'attractivité qu'est le TGV se mettent alors en place.

Les stratégies d'attraction des investissements économiques restent toutefois très génériques et prennent corps au travers de la création de zones d'activité.

A titre d'exemple, la Zone d'Aménagement Concertée du Centre International d'Affaires des Gares voit le jour en 1990, suivie par la ZAC Euralille 2 en 2000. A Bezannes, près de Reims, les acteurs locaux ont également décidé de créer une ZAC autour de ce qui allait devenir la gare TGV ; l'objectif étant de doter l'agglomération d'un nouveau pôle d'activités mais aussi de logements supplémentaires tout en maîtrisant le développement de ce secteur. Il en va de même pour les zones d'activités de Nantes (cf. *supra*).

Si ces stratégies se retrouvent dans les villes petites et moyennes, elles sont souvent plus tardives ou ne vont pas jusqu'à leur terme. C'est ainsi le cas à Arras pour le Centre européen, l'Atria, dont les travaux ont commencé en 1989. L'idée d'un centre tertiaire d'affaires de dimension européenne était d'offrir une alternative de développement économique entre Paris et Lille. Or, tout le projet tertiaire n'est pas allé à son terme. A Metz, de larges emprises foncières d'environ 50 ha étaient disponibles et ont fait l'objet de la création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) dès février 2000. Une partie de cette espace (20 ha) est occupé par les Arènes (palais omnisports) créé en 2000 et par le parc urbain de la Seille ouvert en 2002. En 2002-2003, la Ville de Metz a mené une étude qui prévoyait alors la construction du Centre Pompidou-Metz et d'un Centre des Congrès, la création de l'Hôtel communautaire, la construction d'un pôle commerciale et d'un multiplex,

la construction de logements (1500 appartements) et bureaux (50000 m²). Le plan d'urbanisme a été approuvé fin 2003. À l'arrivée du TGV en juin 2007, aucun de ces aménagements n'était réalisé.

Ces zones d'activités sont rarement spécialisées. Ainsi, l'aménagement de la ZAC de Bezannes prévoit :

- un parc d'activités économiques de 60 à 70 hectares
- la construction de logements sur 15 à 25 hectares
- un secteur destiné à accueillir des espaces de loisirs
- des équipements et services collectifs

Le caractère générique des zones d'activité peut parfois nuire à leur efficacité, dans la mesure où elles n'offrent pas un caractère suffisamment différenciateur pour les entreprises. L'ambition à Nantes est aujourd'hui le développement des produits spécialisés au travers de ZAC visant à attirer des sièges sociaux des grandes entreprises.

La distance de ces projets à la gare est aussi un élément important de leur succès.

Les stratégies de développement économique peuvent aussi s'articuler autour du tourisme afin de capter des revenus de l'extérieur.

A Arras, le dynamisme du secteur du tourisme semble surtout lié à une volonté politique qui a émergé dans les années 1995, le tourisme étant devenu un axe de développement prioritaire pour la nouvelle municipalité de l'époque. Après une étude qui indiquait des possibilités de développement du tourisme sous condition de valorisation du patrimoine, la rénovation du cœur de la ville (rénovation des façades et mise en lumière) ainsi que la dotation du secteur en moyens humains ont été décidés. Si le TGV n'a pas été directement déclencheur de cette stratégie, il a cependant été, selon les acteurs locaux du tourisme, un «facilitateur ».

En Alsace, une Stratégie Régionale de Développement du Tourisme adoptée le 18 novembre 2005 par le Conseil Régional, fait état de l'opportunité pour le tourisme alsacien de l'arrivée des deux dessertes TGV en 2007 et 2011.

Figure 7 Campagne de communication du comité régional de tourisme d'Alsace



Selon le conseil Régional, ces dessertes ouvrent des bassins de clientèle importants.

A Nantes plus tardivement, le tourisme notamment culturel est devenu un axe important de la ville avec le développement d'évènementiel. Si la desserte TGV est utilisée pour communiquer et si la clientèle francilienne notamment est ciblée, c'est là encore avant tout dans un projet plus global que cette volonté de développer le tourisme s'insère.

Cet axe stratégique ne se retrouve pas pour l'ensemble des villes étudiées et dépend des aménités disponibles mais aussi de la trajectoire des agglomérations et de la période d'arrivée de la desserte (cf. supra). Ainsi le tourisme ne semble pas être considéré comme un axe de développement prioritaire par les élus de Metz, qui se considèrent avant tout dans une région de production. Ce fut le cas aussi à Lille, même si des changements ont été opérés depuis avec la valorisation d'un tourisme culturel et festif.

2.4.2. Les stratégies des acteurs privés

2.4.2.1. En termes de nouvelles offres d'immobilier résidentiel et d'affaires

Les marchés immobiliers et fonciers connaissent des évolutions importantes des prix et de la construction de logements dans les années qui précédent et qui suivent la mise en place d'une desserte à grande vitesse.

Les promoteurs relaient cette idée d'un effet des dessertes TGV en investissant sur les zones d'activités. Confronté à une incertitude importante quant au succès de chaque opération, le promoteur réduit souvent son périmètre d'action aux marchés qu'il connaît bien (Fainstein, 2001, cité par Charney, 2007). Les investisseurs immobiliers se positionnent ainsi dans différentes villes TGV. La desserte TGV permet en quelque sorte de rassurer les investisseurs. En effet, si une décision d'investissement dépend d'un certain nombre de considérations objectives, elle dépend également de considérations plus subjectives liées à la façon dont les investisseurs appréhendent le risque lié à cet investissement (Bazin, Beckerich, Delaplace, 2009). En valorisant l'image de la ville, une desserte TGV rend envisageables des lieux qui ne l'étaient pas en matière d'investissements immobiliers.

L'analyse des expériences passées met ainsi en lumière une certaine redynamisation de la construction immobilière dans les agglomérations desservies. Si la construction concerne avant tout l'offre immobilière de bureaux et de locaux d'entreprise, elle affecte également l'offre immobilière résidentielle (Bazin, Beckerich, Delaplace, 2006a).

A Metz, le marché qui enregistre la plus forte hausse sur la période est celui des appartements neufs, qui progresse de 365% en quatre ans en Lorraine. Par ailleurs, les investisseurs franciliens sont plus nombreux au fur et à mesure qu'approche la mise en service de la LGV Est-européenne. C'est le cas également à Reims, même si en valeur absolue ils restent peu nombreux (Bazin, Beckerich, Delaplace, 2010).

A Reims, le développement de l'offre immobilière s'est également accompagné de l'arrivée sur le marché de nouveaux promoteurs. Alors que les promoteurs privés étaient longtemps cantonnés à de petites opérations compte tenu de l'omniprésence des bailleurs sociaux, depuis 2005, des promoteurs nationaux ou régionaux comme BOUYGUES Immobilier, le groupe VINCI ou le promoteur lillois PALM ont acquis des emplacements prestigieux et s'engagent dans la réalisation d'opérations considérées comme étant haut de gamme. Il en va de même pour certains acteurs locaux qui se regroupent pour proposer, à court terme, des réalisations de ce type (Bazin, Beckerich, Delaplace, 2010).

2.4.2.2. En termes de relocalisations d'entreprises

Toutefois cet investissement des promoteurs ne se traduit pas de façon systématique par des installations, notamment d'entreprises. Si les promoteurs croient en un effet du TGV, l'installation d'entreprises prend du temps. Les zones d'activités sont ainsi inégalement occupées. En 2008, Euralille 1 était certes commercialisé à 83% et Euralille 2 à 61%. Toutefois, l'ambition de l'implantation de sièges sociaux internationaux ne s'est pas vérifiée. Rem Koohlaas, architecte du projet Euralille, prédisait en effet qu' « Euralille ne serait pas fait pour les Lillois, mais pour les Anglais, les Japonais, les managers du monde entier ». Ce discours a vite trouvé ses limites dans la réalité de l'occupation du site. Après des débuts difficiles liés à la crise économique (1995-1998), les bureaux se sont remplis essentiellement

de filiales de grands groupes nationaux (AG2R, Cetelem, Gan, MMA, Macif, Finaref, Oseo, Gras-Savoye…), d'entreprises régionales qui ont rationalisé et étendu leur activité, d'opérateurs, agences ou collectivités publiques (SNCF, RFF, EDF, Agence d'urbanisme, siège du conseil régional – moteur d'Euralille 2, etc.). La ZAC de Bezannes serait pour sa part commercialisée à 80% mais les bureaux peinent à sortir de terre. Compte tenu de la conjoncture, la construction en blanc n'est plus envisagée. Par ailleurs, les implantations peuvent concerner davantage la relocalisation d'entreprises locales que l'implantation d'entreprises venues de l'extérieur. Ainsi, dans le nouveau quartier d'affaire de Reims-Clairmarais, derrière la gare centre, sur 50 entreprises installées, 70 % étaient déjà sur le territoire. Ces entreprises locales invoquent une offre immobilière nouvelle mais ne pointent que très rarement le TGV comme facteur de localisation. Ces activités se relocalisent dans des locaux neufs et certaines en profitent pour développer leur activité, ou en ont le projet. A Bezannes, près de la gare Champagne-Ardenne, une clinique devrait regrouper ses activités aujourd'hui dispersées dans la ville de Reims. A Nantes, il est trop tôt pour juger du succès des projets à venir autour de la gare. Dans les plus petites villes, peu d'opérations significatives sont menées dans ce sens.

2.4.2.3. En termes de modification des comportements de déplacement

Conçue en premier lieu pour faciliter les déplacements, la desserte TGV tient globalement ses promesses. Elle facilite les déplacements, notamment professionnels, et soutient dans certains cas le développement des migrations alternantes.

a) Une facilitation des déplacements professionnels

En termes d'usage, le TGV semble avoir modifié certaines pratiques de déplacement des salariés d'entreprises rémoises, qui l'utilisent systématiquement maintenant dans leurs déplacements vers Paris Centre, sauf en cas de retour tardif après 21h. Vers la région parisienne, cela est beaucoup moins vrai car les gains de temps sont vite annulés lorsqu'il y a rupture de charge. Pour la province, le TGV se substitue également souvent à la voiture. Mais cette tendance est variable selon les destinations. Par exemple, pour Marne-la-Vallée, pourtant située à 30 minutes en TGV de Reims, c'est encore la voiture qui est le plus souvent utilisée, en raison notamment d'une desserte assez faible. Plus les villes de province sont loin, plus le TGV semble avoir supplanté l'avion. Ainsi, à Nantes, la desserte a révolutionné la liaison à Paris.

Le TGV semble avoir amélioré le confort des salariés dans leurs déplacements professionnels, et diminué le stress et la fatigue. Pour certaines entreprises le prix plus élevé du billet est compensé par ces gains de temps. Alors qu'auparavant l'aller-retour à Paris sur la journée ne permettait pas de repasser au bureau, c'est maintenant possible avec le TGV.

Toutefois, ces déplacements concernent surtout les personnes à qualification élevée et mobiles, cadres et assimilés. En revanche, s'il s'agit d'emplois industriels plus "ouvrier", la voiture sera davantage privilégiée.

A Metz, le TGV est perçu et vécu comme ayant modifié les relations à Paris mais également les autres métropoles régionales desservies par la grande vitesse. En effet, les temps de parcours ont été réduit de 45%, ce qui permet aux professionnels de tenir des réunions à Paris dans la journée sans être obligés de partir tôt et de revenir tard. Par ailleurs, la gare Lorraine offre des destinations plus lointaines par l'interconnexion des différents réseaux qui permettent également de favoriser les déplacements notamment professionnels. Dans les villes petites et moyennes, cette facilitation des déplacements professionnels est également observée. Ainsi, à Saverne, le TGV est perçu et vécu par tous les acteurs comme ayant modifié les relations à Paris. Le TGV a modifié la qualité de vie et les conditions de voyages pour les déplacements professionnels. En effet, les temps de parcours ont été réduits de 45%, cela permet lors de déplacements professionnels de tenir des réunions à Paris sans être obligés de partir la veille ou très tôt et/ou de rentrer très tard, de prendre l'avion à

l'aéroport de Strasbourg-Entzheim localisé à 45 minutes de Saverne ou en recourant à la voiture avec un temps de parcours de 4 h. Avec la mise en place de cette desserte, les trafics routiers ont même baissé de 15 à 20 % à destination de Paris entre 2006 et 2008, le trafic ferroviaire a progressé de 30 % en moyenne. Le trafic aérien a fortement baissé entre les aéroports de Strasbourg et Roissy-CDG (CESE Lorraine). La desserte assurée par Air France a été arrêtée depuis le 2 avril 2013 et est désormais remplacée par une liaison ferroviaire en collaboration avec la SNCF.

Cetteamélioration de l'accessibilité est importante dans ces villes pour maintenir des fonctions stratégiques. C'est ainsi le cas à Hazebrouck où la desserte permet de conserver des sièges d'entreprises dans l'audomarois, ou encore leurs fonctions « ressources humaines », ou « commerciales », qui ont des besoins de déplacements vers Paris toutes les semaines. On peut ainsi citer des entreprises audomaroises industrielles comme Roquette, Blédina, ou encore Arc international.

b) Un possible développement des migrations alternantes

La mise en œuvre d'un service à grande vitesse concernant des liaisons de distance moyenne est suivie par une augmentation globale de la fréquentation. Dans plusieurs cas, cette évolution s'explique avant tout par la hausse des déplacements domicile-travail et domicile-études, dont une partie provient d'un report modal de la route vers le fer.

Le Mans a ainsi bénéficié en 1989 de dessertes TGV, fréquentes et adaptées aux déplacements quotidiens, vers Paris (arrivée à Paris vers 9h30 et retour au Mans vers 17 heures). Cela a entrainé une hausse des trajets quotidiens (en remplacement de trajets hebdomadaires) sur cette liaison (+70% entre 1989 et 1991) qui est durable : en 2010, on comptait 1 200 abonnés à l'année contre 200 avant l'arrivée du TGV, (SETEC, 2011).

Dans le Nord-Pas-de-Calais, la réduction des temps de parcours a également très nettement renforcé l'attrait du rail pour les navetteurs. Il fut ainsi constaté dès 1994 une pratique qui est celle des navettes quotidiennes entre Lille et Paris, tant dans un sens que dans l'autre. On trouve certains cadres et dirigeants parisiens qui viennent régulièrement, voire quotidiennement, à Lille et, inversement, des Lillois qui préfèrent effectuer la navette plutôt que d'emménager à Paris, pour des raisons de coût et de cadre de vie.
A Nantes en revanche, le temps de parcours encore trop important rend difficile ces migrations alternantes. A Reims, la forte diminution des temps de parcours mais sur une durée initiale faible n'a pas conduit à une forte augmentation de celles-ci.

2.4.3. Des temporalités et des modalités d'appropriation différentes

Il est possible de dresser une typologie des stratégies d'appropriation. Nous distinguerons ainsi ces stratégies en fonction de 4 critères principaux :

- Le moment de mise en œuvre des stratégies d'accompagnement
- L'échelle de mise en œuvre des stratégies d'accompagnement
- Les modalités de mise en œuvre des stratégies d'accompagnement
- Les motifs mise en œuvre des stratégies d'accompagnement

2.4.3.1. Des temporalités différentes

La temporalité de mise en œuvre des stratégies d'appropriation de la desserte TGV est un élément important de leur succès.

L'anticipation des stratégies, en amont de la mise en service de la desserte, peut être décisive même si des stratégies tardives peuvent aussi produire des résultats. Ces stratégies tardives se constatent notamment pour les villes petites et moyennes comme Arras, qui continue de développer actuellement une stratégie de développement économique autour de la desserte TGV dans le cadre du SCOT. Il en est de même à Hazebrouck où un

projet d'aménagement de la gare et de ses abords est en cours, 20 ans après l'arrivée du TGV.

Si l'anticipation des stratégies est souhaitable, elle se réduit souvent à des missions d'études, même si certains territoires en profitent pour entamer une véritable réflexion sur leur devenir. Dans ce dernier cas, le TGV est un élément parmi d'autres d'un projet de territoire mobilisant les acteurs.

Ainsi, de grandes villes comme Lille ont engagé très tôt leur stratégie, dans un contexte de réflexion sur la reconversion industrielle de la Région, avec l'ambition d'accompagner le passage de l'économie régionale vers une économie tertiaire. De même la modernisation du quartier Clairmarais à Reims a été initiée préalablement à l'arrivée du TGV, dans le cadre plus global de la politique de rénovation urbaine de la ville.

Certaines stratégies tardives d'appropriation du TGV ne traduisent pas pour autant l'inexistence de réflexions stratégiques à l'échelle du territoire. Ainsi à Nantes, le TGV n'est qu'un plus pour une ville dotée de longue date d'un réel projet de territoire. Ainsi, la desserte TGV n'est qu'une opportunité permettant de conforter une volonté existante de « faire la ville » de façon progressive, qui caractérise l'esprit nantais, mais qui n'a pas justifié une appropriation initiale.

2.4.3.2. Des échelles différentes

Les stratégies d'appropriation peuvent également être mises en œuvre à différentes échelles.

Lille a ainsi dès le départ tablé sur une valorisation régionale de la desserte. Le concept développé repose sur un principe simple : « toutes les agglomérations de la Région à moins d'une heure de la métropole lilloise ». L'objectif est de rapprocher les territoires régionaux de Lille, qui joue alors le rôle de métropole "locomotive", pour faciliter l'accès à l'emploi et aux études. Le TGV a donné à Lille une véritable identité internationale.

Mais la majorité des stratégies d'appropriation rencontrées relève de l'agglomération. Sur Nantes, le caractère polarisé de l'agglomération peut être un facteur explicatif. La collaboration avec Saint-Nazaire, initiée par les Chambres de commerce et d'industrie, se poursuit néanmoins avec les acteurs publics et, dans une certaine mesure, a été facilitée par la desserte. A Reims, la stratégie s'est déroulée simultanément à deux échelles, l'agglomération et la région, sans que les actions ne soient d'ailleurs toujours coordonnées.

Pour les villes petites et moyennes, les stratégies peuvent aussi se mettre en œuvre à l'échelle du pays. C'est le cas notamment pour Auray aujourd'hui et sa stratégie de développement touristique, mais sans lien avec la desserte TGV.

Le choix de l'échelle de mise en œuvre des stratégies peut être facilité par la présence de structures intercommunales efficaces. L'enjeu reste dans tous les cas d'articuler les stratégies pour éviter une concurrence territoriale inutile.

Cependant, comme le souligne les travaux de l'observatoire des effets de la branche est du TGV Rhin-Rhône, « on peut s'interroger sur la compatibilité des stratégies territoriales d'échelles régionale et métropolitaine : dans un projet métropolitain, l'enjeu est de créer des « masses », des polarités plus fortes pour supporter la concurrence à longue distance grâce notamment à « l'outil TGV ». D'un autre côté, la politique régionale recherche la cohésion et la solidarité territoriale, notamment par le développement du TER. S'il existe des articulations possibles, le clivage entre sélectivité et solidarité complexifie la gouvernance des projets TGV par l'acteur régional » (Richer, 2009). Cela nous semble être particulièrement le cas de Reims.

2.4.3.3. Des modalités d'appropriation différentes

Les modalités d'appropriation des dessertes TGV sont un élément essentiel de leur succès. On peut les distinguer selon qu'elles sont individuelles ou collectives, génériques ou spécifiques, construites ou spontanées.

- Individuelles ou collectives

Les stratégies peuvent ainsi être initiées par des acteurs individuels, publics ou privés. On peut ainsi citer l'implication des agences d'urbanisme, notamment lors des phases de diagnostic territorial, des agences de développement et des chambres de commerce, des offices de tourisme ou des comités régionaux ou départementaux de tourisme pour les stratégies touristiques.

Or, l'enjeu réside dans la mobilisation du plus grand nombre d'acteurs, et l'articulation au sein d'un même projet de territoire des acteurs publics et privés. L'exemple emblématique est ici celui de Lille. Ainsi, dès le milieu des années 1980, la réalisation du TGV nord-européen a constitué un temps fort de la mobilisation des acteurs régionaux du Nord-Pas-de-Calais. A partir de 1989, le « consensus métropolitain » représente l'adhésion collective au projet métropolitain porté alors par P. Mauroy. Ce consensus métropolitain repose sur une vision stratégique partagée non seulement par les acteurs politiques locaux, mais également par la société civile impliquée dans la gouvernance métropolitaine, la réflexion-action sur le devenir métropolitain (Paris, 2008). Les universitaires (géographes et aménageurs) ont également joué un grand rôle dans la diffusion des idées de métropolisation et de conditions de la métropolisation. L'association collective des élus très en amont du projet s'est concrétisée dans le cadre de l'association « TGV gare de Lille ». L'ensemble des élus de la communauté urbaine est rassemblé derrière l'objectif de renouvellement urbain. Enfin, une charte est signée par les maires des grandes villes de la communauté urbaine, qui pose les bases de l'unité de la métropole dans la définition des « grands projets de la métropole ».

Cette coordination collective des acteurs se retrouvent aussi à Nantes, même si le TGV n'en est pas le ressort principal. Elle caractérise ce qu'il est convenu d'appeler le « jeu à la nantaise » et qui désigne une co-production des politiques publiques comme partie d'une forme de culture locale mobilisant un large panel d'acteurs (publics, privés, du tourisme d'affaires, du tourisme de Loisirs).

A une échelle moindre, des tentatives de mobilisation collective ont également été mises en place à Reims au travers des comités TGV, dont l'initiative est à mettre au crédit du Conseil Général de la Marne, la volonté de créer un observatoire régional portée par le Conseil régional mais qui s'est heurté à un jeu en solitaire de Reims. On peut aussi citer la coordination des actions de communication entre les Comités régionaux du tourisme d'Alsace, de Lorraine, de Champagne-Ardenne, etc.. Enfin, il faut également signaler la mobilisation collective très fréquente des acteurs publics pour le financement de la desserte.

- Génériques ou spécifiques

Les stratégies d'appropriation peuvent également se différencier selon qu'elles sont génériques ou spécifiques.

Au titre des stratégies génériques, on citera notamment la création de zones d'activités. De telles stratégies reposent sur la valorisation de ressources génériques. Or, les actifs génériques ne permettent pas à un territoire de se différencier durablement puisque, par définition, ils existent ailleurs et sont susceptibles d'être transférés. Une différenciation durable, c'est-à-dire non susceptible d'être remise en cause par la mobilité des facteurs, ne peut naître véritablement que des seules ressources spécifiques, lesquelles ne sauraient exister indépendamment des conditions dans lesquelles elles sont engendrées (Colletis,

Pecqueur, 2005). Ainsi, une entreprise localisée sur une zone d'activité peut relativement facilement se délocaliser ailleurs si une autre zone d'activité lui procure des conditions plus avantageuses. Au titre des stratégies spécifiques, on citera l'exemple de Nantes qui vise, plus récemment, à proposer des produits spécialisés comme des ZAC visant à attirer des sièges sociaux des grandes entreprises, en lien avec les spécificités du territoire.

- Construites ou spontanées

Mettre en place des stratégies d'appropriation spécifiques nécessite de dédier les actions par rapport à un diagnostic territorial. Par ailleurs, l'importance d'une mobilisation anticipée des acteurs suppose là aussi de construire un dispositif de gouvernance.

A Reims, les stratégies ont été construites sur la base de diagnostics portés par des études prospectives initiées par le Conseil régional et soutenus par les comités TGV mais dont l'articulation avec les travaux de l'agence d'urbanisme a été problématique. La mise en place très tôt d'une agence d'urbanisme à Lille a permis de construire également le projet de métropolisation en y inscrivant la desserte TGV.

Dans les villes petites et moyennes, cette phase de diagnostic est beaucoup moins fréquente, aboutissant à des stratégies plus conjoncturelles.

2.4.3.4. Les différents motifs d'appropriation collective

La hiérarchie des motifs des stratégies d'appropriation collective est aussi indicative. Si l'ensemble des acteurs se mobilisent collectivement pour le financement de la desserte, dans l'ensemble des villes concernées par notre étude, ce n'est pas le cas dès lors que l'objet de la mobilisation concerne la constitution d'un véritable projet de territoire fédérateur.

On peut proposer la hiérarchie suivante des objets ou motifs, autour desquels s'articulent les stratégies collectives :

- Le financement de la desserte. Aujourd'hui, la participation croissante des collectivités locales au financement des LGV explique également l'intérêt qu'elles portent à ces connexions (Manonne, 2010). La participation au financement est associée à des revendications quant à la localisation des gares. Comme le rappelle Troin (2010), un levier de chantage existe maintenant : nombre d'élus s'accrochent à leur désir de gare et menacent de ne pas participer au financement de la ligne nouvelle, auquel ils sont aujourd'hui conviés, s'ils n'obtiennent pas la station de leurs rêves. Intérêts locaux et desserte régionale entrent ainsi en confrontation.
- Les diagnostics territoriaux. Comme nous l'avons vu précédemment, ce sont essentiellement les élus des plus grandes villes qui se mobilisent collectivement dans les phases amont pour l'élaboration de diagnostics territoriaux.
- La communication. A titre d'exemple, on citera la coordination des actions de communication des Comités régionaux du tourisme d'Alsace, de Lorraine, Champagne-Ardenne, etc.), ou la coordination des actions d'attractivité d'entreprises à Reims entre la CCI et la Communauté d'agglomération.
- La politique touristique. A Metz, une coopération en matière de politique touristique au moment de la mise en service du TGV s'est développée mais n'a pas été poursuivie après. Elle est également mise en œuvre à Auray, bien que sans rapport direct avec la desserte TGV, avec la volonté de faire du tourisme une compétence du Pays d'Auray. C'est à Nantes que la stratégie collective en matière de tourisme, là encore non exclusivement articulée autour du TGV, est la plus pérenne et pertinente. Elle réunit tous les acteurs (publics, privés, du tourisme d'affaires, du tourisme de Loisirs, au sein d'un Comité de pilotage relatif au tourisme et avec la SNCF. Elle propose une articulation tourisme- transport au cœur de la ville autour du slogan « le voyage à Nantes commence à Montparnasse ».

- Le projet de territoire. Les stratégies collectives articulées autour d'un véritable projet de territoire sont les plus rares. Elles concernent Nantes, dans une trajectoire historique de gouvernance urbaine, et Lille, dans un contexte de reconversion industrielle et à l'initiative d'un personnage charismatique Pierre Mauroy. De nouveau les plus grandes villes tirent leur épingle du jeu : de telles villes se doivent d'avoir des projets de territoires portés par des élus.

Les difficultés tenant à la mise en œuvre de cette appropriation collective tiennent parfois à:

- des tensions historiques (Metz/Nancy),

- des déséquilibres de rapports de force entre les agglomérations: le risque de « cannibalisation » (Saverne/ Strasbourg),

- l'insuffisante légitimité en termes de métropole régionale de la ville desservie (Reims),

- des intérêts des acteurs privés (les maisons de champagne).

2.4.3.5. Une appropriation collective particulière: les négociations avec l'opérateur

Si les stratégies collectives sont importantes, l'intégration dans ces stratégies de la SNCF s'avère délicate. Elle dépend toutefois de l'enjeu de cette intégration.

Le dialogue avec la SNCF le plus courant est celui consistant à négocier des tarifs promotionnels ou des actions de communication pour certains évènements. On citera ainsi le package duo à Nantes, consistant à rembourser 1 billet TGV pour 2 payés. A Lille, à Nantes ou à Arras, une communication spécifique est mise en place lors des festivals ou des évènements festifs (braderie de Lille, Lille capitale européenne de la culture) ou lors de l'ouverture d'infrastructures culturelles comme Le Louvre à Lens. Il en va de même à Metz avec l'ouverture du centre Pompidou. Dans le cas de grands évènements, des trains spéciaux peuvent même être mis en place.

Mais la négociation est beaucoup plus délicate dès lors qu'elle concerne la desserte, avec en premier lieu le choix des gares que nous avons déjà évoqué. La participation financière des Régions et des collectivités de la région a au moins le mérite de peser dans les négociations menées avec la SNCF. Elle a ainsi permis sur la LGV Est la desserte de Rethel et Sedan qui n'était pas prévue initialement.

Cette négociation peut aussi être portée par les usagers, soutenus par les élus, qui relaient alors comme à Reims des demandes d'augmentation de la capacité des rames saturées. Elle est néanmoins souvent portée uniquement par les élus, l'enjeu étant alors le plus souvent de défendre l'intensité de la desserte. Celles-ci sont en effet ajustées au fil du temps avec l'évolution des trafics : à la hausse pour les cas d'Auray ou de Nantes, elle peut parfois faire l'objet d'ajustements à la baisse. Reims est ainsi concernée par une diminution d'1 aller-retour, Lille par la suppression de la desserte Lille-Strasbourg, Arras par une réduction des dessertes et la suppression d'une grande partie des TER GV Arras-Lille. Ces services TER-GV ont fait l'objet d'une négociation de plus de 10 ans entre la Région Nord Pas de Calais et la SNCF. Les premiers Ter-GV ont vu le jour en 2000, la SNCF étant au départ réticente à ce service régional.

Cette négociation est logiquement d'autant plus délicate que les agglomérations concernées sont petites.

Si les stratégies d'accompagnement sont diverses, protéiformes et complexes, elles n'assurent pas pour autant l'automaticité des effets. Comme le rappelle Klein (2001), la rupture avec la période précédente est ténue puisque l'on discerne souvent, cachée sous les

« mesures d'accompagnement », les mêmes prémisses fondamentalement déterministes d'une causalité devenue indirecte. On a pu évoquer à ce sujet une « rhétorique des effets structurants conditionnels » (Claisse et Duchier, 1995).

3. CONCLUSION

Il existe de nombreux projets de train à grande vitesse en Europe et ailleurs dans le monde. Ces projets s'inscrivent désormais dans un contexte de développement durable, et leur ambition est en premier lieu de limiter, voire de contrer, la croissance continue du mode routier pour le déplacement de personnes. Toutefois, cette ambition première s'accompagne de nombreuses autres attentes, en lien avec cette nouvelle offre de transport à grande vitesse.

Or les acteurs économiques des territoires qui seront desservis ont de nombreuses attentes concernant cette desserte qui modifie l'accessibilité de leurs territoires. Elle est ainsi supposée générer des effets positifs : dynamisme économique, arrivée de nouvelles entreprises, développement du tourisme, arrivée de nouvelles populations, développement de projets immobiliers résidentiels et de bureaux autour des gares, etc..

De nombreuses recherches académiques montrent qu'aucun effet systématique en termes de dynamique économique ne résulte de la seule présence d'une infrastructure de transport. Les résultats de notre recherche ne confirment pas d'effets majeurs sur les indicateurs économiques traditionnels : emplois, localisation d'entreprises, démographie, etc..

Les seuls effets incontestés des dessertes TGV sont des effets d'image associés à l'appartenance au club des villes TGV, et encore cela n'est le cas que lorsque les villes desservies sont caractérisées par un déficit d'image.

Si effets sur l'aménagement du territoire il y a, des nuances doivent pour autant être introduites en lien avec la polarisation des territoires associée aux LGV. La LGV amplifie en effet la polarisation des territoires autour des grandes agglomérations. Elles apparaissent ce faisant davantage comme des infrastructures de rabattement vers les grands pôles régionaux plutôt que comme des infrastructures de maillage. Elles contribuent également à la polarisation des dessertes depuis et vers Paris. Ceci est accentué par le caractère commercial de la SNCF qui a tendance à privilégier les dessertes à forte rentabilité, c'est-à-dire sur les axes à fortes potentialités de trafic qui relient les régions dynamiques et ce même si les élus influent sur les décisions de desserte et de localisation des gares. Ainsi, la LGV n'est pas en soi un instrument d'aménagement du territoire puisque cette dernière sera structurée en un nombre réduit de nœuds. De ce point de vue, la mise en place du réseau LGV, qui ne dessert qu'un nombre restreint de pôles n'est pas forcément compatible avec les objectifs d'une politique d'aménagement régional. Mais comme le souligne Mannone (1995), « on ne peut reprocher au TGV de ne pas faire ce pour quoi il n'est pas destiné ».

Les nuances et les doutes sont encore plus forts concernant les effets indirects sur la dynamique économique. On parle alors souvent d'effets conditionnés, ainsi appelés car ils ne se produisent qu'à la condition d'être accompagnés de stratégies et de politiques publiques, le plus souvent partagées par l'ensemble des acteurs. Il faut reconnaître aux LGV un rôle indéniable de mobilisation des acteurs territoriaux. Toutefois, même à ces conditions, les résultats ne sont pas automatiques ni à court terme.

Les résultats font ainsi apparaître une diversité de cas qui traduit l'impossibilité d'une réponse unique et l'importance des contextes territoriaux. On peut distinguer plusieurs groupes de critères intervenant dans la potentialité d'effets et leur intensité :

- Les critères tenant au système TGV, à savoir la localisation de la gare (de préférence urbanisée) et l'intensité de la desserte,
- Les critères tenant au contexte macro-économique,
- Les critères tenant aux caractéristiques des territoires.

Notre travail montre qu'il faut dès lors considérer à la fois le territoire comme support de ressources, assimilable ce faisant à un espace offrant un certain nombre de richesses (entreprises, population, aménités, caractéristiques naturelles), mais aussi comme une structure sociale définie par les stratégies des acteurs. Il faut donc considérer comment l'infrastructure complète les ressources présentes sur le territoire, mais aussi et surtout comme elle s'insère dans le système de relations sociales qui définit également le territoire. L'intensité des résultats sera donc fonction du degré de coordination des stratégies autour des dessertes TGV, qui fournit une indication de l'étendue de ce système de relations sociales. La question sera alors de voir si le TGV peut être « structurant » de relations sociales ou si les relations sociales constituées peuvent évoluer de façon efficace avec l'arrivée de la desserte. L'intensité des résultats sera corrélativement fonction du caractère non contradictoire des intérêts individuels par rapport à la desserte. L'anticipation des stratégies d'accompagnement peut être aussi un élément permettant de fonder dans le temps le nouveau système de relations sociales intégrant la desserte.

Dès lors qu'on considère le territoire comme un système social, il devient difficile d'intégrer des effets territoriaux dans les évaluations des grands projets structurés articulées autour d'indicateurs quantitatifs. Le calcul économique est en effet aujourd'hui le principal outil d'évaluation. Il permet de chiffrer les coûts et surcoûts d'un projet, et ainsi de comparer les projets entre eux. Or, la complexité des interactions entre infrastructures et territoires nécessite une remise en cause des modes d'évaluation, et en particulier du calcul économique, qui apparaissent inadaptés pour la saisir. Notre recherche plaide pour une évaluation multicritères permettant de valoriser des critères qualitatifs seuls à même de traduire la structure sociale du territoire, en laissant la pondération des critères aux mains des décideurs. Il y a donc nécessité de prendre en compte les différents aspects de l'aménagement du territoire, et donc de se fonder sur une analyse multicritères de choix d'investissements comme base de la nouvelle méthodologie d'évaluation socio-économique. Comme le soulignait Gressier (2005), « il est aujourd'hui peu concevable de ne pas mettre en évidence, d'une manière ou d'une autre, les effets distributifs des grands projets d'infrastructure de transport sur la société et les territoires (question des « perdants et des gagnants »). Ces effets, même s'ils sont complexes à analyser, jouent un rôle très important dans la perception par les acteurs du processus de décision publique des avantages et inconvénients des projets. Chercher à mieux les expliciter ne peut que contribuer à renforcer le rôle de l'évaluation dans la définition des priorités collectives ».

C'est notamment à cette dernière question que les recherches que nous menons entendent à présent se consacrer, et ce, dans le cadre d'un nouveau contrat PREDIT. Par ailleurs, la question de l'interaction entre desserte TGV et tourisme et desserte TGV et dynamiques urbaines devrait également être approfondie dans un cadre international dans le cadre de séminaires internationaux organisés par Marie Delaplace dans le cadre du Labex « Futurs Urbains » avec des chercheurs de Paris-Est, de Reims, des universités d'Alicante, de Castilla de la Mancha, de Lleida, de Santander, de Tarragone en Espagne, de Naples et de Milan en Italie et de l'Université libre de Bruxelles en Belgique.

4. BIBLIOGRAPHIE MOBILISEE LORS DE LA RECHERCHE

ADIELOR (2005), Analyse de l'impact du TGV-Est sur les agglomérations de Metz, Nancy, Epinal et Thionville, Rapport de phase 3, 2005, 81 p.

ADIELOR (2004), Analyse de l'impact du TGV-Est sur les agglomérations de Metz, Nancy, Epinal et Thionville, Rapport de phase 2, 2004, 58 p.

ADIELOR (2004), Analyse de l'impact socio-économique du TGV-Est sur le sillon, Rapport de phase 1, 2004, 76 p.

AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME DE STRASBOURG (ADEUS) (2008), TGV et synergies de développement en Alsace. Diagnostic/enjeux/indicateurs.

http://www.adeus.org/Etudes/Definitions_Politiques_Publiques/resume-d-etude-tgv-et-synergies-de-developpement-en-alsace-diagnostic-enjeux-indicateurs

ADIRA, Agence de développement Économique du Bas-Rhin (2012), *Chiffres clés des cantons du Bas-Rhin, Le canton de Saverne*, édition 2012, 12 p.

AGENCES D'URBANISME DE BRETAGNE (2010) Les territoires bretons et le projet de Bretagne à grande vitesse, novembre

AGENCES D'URBANISME DU GRAND-EST (2005) Les impacts territoriaux du TGV Est et du TGV Rhin-Rhône pour les agglomérations du Grand-Est de la France.

AGENCES D'URBANISME DU GRAND-EST (2005), Les impacts territoriaux du TGV Est et du TGV Rhin-Rhône pour les agglomérations du Grand-Est de la France.

www.adu-montbeliard.fr/.../364.etu_ex_impacts_tgv_est_rhin_rhone_050705.pdf

AHLFELDT, G.M. et FEDDERSEN, A. 2010. From Periphery to Core: Economic Adjustment to High Speed Rail. London School Economics Research Online.

ALBALATE D., BEL G. 2012, High-Speed Rail: Lessons for Policy Makers from Experiences Abroad, Public Administration Review, May-June, pp. 336-349.

AMIARD D. (1997), « Le tourisme d'affaire et de Congrès dans l'agglomération mancelle », in CHEVALIER J. (1997), Le Mans 6 ans après l'arrivée du TGV, groupe de recherche en géographie sociale, ESO – Espaces géographiques et Sociétés, Université du Maine, Le Mans.

ANDERSSON D. E., SHYR O. F., FU J. (2010), « Does high-speed rail accessibility influence residential property prices? Hedonic estimates from southern Taiwan », Journal of Transport Geography, vol. 18, n°1, pp. 166-174.

ANDERSSON D-E, SHYR O-F, FU J (2010) Does High-Speed Rail Accessibility Influence Residential Property Prices? Hedonic Estimates from Southern Taiwan. *Journal of Transport Geography.* Vol. 18 1: 166-174.

Atlas du Tourisme en Morbihan (2011)

AUDAP (2008) Monographie des gares grande vitesse

AURAN, 2010, Nantes Métropole, Migrations résidentielles & les projections de la population à l'horizon 2030, De la prospective territoriale aux définitions des stratégies urbaines, Conseil de développement, 25 mai

BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M., MASSON S. (2006a), « L'arrivée de la LGV en Champagne-Ardenne et la nécessaire réorganisation des rapports de proximité », les Cahiers Scientifiques des transports, n° 49.

BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2006b), Analyse prospective des impacts de la Ligne Grande Vitesse Est-Européenne dans l'agglomération rémoise et en région

Champagne-Ardenne, Rapport final remis à la région Champagne-Ardenne, Février, 495 pages + annexes.

BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M., MASSON S. (2006c), « La LGV-Est Européenne en Champagne-Ardenne : quels effets sur la cohésion territoriale champardennaise », Revue d'Economie Régionale et Urbaine, N°2 pp. 245-261.

BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M., MASSON S. (2006d), « La Ligne Grande vitesse Est-européenne en région Champagne-Ardenne : Un outil au service d'un processus de Métropolisation ? », Recherche, Transports et Sécurité n° 92.

BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2009), « Desserte TGV et localisation des entreprises sur les quartiers d'affaires: nouvelle accessibilité ou nouvelle offre immobilière de bureaux ? Le cas de la gare centre de Reims », Les Cahiers Scientifiques des Transports, N° 56 pp. 37-61.

BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2010), « Ligne à Grande Vitesse et marchés immobiliers résidentiels à Reims : entre attractivité, aménités et anticipations », Revue d'Economie Régionale et Urbaine, N° 2, p. 313-336.

BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2011), "High speed railway, service innovations and urban and business tourisms development", in SARMENTO M. & MATIAS A., Tourism Economics and Management: The State of the Art, Springer Verlag.

BAZIN S., BECKERICH C., BLANQUART C., DELAPLACE M. et VANDENBOSSCHE L. 2011. Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature. Recherche, Transports et Sécurité, vol 27 (3) : 215-238.

BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M., à paraître, TGV et tourismes dans les villes petites et moyennes, le cas d'Arras, Auray, Charleville-Mézières et Saverne, Les Cahiers Scientifiques des Transports

BELLANGER F (1991) Le TGV atlantique au Mans, à Saint-Pierre-des-Corps, à Tours et à Vendôme : opportunités, acteurs et enjeux. Maison des Sciences de la Ville, Université de Tours.

BERTOLINI L., SPIT T., 1998, CITIES ON RAILS: THE REDEVELOPMENT OF RAILWAY STATIONS AND THEIR SURROUNDINGS, ROUTLEDGE, 256 p.

BERTRAND J (1997) Pratiques ferroviaires, in CHEVALIER et alii, 1997, *Le Mans, 6 ans après l'arrivée du TGV.* DATAR, OEST, Groupe de recherche en géographie sociale, Université du Maine, Le Mans.

BLANQUART C., DELAPLACE M. (2009), « Innovations relationnelles, nouvelles offres de service et valorisation des nouvelles infrastructures de transport, Le cas de d'une plateforme multimodale et d'une desserte TGV », Les Cahiers Scientifiques des Transports, N° 56 pp. 63-86

BONNAFOUS A., PLASSARD F. (1974), « Les méthodologies usuelles de l'étude des effets structurants de l'offre de transport », Revue économique, vol. XXV, n° 2, mars, pp. 208-232

BONNAFOUS A. (1980), « Rhône-Alpes, capitale Paris ? Les effets prévisibles du TGV », Revue de géographie de Lyon, vol. 55, n°3, pp. 233-240,

BONNAFOUS A. (1987), « The regional impact of the TGV », Transportation, vol. 14, n°2, pp. 127-137.

BOURSIER-MOUGENOT I, OLLIVIER-TRIGALO M (1996) Le projet de HSRS-Est: l'expérience d'un processus nouveau d'élaboration d'un grand projet d'infrastructure: entre consensus et incertitude. Synthèse du rapport.

BOZZANI-FRANC S., L'HOSTIS A., 2011, "Contactability measures for assessing the competitiveness of European cities and networks of cities: the potential for high-speed rail and air to support a polycentric development", European Transport Conference

BRICOUT T (1996) Impact du TGV sur les entreprises du tertiaire supérieur du Nord-Pas-de-Calais. Mémoire de maîtrise. UVHC.

BUCHANAN C. IN ASSOCIATION WITH VOLTERRA (2009), Economic impact of high-speed 1. Final report, pour London & continental railways.

http://www.colinbuchanan.com/uploads/cms/files/147e7dfc-2a53-4267-83d7-72bdde92062e.pdf

BUISSON M-A (1986) Effets indirects du TGV et transformations du tertiaire supérieur en Rhône-Alpes. *Etudes et Recherches*. LET, Lyon, 87 p.

BUTTON K. (1990), « The Channel Tunnel: The Economic Implications for the South East of England », The geographical journal, vol. 156, n°2, pp. 187-199.

CAMILLERAPP I. (1997) Projet de HSRS Bretagne/Pays de Loire: analyse du processus de territorialisation de la grande vitesse ferroviaire. Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. Université de Paris XII.

CDT DU MORBIHAN, 2012, *Les nuitées touristiques en Morbihan en 2011*, Observatoire du tourisme

CCI STRASBOURG – BAS-RHIN (2010), Panorama économique de la zone d'emploi de Saverne - Sarre-Union 2010, juin 2010, 96 p.

CCI de la MOSELLE (2011), *Les chiffres clés de la Moselle*, Edition 2011, 20 p.

CES Lorraine, point d'actualité TER-METROLOR, 14 janvier 2008, 44 p.

CETE de l'EST, Enquêtes postales en gare de Metz et Strasbourg, Premiers résultats, Comité de suivi de la LGV Est Européenne, Travaux de l'Observatoire, 4 février 2011, 14 p.

CETE de l'EST, DRE Lorraine (2009), Observatoire TGV, Volet socio-économique, Contours de l'observatoire, Etat de Référence, Novembre 2009, 73 p.

CETE de l'EST, DREAL Lorraine (2010), Observatoire des politiques publiques, Enquête auprès des acteurs publics, juin 2010, 24 p.

CETE de l'EST, DREAL Lorraine (2011), Observatoire du TGV, Volet socioéconomique, Suivi des indicateurs 2008-2007, janvier 2011, 29 p.

CETE de l'EST, DREAL Lorraine (2011), Enquêtes en gare, premiers résultats présentés au comité de suivi du TGV Est le 4 février 2011,

CESE Lorraine (2012), Intervention Christine Peppoloni, Chargée de mission CESE Lorraine, Séminaire « Mutécos » Poitou-Charentes, Atelier Impact TGV pour les territoires : de l'anticipation à l'évaluation, 29 Novembre 2012, 21 p.

CETE de l'Est (2011), *Observatoire du TGV Volet socioéconomique, Suivi des indicateurs 2008-2007*, Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, janvier 2011, 29 p.

LA CITE (2012) « 20 ans au service du territoire : Bilan et perspectives », Dossier de presse

CETE DE L'OUEST (1997) Nantes 7 ans après l'arrivée du TGV-Atlantique. Paris, SESCHANG J.S., LEE, J-H. (2008), « Accessibility analysis of Korean high-speed rail: a case study of the Seoul metropolitan area », Transport reviews, vol. 28, n°1, pp. 87-103

CHARNEY I. (2007), Intra-metropolitan preferences of property developers in greater Toronto's office market, *Geoforum*, 38, pp. 1179-1189

CHENG Y-H., (2009), « High-speed rail in Taiwan: New experience and issues for future development », Transport policy, vol. 17, n°2, pp. 51-63.

CHEVALIER J. (1997), Le Mans 6 ans après l'arrivée du TGV, groupe de recherche en géographie sociale, ESO – Espaces géographiques et Sociétés, Université du Maine, Le Mans.

CHI A. (2004), Do high-speed trains really promote interconnected airports?, Laboratoire d'économie des Transports.

CLAISSE G., DUCHIER D., 1995, Des observatoires d'effets TGV : réflexions méthodologiques, *Villes et TGV : actes des entretiens Jacques Cartier (Lyon, 8-10 décembre 1993)*, Laboratoire d'économie des Transports, coll. études & Recherches, n° 5, Lyon, pp. 219-238.

COLLETIS G, PECQUEUR B (2005) Révélation de ressources spécifiques et coordination située. *Économie et Institutions*. 1er et 2nd semestres 51-74.

Comité Régional du Tourisme de Lorraine (2007), Promotion TGV Est-européenne, Powerpoint présenté lors du Conseil d'Administration du 24 mai 2007, 22 p.

Comité Régional du Tourisme de Lorraine (2012), Les chiffres-clés 2011 du tourisme en Lorraine, Edition 2012, 35 p.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG (2007/2008), Rubrique Vie internationale : "Eté et TGV : des effets positifs pour le tourisme », CUS Magazine n°35.

CONSEIL RÉGIONAL DE CHAMPAGNE-ARDENNE (2007), Réunion conjointe des Comités Locaux d'Animation et de Développement (CLAD) Ardennes et Charleville-Givet.

www.cr-champagne-ardenne.fr/getFile.aspx?FILEID=2678

DE JONG M. (2009), European high-speed train station area: the renaissance of the railway station, for The Association for European Transport and contributors. www.etcproceedings.org/paper/download/3918

DE VRIES E-J (2006) Innovation in services in networks of organizations and in the distribution of services. *Research Policy*. 35 : 1037–1051.

DELAPLACE M., 2012, Pourquoi les « effets » TGV sont-ils différents selon les territoires ? L'hétérogénéité au cœur du triptyque « Innovations, Territoires et Stratégies », Recherche Transports et Sécurité, N° 28, pp. 290-302

DELAPLACE M., 2012, TGV, développement local et taille des villes ; Une analyse en termes d'innovation de services, Revue d'économie régionale et urbaine, N° 2, pp. 265-292

DELAPLACE M. et PERRIN J., 2012 «, Multiplication des dessertes TGV et Tourismes urbains et d'affaires, Regards croisés sur la Province et l'Ile de France », communication présentée au XLIXe Colloque de l'ASRDLF, Session spéciale « TGV, Tourismes et Territoires », Belfort, 9-11 juillet

DIACT (2009), Transport et accessibilité des villes moyennes. Rencontre nationale des villes moyennes - Le Puy-en-Velay, le 11 Septembre 2009.

http://www.datar.gouv.fr/IMG/Fichiers/KIOSQUE/2009/20090911_Le-Puy_CR_colloque_national_villes_moyennes.pdf

DIACT (2007) *Les villes moyennes françaises*. Enjeux et perspectives.

DREAL Pays de la Loire, 2011, Disparités socio-spatiales en région Pays de la Loire, collection Analyses et connaissances, N° 10, Novembre, p. 6

DRE Lorraine (2007), Étude de l'accessibilité des territoires lorrains au TGV Est, Phase 1 : Analyse de l'accessibilité aux gares TGV au niveau local, 2007, 176 p.

DRE Lorraine (2007), Étude de l'accessibilité des territoires lorrains au TGV Est, Phase 2 : Étude de l'accessibilité en voiture et en TER aux gares TGV au niveau régional, 2007, 49 p.

DRE Lorraine (2007), Étude de l'accessibilité des territoires lorrains au TGV Est, phase 3 : Qualification de l'accessibilité du territoire aux gares TGV, 2007, 53 p.

DRE Lorraine (2007), Étude de l'accessibilité des territoires lorrains au TGV Est, phase 4 : Étude de l'évolution de l'accessibilité de la Lorraine aux grandes métropoles nationales et européennes, 49 p.

DRE Lorraine (2007), Étude de l'accessibilité des territoires lorrains au TGV Est, Synthèse de l'étude,

EC, 2010, High-speed Europe, a sustainable link between citizens

EC, 2009, European High Speed Rail – an easy way to connect ; étude sur l'état de développement et les perspectives d'avenir du réseau transeuropéen de chemin de fer à grande vitesse, 6 mars

FACCHINETTI-MANNONE V. (2009), Location of high speed rail stations in french medium-size city and their mobility and territorial implications: central, peripheral and bis (both central and peripheral in the same city), International Conference City Futures 2009, Madrid, 4-6 june.

FACCHINETTI-MANNONE V (2010) Les nouvelles gares TGV périphériques: des instruments au service du développement économique des territoires ? Colloque international Transport et développement des territoires, Commission de géographie des transports. Le Havre, 8-10 septembre.

FACCHINETTI-MANNONE V (2009) Location of High Speed Rail Stations in French Medium- FNAUT (2011) Les perdants du TGV les effets pervers de l'exploitation du TGV sur la desserte des villes moyennes. Rapport.

FROIDH O. (2005), « Market effects of regional high-speed trains on the Svealand line », Journal of transport geography, vol. 13, n°4, pp. 352-361.

GALLOUJ F, WEINSTEIN O (1997) Innovation in Services *Research Policy* Vol. 26, 4-5: 537-556.

GARMENDIA M., URENA J.M. de, RIBALAYGUA C., LEAL J., CORONADO J.M. (2008), « Urban residential development in isolated small cities that are partially integrated in metropolitan areas by high-speed train », European urban and regional studies vol. 15, n°3, pp. 249-264.

GIBB R.A., KNOWLES R. D., FARRINGTON J.H. (1992), « The Channel Tunnel Rail Link and Regional Development: An Evaluation of British Rail's Procedures and Policies », The geographical journal, vol. 158, n°3, pp. 273-285.

GIBB R.A. (1986), « The impact of the Channel Tunnel rail link on South East England », The Geographical Journal, vol. 152, n°3.

GIVONI M. (2006), « Development and impact of the modern high-speed train: a review », Transport reviews, vol.26, n°5, pp. 593-211

GRESSIER C., 2005, Analyse comparative des méthodes d'évaluation des grandes infrastructures de transport, La documentation française, 56p.

GUTIERREZ J. (2001), « Location, economic potential and daily accessibility: an analysis of the accessibility impact of the high-speed line Madrid-Barcelona-French border », Journal of transport geography, vol. 9, n°4, pp. 229-242.

GUTIERREZ J., GONZALEZ R., GOMEZ G. (1996), « The European high-speed train network. Predicted effects on accessibility patterns », Journal of transport geography , vol. 4, n°4, pp. 227-238.

HAYNES K.E. (1997), « Labor markets and regional transportation improvements: the case of high speed trains. An introduction and review », The annals of regional science, vol.31, n°1, pp. 57-76.

HECKER A. (2010), De l'impact du TGV sur deux quartiers de gare : Nancy Grand Coeur et Metz Amphithéâtre, Belgéo 1-2, 2010, 12 p.

IAURIF, INSEE (2003) *Atlas des franciliens*. Tome 4, Activité et Emploi.

INSEE, PAYS DE LA LOIRE (2012) Informations statistiques n°453, Septembre 2012

INSEE, Pays de la Loire (2011) N° 96, collection Etudes, Mai

INSEE Pays de la Loire (2009) L'économie des Pays de la Loire : de nombreux atouts mais quelques faiblesses structurelles, Études n° 75, Janvier

INSEE (2011) La zone d'emploi d'Auray Dossier Web n° 13

INSEE Alsace (2006), L'industrie : atout fragile pour le développement local, *Chiffres pour l'Alsace*, revue n° 32, avril 2006, 4 p.

INSEE Alsace (2008), SCOT de la Région de Saverne : regain de vitalité dans le nord-est, *Chiffres pour l'Alsace*, revue n° 43, mars 2008, 6 p.

INSEE Alsace (2010), Un panorama de l'industrie en Alsace, *Chiffres pour l'Alsace*, n° 9, avril 2010, 9 p.

INSEE Alsace (2011), Les grandes aires urbaines structurent l'espace alsacien, *Chiffres pour l'Alsace*, n° 22, octobre 2011, 6 p.

INSEE Alsace (2012), L'année économique et sociale 2011 en Alsace, Dossier, *Chiffres pour l'Alsace*, n° 19, juin 2012, 52 p.

INSEE Lorraine (2009), La ligne à Grande Vitesse Est-européenne : une évaluation de l'impact sur le tourisme, *Économie Lorraine*, n° 163, mars 2009, 6 p.

INSEE Lorraine (2010a), Metz-Thionville : Une aire urbaine en construction, Économie Lorraine, n° 201-2002, janvier 2010, 16 p.

INSEE Lorraine (2010b), L'emploi en Lorraine : tertiarisation par désindustrialisation, forte poussée des femmes et des seniors, *Économie Lorraine*, n° 207, février 2010, 6 p.

INSEE Lorraine (2010c), Crises et territoires - La Lorraine : une des régions qui ont le plus souffert de la crise, *Économie Lorraine*, n° 217, mai 2010, 10 p.

INSEE Lorraine (2011a), Diagnostic 2010 de la Moselle : Dynamiser la croissance démographique en confortant l'attractivité économique, *Économie Lorraine*, n°247-248, février 2011, 24 p.

INSEE Lorraine (2011b), Bilan économique et social 2010 : vers la reprise, *Économie Lorraine*, n° 263-264, juin 2011

INSEE Lorraine (2011c), SCoT de l'Agglomération Messine : se rendre attractif pour relancer la dynamique démographique, *Économie Lorraine*, n° 268, septembre 2011, 10 p.

INSEE (2010) Répartition géographique des emplois. INSEE Première. N° 1278.

ISIS (2004), Analyse de l'impact du TGV-Est sur les agglomérations de Metz, Nancy, Epinal et Thionville. Rapport de phase 2, pour ADIELOR ?

http://www.lorraine.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_Phase_2_cle214854.pdf

ISIS (2004), Analyse de l'impact du TGV-Est sur les agglomérations de Metz, Nancy, Epinal et Thionville. Rapport de phase 3, pour ADIELOR ?

http://www.lorraine.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_Phase_3_cle2c9d11.pdf

ISIS (2004) Analyse de l'impact du TGV-Est sur les agglomérations de Metz, Nancy, Epinal et Thionville. Rapport de phase 2, ADIELOR.

JONG DE M (2009) European high-speed train station area: the renaissance of the railway station. *www.etcproceedings.org/paper/download/3918.*

KAMEL K., MATTHEWMAN R. (2008), The non-transport impacts of High-Speed Trains on regional economic development: a review of the literature, Locate in Kent.

http://www.locateinkent.com/images/assets/High%20Speed%20Train%20Report%202008.pdf

KANTOR S. (2008), The economic impact of the California high-speed rail in Sacramento / Central Valley Area.

http://www.cahighspeedrail.ca.gov/images/chsr/20081003135956_HSRCentralValleyReportFINAL-2.pdf

KLEIN O. (2003), « Le travail métropolitain : un outil géographique pour révéler l'usage sélectif de la grande vitesse », L'espace géographique, n°2/03.

KLEIN O. (2001), « La genèse du TGV, une innovation contemporaine de l'épuisement du fordisme, Innovations », Cahiers d'économie de l'innovation, vol. 13, n°1, pp. 111-132

KLEIN O. (2001) Les horizons de la grande vitesse ; Le TGV, une innovation lue à travers les mutations de son époque, thèse de doctorat de l'université Lyon2, 251p.

KLEIN O. (1997), « Le TGV-Atlantique et les évolutions de la mobilité : entre crise et concurrence », Les cahiers scientifiques du transport, n°32/1997, pp. 57-83.

LEE Y.S. (2007), A study of the development and issues concerning high speed rail (HSR), Transport Studies Unit, Oxford University Centre for the Environment.

LES VILLES EUROPÉENNES DE LA GRANDE VITESSE (2004), Compte-rendu du débat public : "TGV : 20 ans d'expérience - quels enseignements pour l'Alsace ?".

http://pagesperso-orange.fr/asso-villestgv/documents/CR_debat-public_CES-Alsace_11-10-04.pdf

L'HOSTIS A. (2009), « The shrivelled USA: representing time–space in the context of metropolitanization and the development of high-speed transport », Journal of transport geography, vol. 17, n°6, pp. 433-439.

KAMEL K, MATTHEWMAN R (2008) The non-transport impacts of high speed trains on regional economic development: a review of the literature. Locate in Kent P.1-10.

KANTOR S (2008), The economic impact of the California high-speed rail in Sacramento/Central Valley Area.

KLEIN O (2005) Temporalités sociales et gestion de la distance à travers les moyens de transport rapide. In Montulet B et alii, Mobilités et temporalités, Publications des Facultés Universitaires Saint-Louis, Bruxelles, pp. 21-33.

KLEIN O. (1998) Les modifications de l'offre de transport : Des effets automatiques 0 l'innovation socio-technique, L'exemple de la grande vitesse, Espaces et sociétés tome 1, 95, pp. 95-126

KLEIN O (1997) Le TGV-Atlantique et les évolutions de la mobilité : entre crise et concurrence. *Les cahiers scientifiques du transport*. 32: 57-83.

KLEIN O, CLAISSE G (1997) Le TGV-Atlantique : entre récession et concurrence. *Etudes et Recherches*. LET, Lyon.

LES VILLES EUROPEENNES DE LA GRANDE VITESSE (2004) Compte-rendu du débat public : "TGV : 20 ans d'expérience - quels enseignements pour l'Alsace.

MANNONE V., BAVOUX JJ., 2010, L'implantation des gares TGV en France : tensions interscalaires, jeux d'acteurs et recompositions spatiales, Belgéo 1-2, 13p.

MANNONE V (1997) Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre-ville : le cas des villes desservies par le TGV Sud-Est *Les cahiers scientifiques du transport*. 31 : 71-97.
MANNONE V (1995) *L'impact régional du TGV Sud-est*. Thèse de Doctorat de Géographie, 2 tomes, Université de Provence Aix-Marseille.

MARTIN J.C., REGGIANI A. (2007), « Recent methodological developments to measure spatial interaction: synthetic accessibility indices applied to high-speed train investments », Transport reviews, vol. 27, n° 5, pp. 551-571

MASSON S., PETIOT R. (2009), « Can the high speed rail reinforce tourism attractiveness? The case of the high speed rail between Perpignan (France) and Barcelona (Spain)", Technovation, vol. 29, n°9, pp. 611-617.

MENERAULT P. (1997), « Dynamiques et politiques régionales autour du tunnel sous la Manche et du T.G.V. Nord », Annales de géographie, vol. 106, n°593, pp. 5-33.

MENERAULT P (1997) Processus de territorialisation de la grande vitesse ferroviaire: le TGV et les régions: Le cas du Nord-Pas de Calais. INRETS. 102 p.

MENERAULT P (2000) Appropriation régionale de la grande vitesse ferroviaire et rôle des régions dans la dynamique des réseaux: le cas du TGV en Wallonie et en Bretagne. GRRT, Avril.

MIGNEREY P. 2013. Les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire en France. La Documentation Française, 96 p.

MVA (2007), Etude de l'évolution de l'accessibilité des territoires lorrains au réseau TGV Est. Synthèse de l'étude, pour Direction Régionale de l'Equipement de Lorraine.

MERENNE-SCHOUMAKER B, MOYART L (2007) Les dynamiques de localisation des services aux entreprises. In : GALLOUJ C, LELOUP F, MERENNE-SCHOUMAKER B, MOYART L Eds, *Services aux entreprises et développement régional*. Bilan et perspectives, De Boeck.

Nantes Métropole (2010) Programme Local de l'Habitat 2010 – 2016, Projet arrêté / Juin 2010, Diagnostic

NASH C.A. (1991), "The case for high speed rail", Investigaciones economicas (Segunda época), vol. 15, n°2, pp. 337-354.

NASH C.A. (2009), Quand investir dans des lignes à grande vitesse ? (discussion paper-International transport research symposium-Madrid 2009), OCDE, FIT, document de référence n°2009-16

OFFNER J-M. (1993), « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique », L'espace géographique n°3.

OLLIVRO J., 1997, TGV et fonctions supérieures dans les régions Bretagne et Pays de la Loire, R.E.S.O. Université de Rennes II

ORANGE COUNTY BUSINESS COUNCIL (2008), The economic impact of high speed trains for Orange County.

http://www.cahighspeedrail.ca.gov/images/chsr/20081020174618_HSR-OCReport.pdf

O'TOOLE R. (2009), The high cost of high-speed rail, pour Texas Public Policy Foundation.

PARIS D., 2008, Discours et acteurs : les ressorts de la mécanique Métropolitaine, rapport du projet POPSU, 176p.

PARIS C. (1992), « The slow death of a Very Fast Train: government resistance to a privately funded transport innovation », International journal of urban and regional research, vol. 16, n°4, pp. 623-632.
PARK, Y., HA H-K. (2006), « Analysis of the impact of high-speed railroad service on air transport demand », Transportation research (Part E: logistics and transportation review) , vol. 42, n°2, pp. 95-104.

PARIS C (1992) The Slow Death of a Very Fast Train: Government Resistance to a Privately Funded Transport Innovation. *International Journal of Urban and Regional Research*. Vol. 16, 4: 623-632.

PAUMIER J-Y, 1990 Nantes à l'arrivée du TGV atlantique, DDT, DATAR, OEST

PAYS D'AURAY, 2010, Diagnostic technique de l'agenda 21, Version 3

PAYS D'AURAY, Charte de développement pour l'aménagement et le développement durable du pays d'Auray 2000 – 2015

PETERS D. (2009), « The renaissance of inner-city rail station areas as a key element in the contemporary dynamics of urban restructuring », Paper for Critical Planning's 2009 Special Issue on Urban Restructuring.

PLASSARD F. (2003), Transport et territoire, La Documentation Française, Paris, 97 p.

PLASSARD F. (1977), Les autoroutes et le développement régional, Presses Universitaires de Lyon.

POL, P.M.J. (2003), The economic impact of high-speed train on urban regions, pour European regional science association (conference paper).

PORTER M (1998) *On Competition*. Harvard Business School Press, Boston, Massachusetts.

PRESTON J., LARBIE A., WALL G. (2006), The impact of high speed trains on socio-economic activity: the case of Ashford (Kent), To be presented to the 4th Annual Conference on Railroad Industry Structure, Competition and Investment, Universidad Carlos III de Madrid.

PRESTON J. (2009), The case for high speed rail a review of recent evidence, pour Royal Automobile Club Foundation for Motoring, rapport n° 09/128.

PUGA D. (2001), « European regional policies in light of recent location theories », Journal of economic geography, vol.2, n°4.

RAVE (REDE FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD SA), The High-Speed Rail project portugais – Communiqué de presse.

http://www.rave.pt/en/tabid/389/Default.aspx.

Régions Magazine (2007), Le TGV Est-européen grâce aux collectivités, 3ème trimestre 2007, 32 p.

RFF (RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE) (2010), Bilan de 25 ans de construction de LGV. Les LGV à l'heure du bilan, Lignes d'avenir (n°8).

http://www.rff.fr/IMG/lignedavenir-fev2010.pdf

RICHER C., BERION P., 2010, Le rôle des grandes infrastructures dans la structuration des espaces régionaux : le cas de l'arrivée du TGV dans le réseau métropolitain Rhin-Rhône, Belgéo 1-2, 11p.

RIETVELD P., BRUINSMA F., VAN DELFT H. T., UBBELS B. (2001), « Economic impacts of high speed trains. Experiences in Japan and France: expectations in The Netherlands », Serie Research Memoranda (de Faculteit der Economische Wetenschappen en Bedrijfskunde), n°20.

RUS G. DE, NOMBELA G. (2007), « Is investment in high speed rail socially profitable? », Journal of transport economics and policy, vol. 41, n°1, pp.3-23.

RFF (2010) Bilan de 25 ans de construction de LGV. Les LGV à l'heure du bilan. *Lignes d'avenir*. 8.

SANDS, B.D. (1993), « The Development Effects of High-Speed Rail Stations and Implications for California », Institute of Urban and Regional Development University of Berkeley, working paper.

http://www.uctc.net/papers/115.pdf

SETEC (2011), Étude d'aménagement du territoire, Rapport D3 : Benchmark des effets de la grande vitesse ferroviaire sur les territoires, Débat public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012, ligne nouvelle Paris Normandie, 66p.

SETEC ORGANISATION (2005), Etude des effets de la réalisation d'une LGV entre Bordeaux et Narbonne sur le développement des aires urbaines d'Agen et de Montauban et sur l'aménagement des territoires traversés, pour Réseau Ferré de France

http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-lgv-bordeaux-toulouse/docs/pdf/etudes/amenagement-%28synthese%29.pdf

SHEFER D., AVIRAM H. (2005), « Incorporating agglomeration economies in transport cost-benefit analysis: the case of the proposed light-rail transit in the Tel-Aviv metropolitan area », Papers in regional science, vol. 84, n°3, pp. 487-508.

SHERWOOD B. (2009), « Rail link lifts property value hopes », Financial Times.

SNCF (2008), Dossier de presse : TGV et TER fêtent les 1 an de la ligne Est Européenne. http://www.vialibre-ffe.com/PDF/1er_ano_tgv_est.pdf

SNCF (2007), TGV Est-européen, Présentation Colloque, organisé par la C.C.I. de la Moselle, 21 novembre 2008, 20 p.

SNCF (2008), TGV ET TER fêtent les 1 an de la ligne Est-européenne, dossier de presse, 2008, 40 p.

SOMIVAL, 2003, Etude touristique du Pays d'Auray

SOUTH EAST ENGLAND DEVELOPMENT AGENCY (SEEDA) (2008), HST impact study. Final report, pour la Commission européenne.

http://www.hstimpactstudy.net/HTdocs/Images/mainreport150408.pdf

SPAVEN D. (2006), Are High-speed railways good for the environment? A discussion paper, for Transform Scotland.

www.transformscotland.org.uk/GetFile.aspx?ItemId=92

SPECK K (2003) Système national d'innovation et TGV: Ce qu'une grille de lecture de l'économie de l'innovation peut apporter à l'analyse des évolutions d'un système technique... et réciproquement. *Recherche, Transports et Sécurité*. 78 : 33-41.

STUDER E. (2008), TGV Lisbonne/Madrid : appel d'offres début juin, http://www.leblogfinance.com/2008/01/tgv-lisbonnemad.html

STUDER E. (2008), Portugal : TGV entre Porto et Vigo prévu pour 2013,

http://www.leblogfinance.com/2008/04/portugal-tgv-en.html

THOMPSON, L.S. (1994), « High-speed rail (HSR) in the Unites-States -Why isn't there more ? », Japan railway & transport review, pp. 32-39

Tourisme en LORRAINE (2007), Promotion TGV Est-européen, présentation lors du Conseil d'Administration Comité Régional du Tourisme, 24 mai 2007, 22 p.

TRANSPORTATION ECONOMICS & MANAGEMENT SYSTEMS (2007), Ohio hub passenger rail economic impact study. Chapter 7: economic rent analysis and results.

http://www.beatthejam.org/ohiorail/Ohio%20Hub/Website/ordc/Economic_Impact_Study/7_Economic_Rent_Analysis_and_Results.pdf

TRANSPORTATION ECONOMICS & MANAGEMENT SYSTEMS (2007), Ohio hub passenger rail economic impact study. Chapter 12: tourism impacts,

http://www.dot.state.oh.us/Divisions/Rail/Programs/passenger/Ohio%20Hub%20Economic%20Impact%20Studies/TEMS12TourismImpacts.pdf

TROIN J-F. (1997), « Les gares T.G.V. et le territoire : débat et enjeux », Annales de géographie, vol. 106, n°593, pp. 34-50.

TROIN J-F., Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) (2008), Les gares nouvelles du TGV "exurbanisées". Fonctionnement et relation au territoire, pour la DIACT, FNAUT, Paris.

http://temis.documentation.equipement.gouv.fr/documents/Temis/0063/Temis-0063302/17669.pdf

TROIN J.F., 2010, Désirs de gares TGV : du projet des édiles locaux au "désaménagement" du territoire, Belgéo 1-2, 12p.

UIC, 2012, High speed lines in the world

URENA J.M., MENERAULT P., GARMENDIA M. (2009), « The high-speed rail challenge for big intermediate cities: a national, regional and local perspective », Cities , vol. 26, n°5, pp. 266-279.

VICKERMAN R.W. (1991), Infrastructure and regional development, Pion Limited, London.

VICKERMAN R.W. (1997), « High-speed rail in Europe experience and issues for future development », Annals of Regional Science, 31, pp. 21-38.

VICKERMAN R., ULIED A. (2006), Indirect and wider economic impacts of high-speed rail.

http://163.117.2.172/temp/agenda/mad2006/papers/12.%20Vickerman,%20Roger.pdf

VILLES ET RÉGIONS EUROPÉENNES DE LA GRANDE VITESSE, Reims Métropole (2006), Grande Vitesse ferroviaire : quelles retombées pour les collectivités locales ? Synthèse du colloque.

http://pagesperso-orange.fr/asso-villestgv/documents/colloque 08-03-06_synthese.pdf

WILLIGERS J., FLOOR H., VAN WEE B. (2005), « High-speed rail's impact on the location of office employment within the Dutch Randstad Area », 45th Congress of the European Regional Science Association, Amsterdam, August 23-27, 2005.

WOLKOWITSCH M. (1987), « Le développement du réseau mondial des lignes à grande vitesse : réalisations et projets », Annales de géographie, vol. 96, n°535, pp. 273-291.

ZEMBRI P. (1993), « T.G.V. - Réseau ferré classique : des rendez-vous manqués ? », Annales de géographie, vol. 102, n°571, pp. 282-295.

WOLFF J-P. (1997) Transports ferroviaires, aménagement et question régionale. L'exemple des Pays de la Loire, In: Norois. N°175, 1997. pp. 433-444.

WOLFF J-P (2005) Évolution ferroviaire dans le Grand Ouest, Norois, 197, N°4, p. 107-119

5. ANNEXES

5.1. Les guides d'entretiens et la liste des entretiens

5.1.1. Le guide d'entretien acteurs publics[18]

Fiche signalétique du territoire		
Territoire concerné :		
Nom de la structure :		
Adresse :		
Tel :	Fax :	E-mail :
Situation géographique :		
Superficie :		
Nombre d'habitants :		
Population estivale éventuelle :		
Population active :		
% des actifs travaillant hors du territoire :		
Nombre d'emplois sur le territoire :		
Nombre de logements :		
Nombre de résidences secondaires :		
Votre territoire est-il desservi par le TGV ?	Si oui, combien d'arrêts par jour ?	
TGV : Vers Paris		
TGV : Vers d'autres grandes villes		
TER ou train classique: vers Paris		
TER ou train classique: vers d'autres grandes villes		
Si non, votre territoire est-il relié directement à une gare par un moyen de transport public ?		
Si oui, lequel ?	Et combien de fois par jour :	
Fiche signalétique de notre interlocuteur pour cette enquête		
Nom :	Prénom :	
Fonction		
Adresse :		
Tel :	Fax :	E-mail :

1. Rappel historique : le TGV est arrivé dans votre ville en quelle année (Questions ouvertes)

1.1. Considérez-vous qu'il y a eu un effet TGV dans votre territoire (avant, à partir ou après son arrivée ?)

a. En quoi cet effet a-t-il consisté selon vous? Quel type d'impacts ? Sur quoi ?

b. Cet effet a-t-il été évalué ? Comment a-t-il été évalué ?

[18] Le guide a été adapté en fonction du champ de compétences des acteurs (direction économique, urbanisme, tourisme, etc.)

c. Avait-il été anticipé ? Comment ? Et par qui ?

1.2. Quels ont été les grands projets liés à l'arrivée du TGV ? (Projets urbains ? projets immobiliers ? touristiques)

a. Y a-t-il eu des projets définis et réalisés avant l'arrivée du TGV ?

b. Des projets définis et réalisés après ?

1.3. Quelles évolutions directement liées au TGV a-t-on pu effectivement constater ? Pouvez-vous les décrire ?

a. A l'échelle du territoire ?

b. De l'agglomération ?

c. De la commune ?

d. Du quartier gare ?

e. De la gare ?

2. Quelles ont été les modifications des pratiques des acteurs locaux en matière de coordination autour de projets liés au TGV ?

2.1. Les délibérations prises par votre collectivité et les études éventuelles liées au TGV ?

.a. Y a-t-il eu des études consacrées à l'usage du TGV dans votre territoire ?

Si oui, lesquelles ? Qui les a réalisées ? Quand ?

b. Des études, enquêtes, recensements de besoins, etc. sont-ils en cours ?

Si oui, lesquels et à quelle échéance ?

Qui les réalise ?

c. Quelles sont vos délibérations les plus importantes des cinq dernières années qui évoquent le TGV, ou toute offre de transport en lien avec une gare du territoire régional ?

2.2. En complément de vos réponses pour ce qui concerne votre collectivité ou groupement de collectivités, et dans la mesure du possible, merci de nous fournir une copie des rapports, études et délibérations dont vous disposeriez sur les sujets évoqués ci-avant et ci-après

3. Les effets constatés

3.1. Démographie et mobilités

a. Avez-vous estimé les impacts liés au TGV sur le développement démographique de votre territoire ?

Si oui, lesquels ? Et de quelle ampleur ?

Par exemple : - arrivées ou départs de résidents,

- vieillissement et/ou rajeunissement de la population,

- modifications de la composition des actifs,

- changements de lieu de résidence sur votre territoire (cherté des logements de centre-ville à proximité de la gare)

- modifications du nombre de résidents non permanents (résidences secondaires, résidences de tourisme…)…

b. Selon vous, y a-t-il eu des modifications et/ou développement des mobilités sur votre territoire ?

Si oui, lesquels ? Et de quelle ampleur ?

Par exemple : - sur les déplacements domicile / travail,

- sur les déplacements résidence principale / résidence secondaire,

- sur les déplacements culturels et de loisirs,

- sur les déplacements touristiques, …

3.2. L'urbanisme et la question foncière

a. Les documents d'urbanisme de votre territoire ont-ils d'ores et déjà intégré une réflexion sur le TGV ? De quelle façon ?

b. Y a-t-il des modifications ou des révisions des documents d'urbanisme prévues en ce sens, en cours ou à venir ? A quelle échéance ?

c. Avez-vous des projets d'aménagements urbains qui prennent en compte ce nouvel apport de la grande vitesse ferroviaire ?

Si oui, lesquels ?

d. Y a-t-il parmi eux des projets directement provoqués par ce que vous attendez des effets TGV ?

e. Avez-vous de grands projets immobiliers directement liés au TGV (dans le quartier gare par exemple) ?

Tableaux des projets et ou réalisations (projets urbains, réserves foncières, projets immobiliers, …) liés aux apports attendus du projet BGV

Projet urbain	Ampleur	descriptif	localisation

Réserve foncière	surface	Descriptif Etat des parcelles (terrain nu, friche, bâti existant)	Localisation (distance à la gare)

Projet immobilier	surface bâtie	Caractéristiques du projet (logements, bureaux, tertiaire logistique, bâti industriel, voieries, espaces verts)	localisation

f. Y a-t-il d'ores et déjà une demande immobilière qui parait spécifique dans le quartier gare ou ailleurs sur le territoire de votre commune ?

g. Les prix de l'immobilier et du foncier évoluent-ils en ce sens dans votre territoire ?

(Par exemple, l'évolution des prix du foncier et de l'immobilier du quartier gare est-elle identique à celle des autres quartiers ?)

4. Activité économique

a. Y a-t-il des mesures envisagées (ou déjà en cours) en accompagnement de ce projet BGV pour le développement de l'activité économique sur votre territoire ? Si oui, lesquelles ?

b. Espérez-vous des implantations et/ou des relocalisations d'entreprises sur votre territoire en rapport avec l'apport de la grande vitesse ferroviaire ?

Et où sur votre territoire ? (Quartier de la gare, quartiers limitrophes du quartier gare, périphérie… ?)

c. Avez-vous pris des initiatives en faveur de telles implantations ? Ou avez-vous prévu de prendre de telles initiatives ? Si oui, lesquelles ?

d. Des impacts sur l'activité des entreprises de votre territoire (élargissement des aires de marché, développement de nouvelles activités, créations d'emplois) sont-ils prévus ? Lesquels ?

e. Prévoyez-vous des actions de promotion du territoire pour attirer les entreprises dès le début des travaux de la LGV (ou dès maintenant ou au moment de l'inauguration de l'infrastructure) ?

f. Quelles sont vos réflexions sur l'effet de levier éventuel que pourrait produire le TGV sur le rayonnement de l'activité économique de votre territoire?

5. Tourisme

a. Quelle a été selon vous l'évolution de la fréquentation (hôtellerie, restauration, sites loisirs, ...) sur votre territoire ?

Sur le nombre de visiteurs :

Sur l'origine des visiteurs :

- Sur la durée et le type de séjour :

- Sur la nature et le nombre de manifestations :

b. Pouvez-vous établir une liste des potentialités touristiques de votre territoire susceptibles d'intéresser une clientèle TGV ?

c. Proposez-vous des produits touristiques nouveaux ou rénovés en accompagnement de l'arrivée du TGV?

Exemples : offre de séjour week-end, offre promotionnelle sur des sites de loisirs, organisation de manifestations (y compris tourisme d'affaire : congrès, colloques...).

L'envisagez-vous seul ou en coopération avec d'autres ?

d. Avez-vous déjà envisagés des moyens « marketing » spécifiques visant à promouvoir votre territoire et à améliorer son image au moment de l'arrivée du TGV ? Exemples : site Internet, prospectus, panneaux publicitaires, annonces dans les journaux...

6. Les transports et l'intermodalité

a. A la mise en circulation de TGV sur la nouvelle LGV et donc une offre ferroviaire plus performante, prévoyez-vous une modification, une réorganisation de l'offre de transports sur votre territoire ?

Oui ? Non ? En quoi consiste-t-elle ?

b. De nouveaux horaires des lignes de bus ? De nouveaux trajets et/ou des prolongements de lignes de bus ? L'achat de matériel roulant supplémentaire ? Précisez

c. Plus de places en parc de stationnement pour les voitures et les deux roues ? Précisez (en nombre ou en pourcentage de l'existant)

d. Une accessibilité de la gare par des modes doux (cheminements piétonniers, voies vélo…) renforcée ? Précisez

e. La création ou le développement ou la réorganisation d'un pôle d'échanges multimodal ? Précisez

f. Le raccordement à de nouveaux quartiers / sites évènementiels / sites touristiques depuis la gare ? Précisez

g. Autres ? Précisez

7. Quelles autres réflexions, informations ou remarques vous parait-il important de porter à notre connaissance ?

5.1.2. Le guide d'entretien acteurs privés[19]

Le questionnaire ci-dessous a été administré aux entreprises des villes retenues de l'échantillon.

Nom et prénom :

_ _

Responsabilité au sein de l'entreprise ou de l'établissement

_ _

Nom de l'établissement :

_ _

Secteur d'activité :

_ _

Adresse :

_ _

Code postal :

_ _

Ville :

_ _

Nombre d'employés de l'établissement **:**

_ _

Nom de l'entreprise :

_ _

[19] Le guide a été adapté en fonction de l'activité des entreprises notamment pour celles relevant du tourisme ou celles relevant du transport.

1) Code activité (APE ?)

2) Pouvez-vous définir de façon précise l'activité de votre entreprise ?

3) Répartition des effectifs dans l'entreprise entre cadres, ouvriers, employés…

4) S'agit-il d'une entreprise

Mono-établissement ☐

Pluri établissements ☐

5) Dans le cas d'une entreprise pluri établissements :

Quelle est la localisation du siège social ?

_____

Les localisations des autres établissements de l'entreprise ?

_____

6) Quelle est la date précise de votre implantation ?

_____

7) S'agissait-il

D'une création ☐

D'une délocalisation. ☐

8) En cas de création, quels ont été les facteurs de localisation influents ?

(Par ordre d'importance)

_____

9) En cas de délocalisation :

Quelle est l'année de création de l'entreprise ?

_____

Quelle était la localisation précédente ?

_____

Quelles sont les raisons de la délocalisation ?

_____

10) Dans les 2 cas, d'autres sites avaient-ils été envisagés ?

_____

11) Si oui lesquels ?

_____

12) Pourquoi n'ont-ils pas été retenus ?

_____

B – Les apports économiques éventuels du TGV pour l'entreprise

*1 – P*rincipaux motifs de déplacements de votre personnel

Rencontre de personnes appartenant à votre entreprise ☐

Visite ou prospection de la clientèle ☐

Achat d'un produit ou d'une prestation de service (précisez) ☐

Vente d'un produit ou d'une prestation de service (précisez) ☐

Obtention d'informations ou participation à des salons, expositions, congrès ☐

Autres_____

2) Principales destinations du personnel et modes de transport utilisés

☐

En région Modes de transport _____ Fréquence _____

☐

A Paris Modes de transport _____ Fréquence _____

☐

Région parisienne Modes de transport _____ Fréquence _____

☐

En province Modes de transport _____ Fréquence _____

☐

En Europe Modes de transport _____ Fréquence _____

☐

Hors Europe Modes de transport _____ Fréquence _____

3) Quelles sont les personnes qui se déplacent pour un motif professionnel dans votre entreprise ?

☐ Essentiellement les cadres dirigeants

☐ Essentiellement les cadres

De quel type ?

Commerciaux ☐

Autres ☐

_____

4) Le TGV a-t-il modifié l'usage des transports de votre personnel dans leurs déplacements professionnels ?

Oui ☐ non ☐

Si oui de quelle façon ? (Augmentation ou diminution de l'utilisation du transport par TGV ou de la voiture si les horaires ou tarifs ne conviennent pas)

Pour les cadres dirigeants :

_____

Pour les cadres (précisez lesquels) :

_____

Pour d'autres (précisez)

5) Le TGV a-t-il permis une réduction de certains coûts dans votre entreprise ☐

Réduction des coûts de déplacement par rapport à l'usage de la voiture ☐

De quel pourcentage environ _____

Réduction des coûts liés à une diminution du temps de transport des salariés (hausse de la productivité) ☐

Précisez _____

6) Meilleure accessibilité à de nouveaux marchés et image de l'entreprise

Meilleure accessibilité à de nouveaux marchés ☐

Lesquels (localisation) _____

L'arrivée d'une desserte TGV vous a-t-elle permis de gagner de nouveaux clients ? ☐

Meilleure accessibilité pour de nouveaux clients

Lesquels (localisation et type) _____

L'arrivée d'une desserte TGV a-t-elle modifié le type de clients ? ☐

Si oui de quelle façon ?

L'arrivée du TGV a-t-elle modifié la saisonnalité de la demande qui s'adresse à votre établissement ?

Meilleure image de l'entreprise vis-à-vis de ses clients liée au TGV

Précisez _____

7) Suite à l'arrivée du TGV, une reconfiguration de votre offre a-t-elle été mise en place?

☐ Changement des horaires / aux horaires TGV

☐ Développement de nouveaux produits

☐ Développement de nouveaux services (navettes, etc.)

8) Suite à l'arrivée du TGV, vos relations avec les autres acteurs du tourisme ont-il évolué?

Si oui comment ?

9) Le TGV est-il important pour votre activité ?

Beaucoup ☐ Un peu ☐ Pas du tout ☐

Pour quelles raisons ?

10) Y-a-t-il d'autres éléments que vous souhaiteriez porter à notre connaissance au sujet de l'arrivée du TGV dans votre territoire?

C – Les apports sociaux du TGV pour l'entreprise

1 – Amélioration des conditions de déplacements pour la mobilité professionnelle

a – A-t-on assisté à un report modal de la route sur le TGV dans le cadre de certains déplacements professionnels de vos salariés ?

☐ Oui

☐ Non

Vers quelles destinations ?_____

Si oui,

b – Cela a-t-il permis une meilleure satisfaction des salariés ?

☐ Oui

☐ Non

Précisez _____

c – Cela a-t-il permis d'améliorer les conditions de travail (moins de fatigue, de stress) ?

☐ Oui

☐ Non

Précisez _____

d – Cela a-t-il permis de diminuer les temps de déplacement (temps de transport et/ou nuitées passées à l'extérieur) ?

☐ Oui

☐ Non

Précisez _____

2 – Amélioration des conditions de déplacements pour les trajets domicile/travail

a – Le TGV a-t-il permis un élargissement de votre aire géographique de recrutement et de pouvoir attirer plus facilement des cadres ?

☐ Oui

☐ Non

Précisez _____

b – Le TGV a-t-il permis un report modal pour certains salariés qui venaient antérieurement en voiture

☐ Oui

☐ Non

Précisez _____

c – Le TGV a-t-il permis une amélioration des conditions de trajets domicile/travail pour certains de vos salariés

☐ Oui

☐ Non

Précisez _____

d – Le TGV a-t-il été facteur de détérioration des conditions de travail pour certains salariés (temps passé dans le TGV, coût de l'abonnement TGV, contraintes horaires du TGV, etc.)

☐ Oui

☐ Non

Précisez _____

D – Les apports du TGV en termes d'amélioration de l'offre TER pour les salariés et de l'offre ferroviaire pour le fret de l'entreprise

Les lignes TGV ont permis une réaffectation des sillons des lignes classiques permettant :

Une amélioration de l'offre TER

Dans certains cas un développement de l'offre de fret ferroviaire

1 - Dans ce contexte, le TGV vous semble-t-il avoir permis une amélioration de l'offre TER pour vos salariés ?

☐ Oui

☐ Non

Précisez _____

Si oui,

a – Cela a-t-il entrainé un report modal de la route vers le train pour les trajets domicile-travail de certains salariés ?

☐ Oui

☐ Non

De quelle provenance ?_____

b – Cela vous semble-t-il avoir amélioré les conditions de déplacement de certains salariés (moins de fatigue, moins de risques sur la route)

☐ Oui

☐ Non

Précisez _____

2 - Le TGV vous a-t-il semblé permettre une amélioration de l'offre en matière de fret ferroviaire lié à la libération des sillons sur les lignes classiques ?

☐ Oui

☐ Non

Précisez _____

5.1.3. Les entretiens réalisés

5.1.3.1. Liste des entretiens dans la ville de Hazebrouck

Acteurs publics/ Entreprises	Secteur	Nom	Fonction	Tel./Contact	Mail	Type de contact	Etat du contact
CCI Grand Lille	public/privé	Mr Bartholeyns	Chargé d'études	03.20.63.78.20	c.bartholeyns@grand-lille.cci.fr	Téléphonique	Entretien réalisé
CCI Grand Lille d'Armentières-Hazebrouck / Saint Omer Saint Pol	Public/privé	Mr Bétremieux	Directeur des deux agences	03.21.98.46.22	j.betremieux@grand-lille.cci.fr	Téléphonique	Entretien réalisé
CCI Grand Lille, secteur territorial d'Armentières-Hazebrouck	Public/privé	Mme Ingelaere	Présidente CCI secteur territorial Armentières-Hazebrouck	03.28.52.90.82	j.debusschere@grand-lille.cci.fr	Téléphonique	N'a pas le temps de répondre
Agence d'urbanisme du pays de Saint Omer	public	Mr Duponchel	Chargée de développement économique	03.28.52.90.86	Pierre-DUPONCHEL@aud-stomer.fr	Téléphonique	Entretien réalisé
Ville de Hazebrouck	public	Mr Tiberghien	Premier adjoint au Maire	03.28.52.90.86	amutel@ville-hazebrouck.fr	Téléphonique	Entretien réalisé
Entreprise Colasrail	privé	Mr Gérard	Directeur Général	03.28.41.87.15	gerard@colasrail.com	Téléphonique	Entretien réalisé
Entreprise Hedimag	privé	Mr Diers	Directeur Général	03.28.40.20.00	sebastien@hedimag.com	Téléphonique	Ne souhaite pas répondre
Entreprise BTC	privé	Mr Tronquoi	Directeur général	03.28.48.07.08	fdavrain@btcing.com	Téléphonique	Entretien réalisé

5.1.3.2. Liste des contacts et des entretiens dans la ville de Lille

Acteurs publics/ Entreprises	Secteur	Nom	Fonction	Tel./ Contact	Mail	Type de contact	Etat du contact
Agence d'Urbanisme Lille Métropole	Public/privé	Madame Delahoutre	Chef du service développement économique et aménagement du territoire	03.20.63.33.50		Téléphonique	Entretien réalisé
CETE Nord Picardie	Public	Mr Vaillant	Directeur d'études	03.20.49.60.20	Ludovic.vaillant@developpement-durable.gouv.fr	Face à face	Entretien réalisé
DREAL Nord Pas de Calais	Public	Mr Rigaud	Chef de mission stratégie et pilotage régional	03.20.13.48.53	Philippe.rigaud@developpement-durable.gouv.fr	Face à face	Entretien réalisé
Conseil Régional Nord Pas de Calais	Public	N.Bizeray	Mission Aménagement Régional au Conseil Régional NPDC	03 28 82 82 82		Téléphonique	Entretien réalisé
Entreprises et Cités	Privé	P.Blanc	Responsable innovation Pôle industries du commerce	06 10 18 65 46		Téléphonique	Entretien réalisé

5.1.3.3. Liste des contacts et des entretiens dans la ville d'Arras

Acteurs publics/ Entreprises	Secteur	Nom	Fonction	Tel./Contact	Mail	Type de contact	Etat du contact
CCI d'Arras	Privé	Mr Koumarianos	Chargé de mission	03.21.23.84.70		Téléphonique	Entretien réalisé
OT d'Arras	Public/ Privé	Mr Serieys	Directeur	03 21 51 26 95		Téléphone	Entretien réalisé
Agence Néo	Privé	E. Rollet	Gérant	03 21 58 69 96		Téléphone	Entretien réalisé
Conseil Labo	privé	L. Langelin	Directeur	03 21 55 32 05		Téléphone	Entretien réalisé

5.1.3.4. Liste des contacts et des entretiens dans la ville de Reims

Acteurs publics/ Entreprises	Secteur	Nom	Fonction	Tel./ Contact	Mail	Type de contact	Etat du contact
Reims Métropole	Public	Mr Jaquinet	Directeur des services économiques	03.26.35.37.39	a.jaquinet@reimsmetrople.fr	Face à face	Entretien réalisé
Mairie de Bezannes	Public	Mr Belfie	Maire de Bezannes	03.26.36.56.57	Jean-pierre.belfie@bezannes.fr	Face à face	Entretien réalisé
Agence d'urbanisme	Public	Mr Tridon	Directeur de l'Agence d'urbanisme	03.26.77.42.83	p.tridon@audr.fr	Face à face	Entretien réalisé
Office de Tourisme	Public	Mr Moureaux	Chargé de projets	03.26.77.45.29	p.moureaux@reims-tourisme.com	Téléphonique	Entretien réalisé
CCI de Reims-Epernay	Public/privé	Mr D'oliveira	Directeur	03.26.50.66.88	philippe.doliveira@reims.cci.fr	Face à face	Entretien réalisé
CCI de Reims-Epernay	Public/privé	Mr Dias	Responsable Service Développement et territoires	03 26 50 66 59	filipe.dias@reims.cci.fr	Face à face	Entretien réalisé
Sciences Po Reims	Public/privé	Mme Jacquet	Directrice	03.26.05.94.60	Clemence.petit@sciences.po.fr		Ne répond pas
ARD Solliance	Privé	Mme Bieri	Directrice des ressources humaines	03.26.05.42.80	f.bieri@ard.fr	Téléphonique	Entretien réalisé
Vivescia	privé	Mr Boucher	Directeur des ressources humaines	03.26.78.62.00	Jean-pierre.boucher@vivescia.com	Téléphonique	Entretien réalisé
GFI	privé	Mr Roullet	Directeur de projets	06.87.46.48.66	f.roullet@gfi.fr	Face à face	Entretien réalisé

5.1.3.5. Liste des contacts et entretiens dans la ville de Metz

Acteurs publics/ Entreprises	Secteur	Nom	Fonction	Tél./Contact	Mail	Type de contact	Etat du contact
Agence d'urbanisme d'agglomérations de Moselle	Public	Michel Sanchez	Directeur par intérim	0387219900	msanchez@aguram.org	Téléphonique	Entretien réalisé
Office du Tourisme de Metz	Public	Joëlle Kiffer	Directrice	0387555376	jkiffer@ot.mairie-metz.fr	Téléphonique	Entretien réalisé
Comité Régional du Tourisme de Lorraine	Public	Francine Chevallier-Meyer	Responsable de l'observatoire lorrain du tourisme	0383807785	francine.chevallier@tourisme-lorraine.fr	Téléphonique	Entretien réalisé
Moselle Tourisme	Public	Catherine Gigoux	Chargée de mission observatoire économique	0387375981	catherine.gigoux@moselle-tourisme.com	Téléphonique	Entretien réalisé
Conseil Economique, Social et Environnemental de Lorraine	Public	Philippe Buron Pilâtre	Vice-Président	0382337777	pbp@pilatre-de-rozier.com	Téléphonique	Entretien réalisé
Conseil Economique, Social et Environnemental de Lorraine	Public	Christine Peppoloni	Chargée de mission - Commission 3 "Mobilités –Infrastructures- Optimodalité"	0387336027	christine.peppoloni@lorraine.eu	Téléphonique	Entretien réalisé
Associés Consultants & Conseils	Privé	Philippe Buron Pilâtre	CEO	0382337777	pbp@pilatre-de-rozier.com	Téléphonique	Entretien réalisé
Club du Technopôle de Metz	Privé	Philippe Lamirand	Président	0387204161		Téléphonique	Entretien réalisé
CCI de la Moselle	Privé	Jérome Vanel		0387523100		Téléphonique	Entretien réalisé
SNCF-DIRECTION LORRAINE	Public/Privé	Karen Bailly-Villem	Responsable du Pôle Synergies et Relations	038738822	karen.bailly@sncf.fr	Téléphonique	Entretien réalisé

			Institutionnelles				
SNCF - Voyages	Public/Privé	Chantal Carniel	Direction Grands Projets et Prospective	0174540278	chantal.carniel@sncf.fr	Téléphonique	Entretien réalisé
Metz Métropole Développement	Public	Thierry Jean	Président	0387169680		Téléphonique	Non
Metz Métropole	Public	Jacques Métro	Directeur général adjoint		jmetro@metzmetropole.fr	Téléphonique	Non
CETE de l'Est - Division Transport-Déplacements	Public	Julie Pélata		0387204526	julie.pelata@developpement-durable.gouv.fr	Téléphonique	Entretien réalisé

5.1.3.6. Liste des contacts et entretiens dans la ville de Saverne

Acteurs publics/ Entreprises	Secteur	Nom	Fonction	Tél./Contact	Mail	Type de contact	Etat du contact
Mairie de Saverne	Public	Fabrice Helmstetter	Directeur Général des Services	0388715281	f.helmstetter@mairie-saverne.fr	Téléphonique	Réalisé
	Public/Privé	Thierry Carbiener	Ancien maire Et Cabinet de Géomètre-Expert	0388916222		Téléphonique	Réalisé
Maison de l'emploi et de la formation de Saverne	Public	Frédéric Terrien	Directeur	0388021313	frederic.terrien@mde-saverne.org	Téléphonique	Réalisé
Office du Tourisme de Saverne et sa Région	Public	Virginia Leuthner	Directrice	0388918047	admin.ot-saverne@wanadoo.fr	Téléphonique	Réalisé
Observatoire régional du tourisme d'Alsace	Public	Benoit Gangneux	Responsable	0389247360		Téléphonique	Réalisé
Eurofins France	Privé	William Bertrand	Président	0388911911		Téléphonique	N'a pas abouti
Fossil	Privé	Eric Gallou	Directeur	0388021818		Téléphonique	N'a pas abouti
Kuhn	Privé	Michel Sibert	PDG du groupe KUHN	0388018100		Téléphonique	N'a pas abouti

5.1.3.7. Liste des entretiens dans la ville d'Auray

Acteurs publics/ Entreprises	Secteur	Nom	Fonctions	Tel./ Contact	Mail	Type de contact	Etat du contact
Mairie d'Auray	Public	M. Nael	Ancien Maire (1977-1995) Conseiller général	09 71 48 66 28		téléphone	Entretien réalisé
Mairie d'Auray	Public	Michel Gobert	Ancien adjoint au maire d'Auray Membre de l'ADUGA	02.97.56.52.03.	migobert@wanadoo.fr	téléphone	Entretien réalisé
ADUGA	Association	Louis Didier	Membre de l'ADUGA	06 81 13 91 12 03	Didierlouis987@gmail.com	Mail + téléphone	Entretien réalisé
Compagnie Océane Veoila Transdev	Privé	Patrice Gerbeno	Directeur	02 97 64 77 62		Mail + téléphone	Entretien réalisé
SA Thalamer (Thalasso Carnac)	Privé	Martial Denêtre	Directeur du site	02 97 52 53 34	m.denetre@thalasso-carnac.com	Téléphone	Entretien réalisé
SA Kantemir	Privé	JP Kantemir	PDG	02 97 56 65 21		Téléphone	Entretien réalisé
Sénateur ancien Maire d'Auray	Public	Michel Le Scouarnec	Sénateur	01 42 34 48 68	m.le-scouarnec@senat.fr	Mail	Entretien réalisé
ADUGA	Associatif	Patrick Persin	Président de Par'Ber	06 07 11 77 83	patrick.persin@gmail.com	Mail + téléphone	Entretien réalisé
Pays d'Auray	Public	Morgan Hamon	Chargée de mission transports et déplacements	02 97 56 40 68	deplacement-pays-auray@orange.fr		Mise en contact avec les personnes disposant des informations
Réseau Morbihan Sud, Acteurs du Tourisme		Angéla Gilles		06 11 58 33 16	animation@morbihan-sud.com angela@morbihan-sud.com	Mail	Ne dispose pas des informations

Syndicat Mixte du pays d'Auray	Public	Morgan Hamon	Chargée de mission transports et déplacements	02 97 56 64 22	deplacement-pays-auray@orange.fr	Mail	Ne dispose pas des informations mais liste de personnes à contacter
Conseil général du Morbihan	Public	Philippe Cantin	Directeur de l'observatoire		observatoire@cg56.fr cantin-p@morbihan.com	Mail	Ne dispose pas des informations pour l'entretien
DREAL Bretagne	Public	Sylvain Le Goff Emmanuel Gambet Jean-Bernard Moisan	Ex CETE Ouest Rédaction de l'étude « Nantes 7 ans après » Directeur d'études Chargé de mission DREAL Bretagne / COPREV		Sylvain.Le-goff@developpement-durable.gouv.fr Emmanuel.Gambet@developpement-durable.gouv.fr Jean-Bernard.MOISAN@developpement-durable.gouv.fr	Mail Mail Mail	Renvoie vers d'autres personnes Renvoie vers d'autres personnes Ne dispose pas d'informations
CCI du Morbihan (Club des entreprises du pays d'Auray)	Privé	Didier Melaza	Responsable de l'observatoire	02 97 02 40 00	d.mellaza@morbihan-cci.fr	Mail + téléphone	Informations transmises sur les entreprises
Conseil Régional de Bretagne	Public	Odile Bréhier	Service de la mobilité et des transports Région Bretagne	02 99 27 14 72	odile.brehier@region-bretagne.fr	Mail + téléphone	Ne dispose pas des informations
Mairie d'Auray	Public	Guy Roussel	Actuel maire d'Auray	02 97 24 48 23	courrier.mairie@ville-auray.fr	Mail+ téléphone	Contact non abouti
Office de Tourisme d'Auray Communauté	Public			02 97 24 09 75	infos@auray-tourisme.com	Mail+ téléphone	Contact non abouti

Conseil de Développement du Pays d'Auray	Public	Nathalie Bliva	Animatrice	02 97 24 01 23	codepa-pays-auray@orange.fr	Mail	Contact non abouti

5.1.3.8. Liste des contacts et des entretiens dans la ville de Nantes

Acteurs publics/ Entreprises	Secteur	Nom	Fonctions	Tel./Contact	Mail	Type de contact	Etat du contact
Nantes Métropole	Public	Michel François Busnel	Dir Adjoint, chargé des grands projets	02 40 99 48 48	Michel-Francois.BUSNEL@nantesmetropole.fr	Mail+ Téléphone	Entretien réalisé
Nantes Métropole	Public	Laurent Delambily	Directeur des Entreprises, du Tourisme et des Grands Equipements	02.40.99.98.24	Laurent.DELAMBILY@nantesmetropole.fr	Mail + téléphone	Entretien réalisé
Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise (AURAN)	Public	Philippe Guillotin/ Yann Le Gall	Directeur d'études et de projet Développement économique/ Directeur d'études et de projet Transports et mobilité	02 40 84 14 18	philippe.guillotin@auran.org yan.legal@auran.org	Mail + téléphone	Entretiens réalisés
Le voyage à Nantes (office de tourisme)	Public	Aurélie Péneau	Directrice Marketing et Commercial		aurelie.peneau@lvan.fr		Entretien réalisé
La Cité	Public	Elodie Coudre	Responsable du Service Marketing et Développement	02 51 88 20 08	elodie.coudre@lacite-nantes.fr	Mail + téléphone	Entretien réalisé
SNCF	Privé	Christophe Martin	Directeur TGV Pays de la Loire	02 43 21 71 51	Christophe.MARTIN@sncf.fr	Mail + Téléphone	Entretien réalisé

CCI de Nantes-Saint-Nazaire	Public/privé	Mr Benoît Mechinaud	Responsable du département économie	02 20 44 60 39	B.MECHINAUD@nantes.cci.fr	Mail + téléphone	Entretien réalisé
Cap Gemini	Privé	Camille Breheret	chargée de la communication	02 28 20 13 09	camille.breheret@capgemini.com	Mail + téléphone	Entretien réalisé
Conseil général de Loire ATlantique	Public	Jacques Laissus	Chef du service des transports		Jacques.LAISSUS@loire-atlantique.fr	Mail	Ne dispose pas d'informations, renvoie sur d'autres personnes
Sercel	Privé	Raymond Basset	Directeur du site	02 40 30 11 81		Téléphone	Ne souhaite pas répondre
Accenture Technology Solution	Privé	*Alain Drouet*	*Directeur du site*	*02 40 20 79 00*		Téléphone	Ne souhaite pas répondre
Wirquin Plastiques	Privé	Daniel LeCoent	Directeur de l'entreprise		Daniel.LeCoent@wirquin.com	Téléphone + mail+ Questionnaire envoyé	Ne souhaite pas répondre
Airbus	Privé	Jean-Claude Schoepf	Directeur du site	02 51 19 70 00	rebekah.putnam@airbus.com	Téléphone + mail Questionnaire envoyé	N'est pas concerné (liaisons avec Toulouse)
Loire-Atlantique Tourisme	Public	Sylvie Reynard	Chargé d'accueil & conseiller	02 51 72 95 30	info@ohlaloireatlantique.com		Ne dispose pas d'informations
Région Pays de la Loire	Public	Arnaud Ducrest	Observatoire du tourisme, du transport Pays de la Loire		a.ducrest@spr-paysdelaloire.fr		Ne travaille pas à l'échelle de Nantes
DREAL Pays de la Loire	Public	Sylvain Le Goff	Ex CETE Ouest Rédaction « Nantes 7 ans après l'arrivée du TGV »		Sylvain.Le-goff@developpement-durable.gouv.fr	Mail	Renvoie vers d'autres personnes
Dreal Pays de la	Public	Denis	Référent statistiques et	02 40 99 58 29	denis.douillard@developpement-		Renvoie sur

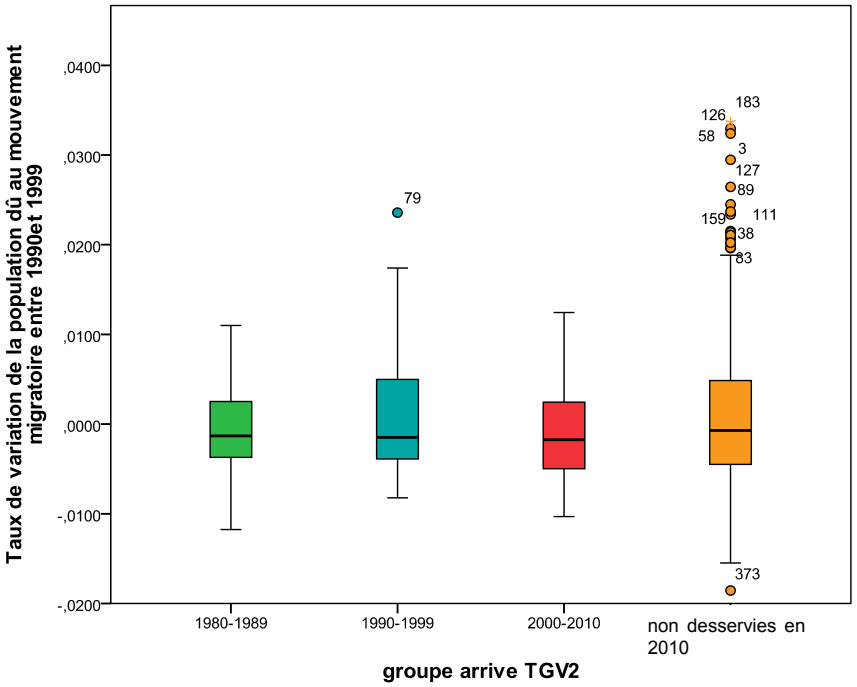
Loire		Douillard Alain Laville Fournier	études transports		durable.gouv.fr Alain.Laville-Fournier@developpement-durable.gouv.fr		d'autres personnes Part à la retraite
Dreal Pays de la Loire	Public	Claudine Gambet	Chef de la division Intermodalité	02.53.46.57.61	Claudine.Gambet@developpement-durable.gouv.fr		Ne dispose pas d'informations
CETE de l'Ouest	Public	Emmanuel Gambet	Personne ressources		Emmanuel.Gambet@developpement-durable.gouv.fr		Contacts transmis
Université de Nantes	Public	Bernard Fritsch	Personne Ressources		bernard.fritsch@univ-nantes.fr		Informations recueillies
Université de Rennes	Public	Guy Baudelle Jean Ollivro	Personne Ressources		guy.baudelle@uhb.fr jean.ollivro@uhb.fr		Informations recueillies
Nantes Métropole Développement	Public	Patrick Robert	Directeur			02 40 35 55 45	Contact non abouti
Nexus	Association	Maryse Chretien	Personne ressources		info@nexus.asso.fr		Contact non abouti
ESG Infra	Privé	Bernard Fourage	Personne ressources	02 40 72 21 03	lemarais44@yahoo.fr		Contact non abouti
Altro	Privé	Michel Caniaux	Personne ressources				Contact non abouti

5.2. Les traitements statistiques

5.2.1. Traitements statistiques de l'analyse comparative

- Evolution du taux de variation de la population dû au solde migratoire

Graphique 7. Taux de variation annuel moyen de la population dû au solde migratoire entre 1990 et 1999



Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Tableau 14. Taux de variation dû aux mouvements migratoires entre 1990 et 1999

Report				
Taux de variation de la population dû au mouvement migratoire entre 1990 et 1999				
groupe arrive TGV2	Mean	N	Std. Deviation	Median
1980-1989	-,001139	42	,0051491	-,001326
1990-1999	,000844	45	,0069676	-,001470
2000-2010	-,001173	45	,0055448	-,001746
non desservies en 1990-	,001068	360	,0087563	-,000716
Total	,000654	492	,0081295	-,000785

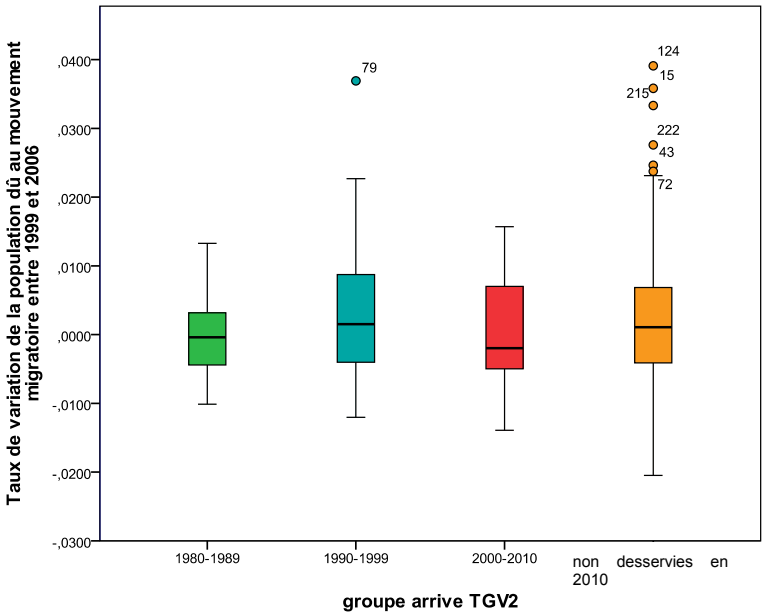
Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Tableau 15. ANOVA - Taux de variation dû aux mouvements migratoires entre 1990 et 1999

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Taux de variation de la population dû au mouvement migratoire entre 1990et 1999 * groupe arrive TGV2	Between Groups	(Combined)	,000	3	,000	1,765	,153
	Within Groups		,032	488	,000		
	Total		,032	491			

Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Graphique 8. Taux de variation annuel moyen de la population dû au solde migratoire entre 1999 et 2006



Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Tableau 16. Taux de variation dû aux mouvements migratoires entre 1999 et 2006 comparé entre les 4 groupes d'unités urbaines.

Report				
Taux de variation de la population dû au mouvement migratoire entre 1999 et 2006				
groupe arrive TGV2	Mean	N	Std. Deviation	Median
1980-1989	-,000018	42	,0056417	-,000383
1990-1999	,003177	45	,0099030	,001509
2000-2010	,000641	45	,0077556	-,001982
non desservies en 1990-	,002157	360	,0090376	,001077
Total	,001926	492	,0087871	,000877

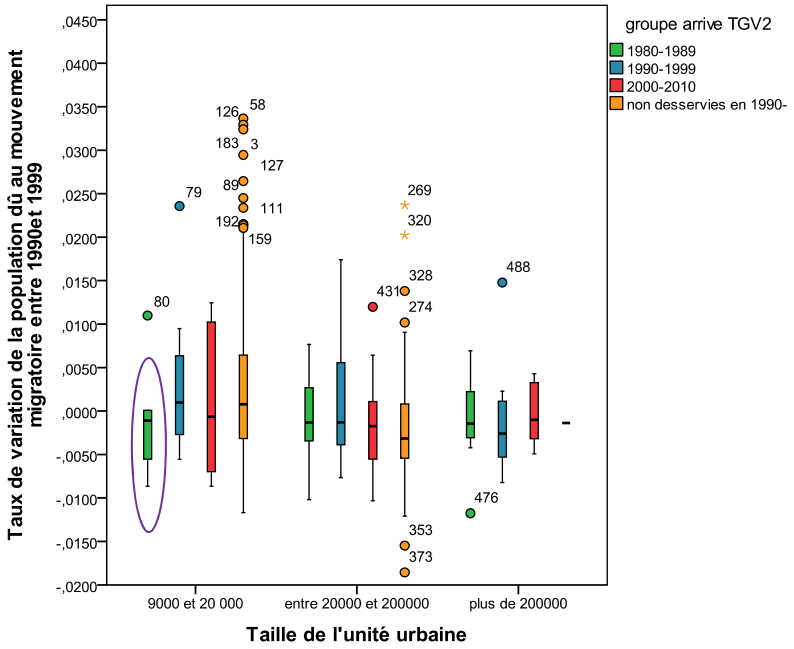
Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Tableau 17. ANOVA - Taux de variation dû aux mouvements migratoires entre 1999 et 2006

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Taux de variation de la population dû au mouvement migratoire entre 1999 et 2006 * groupe arrive TGV2	Between Groups	(Combined)	,000	3	,000	1,396	,243
	Within Groups		,038	488	,000		
	Total		,038	491			

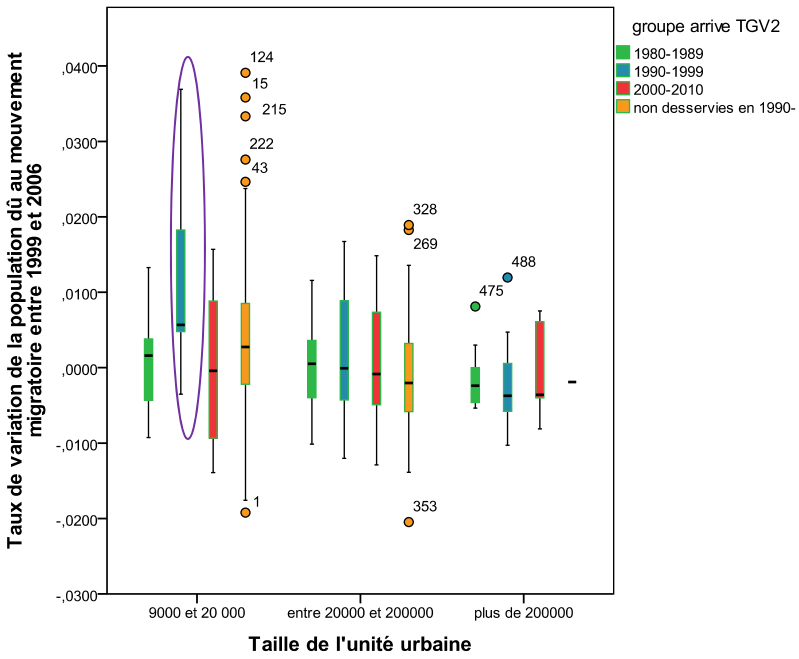
Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Graphique 9. Taux de variation annuel moyen de la population dû au solde migratoire entre 1990 et 1999 par groupe de taille



Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Graphique 10. Taux de variation annuel moyen de la population dû au solde migratoire entre 1999 et 2006 par groupe de taille



Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Tableau 18. Taux de variation dû aux mouvements migratoires entre 1999 et 2006 des petites unités urbaines (9 000 à 20 000 habitants, recensement 1999)

Report				
Taux de variation de la population dû au mouvement migratoire entre 1999 et 2006				
groupe arrive TGV2	Mean	N	Std. Deviation	Median
1980-1989	,000771	8	,0069063	,001590
1990-1999	,011131	11	,0116479	,005669
2000-2010	,000075	6	,0115006	-,000417
non desservies en 1990-	,003834	237	,0096627	,002740
Total	,003961	262	,0098121	,002951

Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

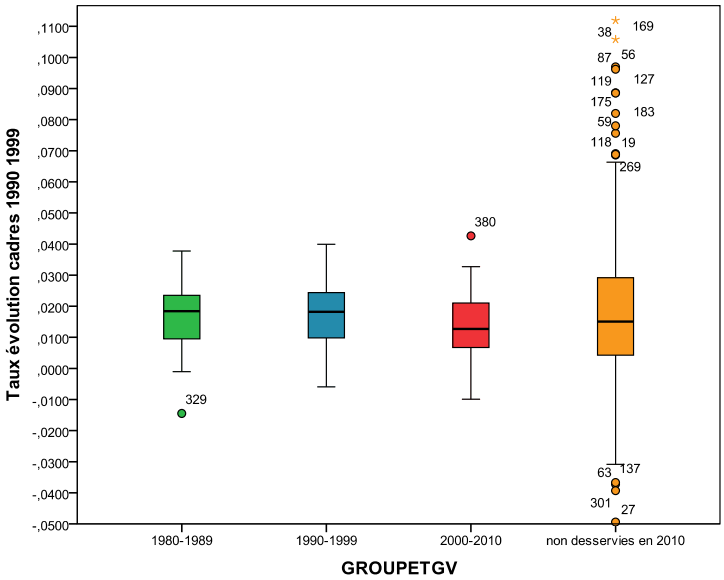
Tableau 19. ANOVA - Taux de variation annuel moyen de la population dû au solde migratoire entre 1999 et 2006 par groupe de taille

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Taux de variation de la population dû au mouvement migratoire entre 1999 et 2006 * groupe arrive TGV2	Between Groups	(Combined)	,001	3	,000	2,614	,052
	Within Groups		,024	258	,000		
	Total		,025	261			

Source : Travaux d'A. Jobé

- L'évolution de catégories socioprofessionnelles « cadres » et « chefs d'entreprise »

Graphique 11. Taux de variation annuel moyen des cadres entre 1990 et 1999



Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Tableau 20. Taux de variation annuel moyen des cadres entre 1990 et 1999

Report				
Taux évolution cadres 1990 1999				
GROUPETGV	Mean	N	Std. Deviation	Median
1980-1989	,016847	42	,0105845	,018398
1990-1999	,017231	45	,0113538	,018228
2000-2010	,013688	45	,0106575	,012681
non desservies en 2010	,018397	360	,0260055	,015077
Total	,017727	492	,0229667	,016003

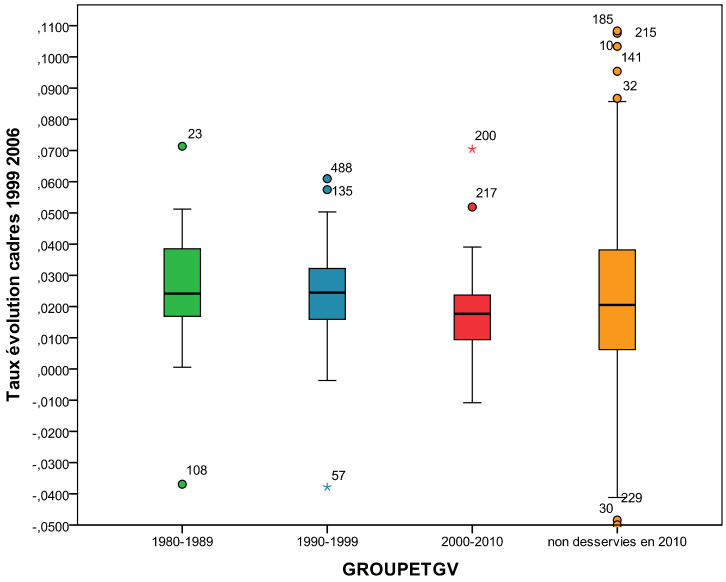
Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Tableau 21. ANOVA - Taux de variation annuel moyen des cadres entre 1990 et 1999

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Taux évolution cadres 1990 1999 * GROUPETGV	Between Groups	(Combined)	,001	3	,000	,592	,620
	Within Groups		,258	488	,001		
	Total		,259	491			

Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Graphique 12. Taux de variation annuel moyen des cadres entre 1999 et 2006



Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Tableau 22. Taux de variation annuel moyen des cadres entre 1999 et 2006

Report				
Taux évolution cadres 1999 2006				
GROUPETGV	Mean	N	Std. Deviation	Median
1980-1989	,026037	42	,0179843	,024163
1990-1999	,023605	45	,0167761	,024449
2000-2010	,017910	45	,0142284	,017703
non desservies en 2010	,023123	360	,0272761	,020498
Total	,022939	492	,0248506	,020875

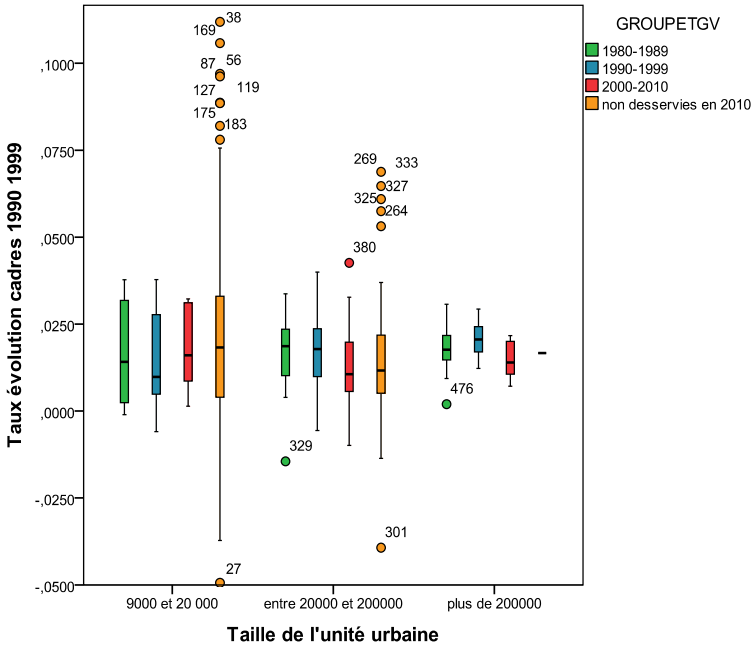
Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Tableau 23. ANOVA - Taux de variation annuel moyen des cadres entre 1999 et 2006

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Taux évolution cadres 1999 2006 * GROUPETGV	Between Groups	(Combined)	,002	3	,001	,849	,468
	Within Groups		,302	488	,001		
	Total		,303	491			

Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Graphique 13. Evolutions annuelles moyennes des cadres entre 1990 et 1999 par groupe de taille



Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Tableau 24. Evolutions annuelles moyennes des cadres entre 1990 et 1999 par groupe de taille

Report				
Taux évolution cadres 1990 1999 des UU de taille moyenne				
GROUPETGV	Mean	N	Std. Deviation	Median
1980-1989	,016741	24	,0101503	,018637
1990-1999	,016669	24	,0112713	,017815
2000-2010	,012667	31	,0113346	,010602
non desservies en 2010	,013954	122	,0157415	,011651
Total	,014413	201	,0140537	,013550

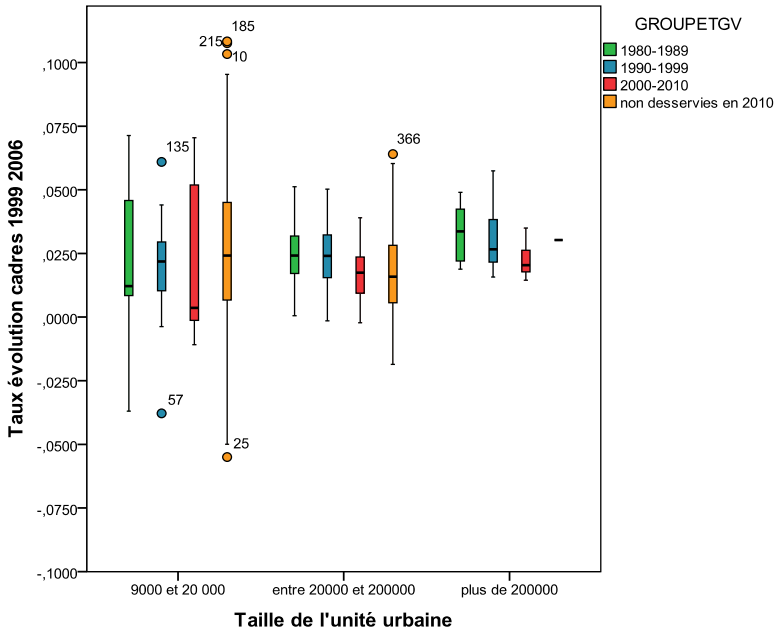
Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Tableau 25. ANOVA. Evolutions annuelles moyennes des cadres entre 1990 et 1999 par groupe de taille

ANOVA Table Unités urbaines de taille moyenne							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Taux évolution cadres 1990 1999 * GROUPETGV	Between Groups	(Combined)	,000	3	,000	,625	,600
	Within Groups		,039	197	,000		
	Total		,040	200			

Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Graphique 14. Evolutions annuelles moyennes des cadres entre 1999 et 2006 par groupe de taille



Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Tableau 26. Evolutions annuelles moyennes des cadres entre 1999 et 2006 par groupe de taille

Report				
Taux évolution cadres 1999 2006 des UU de taille moyenne				
GROUPETGV	Mean	N	Std. Deviation	Median
1980-1989	,024805	24	,0128683	,024151
1990-1999	,023194	24	,0127886	,024048
2000-2010	,016452	31	,0097240	,017437
non desservies en 2010	,017242	122	,0155689	,015886
Total	,018734	201	,0144103	,017996

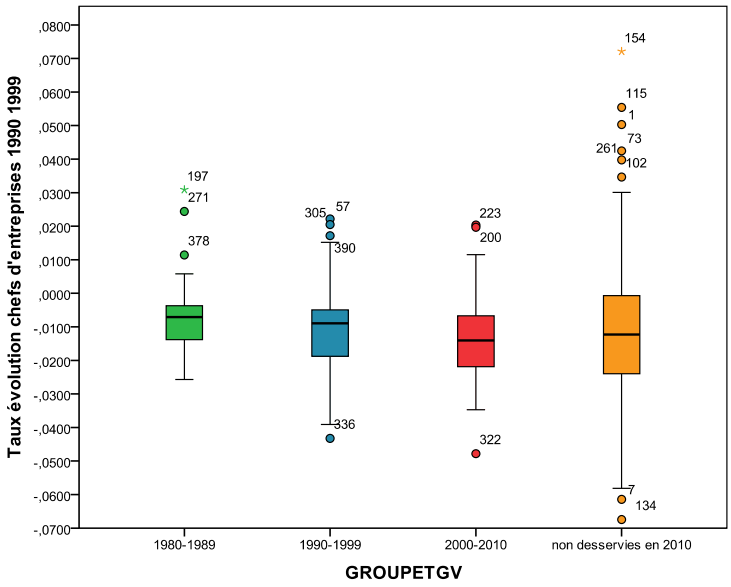
Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Tableau 27. ANOVA. Evolutions annuelles moyennes des cadres entre 1999 et 2006 par groupe de taille

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Taux évolution cadres 1999 2006 * GROUPETGV	Between Groups	(Combined)	,002	3	,001	2,966	,033
	Within Groups		,040	197	,000		
	Total		,042	200			

Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Graphique 15. Taux de variation annuel moyen des chefs d'entreprise entre 1990 et 1999



Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Tableau 28. Taux de variation annuel moyen des chefs d'entreprise entre 1990 et 1999

Report				
Taux évolution chefs d'entreprises 1990 1999				
GROUPETGV	Mean	N	Std. Deviation	Median
1980-1989	-,006601	24	,0093067	-,007767
1990-1999	-,008219	24	,0137637	-,008218
2000-2010	-,016115	31	,0129871	-,015663
non desservies en 2010	-,012678	122	,0124013	-,013980
Total	-,011950	201	,0125780	-,012112

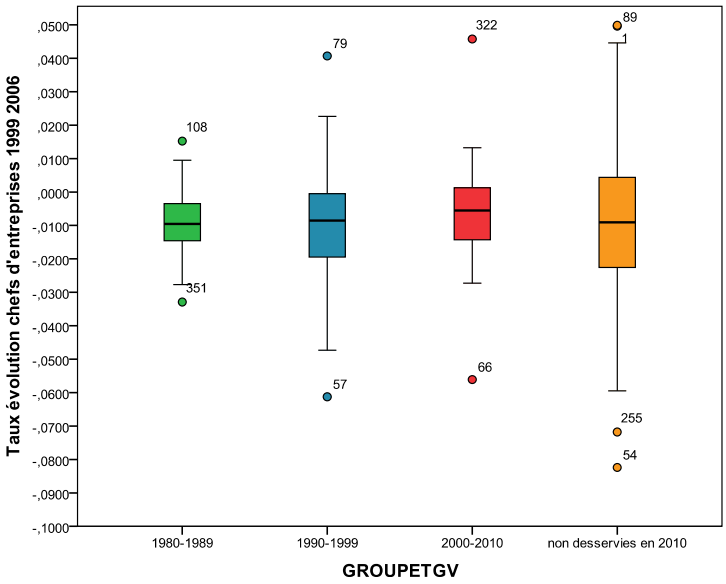
Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Tableau 29. ANOVA - Taux de variation annuel moyen des chefs d'entreprise entre 1990 et 1999

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Taux évolution chefs d'entreprises 1990 1999 * GROUPETGV	Between Groups	(Combined)	,002	3	,001	3,551	,015
	Within Groups		,030	197	,000		
	Total		,032	200			

Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Graphique 16. Taux de variation annuel moyen des chefs d'entreprise entre 1999 et 2006



Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Tableau 30. Taux de variation annuel moyen des chefs d'entreprise entre 1999 et 2006

Report				
Taux évolution chefs d'entreprises 1999 2006				
GROUPETGV	Mean	N	Std. Deviation	Median
1980-1989	-,009605	24	,0089068	-,008922
1990-1999	-,009927	24	,0129004	-,008134
2000-2010	-,004163	31	,0140403	-,005338
non desservies en 2010	-,010112	122	,0132293	-,009952
Total	-,009112	201	,0129704	-,009115

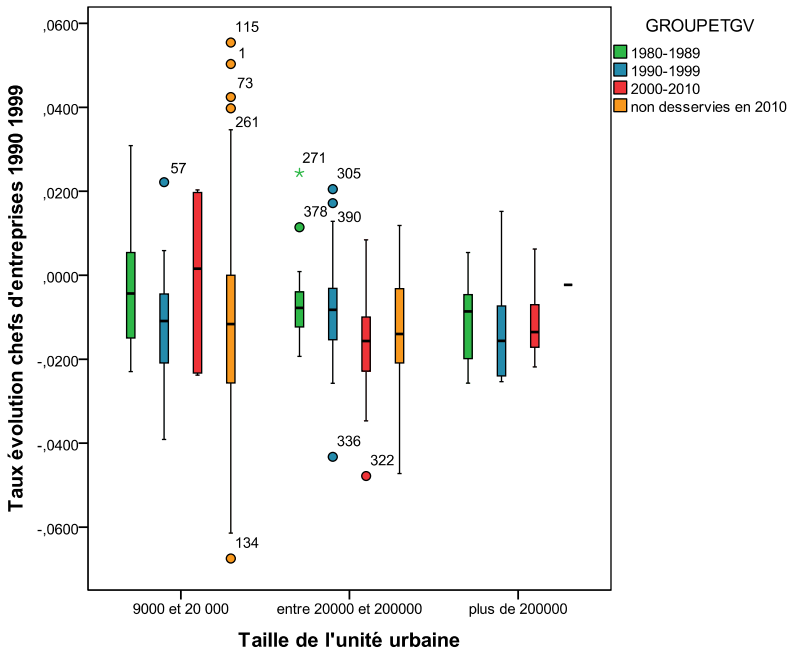
Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Tableau 31. ANOVA - Taux de variation annuel moyen des chefs d'entreprise entre 1999 et 2006

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Taux évolution chefs d'entreprises 1999 2006 * GROUPETGV	Between Groups	(Combined)	,001	3	,000	1,812	,146
	Within Groups		,033	197	,000		
	Total		,034	200			

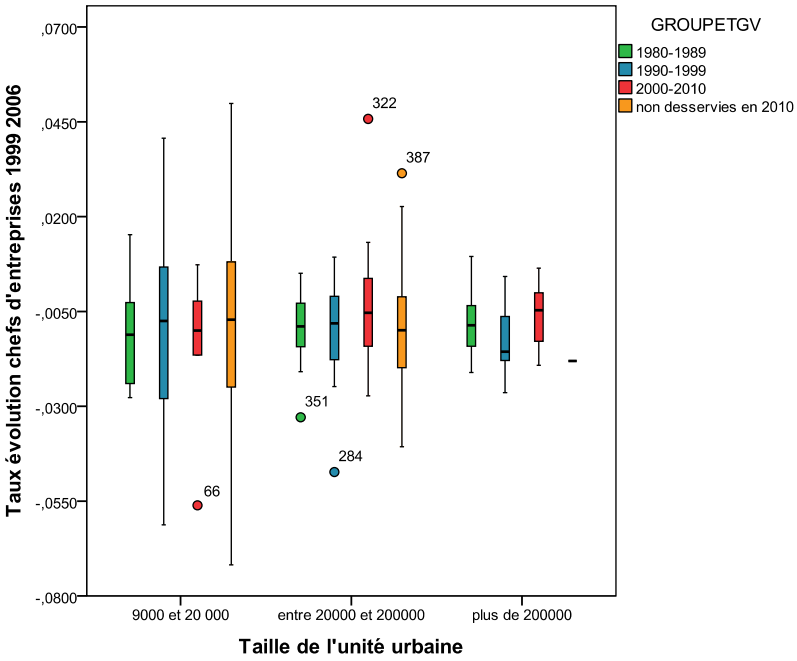
Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Graphique 17. Evolutions annuelles moyennes des chefs d'entreprises entre 1990 et 1999 par groupe de taille



Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

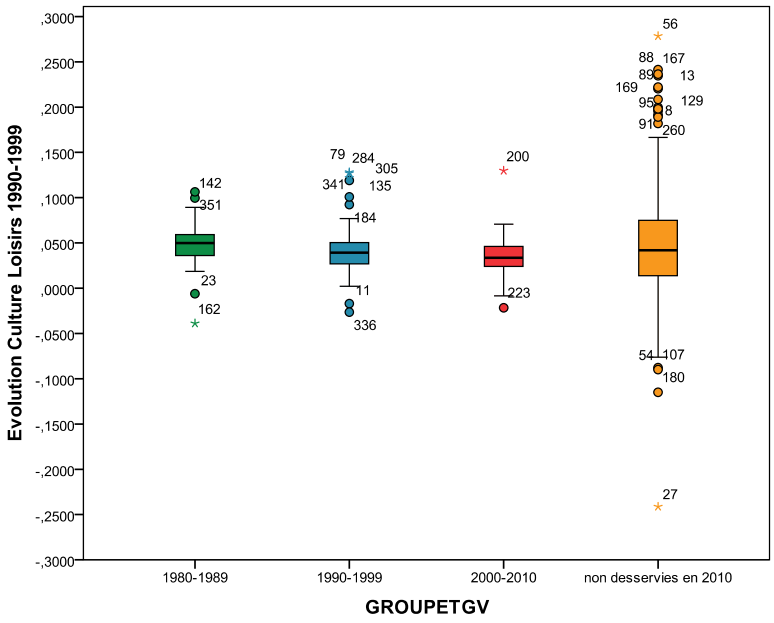
Graphique 18. Evolutions annuelles moyennes des chefs d'entreprise entre 1999 et 2006 par groupe de taille



Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

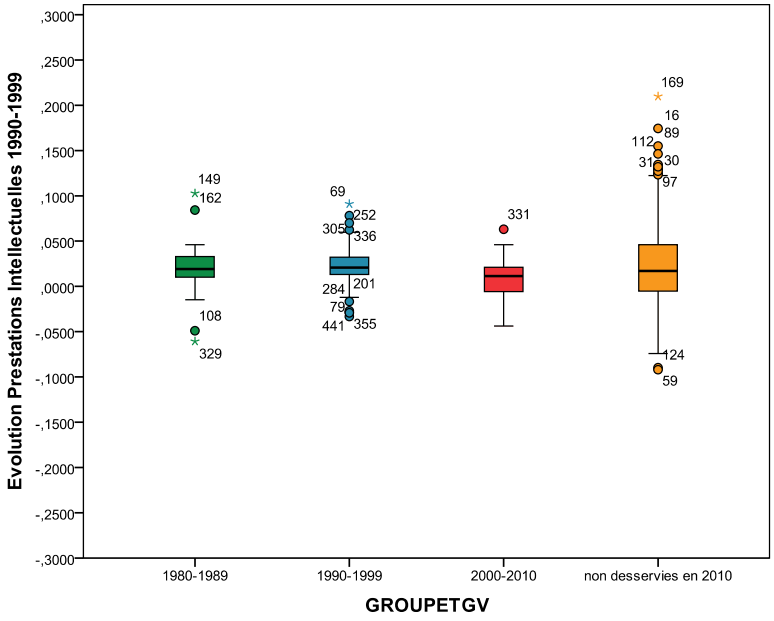
- Emplois des fonctions métropolitaines

Graphique 19. Taux de variation annuel moyen de l'emploi en matière de culture et Loisirs entre 1990 et 1999



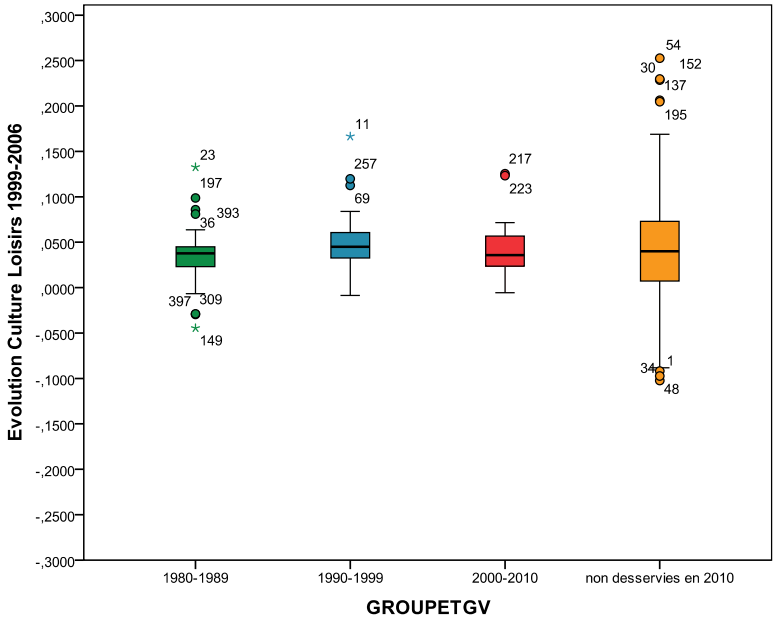
Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Graphique 20. Taux de variation annuel moyen de l'emploi en matière Prestations Intellectuelles entre 1990 et 1999



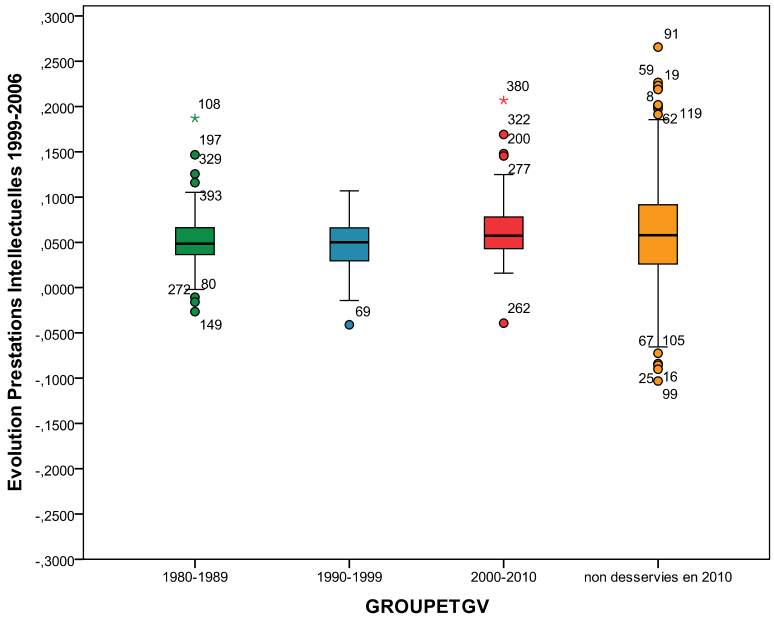
Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Graphique 21. Taux de variation annuel moyen de l'emploi en matière de culture et Loisirs entre 1999 et 2006



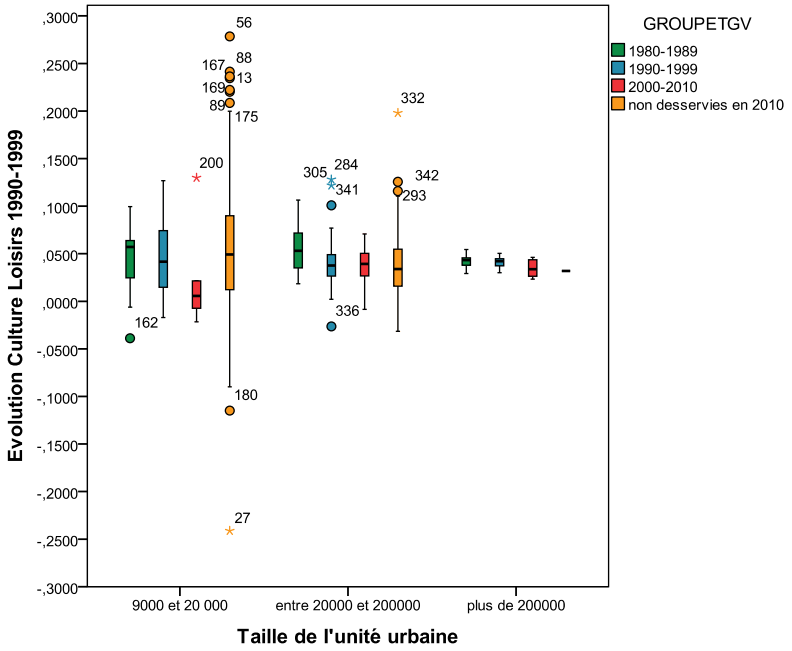
Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Graphique 22. Taux de variation annuel moyen de l'emploi en matière Prestations Intellectuelles entre 1999 et 2006



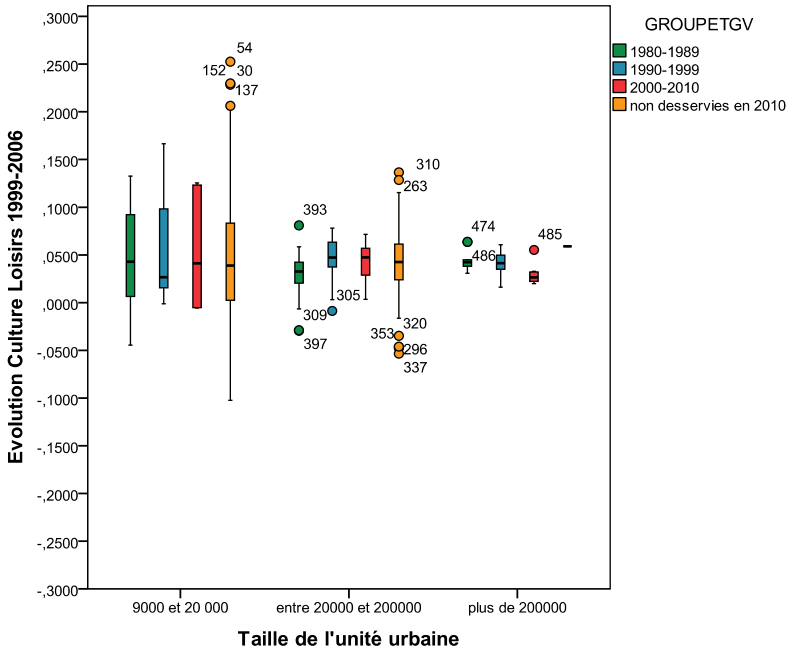
Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Graphique 23. Evolutions annuelles moyennes de l'emploi en matière de Culture et Loisirs entre 1990 et 1999 par groupe de taille



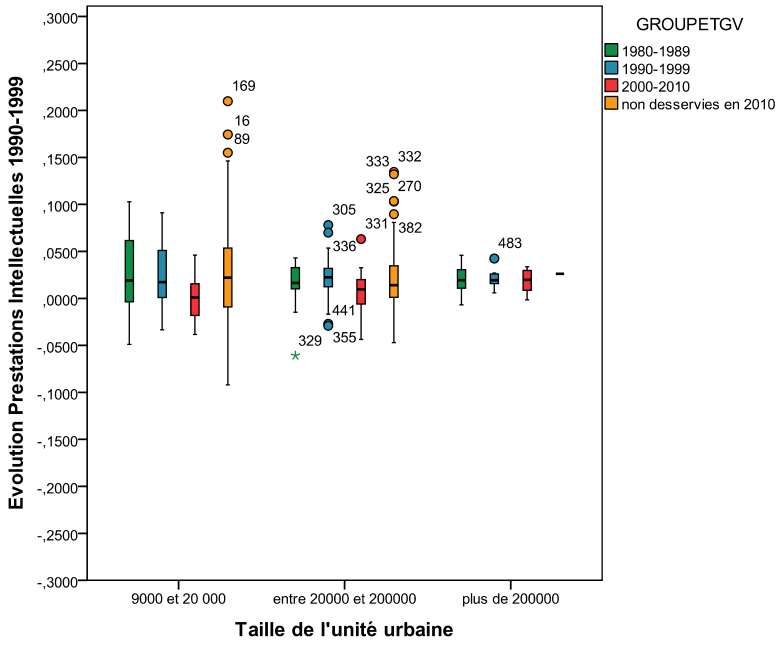
Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Graphique 24. Evolutions annuelles moyennes de l'emploi en matière de Culture et Loisirs entre 1999 et 2006 par groupe de taille



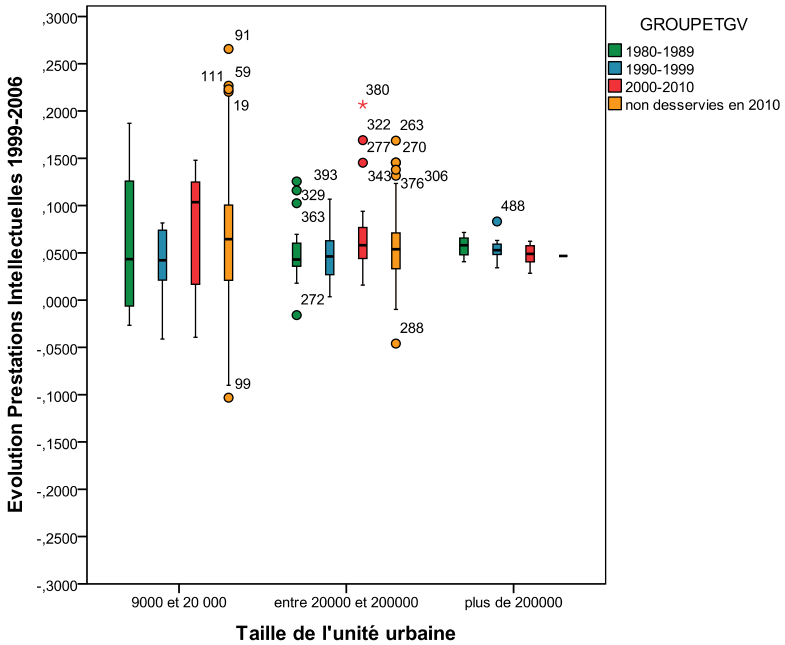
Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Graphique 25. Evolutions annuelles moyennes de l'emploi en matière Prestations Intellectuelles entre 1990 et 1999 par groupe de taille



Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

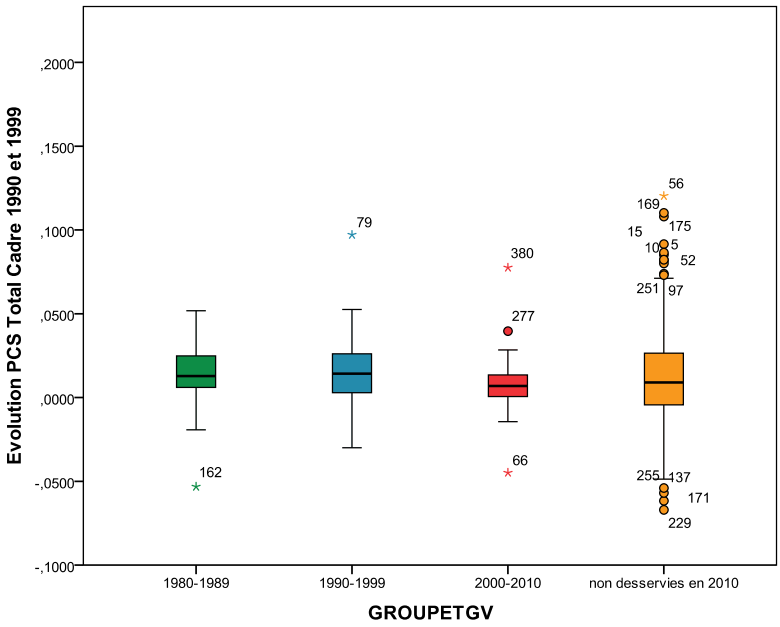
Graphique 26. Evolutions annuelles moyennes de l'emploi en matière Prestations Intellectuelles entre 1999 et 2006 par groupe de taille



Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

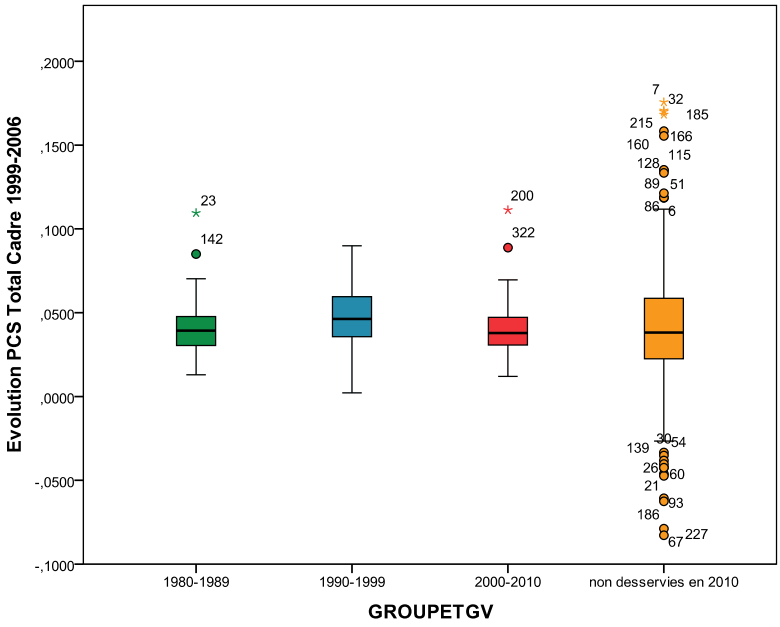
- Cadres des fonctions métropolitaines

Graphique 27. Taux de variation annuel moyen du nombre de cadres des fonctions métropolitaines entre 1990 et 1999



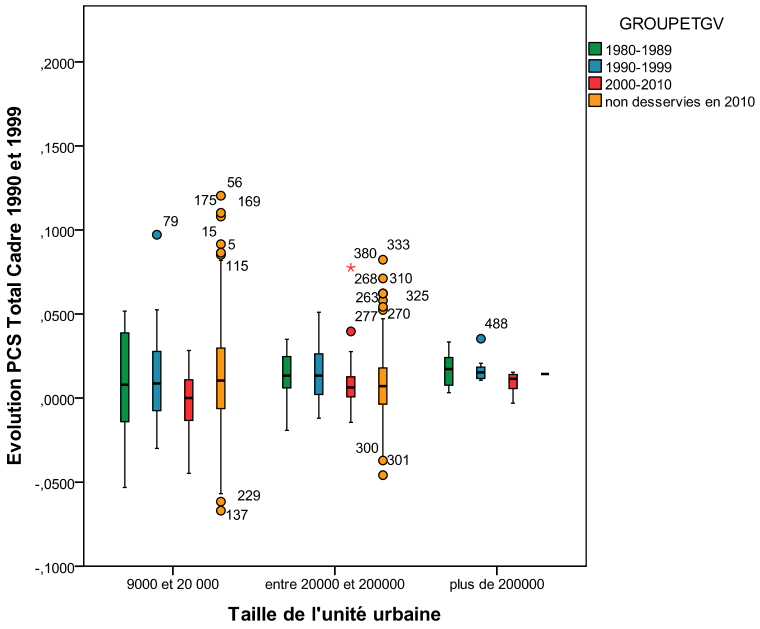
Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Graphique 28. Taux de variation annuel moyen du nombre de cadres des fonctions métropolitaines entre 1999 et 2006



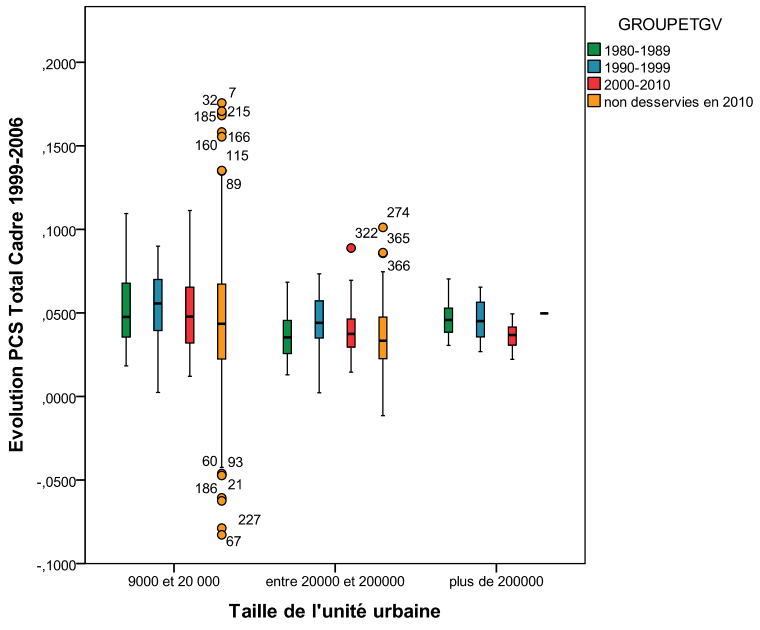
Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Graphique 29. Evolutions annuelles moyennes du nombre de cadres des fonctions métropolitaines entre 1990 et 1999 par groupe de taille



Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

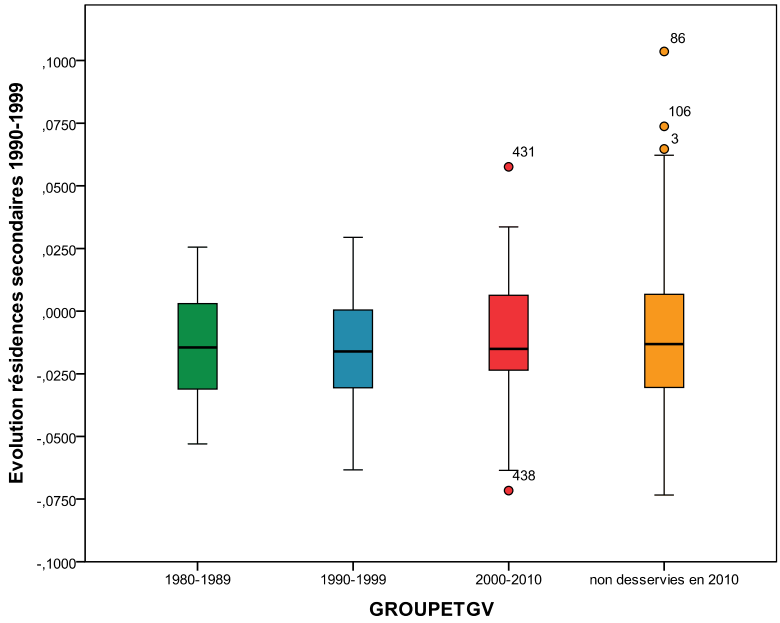
Graphique 30. Evolutions annuelles moyennes du nombre de cadres des fonctions métropolitaines entre 1999 et 2006 par groupe de taille



Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

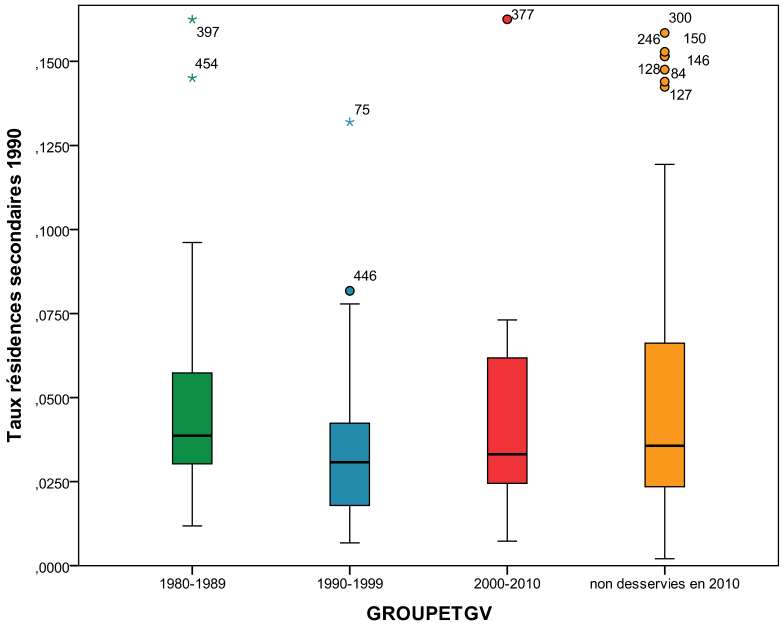
- Logement

Graphique 31. Evolution annuelle moyenne des résidences secondaires entre 1990 et 1999



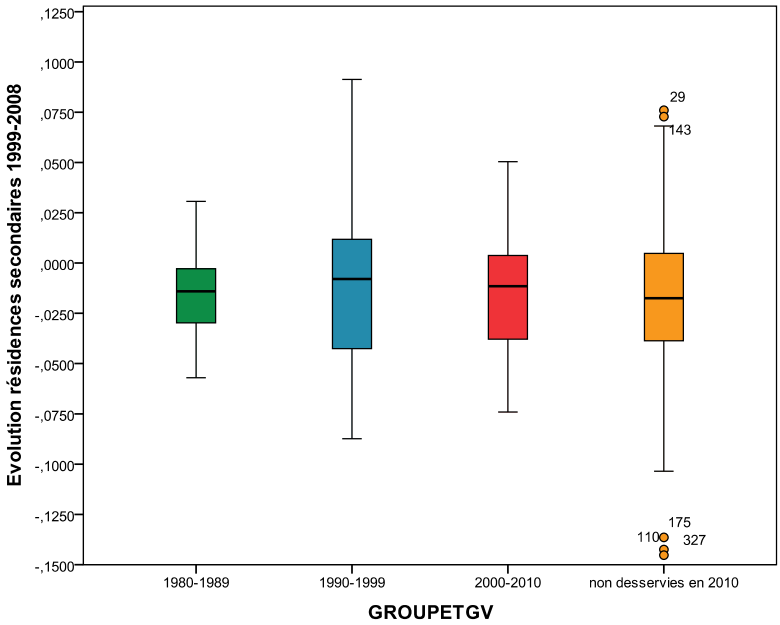
Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Graphique 32. Taux de résidences secondaires moyen en 1990



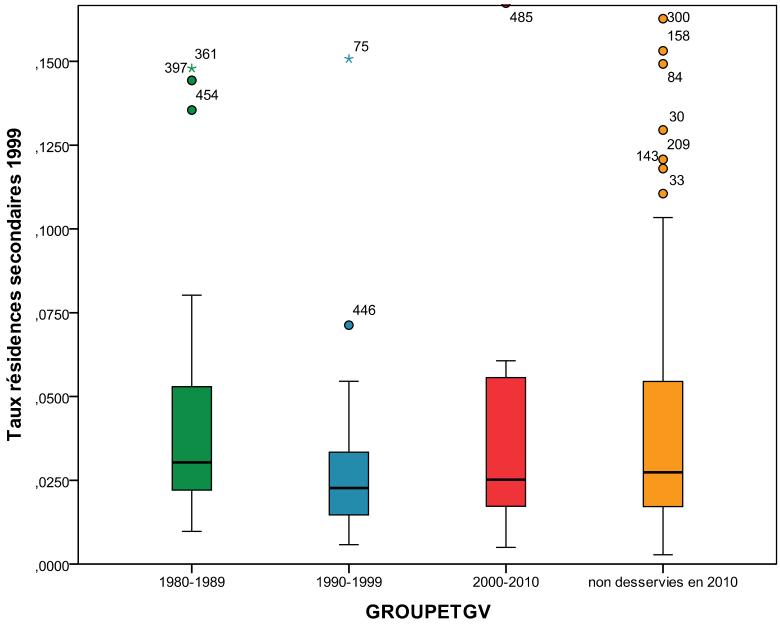
Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Graphique 33. Evolution annuelle moyenne des résidences secondaires entre 1999 et 2008



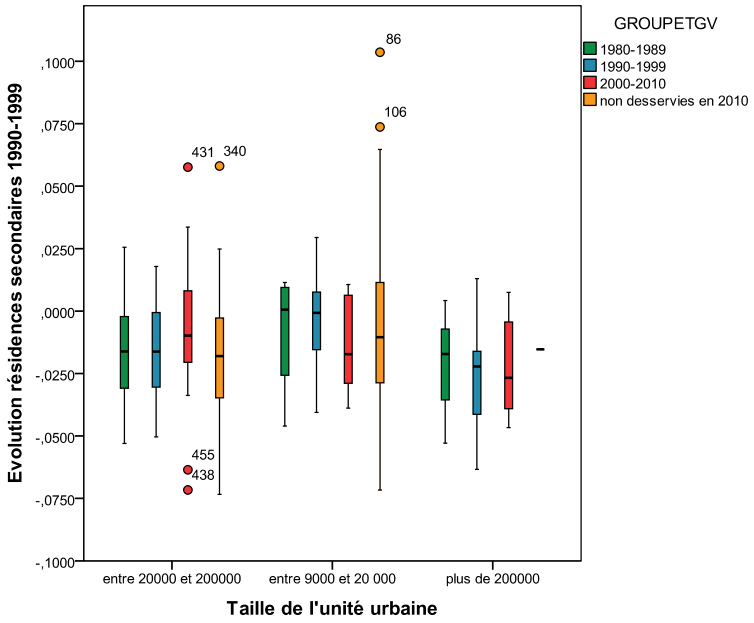
Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Graphique 34. Taux de résidences secondaires moyen en 1999



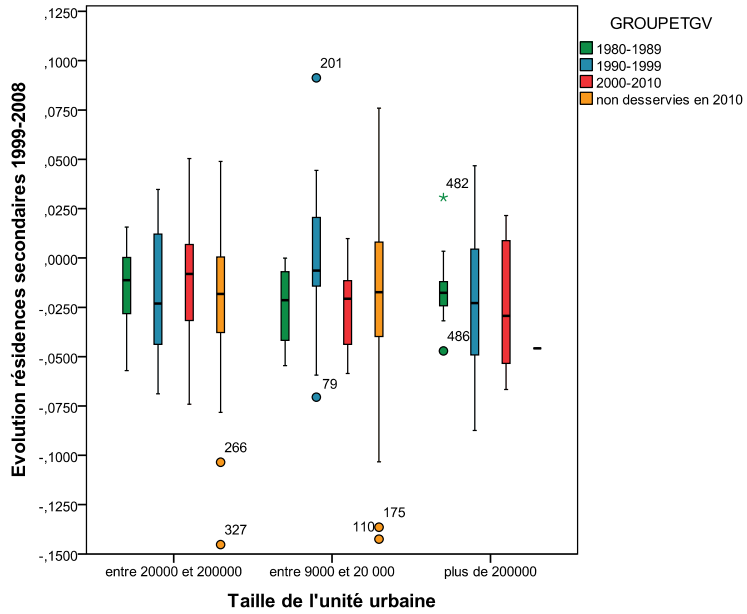
Source : Travaux d'A. Jobé

Graphique 35. Evolutions annuelles moyennes des résidences secondaires entre 1990 et 1999 par groupe de taille



Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

Graphique 36. Evolutions annuelles moyennes des résidences secondaires entre 1999 et 2008 par groupe de taille



Source : Réalisation d'A. Jobé à partir de la base de données

5.2.2. Annexes concernant les analyses en composantes principales

L'ensemble des traitements a été réalisé par Emmanuelle Gautherat, Maître de conférences en Mathématiques appliquées à l'URCA.

Remarque :

- L'ensemble des indicateurs est porté sur les axes, en revanche seules les unités urbaines avec une qualité suffisante, qui sera précisée, seront représentées, à l'exception des unités urbaines indiquées en noir. Les indicateurs de qualité de projection et de contributions à la formation des axes (qualités sur chacun des axes CO2_1 et CO2_2, qualité totale QLT-contributions aux axes 1 et 2 -CTR_1 et CTR_2) des variables et des individus sont reportés ci-dessous.

- Pour les représentations graphiques, les unités urbaines avec une desserte TGV en 2010 sont en rouge, en bleu celles sans desserte TGV en 2010 et en noir les unités urbaines dont les acteurs ont été interviewés mais qui ne sont pas bien représentées sur les deux premiers plans.

- Les unités urbaines dont la population est comprise entre 9000 et 20000 habitants.

Contributions et qualité de la représentation périodes

9000 hab. < population < 20000 hab. / Période 1975-1982

Variable	CO2_1	CO2_2	QLT	CTR_1	CTR_2
TV.pop.mvtMig.75.82	0,85	0	0,85	25,34	0,06
Evol.resi.prin.75.82	0,82	0,02	0,84	24,41	1,34
Evol.resi.seco.75.82	0	0,08	0,08	0,01	4,25
TCAM.emp.uu.75.82	0,77	0	0,77	22,78	0,1
Tevol.cadres.75.82	0,33	0,08	0,42	9,94	4,67
Part.chefs.entr.75	0,16	0,39	0,54	4,66	21,43
Part.cadres.75	0	0,56	0,56	0,01	31,11
Part.Prestations.Intellectuel.82	0,29	0,14	0,43	8,61	8,05
Part.Conception.Recherche.C.82	0	0,51	0,51	0,05	28,36
Part.Presta.Intel..C.82	0,14	0,01	0,15	4,19	0,62

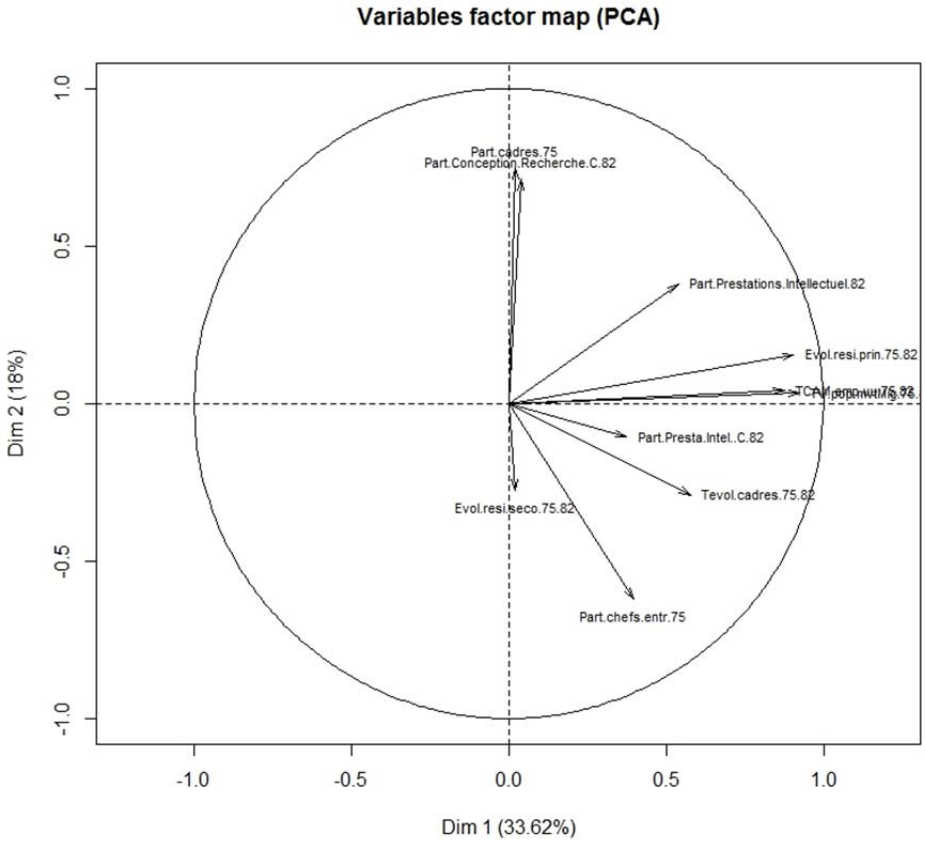
Inertie : 51. 6%. On ne projette que les UU dont la qualité (QLT) totale sur les deux axes est de plus de 40%.

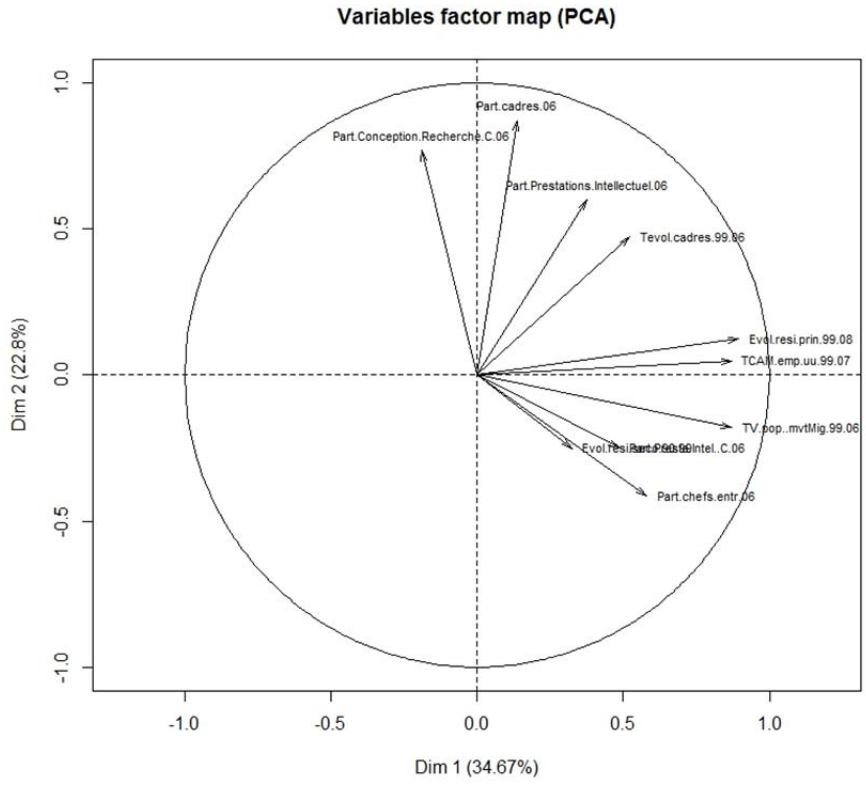
Contributions et qualité de la représentation périodes

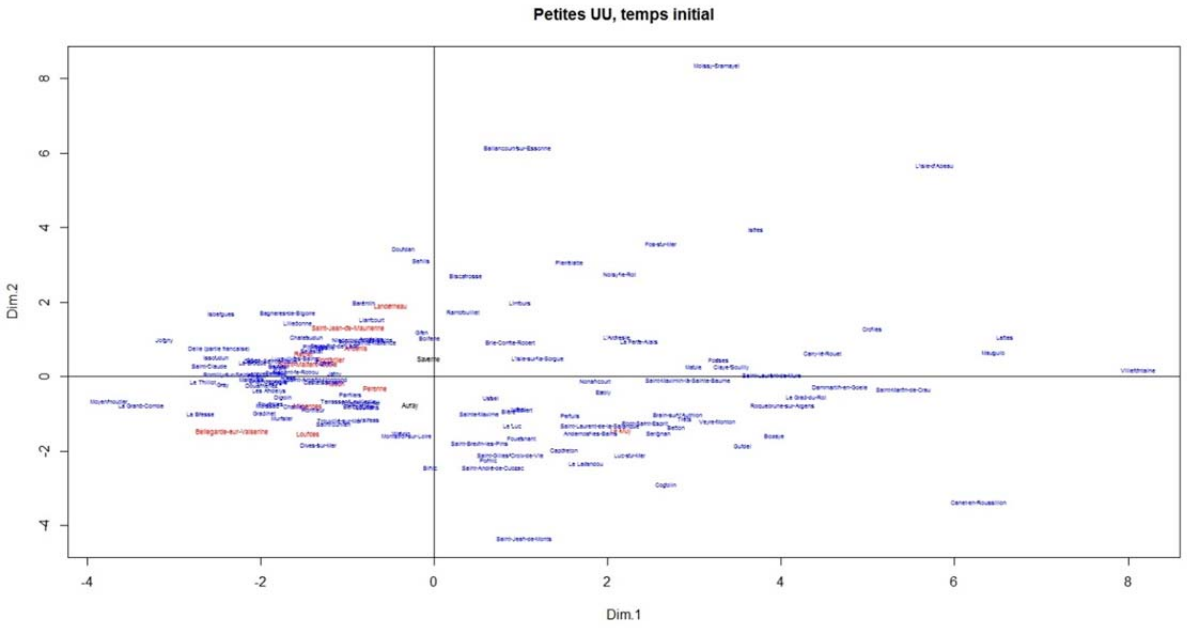
9000 hab. < population < 20000 hab. / Période 1999-2006

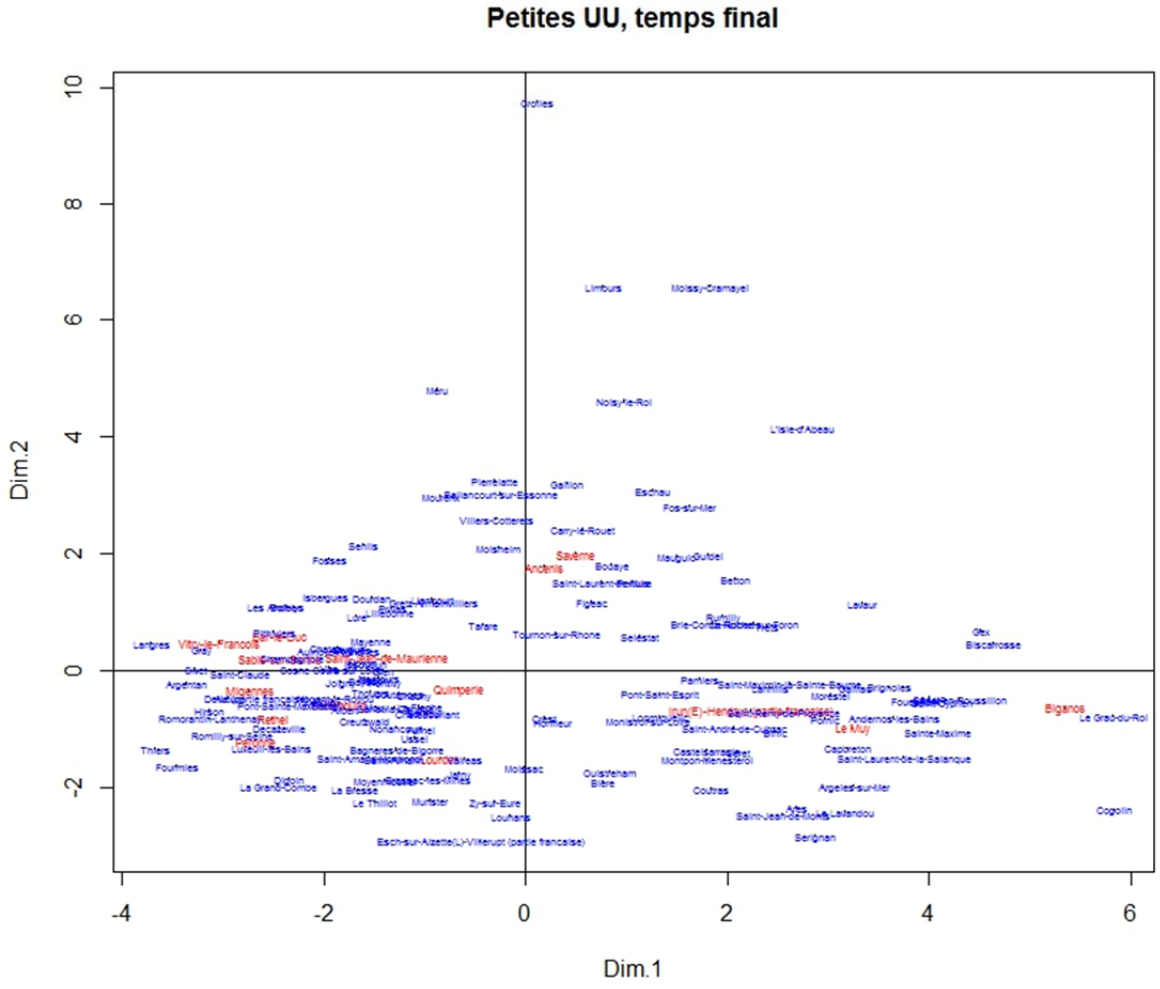
variable	CO2_1	CO2_2	QLT	CTR_1	CTR_2
TV.pop..mvtMig.99.06	0,76	0,03	0,79	21,9	1,41
Evol.resi.prin.99.08	0,8	0,02	0,82	23,09	0,67
Evol.resi.seco.90.99	0,11	0,06	0,17	3,03	2,74
TCAM.emp.uu.99.07	0,76	0	0,76	21,87	0,11
Tevol.cadres.99.06	0,27	0,22	0,5	7,9	9,81
Part.chefs.entr.06	0,34	0,17	0,51	9,72	7,48
Part.cadres.06	0,02	0,76	0,78	0,54	33,3
Part.Prestations.Intellectuel.06	0,14	0,36	0,5	4,08	15,79
Part.Conception.Recherche.C.06	0,04	0,59	0,63	1,05	25,95
Part.Presta.Intel..C.06	0,24	0,06	0,3	6,83	2,74

Inertie : 57.5%. On ne projette que les UU dont la qualité (QLT) totale sur les deux axes est de plus de 40%.




Variables factor map (PCA)
Part.cadres.06
Part.Conception.Recherche.C.06
Part.Prestations.Intellectuel.06
Tevol.cadres.99.06
Evol.resi.prin.99.08
TCAM.emp.uu.99.07
TV.pop..mvtMig.99.06
Part.chefs.entr.06
Dim 2 (22.8%)
Dim 1 (34.67%)
1.0
0.5
0.0
-0.5
-1.0


Petites UU, temps initial
Dim.2
Dim.1
-4
-2
0
2
4
6
8


Petites UU, temps final
Dim.2
Dim.1
-4
-2
0
2
4
6
8
10
Orolles
Limours
Moissy-Cramayel
Méru
Nolay-le-Roi
L'Isle-d'Abeau
Plémiaze
Gallion
Escheu
Villiers-Cotterets
Carry-le-Rouet
Fos-sur-Mer
Molsheim
Savème
Ancenis
Boëaye
Maupuid
Sutoel
Béton
Figeac
Laisur
Tournon-sur-Rhône
Sélestat
Gex
Biscarrosse
Quimperle
Migennes
Retinal
Le Muy
Biganos
Le Grand-du-Roi
Coutras
Cogolin

- Les unités urbaines dont la population est comprise entre 20000 et 50000 habitants.

Contributions et qualité de la représentation périodes

20000 hab. < population < 50000 hab. / Période 1975-1982

variable	CO2_1	CO2_2	QLT	CTR_1	CTR_2
TV.pop.mvtMig.75.82	0,65	0,21	0,87	19,13	10,86
Evol.resi.prin.75.82	0,71	0,09	0,8	20,75	4,44
Evol.resi.seco.75.82	0,02	0,01	0,03	0,6	0,36
TCAM.emp.uu.75.82	0,69	0,09	0,77	20,16	4,36
Tevol.cadres.75.82	0,25	0,14	0,38	7,24	6,96
Part.chefs.entr.75	0,18	0,01	0,19	5,41	0,32
Part.cadres.75	0,12	0,47	0,59	3,47	23,86
Part.Prestations.Intellectuel.82	0,35	0,42	0,78	10,37	21,53
Part.Conception.Recherche.C.82	0,05	0,15	0,2	1,35	7,88
Part.Presta.Intel..C.82	0,39	0,38	0,77	11,52	19,43

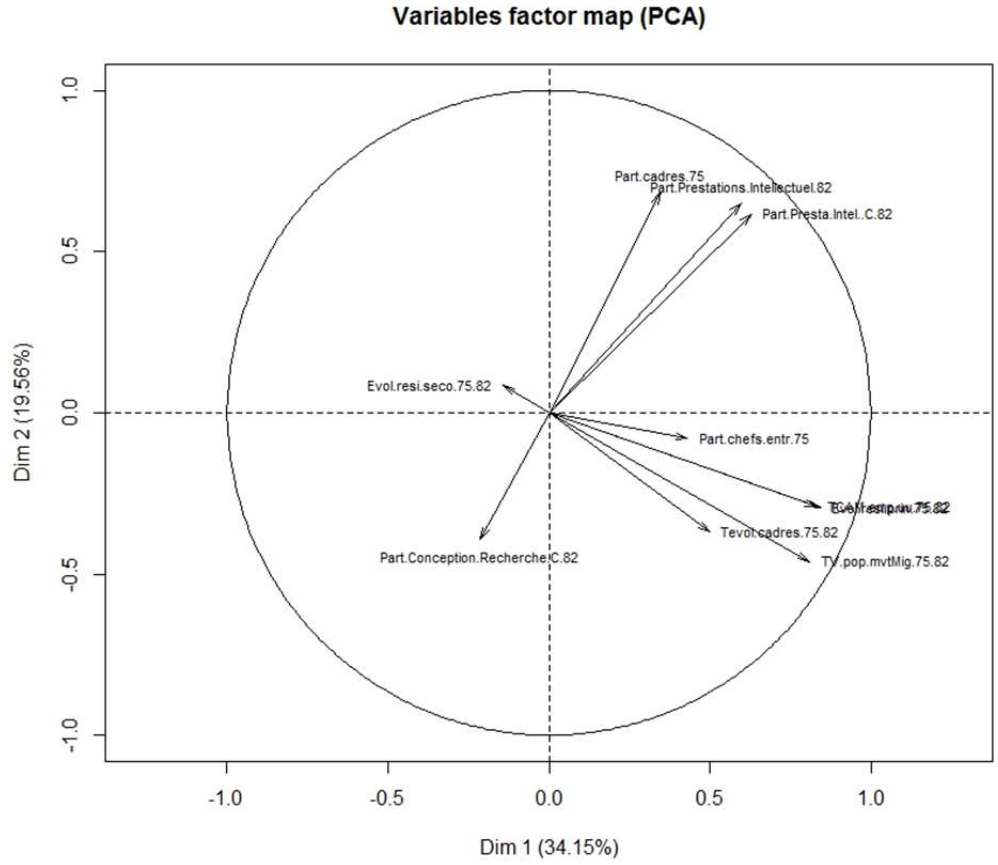
Inertie : 53.7%. On ne projette que les UU dont la qualité (QLT) totale sur les deux axes est de plus de 40%.

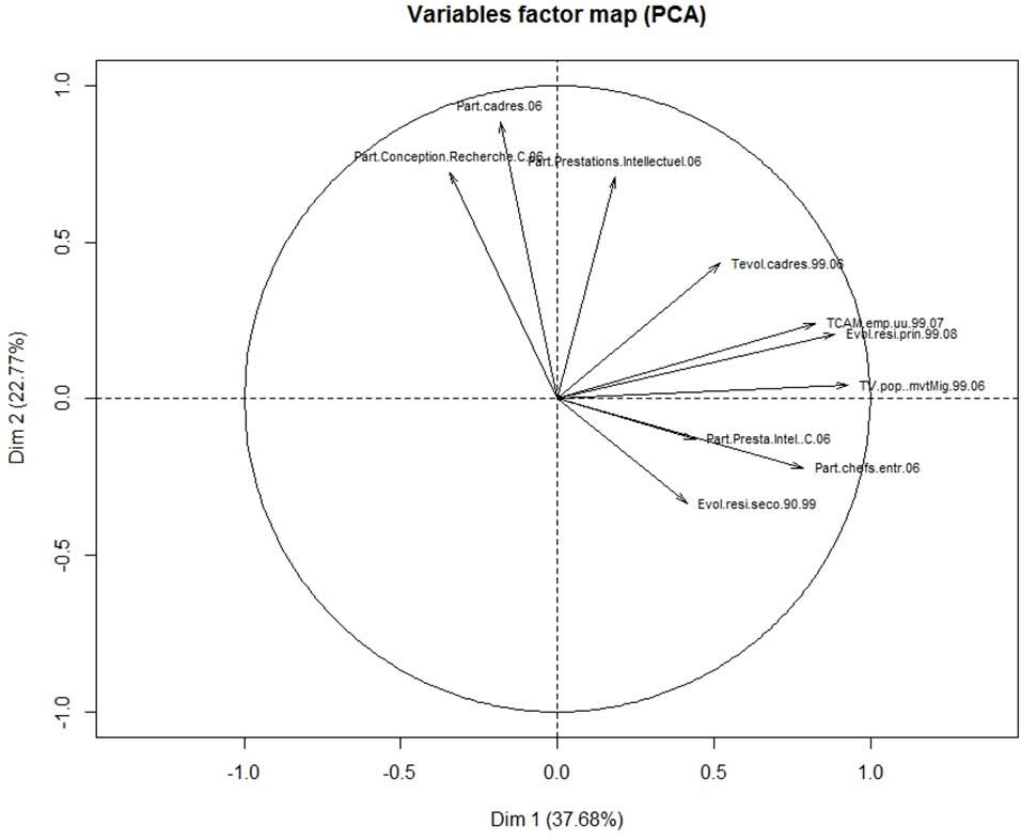
Contributions et qualité de la représentation périodes

20000 hab. < population < 50000 hab. / Période 1999-2006

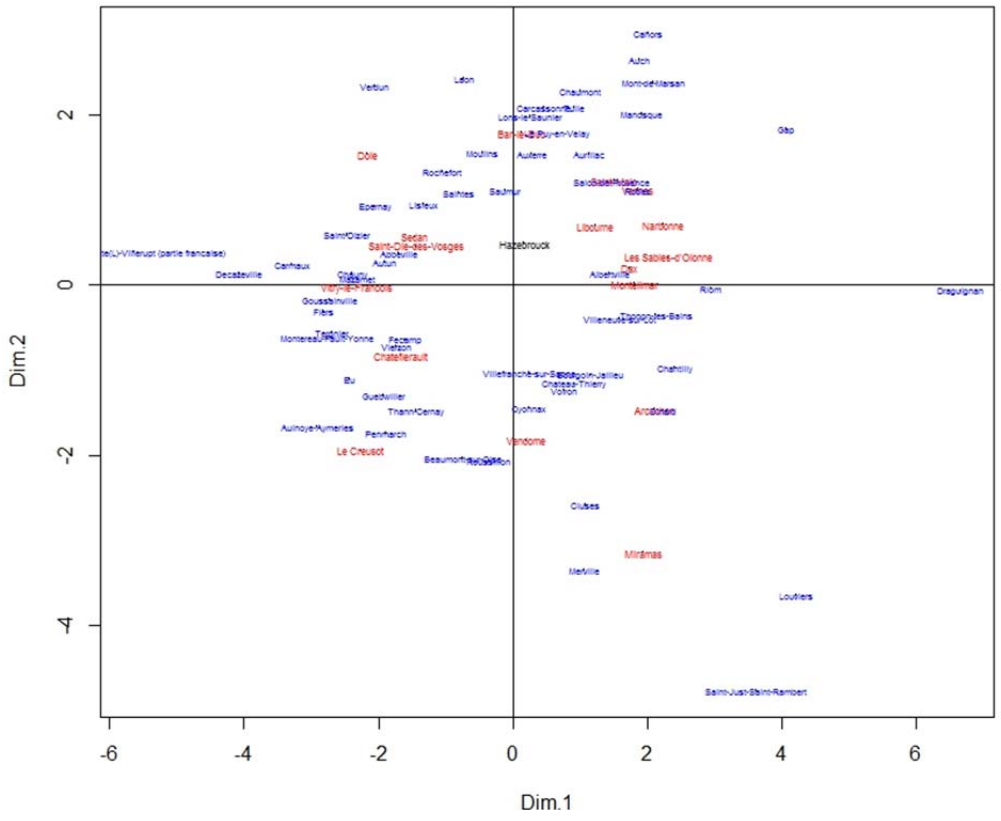
variable	CO2_1	CO2_2	QLT	CTR_1	CTR_2
TV.pop..mvtMig.99.06	0,86	0	0,86	22,9	0,08
Evol.resi.prin.99.08	0,79	0,04	0,83	20,89	1,88
Evol.resi.seco.90.99	0,17	0,11	0,28	4,54	4,91
TCAM.emp.uu.99.07	0,68	0,06	0,74	18,03	2,57
Tevol.cadres.99.06	0,27	0,19	0,46	7,19	8,2
Part.chefs.entr.06	0,62	0,05	0,67	16,37	2,15
Part.cadres.06	0,03	0,79	0,82	0,88	34,48
Part.Prestations.Intellectuel.06	0,03	0,5	0,54	0,92	21,99
Part.Conception.Recherche.C.06	0,12	0,52	0,64	3,13	23,01
Part.Presta.Intel..C.06	0,19	0,02	0,21	5,15	0,73

Inertie : 60.4%. On ne projette que les UU dont la qualité (QLT) totale sur les deux axes est de plus de 40%.

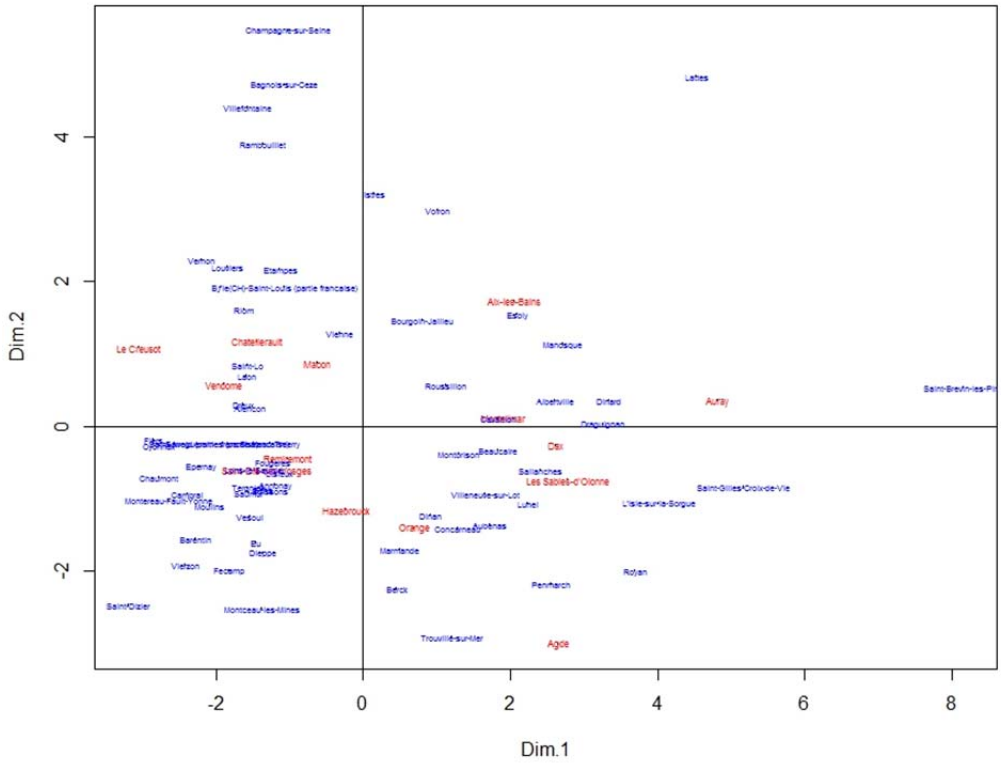

Variables factor map (PCA)
Part.cadres.75
Part.Prestations.Intellectuel.82
Part.Presta.Intel..C.82
Evol.resi.seco.75.82
Part.chefs.entr.75
Tevol.cadres.75.82
Part.Conception.Recherche.C.82
TV.pop.mvtMig.75.82
Dim 2 (19.56%)
Dim 1 (34.15%)
1.0
0.5
0.0
-0.5
-1.0


Variables factor map (PCA)
Part.cadres.06
Part.Conception.Recherche.C.06
Part.Prestations.Intellectuel.06
Tevol.cadres.99.06
TCAM.emp.uu.99.07
Evol.resi.prin.99.08
TV.pop..mvtMig.99.06
Part.Presta.Intel..C.06
Part.chefs.entr.06
Evol.resi.seco.90.99
Dim 2 (22.77%)
Dim 1 (37.68%)
1.0
0.5
0.0
-0.5
-1.0

Moyennes-petites UU, temps initial



Petites moyennes UU, temps final



- Les unités urbaines dont la population est comprise entre 50000 et 100000 habitants.

Contributions et qualité de la représentation périodes
50000 hab. < population < 100000 hab. / Période 1975-1982

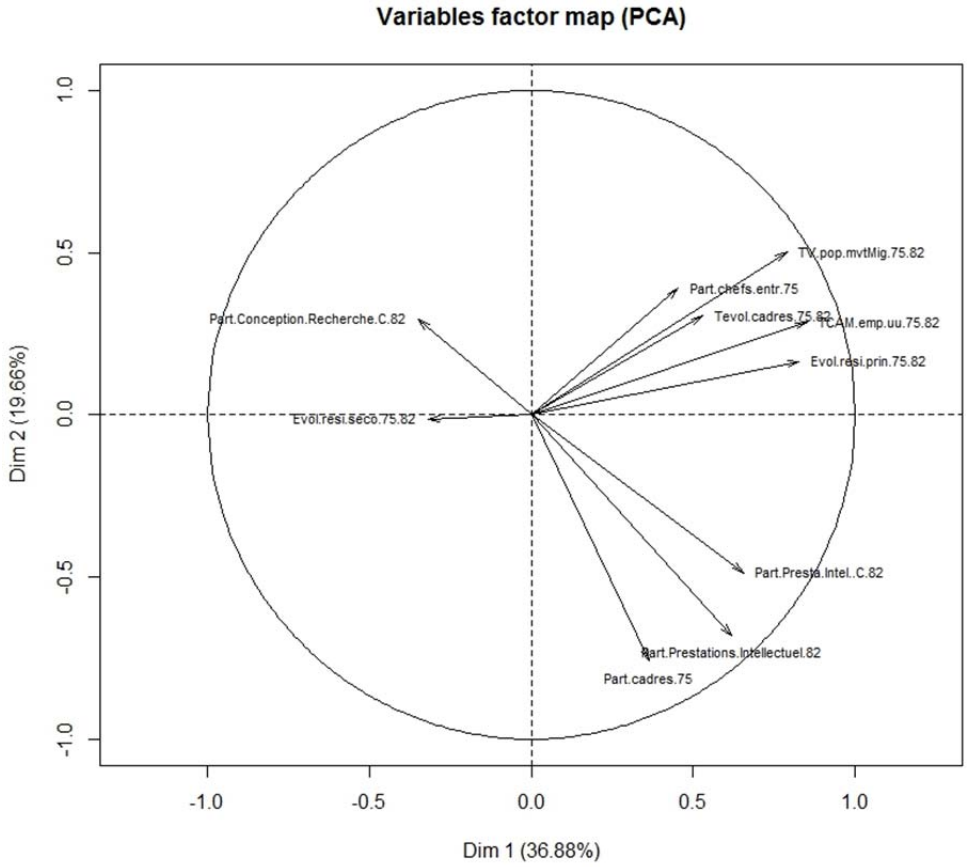
variable	CO2_1	CO2_2	QLT	CTR_1	CTR_2
TV.pop.mvtMig.75.82	0,62	0,25	0,88	16,9	12,81
Evol.resi.prin.75.82	0,68	0,03	0,71	18,56	1,37
Evol.resi.seco.75.82	0,1	0	0,1	2,77	0,01
TCAM.emp.uu.75.82	0,73	0,08	0,81	19,71	4,18
Tevol.cadres.75.82	0,28	0,09	0,37	7,6	4,71
Part.chefs.entr.75	0,21	0,15	0,36	5,58	7,7
Part.cadres.75	0,13	0,57	0,71	3,57	29,18
Part.Prestations.Intellectuel.82	0,38	0,46	0,84	10,35	23,51
Part.Conception.Recherche.C.82	0,12	0,09	0,21	3,32	4,45
Part.Presta.Intel..C.82	0,43	0,24	0,67	11,65	12,08

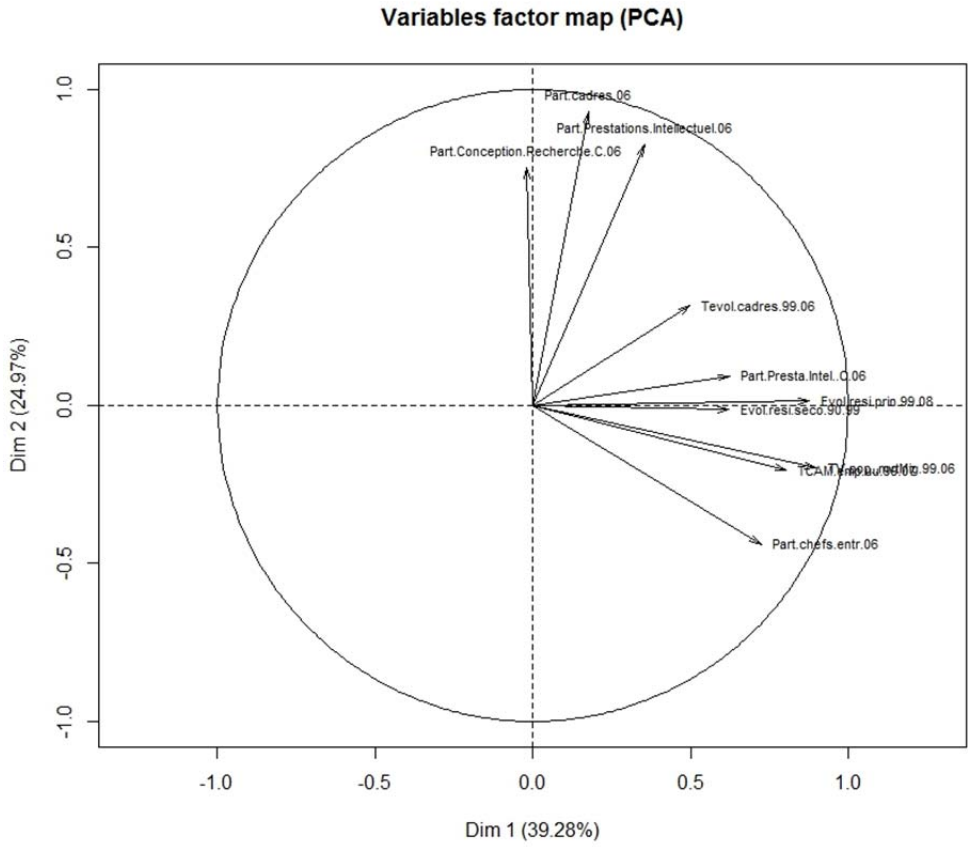
Inertie : 56.5%. On ne projette que les UU dont la qualité (QLT) totale sur les deux axes est de plus de 40%.

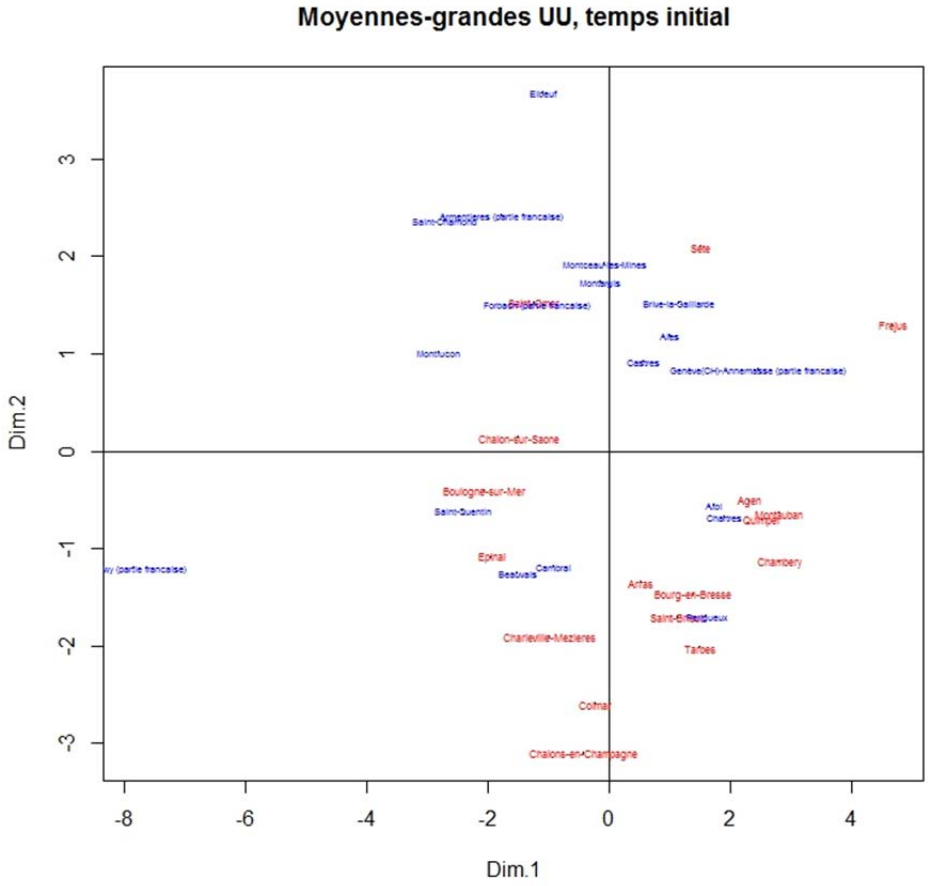
Contributions et qualité de la représentation périodes
50000 hab. < population < 100000 hab. / Période 1999-2006

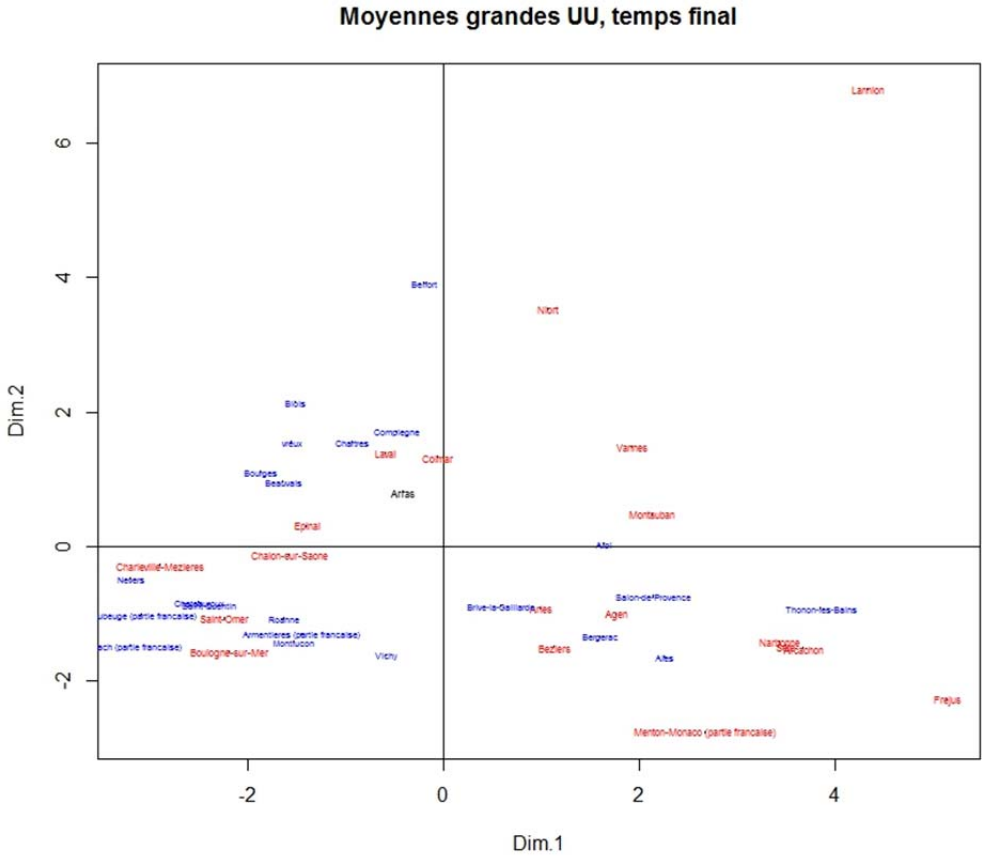
variable	CO2_1	CO2_2	QLT	CTR_1	CTR_2
TV.pop..mvtMig.99.06	0,81	0,04	0,85	20,56	1,58
Evol.resi.prin.99.08	0,77	0	0,77	19,61	0,01
Evol.resi.seco.90.99	0,39	0	0,39	9,85	0,01
TCAM.emp.uu.99.07	0,65	0,04	0,69	16,43	1,68
Tevol.cadres.99.06	0,25	0,1	0,35	6,33	3,97
Part.chefs.entr.06	0,52	0,19	0,72	13,33	7,72
Part.cadres.06	0,03	0,86	0,9	0,79	34,64
Part.Prestations.Intellectuel.06	0,12	0,68	0,81	3,18	27,32
Part.Conception.Recherche.C.06	0	0,57	0,57	0,01	22,73
Part.Presta.Intel..C.06	0,39	0,01	0,4	9,91	0,35

Inertie : 64.2%. On ne projette que les UU dont la qualité (QLT) totale sur les deux axes est de plus de 40%.


Variables factor map (PCA)
Dim 2 (19.66%)
Dim 1 (36.88%)
1.0
0.5
0.0
-0.5
-1.0
-1.0
-0.5
0.0
0.5
1.0
TV.pop.mvtMig.75.82
Part.chefs.entr.75
Tevol.cadres.75.82
TCAM.emp.uu.75.82
Evol.resi.prin.75.82
Part.Conception.Recherche.C.82
Evol.resi.seco.75.82
Part.Presta.Intel..C.82
Part.Prestations.Intellectuel.82
Part.cadres.75


Variables factor map (PCA)
Part.cadres.06
Part.Prestations.Intellectuel.06
Part.Conception.Recherche.C.06
Tevol.cadres.99.06
Part.Presta.Intel..C.06
Part.chefs.entr.06
1.0
0.5
0.0
-0.5
-1.0
Dim 2 (24.97%)
Dim 1 (39.28%)


Moyennes-grandes UU, temps initial
Elbeuf
Sète
Montceau-les-Mines
Montargis
Brive-la-Gaillarde
Frejus
Alès
Cadres
Montlucon
Chalon-sur-Saone
Boulogne-sur-Mer
Saint-Quentin
Agen
Albi
Chalons-en-Champagne
Dim.2
Dim.1
-8
-6
-4
-2
0
2
4
-3
-2
-1
0
1
2
3



- Les unités urbaines dont la population est supérieure à 100000 habitants.

Contributions et qualité de la représentation périodes

population > 100000 hab. / Période 1975-1982

Variable	CO2_1	CO2_2	QLT	CTR_1	CTR_2
TV.pop.mvtMig.75.82	0,76	0,07	0,84	17,81	3,78
Evol.resi.prin.75.82	0,77	0	0,77	17,98	0,24
Evol.resi.seco.75.82	0,03	0	0,03	0,6	0,03
TCAM.emp.uu.75.82	0,83	0	0,83	19,3	0,04
Tevol.cadres.75.82	0,29	0,06	0,36	6,86	3,21
Part.chefs.entr.75	0,31	0,47	0,79	7,33	24,38
Part.cadres.75	0,28	0,36	0,64	6,47	18,53
Part.Prestations.Intellectuel.82	0,52	0,27	0,79	12,09	14,09
Part.Conception.Recherche.C.82	0	0,59	0,59	0,01	30,62
Part.Presta.Intel..C.82	0,49	0,1	0,59	11,54	5,08

Inertie : 62.2%. On ne projette que les UU dont la qualité (QLT) totale sur les deux axes est de plus de 40%.

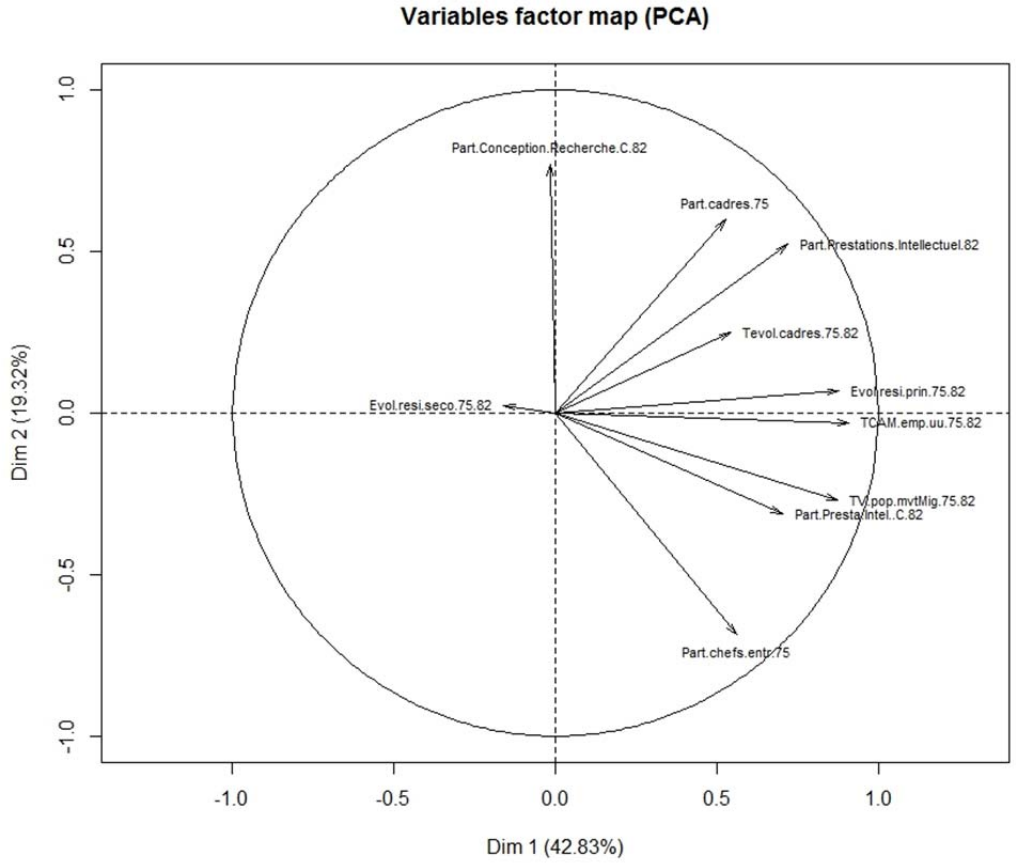
Contributions et qualité de la représentation périodes

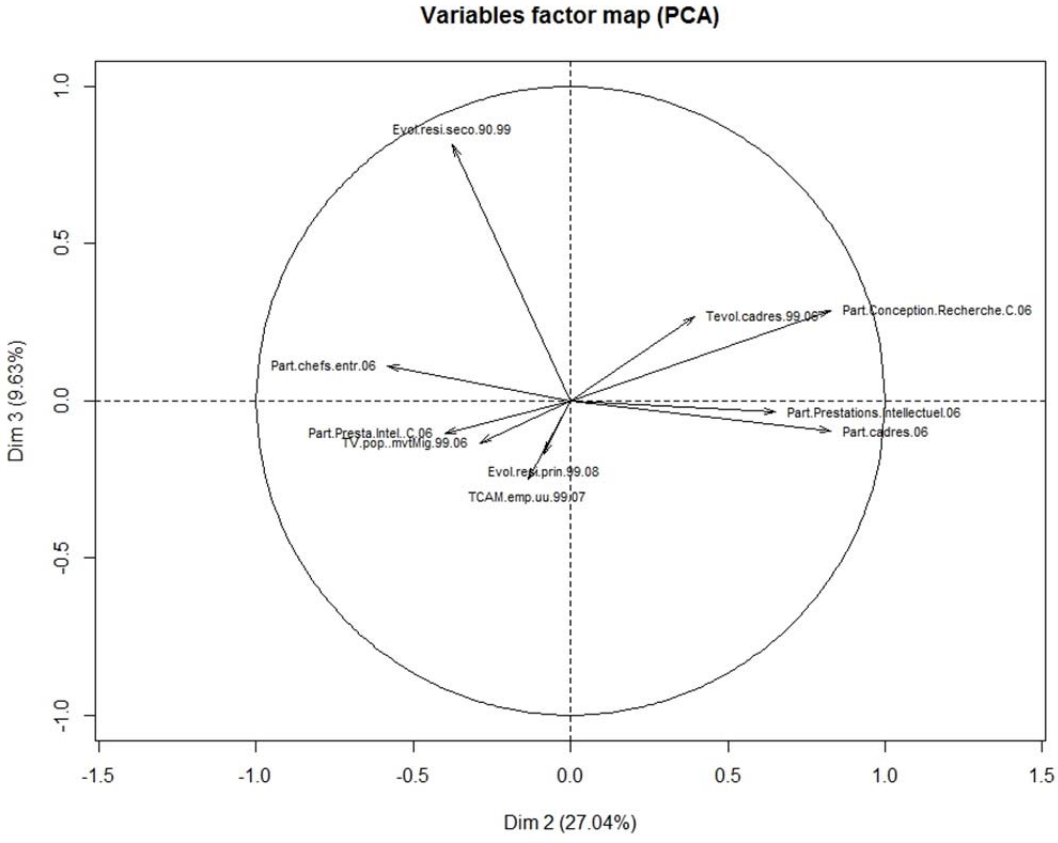
population > 100000 hab. / Période 1999-2006

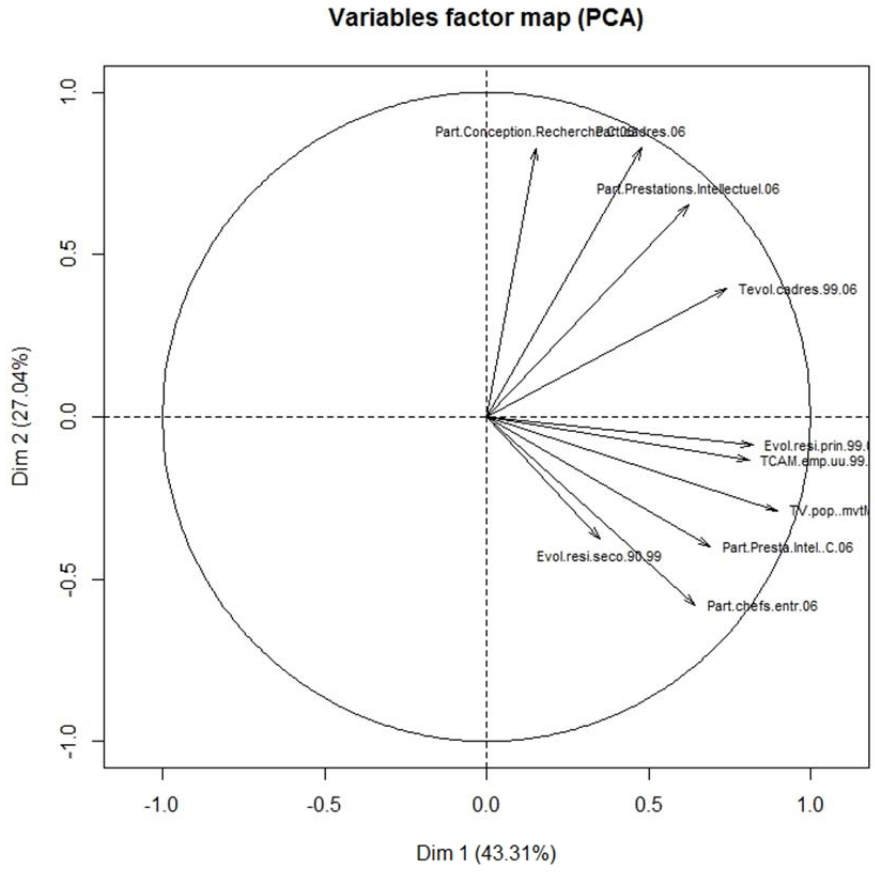
variable	CO2_1	CO2_2	CO2_3	QLT	CTR_1	CTR_2	CTR_3
TV.pop..mvtMig.99.06	0,81	0,08	0,02	0,91	18,62	3,1	1,83
Evol.resi.prin.99.08	0,67	0,01	0,03	0,71	15,55	0,28	2,95
Evol.resi.seco.90.99	0,12	0,14	0,67	0,93	2,82	5,2	69,05
TCAM.emp.uu.99.07	0,65	0,02	0,06	0,74	15,11	0,67	6,56
Tevol.cadres.99.06	0,55	0,16	0,07	0,78	12,63	5,79	7,54
Part.chefs.entr.06	0,41	0,34	0,01	0,76	9,55	12,51	1,28
Part.cadres.06	0,23	0,69	0,01	0,92	5,27	25,41	0,96
Part.Prestations.Intellectuel.06	0,39	0,43	0	0,82	8,95	15,76	0,13
Part.Conception.Recherche.C.06	0,02	0,69	0,08	0,79	0,54	25,34	8,59
Part.Presta.Intel..C.06	0,47	0,16	0,01	0,65	10,95	5,94	1,11

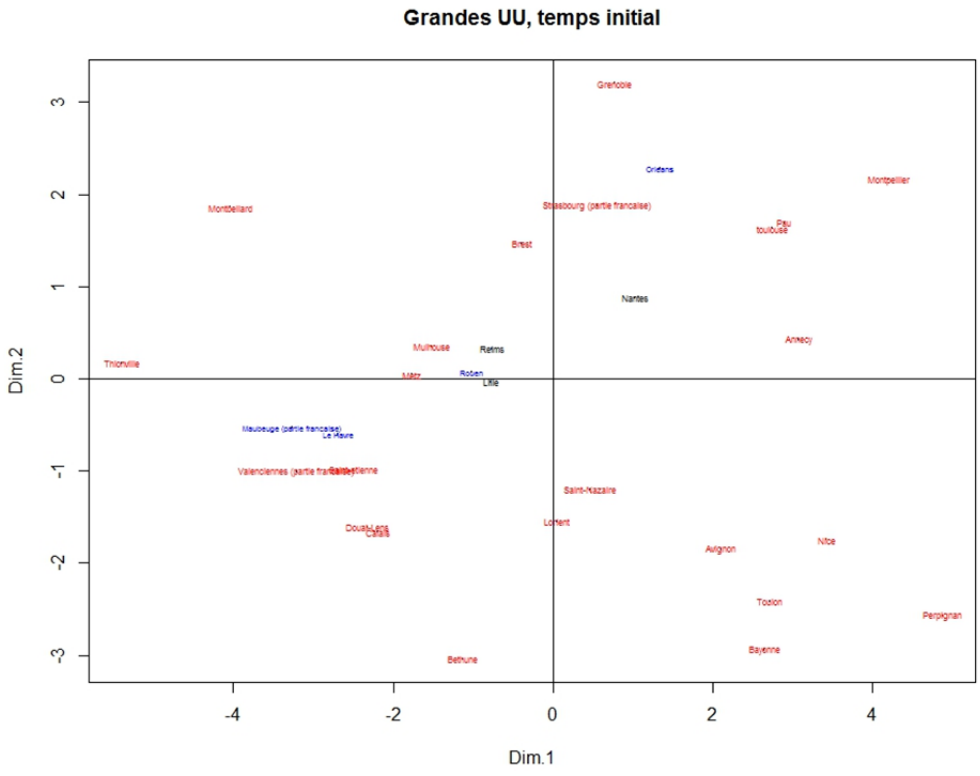
Inertie : 70.4 %. On ne projette que les UU dont la qualité (QLT) totale sur les deux axes est de plus de 40%.

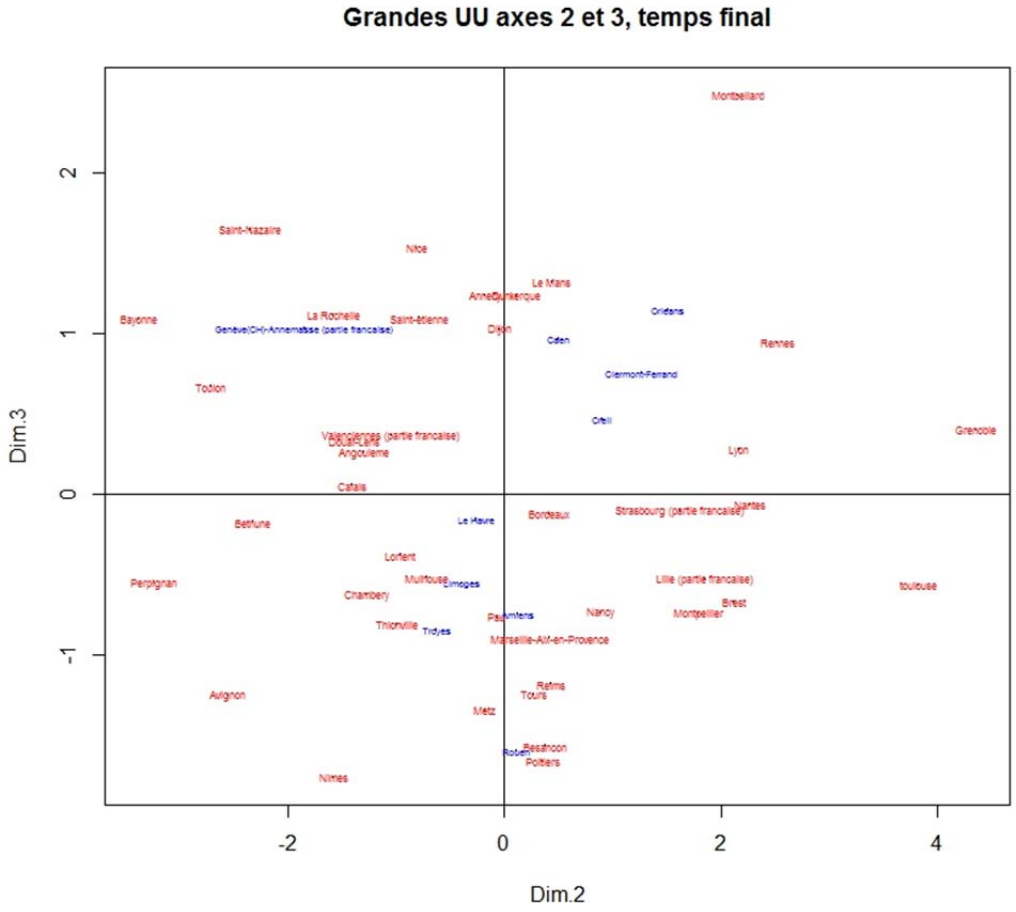
Un effet « taille » est observé, la projection jusqu'au troisième axe est menée. Sur les 3 axes, une inertie de 80,0% est obtenue. Les unités urbaines qui ont plus de 40% de qualité de projection sur les 3 axes sont conservées.


Variables factor map (PCA)
Part.Conception.Recherche.C.82
Part.cadres.75
Part.Prestations.Intellectuel.82
Tevol.cadres.75.82
Evol.resi.prin.75.82
Evol.resi.seco.75.82
TCAM.emp.uu.75.82
TV.pop.mvtMig.75.82
Part.Presta.Intel..C.82
Part.chefs.entr.75
Dim 2 (19.32%)
Dim 1 (42.83%)
1.0
0.5
0.0
-0.5
-1.0


Variables factor map (PCA)
Evol.resi.seco.90.99
Tevol.cadres.99.06
Part.Conception.Recherche.C.06
Part.chefs.entr.06
Part.Prestations.Intellectuel.06
Part.Presta.Intel..C.06
Part.cadres.06
TV.pop..mvtMig.99.06
Evol.resi.prin.99.08
TCAM.emp.uu.99.07
Dim 3 (9.63%)
Dim 2 (27.04%)
1.0
0.5
0.0
-0.5
-1.0
-1.5
1.5


Variables factor map (PCA)
Part.Conception.Recherche.06
Part.Prestations.Intellectuel.06
Tevol.cadres.99.06
Evol.resi.seco.90.99
Part.Presta.Intel..C.06
Part.chefs.entr.06
Dim 2 (27.04%)
Dim 1 (43.31%)
1.0
0.5
0.0
-0.5
-1.0


Grandes UU, temps initial
Grenoble
Orléans
Montpellier
Montbéliard
Strasbourg (partie française)
Pau
Toulouse
Brest
Nantes
Annecy
Mulhouse
Reims
Thionville
Metz
Rouen
Lille
Maubeuge (partie française)
Le Havre
Saint-Nazaire
Lorient
Douai-Lens
Avignon
Nice
Toulon
Perpignan
Bayonne
Bethune
Dim.2
Dim.1



5.2.3. Liste des variables de la base de données

Nom de la variable	Définition et source de la variable
Nom gare	Nom de la gare TGV si celui-ci est différent de la dénomination de l'unité urbaine Source : http://www.voyages-sncf.com/var/vsc/storage/fckeditor/Flash/espaceTgv/lignes_tgv/page_map_search.swf?rfrr=HomeTGV_body_Le%20r%C3%A9seau
Code commune	Code officiel géographique de l'INSEE des communes Source : http://www.insee.fr/fr/methodes/nomenclatures/cog/
Libellé commune	Libellé correspondant au code géographique de la commune Source : http://www.insee.fr/fr/methodes/nomenclatures/cog/
Code unité urbaine	Code officiel géographique de l'INSEE des unités urbaines. Le découpage retenu est celui de 1999.

	Sources : http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=zonages/unites_urbaines.htm Fichier : liste unités urbaines
Nom unité urbaine	Libellé correspondant au code géographique de l'unité urbaine Sources : http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=zonages/unites_urbaines.htm Fichier : liste unités urbaines
Département en géographie 99	Numéro de département dans lequel se situe l'unité urbaine
région	Numéro de région dans laquelle se situe l'unité urbaine
Préfecture départementale	Oui : la ville qui a donné son nom à l'unité urbaine est une préfecture départementale Non : la ville qui a donné son nom à l'unité urbaine n'est pas une préfecture départementale Source : http://www.hist-geo.com/Tableau/Liste-Departements-Prefectures-France.php
Capitale régionale	Oui : la ville qui a donné son nom à l'unité urbaine est une capitale régionale Non : la ville qui a donné son nom à l'unité urbaine n'est pas une capitale régionale Source : http://www.hist-geo.com/Carte/France/Regions-Administratives.php
Métropole régionale	Oui : l'unité urbaine a plus de 100000 habitants Non : l'unité urbaine compte moins de 100000 habitants Source : fichier métropole régionale
Métropole régionale la plus proche	Indique le nom de la métropole régionale la plus proche lorsque l'unité urbaine n'en est pas une
Distance en KM entre la gare et le centre de la ville qui a donné son nom à l'UU	Distance en KM par la route entre la gare TGV et le centre de l'unité urbaine Source : http://www.viamichelin.fr/
Desserte TGV	Oui : il existe une desserte TGV dans l'unité urbaine Non : il n'existe pas de desserte TGV dans l'unité urbaine. Sources : http://www.voyages-sncf.com/var/vsc/storage/fckeditor/Flash/espaceTgv/lignes_tgv/page_map_search.swf?rfrr=HomeTGV_body_Le%20r%C3%A9seau: http://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_gares_desservies_par_TGV

Desserte SNCF	Oui : il existe une desserte SNCF dans l'unité urbaine Non : il n'existe pas de desserte SNCF dans l'unité urbaine. Sources : http://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_de_gares_de_France Fichier : gare SNCF UU
Année d'arrivée du TGV	Année depuis laquelle le TGV est en service dans l'unité urbaine. Sources : ◦ « analyse prospective des impacts de la ligne à Grande Vitesse Est-européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne », *rapport final de recherche pour le conseil régional Champagne-Ardenne*, S Bazin, C Beckerich, M Delaplace, 2006. ◦ « L'impact régional du TGV sud-est » *Thèse pour l'obtention du doctorat de géographie*, V Mannone, 1995. ◦ http://www.rff.fr/fr/mediatheque/textes-france/loti/ Pour certaines villes, les données n'ayant pas été trouvées la date correspond à celle de la mise en service de la ligne à grande vitesse : Agde, Agen, Aix les bains, Albertville, Angoulême, Annecy, Arcachon, Arles, Auray, Avignon, Saint Louis, Bayonne, Béziers, Boulogne sur mer, Bourg saint Maurice, Brest, Brive la gaillarde, Carcassonne, Chalon sur Saône, Châteauroux, Cluses, Dax, Dol de Bretagne, Annemasse, Guingamp, La roche sur forons, La souterraine, Le havre, Les sables d'Olonne, Libourne, Lourdes, Menton, Miramas, Modane, Montauban, Montbard, Montbéliard, Montélimar, Narbonne, Niort, Orthez, Pau, Saint jean de Maurienne, Sallanches, Sens, Surgères, Tarbes, Thonon les bains, Toulon, Facture, Frasne, Hyères, Juvisy, La baule, La teste, Landry, Laroche Migennes, Les arcs Draguignan, Orléans, Mantes la jolie, Massy Palaiseau, Melun, mouchard, Pornichet, Saint avre la chambre, Saint Gervais, Saint jean de luz, Saint Raphaël. Source : fichier LGV
LGV	Oui : la desserte TGV de l'unité urbaine se situe sur une ligne à grande vitesse Non : la desserte TGV de l'unité urbaine sr situe sur une ligne classique électrifiée Source : fichier LGV
Date mise en service LGV	Date à laquelle la ligne à grande vitesse à été mise en service dans l'unité urbaine. Source : fichier LGV
Nombre d'années depuis la mise	Cette variable a été définie comme suit : 2010- date de

en service de la desserte	mise en service de la LGV
Desserte existante en 1982	Oui : la desserte TGV a été mise en service avant le 1 1 1982 Non : la desserte TGV a été mise en service après le 1 1 1982 Source : fichier LGV
Desserte existante en 1990	Oui : la desserte TGV a été mise en service avant le 1 1 1990 Non : la desserte TGV a été mise en service après le 1 1 1990 Source : fichier LGV
Desserte existante en 1999	Oui : la desserte TGV a été mise en service avant le 1 1 1999 Non : la desserte TGV a été mise en service après le 1 1 1999 Source : fichier LGV
Desserte existante en 2006	Oui : la desserte TGV a été mise en service avant le 1 1 2006 Non la desserte TGV a été mise en service après le 1 1 2006 Source : fichier LGV
Desserte existante en 2010	Oui : la desserte TGV a été mise en service avant la 1 1 2010 Non : la desserte TGV a été mise en service après le 1 1 2010 ou la desserte n'existe plus en 2010 Source : fichier TGV
Aller matin semaine province-paris	Nombre d'allers quotidien en semaine au départ d'une unité urbaine de province et à destination de Paris le départ ayant lieu avant 9h. Source : fichier fiches horaires TGV
Aller journée semaine province-paris	Nombre d'allers quotidien en semaine au départ d'une unité urbaine de province et à destination de Paris, le départ ayant lieu entre 9h et 17h Source : fichier fiches horaires TGV
Aller soir semaine province-paris	Nombre d'allers quotidien en semaine au départ d'une unité urbaine de province et à destination de Paris, le départ ayant lieu après 17h. Source : fichier fiches horaires TGV
Retour matin semaine province-Paris	Nombre de retour quotidien en semaine au départ de paris et à destination d'une unité urbaine de province, le départ ayant lieu avant 9h

	Source : fichier fiches horaires TGV
Retour journée semaine province-Paris	Nombre de retour quotidien en semaine au départ de paris et à destination d'une unité urbaine de province, le départ ayant lieu entre 9h et 17h Source : fichier fiches horaires TGV
Retour soir semaine province-Paris	Nombre de retour quotidien en semaine au départ de paris et à destination d'une unité urbaine de province, le départ ayant lieu après 17h. Source : fichier fiches horaires TGV
Aller matin WE province-Paris	Nombre d'allers quotidien le week-end au départ d'une unité urbaine de province et à destination de Paris le départ ayant lieu avant 9h. Source : fichier fiches horaires TGV
Aller journée WE province-Paris	Nombre d'allers quotidien le week-end au départ d'une unité urbaine de province et à destination de Paris le départ ayant lieu entre 9h et 17h. Source : fichier fiches horaires TGV
Aller soir WE province-Paris	Nombre d'allers quotidien le week-end au départ d'une unité urbaine de province et à destination de Paris le départ ayant lieu après 17h Source : fichier fiches horaires TGV
Retour matin WE Province-Paris	Nombre de retour quotidien le week-end au départ de paris et à destination d'une unité urbaine de province, le départ ayant lieu avant 9h Source : fichier fiches horaires TGV
Retour journée WE province-Paris	Nombre de retour quotidien le week-end au départ de paris et à destination d'une unité urbaine de province, le départ ayant lieu entre 9h et 17h Source : fichier fiches horaires TGV
Retour soir WE province-Paris	Nombre de retour quotidien le week-end au départ de paris et à destination d'une unité urbaine de province, le départ ayant lieu après 17h Source : fichier fiches horaires TGV
Total aller semaine	Nombre de possibilités quotidiennes en semaine de prendre le TGV au départ d'une unité urbaine de province et à destination de Paris Source : fichier fiches horaires TGV
Total retour semaine	Nombre de possibilités quotidiennes en semaine de prendre le TGV au départ de Paris et à destination d'une unité urbaine de province Source : fichier fiches horaires TGV
Total aller WE	Nombre de possibilités quotidiennes le week-end de prendre le TGV au départ d'une unité urbaine de province

	et à destination de Paris Source : fichier fiches horaires TGV
Total retour WE	Nombre de possibilités quotidiennes le week-end de prendre le TGV au départ de Paris et à destination d'une unité urbaine de province Source : fichier fiches horaires TGV
Possibilité aller-retour dans la journée	Oui : il est possible de prendre un TGV dans l'unité urbaine le matin et d'arriver à Paris avant 11h et de prendre un TGV au départ de Paris à destination de l'unité urbaine avant 19h Non : il n'est pas possible de prendre un TGV dans l'unité urbaine le matin et d'arriver à Paris avant 11h et de prendre un TGV au départ de Paris à destination de l'unité urbaine avant 19h Source : fichier fiches horaires TGV
Nombre allers-retours directs quotidiens semaine	Nombre de possibilités quotidiennes de prendre un TGV dans l'unité urbaine le matin et d'arriver à Paris avant 11h et de prendre un TGV au départ de Paris à destination de l'unité urbaine avant 19h source : fichier fiches horaires TGV
Temps moyen de parcours en TGV 2010	Moyenne pondérée des différents temps de trajets en TGV entre l'unité urbaine et Paris hh : mm Source : fichier fiches horaires TGV
Temps de parcours le plus court SNCF et TGV 1980	Fichier RFF. Méthode de calcul employée - il s'agit dans le fichier des meilleurs temps - le degré d'incertitude du fichier est de l'ordre de 5 à 10 mn sur les grosses destinations, mais plutôt de la demi-heure sur les petites - le fichier est probablement + précis en relatif (année n vs année m) qu'en absolu -la méthode de relevé utilisée en 2010 et la méthode par relevé de quelques grosses destinations puis interpolation pour les autres peut amener des différences de temps de l'ordre du quart d'heure voire un peu plus pour un petit nombre de destinations Note de l'auteur du document : Les départements sont représentés par un point de référence, en général le chef-lieu. Cependant, dans les quelques cas où le chef-lieu n'est pas la ville la plus peuplée, il peut s'agir de la ville la plus peuplée. Egalement, dans le cas de départements où le chef-lieu n'est pas ou très mal desservi en train, une autre ville est susceptible de lui avoir été substituée. Dans le cas de l'Ardèche 07, sans desserte ferroviaire, un trajet

	en autocar a été ajouté. La donnée concernant la Corse 20 doit comporter un trajet maritime. Les départements de l'Ile de France sont traités avec le temps de trajet en Transilien ou RER depuis la grande gare parisienne la plus proche. Pour les départements non desservis directement sans correspondance, le temps a été reconstitué en ajoutant le temps de desserte de ligne rapide vers la gare de grand parcours la plus proche. Source : fichier temps TGV modifiés
Temps de parcours le plus court SNCF et TGV 1985	Fichier RFF. Méthode de calcul employée - il s'agit dans le fichier des meilleurs temps - le degré d'incertitude du fichier est de l'ordre de 5 à 10 mn sur les grosses destinations, mais plutôt de la demi-heure sur les petites - le fichier est probablement + précis en relatif (année n vs année m) qu'en absolu -la méthode de relevé utilisée en 2010 et la méthode par relevé de quelques grosses destinations puis interpolation pour les autres peut amener des différences de temps de l'ordre du quart d'heure voire un peu plus pour un petit nombre de destinations Note de l'auteur du document : Les départements sont représentés par un point de référence, en général le chef -lieu. Cependant, dans les quelques cas où le chef-lieu n'est pas la ville la plus peuplée, il peut s'agir de la ville la plus peuplée. Egalement, dans le cas de départements où le chef-lieu n'est pas ou très mal desservi en train, une autre ville est susceptible de lui avoir été substituée. Dans le cas de l'Ardèche 07, sans desserte ferroviaire, un trajet en autocar a été ajouté. La donnée concernant la Corse 20 doit comporter un trajet maritime. Les départements de l'Ile de France sont traités avec le temps de trajet en Transilien ou RER depuis la grande gare parisienne la plus proche. Pour les départements non desservis directement sans correspondance, le temps a été reconstitué en ajoutant le temps de desserte de ligne rapide vers la gare de grand parcours la plus proche. Source : fichier temps TGV modifiés
Temps de parcours le plus court	Fichier RFF.

SNCF et TGV 1990	Méthode de calcul employée - il s'agit dans le fichier des meilleurs temps - le degré d'incertitude du fichier est de l'ordre de 5 à 10 mn sur les grosses destinations, mais plutôt de la demi-heure sur les petites - le fichier est probablement + précis en relatif (année n vs année m) qu'en absolu -la méthode de relevé utilisée en 2010 et la méthode par relevé de quelques grosses destinations puis interpolation pour les autres peut amener des différences de temps de l'ordre du quart d'heure voire un peu plus pour un petit nombre de destinations Note de l'auteur du document : Les départements sont représentés par un point de référence, en général le chef -lieu. Cependant, dans les quelques cas où le chef-lieu n'est pas la ville la plus peuplée, il peut s'agir de la ville la plus peuplée. Egalement, dans le cas de départements où le chef-lieu n'est pas ou très mal desservi en train, une autre ville est susceptible de lui avoir été substituée. Dans le cas de l'Ardèche 07, sans desserte ferroviaire, un trajet en autocar a été ajouté. La donnée concernant la Corse 20 doit comporter un trajet maritime. Les départements de l'Ile de France sont traités avec le temps de trajet en Transilien ou RER depuis la grande gare parisienne la plus proche. Pour les départements non desservis directement sans correspondance, le temps a été reconstitué en ajoutant le temps de desserte de ligne rapide vers la gare de grand parcours la plus proche. Source : fichier temps TGV modifiés
Temps de parcours le plus court SNCF et TGV 1993	Fichier RFF. Méthode de calcul employée - il s'agit dans le fichier des meilleurs temps - le degré d'incertitude du fichier est de l'ordre de 5 à 10 mn sur les grosses destinations, mais plutôt de la demi-heure sur les petites - le fichier est probablement + précis en relatif (année n vs année m) qu'en absolu -la méthode de relevé utilisée en 2010 et la méthode par relevé de quelques grosses destinations puis interpolation pour les autres peut amener des différences de temps de l'ordre du quart d'heure voire un peu plus pour un petit nombre de destinations Note de l'auteur du document : Les départements sont représentés par un point de référence, en général le chef

	-lieu. Cependant, dans les quelques cas où le chef-lieu n'est pas la ville la plus peuplée, il peut s'agir de la ville la plus peuplée. Egalement, dans le cas de départements où le chef-lieu n'est pas ou très mal desservi en train, une autre ville est susceptible de lui avoir été substituée. Dans le cas de l'Ardèche 07, sans desserte ferroviaire, un trajet en autocar a été ajouté. La donnée concernant la Corse 20 doit comporter un trajet maritime. Les départements de l'Ile de France sont traités avec le temps de trajet en Transilien ou RER depuis la grande gare parisienne la plus proche. Pour les départements non desservis directement sans correspondance, le temps a été reconstitué en ajoutant le temps de desserte de ligne rapide vers la gare de grand parcours la plus proche. Source : fichier temps TGV modifiés
Temps de parcours le plus court SNCF et TGV 1995	Fichier RFF. Méthode de calcul employée - il s'agit dans le fichier des meilleurs temps - le degré d'incertitude du fichier est de l'ordre de 5 à 10 mn sur les grosses destinations, mais plutôt de la demi-heure sur les petites - le fichier est probablement + précis en relatif (année n vs année m) qu'en absolu -la méthode de relevé utilisée en 2010 et la méthode par relevé de quelques grosses destinations puis interpolation pour les autres peut amener des différences de temps de l'ordre du quart d'heure voire un peu plus pour un petit nombre de destinations Note de l'auteur du document : Les départements sont représentés par un point de référence, en général le chef -lieu. Cependant, dans les quelques cas où le chef-lieu n'est pas la ville la plus peuplée, il peut s'agir de la ville la plus peuplée. Egalement, dans le cas de départements où le chef-lieu n'est pas ou très mal desservi en train, une autre ville est susceptible de lui avoir été substituée. Dans le cas de l'Ardèche 07, sans desserte ferroviaire, un trajet en autocar a été ajouté. La donnée concernant la Corse 20 doit comporter un trajet maritime. Les départements de l'Ile de France sont traités avec le temps de trajet en Transilien ou RER depuis la grande gare parisienne la plus proche. Pour les départements non desservis directement sans

	correspondance, le temps a été reconstitué en ajoutant letemps de desserte de ligne rapide vers la gare de grand parcours la plus proche. Source : fichier temps TGV modifiés
Temps de parcours le plus court SNCF et TGV 2003	Fichier RFF. Méthode de calcul employée - il s'agit dans le fichier des meilleurs temps - le degré d'incertitude du fichier est de l'ordre de 5 à 10 mn sur les grosses destinations, mais plutôt de la demi-heure sur les petites - le fichier est probablement + précis en relatif (année n vs année m) qu'en absolu -la méthode de relevé utilisée en 2010 et la méthode par relevé de quelques grosses destinations puis interpolation pour les autres peut amener des différences de temps de l'ordre du quart d'heure voire un peu plus pour un petit nombre de destinations Note de l'auteur du document : Les départements sont représentés par un point de référence, en général le chef -lieu. Cependant, dans les quelques cas où le chef-lieu n'est pas la ville la plus peuplée, il peut s'agir de la ville la plus peuplée. Egalement, dans le cas de départements où le chef-lieu n'est pas ou très mal desservi en train, une autre ville est susceptible de lui avoir été substituée. Dans le cas de l'Ardèche 07, sans desserte ferroviaire, un trajet en autocar a été ajouté. La donnée concernant la Corse 20 doit comporter un trajet maritime. Les départements de l'Ile de France sont traités avec le temps de trajet en Transilien ou RER depuis la grande gare parisienne la plus proche. Pour les départements non desservis directement sans correspondance, le temps a été reconstitué en ajoutant le temps de desserte de ligne rapide vers la gare de grand parcours la plus proche. Source : fichier temps TGV modifiés
aéroport	Oui : présence d'un aéroport dans l'unité urbaine avec possibilité de longs ou moyens courriers Non : absence d'un aéroport dans l'unité urbaine avec possibilité de longs ou moyens courriers Source : http://www.aeroport.fr/les-aeroports-de-l-uaf/fiches-techniques.php
Distance par la route en KM	Distance par la route en kilomètres qui sépare le centre de l'unité urbaine au centre-ville de Paris

	Source : http://www.viamichelin.fr/
Autoroute pour plus de 1/3 du trajet	Oui : Le parcours qui sépare le centre de l'unité urbaine du centre de Paris peut être parcouru pour plus d'un tiers de la distance sur autoroute Non : Le parcours qui sépare le centre de l'unité urbaine du centre de Paris ne peut pas être parcouru pour plus d'un tiers de la distance sur autoroute Source : http://www.viamichelin.fr/
Bretelle d'autoroute à moins de 15 km de l'unité urbaine	Oui : il existe une bretelle d'autoroute à moins de 15 km du centre de l'unité urbaine Non : il n'existe pas de bretelle d'autoroute à moins de 15 km du centre de l'unité urbaine
Temps moyen de parcours par la route	Temps hh : mm qui sépare le centre de l'unité urbaine au centre-ville de Paris Source : http://www.viamichelin.fr/
Cout estimé en €	Cout en euro comprenant les frais de carburant et de péage autoroutier Source : http://www.viamichelin.fr/
Emplois unité urbaine 75	Nombre d'emplois total dans l'unité urbaine en 1975 Source : fichier emplois unité urbaine
Emplois unité urbaine 82	Nombre d'emplois total dans l'unité urbaine en 1982 Source : fichier emplois unité urbaine
Emplois unité urbaine 90	Nombre d'emplois total dans l'unité urbaine en 1990 Source : fichier emplois unité urbaine
Emplois unité urbaine 99	Nombre d'emplois total dans l'unité urbaine en 1999 Source : fichier emplois unité urbaine
Emplois unité urbaine 2007	Nombre d'emplois total dans l'unité urbaine en 2007 Source : fichier emplois unité urbaine
Taux de croissance annuel moyen 75-82	Calcul (donnée 82/donnée 75)^(1/nombre années)-1
Taux de croissance annuel moyen 82-90	Calcul (donnée 90/donnée 82)^(1/nombre années)-1
Taux de croissance annuel moyen 90-99	Calcul (donnée 99/donnée 90)^(1/nombre années)-1
Taux de croissance annuel moyen 99-2007	Calcul (donnée 2007/donnée 99)^(1/nombre années)-1
Emplois région 75	Nombre total d'emplois dans la région dans laquelle se situe l'unité urbaine en 1975 Source : fichier emplois unité urbaine
Emplois région 82	Nombre total d'emplois dans la région dans laquelle se

	situe l'unité urbaine en 1982 Source : fichier emplois unité urbaine
Emplois région 90	Nombre total d'emplois dans la région dans laquelle se situe l'unité urbaine en 1990 Source : fichier emplois unité urbaine
Emplois région 99	Nombre total d'emplois dans la région dans laquelle se situe l'unité urbaine en 1999 Source : fichier emplois unité urbaine
Emplois région 2007	Nombre total d'emplois dans la région dans laquelle se situe l'unité urbaine en 2007 Source : fichier emplois unité urbaine
Taux de croissance de l'emploi dans la région 75-82	Calcul (donnée 82/donnée 75)^(1/nombre années)-1
Taux de croissance de l'emploi dans la région 82-90	Calcul (donnée 90/donnée 82)^(1/nombre années)-1
Taux de croissance de l'emploi dans la région 90-99	Calcul (donnée 99/donnée 90)^(1/nombre années)-1
Taux de croissance de l'emploi dans la région 99-2007	Calcul (donnée 2007/donnée 99)^(1/nombre années)-1
Emplois communes 75	Nombre d'emplois total dans la commune correspondant à la commune de la colonne C en 1975 Source : fichier emplois unité urbaine
Emplois communes 82	Nombre d'emplois total dans la commune correspondant à la commune de la colonne C en 1982 Source : fichier emplois unité urbaine
Emplois communes 90	Nombre d'emplois total dans la commune correspondant à la commune de la colonne C en 1990 Source : fichier emplois unité urbaine
Emplois communes 99	Nombre d'emplois total dans la commune correspondant à la commune de la colonne C en 1999 Source : fichier emplois unité urbaine
Emplois communes 2007	Nombre d'emplois total dans la commune correspondant à la commune de la colonne C en 2007 Source : fichier emplois unité urbaine
Taux de croissance annuel moyen emplois commune 75-82	Calcul (donnée 82/donnée 75)^(1/nombre années)-1
Taux de croissance annuel moyen emplois commune 82-90	Calcul (donnée 90/donnée 82)^(1/nombre années)-1
Taux de croissance annuel moyen emplois commune 90-99	Calcul (donnée 99/donnée 90)^(1/nombre années)-1

Taux de croissance annuel moyen emplois commune 99-2007	Calcul (donnée 2007/donnée 99)^(1/nombre années)-1
Population région 1975	Population totale sans double compte résidant dans la région au sein de laquelle se trouve l'unité urbaine en 1975 Sources : fichier pop totale 75-99 Fichier population et logement depuis 1961
Population région 1982	Population totale sans double compte résidant dans la région au sein de laquelle se trouve l'unité urbaine en 1982 Sources : fichier pop totale 75-99 Fichier population et logement depuis 1961
Population région 1990	Population totale sans double compte résidant dans la région au sein de laquelle se trouve l'unité urbaine en 1990 Sources : fichier pop totale 75-99 Fichier population et logement depuis 1961
Population région 1999	Population totale sans double compte résidant dans la région au sein de laquelle se trouve l'unité urbaine en 1999 Sources : fichier pop totale 75-99 Fichier population et logement depuis 1961
Population région 2007	Population totale sans double compte résidant dans la région au sein de laquelle se trouve l'unité urbaine en 2007 Sources : Fichier population et logement depuis 1961
Taux de croissance annuel moyen de la pop 75-82	Taux de croissance annuel moyen de la population de la région dans laquelle se trouve l'unité urbaine entre 1975 et 1982 Calcul (donnée 82/donnée 75)^(1/nombre années)-1
En %	Taux de croissance annuel moyen de la population en pourcentage de la région dans laquelle se trouve l'unité urbaine entre 1975 et 1982
Taux de croissance annuel moyen de la pop 82-90	Taux de croissance annuel moyen de la population de la région dans laquelle se trouve l'unité urbaine entre 1982 et 1990 Calcul (donnée 90/donnée 82)^(1/nombre années)-1
En %	Taux de croissance annuel moyen de la population en pourcentage de la région dans laquelle se trouve l'unité urbaine entre 1982 et 1990
Taux de croissance annuel	Taux de croissance annuel moyen de la population de la région dans laquelle se trouve l'unité urbaine entre 1990

moyen de la pop 90-99	et 1999 Calcul (donnée 99/donnée 90)^(1/nombre années)-1
En %	Taux de croissance annuel moyen de la population en pourcentage de la région dans laquelle se trouve l'unité urbaine entre 1990 et 1999
Taux de croissance annuel moyen de la pop 99-2007	Taux de croissance annuel moyen de la population de la région dans laquelle se trouve l'unité urbaine entre 1999 et 2007 Calcul (donnée 2007/donnée 99)^(1/nombre années)-1
En %	Taux de croissance annuel moyen de la population en pourcentage de la région dans laquelle se trouve l'unité urbaine entre 1999 et 2007
Population unité urbaine 1975	Population totale sans double compte résidant dans l'unité urbaine en 1975 Sources : fichier pop totale 75-99 Fichier population et logement depuis 1961
Population unité urbaine 1982	Population totale sans double compte résidant dans l'unité urbaine en 1982 Sources : fichier pop totale 75-99 Fichier population et logement depuis 1961
Population unité urbaine 1990	Population totale sans double compte résidant dans l'unité urbaine en 1990 Sources : fichier pop totale 75-99 Fichier population et logement depuis 1961
Population unité urbaine 1999	Population totale sans double compte résidant dans l'unité urbaine en 1999 Sources : fichier pop totale 75-99 Fichier population et logement depuis 1961
Population unité urbaine 2006	Population totale sans double compte résidant dans la région au sein de laquelle se trouve l'unité urbaine en 2006 Sources : Fichier population et logement depuis 1961
Taux de croissance annuel moyen pop uu 75-82	Calcul (donnée 82/donnée 75)^(1/nombre années)-1
Taux de croissance annuel moyen pop uu 82-90	Calcul (donnée 90/donnée 82)^(1/nombre années)-1
Taux de croissance annuel moyen pop uu 90-99	Calcul (donnée 99/donnée 90)^(1/nombre années)-1
Taux de croissance annuel moyen pop uu 99-2006	Calcul (donnée 2006/donnée 99)^(1/nombre années)-1
Population aire urbaine 1975	Population totale sans double compte résidant dans l'aire

	urbaine au sein de laquelle se trouve l'unité urbaine en 1975 Sources : fichier pop totale 75-99 Fichier population et logement depuis 1961
Population aire urbaine 1982	Population totale sans double compte résidant dans l'aire urbaine au sein de laquelle se trouve l'unité urbaine en 1982 Sources : fichier pop totale 75-99 Fichier population et logement depuis 1961
Population aire urbaine 1990	Population totale sans double compte résidant dans l'aire urbaine au sein de laquelle se trouve l'unité urbaine en 1990 Sources : fichier pop totale 75-99 Fichier population et logement depuis 1961
Population aire urbaine 1999	Population totale sans double compte résidant dans l'aire urbaine au sein de laquelle se trouve l'unité urbaine en 1999 Sources : fichier pop totale 75-99 Fichier population et logement depuis 1961
Population aire urbaine 2006	Population totale sans double compte résidant dans l'aire urbaine au sein de laquelle se trouve l'unité urbaine en 2006 Sources : Fichier population et logement depuis 1961
Taux de croissance annuel moyen pop au 75-82	Calcul (donnée 82/donnée 75)^(1/nombre années)-1
Taux de croissance annuel moyen pop au 82-90	Calcul (donnée 90/donnée 82)^(1/nombre années)-1
Taux de croissance annuel moyen pop au 90-99	Calcul (donnée 99/donnée 90)^(1/nombre années)-1
Taux de croissance annuel moyen pop au 99-2006	Calcul (donnée 2006/donnée 99)^(1/nombre années)-1
Population commune 75	Nombre total d'habitants sans double compte dans la commune correspondant à la commune de la colonne C en 1975 Sources : fichier pop totale 75-99 Fichier population et logement depuis 1961
Population commune 82	Nombre total d'habitants sans double compte dans la commune correspondant à la commune de la colonne C en 1982 Sources : fichier pop totale 75-99 Fichier population et logement depuis 1961

Population commune 90	Nombre total d'habitants sans double compte dans la commune correspondant à la commune de la colonne C en 1990 Sources : fichier pop totale 75-99 Fichier population et logement depuis 1961
Population commune 99	Nombre total d'habitants sans double compte dans la commune correspondant à la commune de la colonne C en 1999 Sources : fichier pop totale 75-99 Fichier population et logement depuis 1961
Population commune 2006	Nombre total d'habitants sans double compte dans la commune correspondant à la commune de la colonne C en 2006 Sources : fichier pop totale 75-99 Fichier population et logement depuis 1961
Taux de croissance annuel moyen pop 75-82	Taux de croissance annuel moyen de la population sans double compte dans la commune entre 1975 et 1982 Calcul (donnée 82/donnée 75)^(1/nombre années)-1
Taux de croissance annuel moyen pop 82-90	Taux de croissance annuel moyen de la population sans double compte dans la commune entre 1982 et 1990 Calcul (donnée 90/donnée 82)^(1/nombre années)-1
Taux de croissance annuel moyen pop 90-99	Taux de croissance annuel moyen de la population sans double compte dans la commune entre 1990 et 1999 Calcul (donnée 99/donnée 90)^(1/nombre années)-1
Taux de croissance annuel moyen pop 99-2006	Taux de croissance annuel moyen de la population sans double compte dans la commune entre 1999 et 2006 Calcul (donnée 2006/donnée 99)^(1/nombre années)-1
Emplois industriels 90	Nombre d'emplois dans le secteur industriel au sein de l'unité urbaine en 1990 Sources : CD INSEE Communes profil activités et CD communes profil emplois migrations
Emplois industriels 99	Nombre d'emplois dans le secteur industriel au sein de l'unité urbaine en 1990 Sources : CD INSEE Communes profil activités et CD communes profil emplois migrations
Taux de croissance annuel moyen emplois industriels 90-99	Calcul (donnée 99/donnée 90)^(1/nombre années)-1
Emplois tertiaires 90	Nombre d'emplois dans le secteur tertiaire au sein de l'unité urbaine en 1990 Sources : CD INSEE Communes profil activités et CD communes profil emplois migrations

Emplois tertiaires 99	Nombre d'emplois dans le secteur tertiaire au sein de l'unité urbaine en 1990 Sources : CD INSEE Communes profil activités et CD communes profil emplois migrations
Taux de croissance annuel moyen emplois tertiaires 90-99	Calcul (donnée 99/donnée 90)^(1/nombre années)-1
Emplois services aux entreprises 90	Nombre d'emplois dans le domaine des services aux entreprises au sein de l'unité urbaine en 1990 Source : fichier DONNEESINSEENES36 ▲La valeur 0 signifie que les données ne sont pas disponibles pour l'unité urbaine en question
Emplois services aux entreprises 99	Nombre d'emplois dans le domaine des services aux entreprises au sein de l'unité urbaine en 1990 Sources : CD INSEE Communes profil activités et CD communes profil emplois migrations
Taux de croissance annuel moyen service aux entreprises	Calcul (donnée 99/donnée 90)^(1/nombre années)-1
Emplois construction 90	Nombre d'emplois dans la construction au sein de l'unité urbaine en 90 Source : fichier DONNEESINSEENES36 ▲La valeur 0 signifie que les données ne sont pas disponibles pour l'unité urbaine en question
Emplois construction 99	Nombre d'emplois dans la construction au sein de l'unité urbaine en 99 Source : fichier DONNEESINSEENES36 ▲La valeur 0 signifie que les données ne sont pas disponibles pour l'unité urbaine en question
Taux de croissance annuel moyen emplois construction 90-99	Calcul (donnée 99/donnée 90)^(1/nombre années)-1
Emplois commerce 90	Nombre d'emplois dans le commerce au sein de l'unité urbaine en 90 Source : fichier DONNEESINSEENES36 ▲La valeur 0 signifie que les données ne sont pas disponibles pour l'unité urbaine en question
Emplois commerce 99	Nombre d'emplois dans le commerce au sein de l'unité urbaine en 99 Source : fichier DONNEESINSEENES36 ▲La valeur 0 signifie que les données ne sont pas disponibles pour l'unité urbaine en question
Taux de croissance annuel moyen emplois commerce 90-99	Calcul (donnée 99/donnée 90)^(1/nombre années)-1

Emplois transport 90	Nombre d'emplois dans le transport au sein de l'unité urbaine en 90 Source : fichier DONNEESINSEENES36 ▲La valeur 0 signifie que les données ne sont pas disponibles pour l'unité urbaine en question
Emplois transport 99	Nombre d'emplois dans le transport au sein de l'unité urbaine en 99 Source : fichier DONNEESINSEENES36 ▲La valeur 0 signifie que les données ne sont pas disponibles pour l'unité urbaine en question
Taux de croissance annuel moyen emplois transport 90-99	Calcul (donnée 99/donnée 90)^(1/nombre années)-1
Emplois recherche et développement 90	Nombre d'emplois dans la recherche et le développement au sein de l'unité urbaine en 90 Source : fichier DONNEESINSEENES36 ▲La valeur 0 signifie que les données ne sont pas disponibles pour l'unité urbaine en question
Emplois recherche et développement 99	Nombre d'emplois dans la recherche et le développement au sein de l'unité urbaine en 99 Source : fichier DONNEESINSEENES36 ▲La valeur 0 signifie que les données ne sont pas disponibles pour l'unité urbaine en question
Taux de croissance annuel moyen emplois recherche et développement 90-99	Calcul (donnée 99/donnée 90)^(1/nombre années)-1
Emplois conseils et assistance 90	Nombre d'emplois dans la recherche et le développement au sein de l'unité urbaine en 90 Source : fichier DONNEESINSEENES36 ▲La valeur 0 signifie que les données ne sont pas disponibles pour l'unité urbaine en question
Emplois conseils et assistance 99	Nombre d'emplois dans la recherche et le développement au sein de l'unité urbaine en 99 Source : fichier DONNEESINSEENES36 ▲La valeur 0 signifie que les données ne sont pas disponibles pour l'unité urbaine en question
Taux de croissance annuel moyen emplois conseils et assistance 90-99	Calcul (donnée 99/donnée 90)^(1/nombre années)-1
Emplois hôtel restaurant 90	Nombre d'emplois en hôtellerie et restauration au sein de l'unité urbaine en 90 Source : fichier DONNEESINSEENES36 ▲La valeur 0 signifie que les données ne sont pas

	disponibles pour l'unité urbaine en question
Emplois hôtel restaurant 99	Nombre d'emplois en hôtellerie et restauration au sein de l'unité urbaine en 99 Source : fichier DONNEESINSEENES36 ▲La valeur 0 signifie que les données ne sont pas disponibles pour l'unité urbaine en question
Taux de croissance annuel moyen emplois hôtel restaurant 90-99	Calcul (donnée 99/donnée 90)^(1/nombre années)-1
Emplois activités récréatives, culturelles et sportives 90	Nombre d'emplois dans le domaine des activités récréatives, culturelles et sportives au sein de l'unité urbaine en 90 Source : fichier DONNEESINSEENES36 ▲La valeur 0 signifie que les données ne sont pas disponibles pour l'unité urbaine en question
Emplois activités récréatives, culturelles et sportives 99	Nombre d'emplois dans le domaine des activités récréatives, culturelles et sportives au sein de l'unité urbaine en 99 Source : fichier DONNEESINSEENES36 ▲La valeur 0 signifie que les données ne sont pas disponibles pour l'unité urbaine en question
Taux de croissance annuel moyen emplois activités récréatives, culturelles et sportives 90-99	Calcul (donnée 99/donnée 90)^(1/nombre années)-1
Emplois services personnels et domestiques 90	Nombre d'emplois dans les services personnels et domestiques au sein de l'unité urbaine en 90 Source : fichier DONNEESINSEENES36 ▲La valeur 0 signifie que les données ne sont pas disponibles pour l'unité urbaine en question
Emplois services personnels et domestiques 99	Nombre d'emplois dans les services personnels et domestiques au sein de l'unité urbaine en 99 Source : fichier DONNEESINSEENES36 ▲La valeur 0 signifie que les données ne sont pas disponibles pour l'unité urbaine en question
Taux de croissance annuel moyen emplois services personnels et domestiques 90-99	Calcul (donnée 99/donnée 90)^(1/nombre années)-1
Emplois cadres d'entreprises 90	Nombre d'emplois de cadres d'entreprise au sein de l'unité urbaine en 90 Sources : CD INSEE communes profil activités et CD INSEE communes profil emplois migrations

Emplois cadres d'entreprises99	Nombre d'emplois de cadres d'entreprise au sein de l'unité urbaine en 99 Sources : CD INSEE communes profil activités et CD INSEE communes profil emplois migrations
Taux de croissance annuel moyen emplois cadres d'entreprises 90-99	Calcul (donnée 99/donnée 90)^(1/nombre années)-1
Emplois professions libérales 90	Nombre d'actifs exerçant une profession libérale au sein de l'unité urbaine en 1990 Sources : CD INSEE communes profil activités et CD INSEE communes profil emplois migrations
Emplois professions libérales 99	Nombre d'actifs exerçant une profession libérale au sein de l'unité urbaine en 1999 Sources : CD INSEE communes profil activités et CD INSEE communes profil emplois migrations
Taux de croissance annuel moyen emplois professions libérales 90-99	Calcul (donnée 99/donnée 90)^(1/nombre années)-1
Emplois chefs d'entreprises 90	Nombre d'emplois de chefs d'entreprise au sein de l'unité urbaine en 90 Sources : CD INSEE communes profil activités et CD INSEE communes profil emplois migrations
Emplois chefs d'entreprises 99	Nombre d'emplois de chefs d'entreprise au sein de l'unité urbaine en 99 Sources : CD INSEE communes profil activités et CD INSEE communes profil emplois migrations
Taux de croissance annuel moyen emplois chefs d'entreprises 90-99	Calcul (donnée 99/donnée 90)^(1/nombre années)-1
Fonctions métropolitaines supérieures aire urbaine 82	Nombre d'actifs exerçant une fonction métropolitaine supérieure au sein de l'aire urbaine dans laquelle se trouve l'unité urbaine en 1982 Source : fichier Analyse_Fonctionnelle_Donnees_communales_1982
Fonctions métropolitaines supérieures aire urbaine 90	Nombre d'actifs exerçant une fonction métropolitaine supérieure au sein de l'aire urbaine dans laquelle se trouve l'unité urbaine en 1990 Source : fichier Analyse_Fonctionnelle_Donnees_communales_1990
Fonctions métropolitaines supérieures aire urbaine 99	Nombre d'actifs exerçant une fonction métropolitaine supérieure au sein de l'aire urbaine dans laquelle se trouve l'unité urbaine en 1999 Source : fichier Analyse_Fonctionnelle_Donnees_communales_1999

Fonctions métropolitaines supérieures aire urbaine 2006	Nombre d'actifs exerçant une fonction métropolitaine supérieure au sein de l'aire urbaine dans laquelle se trouve l'unité urbaine en 2006 Source : fichier Analyse_Fonctionnelle_Donnees_communales_2006
Taux de croissance annuel moyen FMS 82-90	Calcul (donnée 90/donnée 82)^(1/nombre années)-1
Taux de croissance annuel moyen FMS 90-99	Calcul (donnée 99/donnée 90)^(1/nombre années)-1
Taux de croissance annuel moyen FMS 99-2006	Calcul (donnée 2006/donnée 99)^(1/nombre années)-1
Solde migratoire 75-82	solde migratoire apparent dans l'unité urbaine: population 82 -population 75 - solde naturel (naissances-décès) source : fichier migration 1982
Solde migratoire 82-90	solde migratoire apparent dans l'unité urbaine : population 90 -population 82 - solde naturel (naissances-décès) source : fichier migration 1990
Solde migratoire 90-99	solde migratoire apparent dans l'unité urbaine : population 99 -population 90 - solde naturel (naissances-décès) source : fichier migration 1999
Solde migratoire 99-2007	solde migratoire apparent dans l'unité urbaine : population 2006 -population 99 - solde naturel (naissances-décès) source : fichier chiffres clés 2006

5.3. Les synthèses sur chaque ville

5.3.1. Les tableaux synthétiques concernant les huit villes

Villes	Type de gare	Proximité de la LGV			Date de mise en service + Nombre d'AR directs Paris (2010)	
		Sur la LGV (dans l'unité urbaine)	A moins de 15 minutes (en voiture)	A plus de 15 minutes (en voiture)	Date de mise en service	Nombre d'AR
Reims	Centrale et exurbanisée (Champagne-Ardenne)	Oui, gare Champagne-Ardenne			2007	8 AR/sem. 4 AR/we.
Hazebrouck	Centrale	Non			1993	6 AR/sem. 4 AR/we.
Metz	Centrale et Périphérique (Gare Lorraine)	Non		Oui	2007	10 AR/sem. 9 AR/we.
Saverne	Centrale	Non		Oui	2007	2 AR/sem. 1 AR/we.
Nantes	Centrale	Non		Oui	1989	19 AR/sem 13 AR/we
Auray	Centrale	Non		Oui	1991	7 AR/sem 10 AR/we
Lille	Centrale : Lille Europe sur LGV (gare nouvelle) Lille Flandres pas sur LGV	Oui			1993 pour Lille Flandres 1994 pour Lille Europe	26 AR/sem 15 AR/we
Arras	Centrale	Non	Raccordement de Croisilles dans l'aire urbaine		1993	12.5 AR/sem 9,5 AR/we

Ville	Région	Existence préalable d'une desserte ferroviaire et type de desserte	Taille ex ante de l'UU (population)	Taille ex ante de l'UU (emploi)	Croissance de la population (taux de croissance annuel moyen)	Croissance de l'emploi (taux de croissance annuel moyen)	Eléments spécifiques (ville, desserte)
Reims	Champagne-Ardenne	Desserte sur voie classique	212021 (2006)	108383 (2006)	- -0,24% (99/2006)	1,49% (99/2006)	Desserte en 2007
Hazebrouck	Nord-Pas-De-Calais	Desserte sur voie classique	25134 (1990)	8872 (1990)	0,19% (90/2006)	0,93% (90/2006)	Nœud ferroviaire
Metz	Lorraine	Desserte sur voie classique	322946 (2006)	154472 (2006)	0,019% (99/2006)	1,46% (99/2006)	Impacts importants de la restructuration de la carte des implantations des forces armées et de la conjoncture économique dégradée
Saverne	Alsace	Desserte sur voie classique	17482 (2006)	10020 (2006)	0,95% (99/2006)	2,14% (99/2006)	Bénéficiait d'une desserte importante du fait de son positionnement sur l'axe Paris-Strasbourg
Nantes	Pays de La Loire	Desserte sur voie classique	468082 (1982)	184 220 (1982)	0,81% (82/2006)	1,54% (82/2006)	Nouvelle amélioration possible dans le futur (LGV BPL)
Auray	Bretagne	Desserte sur voie classique	17 508 (1990)	6428 (1990)	1,7% (90/2006)	2,01% (90/2006)	Nouvelle amélioration possible dans le futur (LGV BPL)
Lille	Nord	Desserte sur voie classique	978 794 (1990)	407 948 (1990)	0,23% (90/2006)	0,80% (90/2006)	3ème gare en question
Arras	Nord	Desserte sur voie classique	82 239 (1990)	43 932 (1990)	0,18% (90/2006)	1,10% (90/2006)	Baisse continue de la desserte

Ville	Potentialités d'usage en termes de tourisme (*ex ante* et évolution)					
	% Emplois culture-loisirs/ UU	**% Emplois Cadres culture-loisirs/ UU**	**Aménités touristiques significatives**	**Tourisme urbain**	**Tourisme d'affaires**	**Autres formes de tourisme**
Reims (2006)	1,65% *1,70%*	0,75% *0,78%*	Patrimoines classés UNESCO depuis 1991 (cathédrale Notre-Dame, Basilique et ancienne Abbaye de Saint-Rémi, Palais du Tau) ; Musées 13 maisons de Champagne	Oui	Oui	Oenotourisme
Hazebrouck (1990)	0,36% *1,05%*	0,04% *0,49%*	Non	Non	Non	Néant
Metz	1,47% *1,70%*	0,73% *0,78%*	Longtemps considérée comme une ville de garnison Metz possède un passé historique important et des monuments : cathédrale, place Saint Louis, quartier impérial, *etc*. Metz a eu longtemps une fréquentation touristique limitée. Le tourisme n'était pas une priorité. « Metz est une terre de production »	Non sauf plus récemment	Le tourisme d'affaires existe (200 manifestations par an) mais longtemps limité (temps de parcours importants à partir de Paris et des grandes métropoles). infrastructures existantes (centre international des congrès, parc des expositions)	Tourisme thermal et ludique, parc d'attraction et zoo à proximité (Amnéville-les-thermes)
Saverne	1,35% *1,70%*	0,60% *0,78%*	Quelques monuments historiques comme le Château des Rohan, la tour Cagliostro, *etc*.	Un tourisme à la hauteur des aménités limitées	Absence de réelles infrastructures	Tourisme vert (Vosges, vignoble et gastronomie)

Nantes	0,9% *0,85%*	0,79% *0,36%*	Château des Ducs de Bretagne, cathédrale, île Feydeau, place Royale, fontaines Wallace mais peu valorisés en 1982 Quelques aménités mais globalement insuffisantes pour générer une demande soutenue mais Construction d'une offre touristique par les acteurs locaux valorisant les patrimoines de la ville	Peu en 1989 mais depuis autour de l'évènementiel, valorisation des patrimoines et de la culture	Pas initialement mais développement ultérieur (création du Centre des congrès en 1992)	Peu en 1989 mais depuis développement de l'Evènementiel (Rendez-vous de l'Erdre, Aux heures, d'été, Estuaire, folles journées, Voyage à Nantes, etc.) Opérations de valorisation du patrimoine et de la culture (Château des Ducs de Bretagne, la Tour Lu, le Passage Pommeraye, le Musée des Beaux-Arts, etc.) 2013: mise en avant de Nantes capitale verte de l'Europe
Auray (1990)	1,24% *1,05%*	0,46% *0,49%*	Peu dans l'unité urbaine mais dans le Pays d'Auray	non	non	Littoral, îles, tourisme religieux, patrimoine historique, culture
Lille	1,1% *1,05%*	0,46% *0,49%*	Evènements culturels majeurs réguliers depuis Lille capitale européenne de la culture en 2004- à proximité Le Louvre Lens	oui	oui	Grands évènements culturels ; braderie annuelle
Arras	0,56% *1,05%*	0,20% *0,49%*	Patrimoine mondial de l'Unesco- à proximité Le Louvre Lens	oui	oui	Patrimoine historique (grande guerre)- Festival musique

	Innovations d'amélioration de la desserte		
Villes	**Variation des temps de parcours à Paris**	**Nouvelles destinations possibles**	**Connexion nouvelle à un aéroport**
Reims	Baisse de 50% Possibilité d'AR dans la demi-journée	Villes de province (Rennes, Bordeaux, Lille, Strasbourg, etc.)	Roissy
Hazebrouck	Baisse de 33% ; Possibilité d'AR dans la journée, avec retour à 16h au bureau	Villes de province, en correspondance à Lille	Roissy, en correspondance à Lille
Metz	Baisse de 45% (1h30 au lieu de 2h45). Possibilité d'AR dans la journée.	Aucune nouvelle destination au départ de Metz. Liaisons directes avec les autres réseaux à grandes vitesses (interconnexions et liaisons avec l'Allemagne et la Suisse) au départ de la gare Lorraine.	Aucune connexion TGV vers l'aéroport Roissy-CDG au départ de Metz. Aéroport de Roissy CDG au départ de la gare Lorraine (3 AR) ; L'aéroport Metz-Nancy Lorraine est à proximité de la gare Lorraine mais les liaisons aériennes avec l'Aéroport Roissy-CDG ont été supprimées.
Saverne	Baisse de 47% (2h00 au lieu de 3h45). Possibilité d'AR dans la journée.	Non	Non
Nantes	Baisse de 31% (2h au lieu de 3H15) Lyon Auray Possibilité d'AR dans la journée (en remplacement de l'avion)	Pas initialement puis quelques Villes de province (Lyon, Lille, puis Strasbourg, etc.)	Roissy (pas initialement)
Auray	Baisse de 25% (de 4h40 à 3h30)	Pas initialement puis quelques Villes de province (Lille)	Roissy (pas initialement)
Lille	Baisse de 50% Possibilité d'AR dans la demi-journée	De très nombreuses villes de province (Lyon, Strasbourg, Nantes, Rennes, Bordeaux, Toulouse, Marseille, Montpellier)	Roissy
Arras	Baisse de 50% Possibilité d'AR dans la demi-journée	Villes de province (Lyon, Bordeaux) ainsi que des liaisons à Lille en TER-GV	Roissy

	Innovations d'amélioration de la desserte (suite)		
Villes	**Variation des Fréquences directes en semaine (Paris)**	**Variation des Fréquences WE (Paris)**	**Amélioration ou détérioration de l'intermodalité, des correspondances**
Reims	- 4 AR (gare centre) + 3 AR de Bezannes **(- 1 AR)**	- 2,5 AR (gare centre). + ,5 AR de Bezannes. **(- 1 AR)**	NS (gare nouvelle) ; Suppression de certaines ruptures de charge (villes de province, aéroport)
Hazebrouck	NC (en cours)	NC (en cours)	Amélioration de l'intermodalité ; Rupture de charge à Lille (au lieu de Paris) pour accès direct à la province
Metz	Aucun changement (10 AR avant TGV).	NC	Augmentation de l'amplitude horaire des transports collectifs. Réflexions sur les correspondances TER-TGV. Restructuration de l'offre TER. Quelques améliorations de l'intermodalité. Diminution des relations interrégionales (Châlons-en Champagne, *etc*.).
Saverne	-4 AR (6 AR avant TGV).	NC	Renforcement des liaisons TER vers Strasbourg pour compenser la suppression des trains corail.
Nantes	+ 3 AR (de 9 à 12)	NC	Peu de modifications liées à la gestion de l'intermodalité à l'arrivée en 1989 (tramway existant et gare déjà centrale dans les transports) ; Suppression de certaines ruptures de charge (villes de province, aéroport) ; Amélioration de l'intermdodalité (fer-route) ; 1992 : Nouvelle ligne de bus à la gare sud et 1994, 2ème ligne de tramway ; Réorganisation des transports non urbains (Département Loire-Atlantique) de la gare Nord vers la gare Sud
Auray	Moins 1,5	Moins 2,5	Genèse d'une rupture de charge d'Auray à Quiberon Suppression des trains de nuit (Paris-Quiberon et Lyon Auray) Absence de transport ferroviaire de voyageurs et **de fret** associé à la desserte des îles entre Auray et Quiberon hors période estivale ; Difficile gestion de l'intermodalité fer-mer
Lille	Progression continue de l'offre de services vers Paris ; Suppression de liaisons vers la province (Massy 1AR, Marne la Vallée 3AR, Roissy 3AR)		Mise en place des dessertes TER GV Lille Calais ; Lille Boulogne-Lille Dunkerque en 2000
Arras	Suppression régulière des services entre Paris et Arras mais aussi sur les dessertes vers les villes de province (suppressions Marne la Vallée ; Roissy) ; Amplitude moindre de la desserte		Mise en place des dessertes TER GV Lille Arras en 2003, mais baisse du service-

Ville	Innovations incrémentielles associées à la desserte			Innovations relationnelles liées à la définition de la desserte
	Nouvelle image	Nouveau mode de gestion de la clientèle	Wifi dans les TGV	
Reims	Oui, fortement	E-forfait	Oui (desserte dans TGV est-européen)	Financement de la desserte par les collectivités locales (Région, Département, villes). Négociation de la desserte (Région /villes /SNCF) au moment de la mise en service pour maintenir une bonne desserte. Décision de dessertes à l'essai en CA
Hazebrouck	En partie	Aucune spécificité	non	A l'arrivée du TGV : Concertation des collectivités (com. d'agglo/ région) avec la SNCF pour la desserte de Paris, à partir de Calais et de St Omer, via Hazebrouck. Cofinancement (région/Communauté d'agglomération St-Omer : CASO) d'une desserte de Calais et de St-Omer (2 TGV jour) négociée avec la SNCF (abandonnée en 09 2012 en raison d'une fréquentation jugée trop faible)
Metz	Développement de l'image notamment touristique	Pas de spécificité	oui (desserte dans TGV est-européen)	Financement de la desserte par les collectivités locales (Région, Département, Villes).V Négociation de la desserte (Région/Villes/ SNCF/RFF) au moment de la mise ne service pour maintenir une bonne desserte.
Saverne	Non	Pas de spécificité	oui (desserte dans TGV est-européen)	Négociations avec RFF et la SNCF pour obtenir la desserte qui n'était pas prévue initialement. Une volonté locale pas forcément soutenue au départ par la région Alsace (plutôt favorable aux trains pendulaires qu'au TGV). Décision de dessertes à l'essai
Nantes	Pas d'effet d'image associée à la desserte TGV en 1989	Pas de spécificité initialement	Oui depuis 2010 (desserte dans TGV est-européen)	Non pas au moment de l'arrivée mais des interactions fortes aujourd'hui avec la SNCF autour du tourisme mais pas uniquement sur les dessertes TGV Interactions autour du projet de nouvelle gare centrale pour 2018
Auray	Pas d'effet d'image associée à la desserte TGV en 1991	Pas de spécificité	Non	Pas initialement et même des conflits quant à la possible suppression de la desserte envisagée par la SNCF
Lille	Oui	Pas de spécificité	Oui depuis 2010 (desserte dans TGV est-européen)	Négociation pour le passage à Lille (et non Amiens) puis pour l'arrêt dans Lille (et non à l'extérieur) ; 2 ans de négociations entre le Conseil Régional et la SNCF pour la mise en place des TER-GV
Arras	En partie	Pas de spécificité	Non	Conflits sur la diminution de la desserte- Coordination des acteurs publics et privés (CCI et association d'usagers) pour le maintien de la desserte

	Stratégie du prestataire				
Ville	**Tarification**	**Communication**	**Type de mobilité visée**	**Actions spécifiques dans l'année**	**Evolution de la desserte depuis la mise en service**
Reims	Hausse des tarifs d'environ 30 % Tarif préférentiel pour les anciens abonnés + promotion initialement ; e forfait	Faible Guide du routard	Migrations alternantes.	Participation à la fête mise en œuvre lors de l'arrivée du TGV	Hausse capacité des rames (étage) sur certaines à la demande d'élus et association d'usagers. 1 Arrêt du TGV de Nancy à Bezannes 1 AR en plus à Bezannes ; 1 en moins à Reims
Hazebrouck	Plus cher pour la destination Paris en correspondance à Lille (65 euros) qu'en direct (56 euros) ou en correspondance à Arras (56 euros).	Faible	Déplacements professionnels.	Néant.	Néant.
Metz	Hausse des tarifs d'environ 30 %. Promotion initialement	Moyenne	Déplacements professionnels		Augmentation de la desserte (2AR en plus)
Saverne	Hausse des tarifs d'environ 30 %. Promotion initialement	Moyenne	Déplacements professionnels.		Aucune
Nantes	Hausse des tarifs ; Initialement pas de tarification promotionnelle Aujourd'hui : promotion Produits spécifiques « voyage à Nantes ». package duo: le remboursement d'un billet TGV pour 2 payés. Billet TER : 10 euros sur tout le Pays de la Loire	Initialement faible Aujourd'hui communication sur le tourisme	Déplacements professionnels Mobilité touristique	Pas initialement Mais aujourd'hui au moment des festivals	initialement 8 aller-retour, puis 11 en 1990, 24 dans les années 2000, 19 en 2010 et 22 en 2012
Auray	Hausse des tarifs. Pas d'action spécifique et capacités insuffisantes le WE et en été	non	Déplacements professionnels Mobilité touristique	non	De 2 à 5,5 en semaine
Lille	Hausse des tarifs très importante. Tarifs spéciaux pour les grands évènements culturels (Lille capitale européenne de la culture, Lille 3000)	Faible ; trafic assuré par la saturation de l'A1 Communication pour la braderie et les évènements cultures	Déplacements professionnels et migrations alternantes	Braderie- Evènements culturels (Lille capitale européenne de la culture, Lille 3000)	Evolution de la répartition des dessertes TGV entre les 2 gares. Augmentation de la desserte Lille-Paris mais suppression desserte Lille-Strasbourg Cadencement TGV supplémentaires pour la Braderie

Arras	Hausse des tarifs- Tarifs spéciaux pour le Louvre Lens	Faible- Communication autour du Louvre Lens et du festival Main Square	Déplacements professionnels et migrations alternantes	Main Square festival- Louvre Lens	Réduction des dessertes et suppression d'une grande partie des TER GV Arras-Lille TGV supplémentaires pour le festival Main Square

	Appropriation individuelle de la part des acteurs publics			
Ville	**Diagnostic ex ante**	**Communication**	**Politiques de marketing territorial**	**Politiques de rénovation**
Reims	Etude prospective (région) Etude de faisabilité d'un observatoire	Oui : dans les cinémas, métro, parisien, journaux	RCD communique beaucoup sur le quartier ZAC Bezannes pour y attirer des entreprises.	Quartier gare centre (opération de rénovation urbaine classique).
Hazebrouck	Pas d'étude spécifique	non	Pas liée au TGV ; Politique menée par l'antenne CCI Grand Lille Armentières/Hazebrouck/St pol.	Oui, 20 ans après Rénovation du quartier gare et création de parkings.
Metz	Etude de l'ADIELOR (2004, 2005).	Dans les gares parisiennes, diffusion d'un guide du routard, éductour, promotion en Allemagne, etc.	TGV non utilisé comme instrument d'une politique d'attractivité économique (à l'exception de la semaine précédente à sa mise en service). TGV considéré cependant comme un atout en termes d'image. centre Beaubourg-Metz plus valorisé que la liaison à grande vitesse.	Le parvis de la gare rénové antérieurement. La mise en valeur du quartier impérial déjà entreprise (quartier de la gare) Le développement du quartier de l'Amphithéâtre (arrière gare) voulu antérieurement à l'arrivée du TGV mais pas réalisé au moment de sa mise en service.
Saverne		Communication conjointe sur l'Alsace avec le CRT.	Le TGV considéré comme un atout en termes d'image. Une desserte expérimentale risquant d'être supprimée en 2016 (fin de la 2ème phase de construction) ; ne favorise pas le développement de politiques.	Rénovation du quartier de la gare. Développement d'un pôle intermodal et d'un parking gratuit (désormais payant).
Nantes	Au moment de l'arrivée (Rapport OEST) ; 7 ans après (Rapport du CETE de l'ouest)	Pas initialement et pas lié au TGV Mais aujourd'hui communication autour de Nantes : cœur du grand ouest	Pas initialement Projet de territoire préexistant avec ou sans TGV	Oui mais pas liée à la desserte

Auray	Non	Non mais action de défense de la desserte	Pas de communication	Oui mais pas initialement (uniquement une mise aux normes de la gare, souterrain)
Lille	Oui, très en amont Avant que le site soit choisi par la SNCF : première réflexion autour de la future gare TGV et des investissements immobiliers engendrés réalisé Jean Peyrelevade sur demande de Pierre Mauroy	Récente en lien avec Lille capitale européenne de la culture	Récente en lien avec Lille capitale européenne de la culture	Politique de rénovation urbaine davantage liée aux difficultés économiques, en lien avec la reconversion de la région. Initiatives très en amont : création de la société d'étude Euralille-Métropole, société d'études chargée de définir et de préparer la mise en œuvre d'un grand projet autour des gares
Arras	Diagnostic territorial sans rapport avec le TGV mais en lien avec la crise industrielle du territoire	Récente en lien avec Le Louvre Lens	Récente en lien avec Le Louvre Lens	Rénovation du cœur de la ville (façades et mise en lumière) en lien avec la politique de développement touristique de l'agglomération sans lien direct avec le TGV, même si ce dernier est un facilitateur. Rénovation de la place de la gare en 2003

	Appropriation individuelle de la part des acteurs publics (suite)	
Ville	**Politiques d'aménagement (zones d'activités)**	**Politiques d'accueil d'entreprises autour des gares**
Reims	Oui, ZAC de Bezannes en amont du TGV. Viabilisation ZAC de Bezannes (avant/pendant) ; Autour de la gare centre : volonté de rénovation du quartier dans une logique multifonctionnelle Cession de terrains aux promoteurs (friches militaires : immobilier résidentiel), juste après ; Viabilisation de terrains par les organismes logeurs	- Avant : Quartier gare rénové (pôle tertiaire). - Pendant : volonté d'attraction d'entreprises gare de Bezannes (terrains commercialisés à 80%).
Hazebrouck	- Oui, mais pas directement liée au TGV : volonté de maintien de fonctions stratégiques (sièges d'entreprises ou services). La pérennité d'un TGV direct doit permettre ce maintien.	- 20 ans après : Politique de relocalisation de PME tertiaires (activités médicales et paramédicales, petits commerces) + Antenne CCI Gd Lille Armentières/Hazebrouck/St Pol.
Metz	- Développement du quartier de l'Amphithéâtre (bureaux). - Extension du technopôle de Metz mais sans lien avec le TGV.	- Développement du quartier de l'Amphithéâtre (notamment plateaux de bureaux) mais non disponible au momen de la mise en service du TGV.
Saverne	- Développement difficile d'un Pôle d'Activités Economiques Tertiaires (25 ha) sans lien direct avec le TGV.	- Création d'un plateau à côté de la gare pour l'accueil d'entreprises. - Echec du développement d'un immeuble de bureau en centre-ville.
Nantes	Pas réellement d'appropriation initialement mais une utilisation au service d'un projet de territoire préexistant Des projets et réalisations mais non liées au TGV	Pas spécifiquement initialement mais **plusieurs ZAC** Privilégiant la mixité fonctionnelle (logements, commerces, équipements publics) y compris aux abords de la gare Non liées à une volonté de valoriser l'arrivée du TGV mais bénéficiant de l'effet d'image qui lui est associé Aujourd'hui politique spécifique de quartier d'affaires : faire des produits spécialisés : ZAC visant à attirer des sièges sociaux des grandes entreprises, entreprises locales également: ZAC du Pré Gaucher, Ile de Nantes, Grand projet Malakoff, Euronantes
Auray	Pas réellement d'appropriation initialement Peu d'actions initialement	Pas d'appropriation initialement aux abords de la gare Développement de zones d'activités à l'extérieur la ville
Lille	Oui, ZAC Euralille centre d'affaires lancée dès 1989 par P.Mauroy et ZAC Euralille 2 créée en 2000- nouvelles opérations de bureaux et de logements sur les secteurs Saint Maurice, Romarin et central en 2002-2003- Création de la ZAC Porte de Valenciennes en 2006 – Création du casino en 2010	Programme complexe piloté par Rem Koolhaas (gare internationale, bureaux, logements, commerces, espaces publics
Arras	ZAC Actiparc en périphérie d'Arras	Stratégie de développement économique sans lien direct avec le TGV Pôle d'excellence agroalimentaire au sud du territoire. Pôle logistique à l'extérieur de l'agglomération (Actiparc). Pôle tertiaire supérieur (Transinfopôle)

	Appropriation individuelle de la part des acteurs privés		
Ville	**Modification des comportements (déplacements professionnels) ; Organisation du travail**	**Modification des comportements de mobilités (domicile travail, touristique)**	**Nouvelles offres immobilières d'entreprises / résidentielle**
Reims	TGV apporte du confort dans les déplacements ; Possibilité de réunions dans la demi-journée (Paris) ;TGV utilisé par les entreprises de services (déplacement à Paris et en province).	Pas de hausse significative des migrations alternantes vers Paris	Offre immobilière résidentielle importante après l'arrivée du TGV (concomitante à une législation favorable à la défiscalisation) Offre immobilière d'entreprises importante (ZAC Bezannes, Croix-Blandin, Betheny, Base 112, etc.) RPAD : offre de Bureaux, salle de réunion à louer à la journée. Relocalisations internes d'entreprises (gare centre)
Hazebrouck	Faible évolution pour les déplacements en banlieue parisienne. Mais desserte importante pour les clients car les parisiens viennent en TGV		Offre immobilière résidentielle commence à se densifier dans le quartier gare, en raison d'une hausse récente des prix de vente sur ce quartier. Offre immobilière d'entreprise prévue lors de la rénovation (en cours) du quartier (bureaux, petits commerces). A long terme (20 ans, actuellement) : offre de locaux d'activités prévus dans le projet « pôle gare » en cours
Metz	Modification de la qualité de vie et des conditions de voyages pour les déplacements professionnels. Possibilité de rejoindre l'aéroport Roissy-CDG au départ de la gare Lorraine.	Augmentation de 30% du trafic ferroviaire. Baisse de 15 à 20 % du trafic routier entre 2006 et 2008. Suppression des liaisons aériennes vers Paris. Forte augmentation de la fréquentation touristique dans l'année qui a suivi l'inauguration de la desserte (billet à 15 euros l'été 2007) et un été pluvieux favorable au tourisme urbain. Metz une « nouvelle » destination touristique grâce à la communication. Un fort impact du Centre Pompidou-Metz localisé derrière la gare.	Des promoteurs ont progressivement créé des logements, des bureaux et des commerces dans le quartier de l'amphithéâtre qui est au cœur de la ville de Metz. Les atermoiements de la collectivité locale ont rendu difficile l'appropriation privée du projet. Les acteurs considèrent qu'il y a peu de liens avec le TGV. Le TGV joue en termes d'image.
Saverne	Modification de la qualité de vie et des conditions de voyages pour les déplacements professionnels.	Augmentation de 30% du trafic ferroviaire. Baisse de 15 à 20 % du trafic routier entre 2006 et 2008. Forte baisse des liaisons aériennes vers Paris au départ de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim. 82% des touristes viennent en VP et 2% en TGV (en lien avec la nature du tourisme à savoir un tourisme vert et un tourisme de proximité).	Une faible appropriation du Pôle d'Activités Economiques Tertiaires (25 ha) développé sans lien avec le TGV par les entreprises. Echec du développement d'un immeuble de bureau en centre-ville par le secteur privé malgré le soutien de la collectivité locale. Renforcement de l'implantation d'entreprises (Kuhn, Fossil, Eurofin) mais le TGV n'a pas ou peu joué de rôle dans ces choix.

Nantes	Oui déplacements professionnels facilités Report modal de l'air vers le ferroviaire pour la destination Paris Oui AR dans la journée	Peu d'abonnement global=> faible utilisation pour des migrations alternantes Clientèle touristique (festivals)	Pas liée au TGV initialement mais associée au projet de territoire Aujourd'hui : Nouvelle offre immobilière d'entreprises et/ou résidentielle: EuroNantes : Groupe Lamotte, Groupe Giboire, ICADE, Nexity, etc. REGUS : location de bureaux, salle de réunion à l'heure, à la journée à proximité de la gare de Nantes
Auray	Déplacements professionnels facilités Déplacements des clients facilités (centre de thalassothérapie) : TGV important	Nouveaux services de transport jusqu'à la destination finale: navettes, accueil des clients à la gare Construction des grilles horaires compte tenu des horaires des TGV quand cela est possible (offre maritime)	Nouvelle offre immobilière résidentielle, d'entreprises et commerciale mais pas liée au TGV mais au dynamisme de la zone
Lille	Déplacements professionnels facilités-Confort du déplacement Possibilité de réunions dans la demi-journée (Paris) Usagers pour Paris captifs et congestion de l'A1	Développement des migrations alternantes : l'Île-de-France attire quotidiennement 12 000 actifs de l'AML, dont 5 000 habitent l'arrondissement lillois (2 000 travaillant à Paris même) et 4 000 habitent le Bassin minier (1 500 travaillant à Paris même). S'y ajoutent 1 000 habitants de la Communauté urbaine d'Arras, une petite moitié travaillant à Paris même. Développement du tourisme en lien avec les évènements culturels	Très fort développement de l'immobilier de bureaux et résidentiels : Eurallile surnommée « la petite Défense » mêle habitats, bureaux, commerces, équipements, espaces verts et espaces publics. Extension (Euralille 2 et 3) à des secteurs en proie à un bâti et des équipements vétustes : Moulins et porte de Valenciennes.
Arras	Déplacements professionnels facilités Confort du déplacement Possibilité de réunions dans la demi-journée (Paris) Usagers pour Paris captifs et congestion de l'A1	Développement des migrations alternantes Développement du tourisme et du tourisme d'affaires- Services de transport spécifiques jusqu'au Louvre Lens	Développement de l'immobilier résidentiel à Arras

Ville	Appropriation collective entre acteurs publics	Appropriation collective et productions de services complémentaires associés à la desserte	
	Diagnostics-Réflexions collectives	**Nouvelles fonctionnalités de la gare (autres que transport)**	**Concertation et production de nouveaux services de transport par différents opérateurs de transport à la gare**
Reims	Mise en place de comités TGV par le Conseil Général de la Marne (réflexion autour de différents thèmes liés au TGV : l'économie, le tourisme, l'université, l'immobilier, etc.). Etude prospective (nouvelles relations Région/Université). Observatoire du TGV : financement d'une étude (Conseil Régional) avec des acteurs locaux divers pour la création d'un observatoire (avec l'Université). Réflexion en parallèle de l'Agence d'urbanisme de Reims	Point d'accueil de l'office de tourisme en gare ; Quartier gare centre rénové + habitat Résidence hôtelière, Commerces - Quartier Gare Bezannes viabilisé (ZAC + habitat + espaces verts + hôtel).	Mise en place d'une interconnexion TGV-TER permettant d'irriguer le territoire et d'une interconnexion TGV tramway (2011) Parking (gare centre et gare CA)
Hazebrouck	Actuellement : Participation de la CASO à l'aménagement du pôle gare (en cours).	Services médicaux Petits commerces	Projet gare vise à améliorer l'intermodalité Parkings
Metz	Coordination des actions de communication (Comités régionaux du tourisme d'Alsace, Lorraine, Champagne-Ardenne, etc.).	- Mise en place d'une antenne de l'Office du tourisme	Mise en place d'une interconnexion TGV-TER permettant de diffuser l'effet du TGV (coordination de certains TER sur l'arrivée et les départs des TGV). Gestion de l'interconnexion TGV-réseau urbain limitée.
Saverne	Financement de la desserte par les collectivités locales (Région, Département, Villes). Regroupement des collectivités pour obtenir la desserte de Saverne non prévue initialement.		Mise en place d'une interconnexion TGV-TER-Transport collectif interurbain-Voiture particulière (Pôle intermodal). Parking gratuit (désormais payant). Absence d'une agence de location de voitures.
Nantes	Coopérations entre acteurs « jeu à la nantaise » Coordination de tous les acteurs (publics, privés, du tourisme d'affaires, du tourisme de Loisirs (Comité de pilotage) et avec la SNCF	Pas de nouvelles fonctionnalités initialement, les services et les commerces existaient	Ouverture de la gare sud, rééquilibrage des trafics. Amélioration du trafic de voitures (ouverture de voies, etc.). Des transports collectifs toujours développés à Nantes (Dernière ville à arrêter le tramway, première à le reprendre en 1985) ; Parking en silo (315 places près de la gare Sud en complément du parc Nord de 595 places) ; Plus récemment : projet de rénovation de la gare pour 2018, compte tenu de la croissance anticipée des trafics Travail sur l'intermodalité y compris avec St Nazaire ; Projet de nouvelle liaison SNCF Rennes Nantes avec le nouvel aéroport Notre Dame des Landes ; Package duo: le

			remboursement d'un billet TGV pour 2 payés, Promotion au moment du voyage à Nantes : Billet TER : 10 euros sur tout le Pays de la Loire, avec une extension envisagée sur la Bretagne) ; Accords avec 12 compagnies aériennes sur Roissy pour de l'acheminement TGV AIR sur des voyages de loisirs pour l'essentiel longue distance (Openskies, Air Austral, etc.) Des projets concernant les modes doux
Auray	Pas initialement Aujourd'hui : pays d'Auray mais pas lié à la desserte	Oui mais au milieu des années 1990 ; Développement de commerces (location de voitures notamment)	Pas initialement Milieu des années 1990 : Amélioration de l'accessibilité à la gare, Création de parkings Dans le futur : pôle multimodal
Lille	Association collective des élus très en amont du projet dans le cadre de l'association « TGV gare de Lille ». Communauté urbaine rassemblée derrière l'objectif de renouvellement urbain- Mise en place d'une agence d'urbanisme chargée du projet de métropolisation- charte signée par les maires des grandes villes de la communauté urbaine, qui pose les bases de l'unité de la métropole dans la définition des « grands projets de la métropole » Création de la SAEM Euralille- Création de la société d'étude Euralille-Métropole, société d'études chargée de définir et de préparer la mise en œuvre d'un grand projet autour des gares	Discussions en cours pour réaménagement de la gare Lille Flandres	Parc vélos fermé et parkings- V-Lille- développement de l'offre de services de mobilité durable (greenway) et de réparation de vélos. Financement du surcoût de la desserte à Lille
Arras	Pas d'appropriation collective de la desserte. Aujourd'hui défense collective pour le maintien de la desserte	Accueil en gare pour Le Louvre Lens	Nouvelle gare routière en 2002-2003 ; Rénovation de la gare en 2001 (agrandissement des espaces) ; Parc vélos fermé et parkings- dispositif d'accueil à la gare des visiteurs du Louvre Lens

	Appropriation collective et production de nouveaux services (Hors transport)		Capacité à coopérer sur le territoire	
Ville	**Communication collective**	**Nouveaux produits Touristiques**	**Tourisme**	**Autres**
Reims	CCI/Communauté d'agglomération par RCD puis Invest in Reims	Point d'accueil à la gare Offre nouvelle (privée) combinant tourisme urbain et de vignoble Offre d'un produit nouveau en cours (OT)	Peu d'intérêt des maisons de champagne à coopérer pour développer les visites (plus tournées vers les marchés à l'exportation que le marché local ou le tourisme) ; Conflit Centre des Congrès /agences de voyage	Les coopérations entre collectivités (avant l'arrivée) ont été ponctuelles
Hazebrouck	Volonté d'appropriation par l'instauration de deux TGV (St Omer et Calais) a échoué	Pas de nouveaux produits touristiques		Coopération pour les deux TGV (Calais, St Omer) mais soldée par un échec 20 ans après
Metz	Communication autour du tourisme.	Développement de forfaits comprenant hébergement et activités thématiques. Circuit de visites rapides au départ de la gare. Le principal changement est l'ouverture du Centre Pompidou-Metz en mai 2010.	Coopération en matière de politique touristique au moment de la mise en service du TGV mais pas poursuivie après.	Les difficultés traditionnelles entre Metz et Nancy n'ont pas permis à la gare Lorraine d'être connectée avec le réseau TER.
Saverne	Une cannibalisation de la communication sur le tourisme par Strasbourg.	Absence d'une réelle politique touristique en lien avec le TGV. Difficulté à valoriser l'offre touristique en gare (problème de communication avec la SNCF, 6 mois pour l'installation d'une borne informatique)		Regroupement des forces vives du territoire pour obtenir la desserte non prévue initialement.
Nantes	Pas liée au TGV	Evènementiel, accord avec SNCF (tarification)	Aujourd'hui : appropriation collective de l'ensemble des transports et pas seulement du TGV en matière de tourisme Une coordination de tous les acteurs (publics, privés, du tourisme d'affaires, du tourisme de Loisirs (Comité de pilotage relatif au tourisme) et avec la SNCF Une articulation tourisme - transport au cœur de la ville : « Le voyage à Nantes » commence à Montparnasse	Des coopérations entre Nantes et Saint-Nazaire, que le TGV a facilité (20 minutes) ; Des « fiançailles » entre Nantes et Rennes avec un projet de pôle métropolitain

Auray	Non	Non pas lié au TGV Volonté de valoriser le patrimoine ferroviaire Le petit train touristique	Une coordination à l'échelle du Pays d'Auray mais sans rapport avec la desserte TGV ; En projet : le tourisme, une nouvelle compétence du Pays d'Auray mais conflits avec Quiberon	Une difficile coordination en termes de définition des services de transport maritime et ferroviaire La SNCF est en position de force
Lille	Association « TGV gare de Lille » Communication collective autour des évènements majeurs et des expositions	Dans le prolongement de Lille 2004 Capitale européenne de la culture	Lille 2004 Capitale européenne de la culture	Oui, par la prise de pouvoir de P. Mauroy à la mairie de Lille et à la présidence de la communauté urbaine ; Défense de la desserte de Lille via l'association « TGV gare de Lille » ; Financement collectif de la desserte de Lille ; Cohésion autour du projet de renouvellement urbain
Arras	« Arras à 50 mn de Paris » communication portée par l'OT d'Arras	Point d'accueil Louvre Lens à la gare	Pas de politique mise en place donc pas de coopération	

5.3.2. Une caractérisation rapide des villes étudiées

Ces synthèses sont volontairement réduites. Le lecteur intéressé pourra également se référer au rapport intermédiaire de septembre 2012 pour plus de détail.

5.3.2.1. Les villes de la LGV Nord

a) *La synthèse pour Arras : une volonté de renforcer le dynamisme urbain et le tourisme, boostée par le dynamisme de Lille*

Les effets de la desserte TGV à Arras sont moindres qu'à Lille. Arras bénéficie pourtant d'une bonne accessibilité par rapport à son poids démographique (83 000 habitants). Dès 1992, le maire d'Arras et le président du département emportaient la décision de faire passer le TGV par Arras, avec l'ambition de renforcer le dynamisme urbain en donnant à la ville de nouveaux atouts à 50 minutes de Paris et 22 minutes de Lille. En effet, depuis 2003 Arras, grâce à la LGV, est relié à Lille par des services de TER-GV. Arras- Lille se fait désormais en 22 minutes au lieu des 45 mns précédemment. Un aller-retour par jour est disponible actuellement.

La situation de la desserte s'est toutefois dégradée depuis ces dernières années. Si les liaisons avec Lille restent de qualité, celles avec Paris n'ont cessé de se dégrader comme celles avec Roissy ou Marne la Vallée.

Pourtant, le trafic TGV en gare d'Arras a cru de 40,5% de 1997 à 2010. L'axe de développement initial de l'agglomération a été le tourisme. Toutefois, malgré une desserte TGV qualifiée de bonne, en semaine pour le tourisme d'affaires ou le week-end pour le tourisme urbain ou mémoriel, les touristes se rendent surtout à Arras en car ou en voiture, y compris pour ce qui est de la clientèle parisienne.

On ne peut donc pas parler d' « effet TGV » pur sur le tourisme à Arras, cet effet étant plutôt un effet d'image selon le directeur de l'office de tourisme, et donc un effet indirect qui se traduit éventuellement par des retombées touristiques. Le touriste d'affaires emprunte éventuellement le TGV, mais une diminution de la durée des séjours a été constatée, avec un surcroit d'activités de congrès ou séminaires à la journée.

A Arras, le dynamisme du secteur du tourisme semble surtout lié à une volonté politique qui a émergé dans les années 1995, le tourisme étant devenu un axe de développement prioritaire pour la nouvelle municipalité de l'époque. Après une étude qui indiquait des possibilités de développement du tourisme sous condition de valorisation du patrimoine, la rénovation du cœur de la ville (rénovation des façades et mise en lumière) ainsi que la dotation du secteur en moyens humains ont été décidés. Si le TGV n'a pas été directement déclencheur de cette stratégie, il a cependant été, selon les acteurs locaux du tourisme, un «facilitateur ». Deux éléments ont joué : d'une part le slogan « Arras à 50 minutes de Paris » qui a modifié l'image de la ville que l'on a pu situer plus facilement sur une carte, notamment sur les salons touristiques à l'étranger ; d'autre part la naissance d'Euralille et le changement d'image de Lille qui a été pour Arras un déclic contribuant à faire disparaître un « complexe » nordique pour l'activité touristique. L'émulation régionale a joué et la ville a pris conscience qu'elle pouvait également jouer un rôle dans ce domaine. On « ose » plus, parce que l'on a le TGV. Ainsi, Arras cherche également à bénéficier d'éventuelles retombées du « Louvre-Lens » en organisant un dispositif d'accueil à la gare d'Arras pour les visiteurs de ce musée. La stratégie politique de la ville semble être partie prenante et moteur de ce développement, alors qu'à l'arrivée du TGV, aucune politique touristique spécifique n'a été mise en œuvre.

La stratégie de développement est quant à elle assez tardive ou n'est pas allé à son terme. C'est ainsi le cas pour le Centre européen, l'Atria, dont les travaux ont commencé en 1989. L'idée d'un centre tertiaire d'affaires de dimension européenne était d'offrir une alternative de

développement économique entre Paris et Lille. Or, tout le projet tertiaire n'est pas allé à son terme. Aujourd'hui, Arras table sur la saturation de Lille au niveau foncier.

L'agglomération continue de développer une stratégie de développement économique autour de la desserte TGV. Elle prend notamment corps dans le SCOT de 2011. Autour de la gare d'Arras, les densités existantes de bâti sont élevées et le projet de création d'un quartier d'affaire incluant des logements en lien avec le pôle gare doit contribuer à renforcer la proximité des populations avec l'accès au transport ferré.

Arras plaide par ailleurs actuellement pour l'implantation d'une nouvelle gare européenne, et pour le développement d'une ligne ferrée rapide de type urbain entre Arras et Lens rendant plus attractifs les échanges économiques, culturels et touristiques entre les deux agglomérations.

b) La synthèse pour Hazebrouck : un dynamisme marqué par un statut de nœud ferroviaire et une attractivité résidentielle, plus que par un rôle du TGV

Il ressort des entretiens réalisés une spécificité de la ville de Hazebrouck comme nœud ferroviaire important en Flandres intérieure. C'est à la fois une gare TER d'interconnexion majeure, mais aussi la gare TGV des territoires de Flandres intérieure pour qui l'accès est plus aisé que la gare TGV de Lille, l'autoroute A25 étant fortement embouteillée par un accès en voiture.

Les acteurs économiques interrogés sur le territoire de Hazebrouck considèrent que cette desserte permet de conserver des fonctions stratégiques, comme des sièges d'entreprises dans l'audomarois, ou encore leurs fonctions « ressources humaines », ou « commerciales », qui ont des besoins de déplacements vers Paris toutes les semaines. C'est le cas pour des entreprises audomaroises industrielles comme Roquette, Blédina, ou encore Arc international. Si on veut attirer des entreprises extérieures, on a à la fois un effet d'image de la desserte TGV, mais aussi un effet « temps de parcours » de 2h00, qui permet de faire l'aller-retour dans la journée, voir les trois-quarts de journée, et d'être au bureau en milieu d'après-midi. La desserte de Roissy et de Marne la Vallée en correspondance à Lille ne doit pas non plus être négligée car elle permet soit d'aller prendre un avion à Roissy, soit d'aller chercher des correspondances pour les déplacements en province. Par ailleurs le pôle universitaire de Saint Omer nécessite lui aussi une bonne desserte si l'on veut favoriser son maintien dans un contexte où les pôles universitaires secondaires peuvent être menacés.

Depuis mi-2012 les deux allers retours en provenance de Calais et passant par Saint Omer, qui étaient maintenus par un financement de la Région Nord Pas de Calais et de la CASO (communauté d'agglomération de Saint Omer) ont été supprimés en raison de la faible attractivité de la ligne. Cette volonté d'appropriation territoriale du TGV au service des entreprises, et pour améliorer leurs liens avec paris semble alors avoir été un échec. Seule la desserte TGV directe de Hazebrouck, à raison de 6 allers retours par jour est maintenue. Le trajet Calais/Saint Omer/Hazebrouck est maintenant effectué en TER avant de prendre le TGV à Hazebrouck.

Au global, les acteurs considèrent qu'il existe un effet TER à Hazebrouck, de par cette situation particulière de nœud ferroviaire, complété par un effet TGV qui est davantage un effet d'image. Cette bonne desserte ferroviaire explique le développement d'une économie présentielle sur la ville, qui est attractive en termes d'habitat et de services.

Si aucun aménagement de la gare n'a eu lieu à l'arrivée du TGV, aujourd'hui, donc 20 ans après, un projet d'aménagement de la gare et de ses abords est en cours. Celui-ci vise à la fois à améliorer l'inter-modalité et à proposer des parkings qui font aujourd'hui défaut.

Pour ce qui concerne les entreprises interrogées, l'une industrielle, l'autre de services, le TGV semble assez peu utilisé. Cette faible utilisation s'explique soit par des chantiers situés

en région parisienne, ce qui suppose une rupture de charge à Paris avant de prendre un RER, soit par des déplacements professionnels limités à la direction. Ces deux entreprises sont toutefois d'accord sur le fait que le TGV joue en termes d'image pour les clients. Ceux-ci, lorsqu'ils sont localisés en région parisienne viennent d'ailleurs quasiment systématiquement en TGV. L'usage du TGV semble alors aussi être lié à une culture particulière de déplacement, les parisiens ayant davantage intégré cette culture, et à une pratique générationnelle : les jeunes salariés semblent plus à même de prendre le TGV et le TER, et donc à accepter la rupture de charge que la génération précédente qui préfère encore le confort de la voiture.

c) La synthèse pour Lille : une ambition forte autour du TGV pour développer son statut de métropole internationale, et en faire bénéficier son territoire régional

La ville de Lille, dans un contexte de réflexion sur la reconversion industrielle de la Région, a engagé très tôt sa stratégie pour faire venir le TGV à Lille. Fort de son intervention dans le dossier du Tunnel sous la Manche, c'est Pierre Mauroy qui a rassemblé les élus dès 1987, au sein de l'association « TGV-gares de Lille », pour faire en sorte que les TGV Nord et Transmanche se croisent à Lille et non en Picardie, comme prévu initialement. Ce groupe rassemblait l'ensemble des institutions politiques et économiques concernées : le Conseil Régional Nord-Pas de Calais, le Conseil Général du Nord, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie du Nord Pas de Calais, la Communauté urbaine de Lille, la Chambre de Commerce de Lille-Roubaix-Tourcoing, les Maires des Grandes villes de la Métropole Lilloise, des chefs d'entreprises soutenant le développement de la Région. L'ambition était aussi de mobiliser cette desserte nouvelle pour accompagner le passage de l'économie régionale vers une économie tertiaire. Il y a donc un véritable rassemblement pour construire des stratégies conjointes.

Les élus financent tout d'abord la moitié du surcoût de la desserte à Lille. Puis, un ambitieux programme de développement de centres d'activité et d'échange est associé à ce projet de desserte TGV, pour éviter de faire de Lille une banlieue de Paris : une nouvelle gare, la gare Lille Europe, est ainsi inaugurée en 1994.

Le projet Euralille est pour sa part lancé en 1990 par Pierre Mauroy, avec pour objectif de doter l'agglomération lilloise d'un centre international d'affaire. Ce projet relevait lui aussi de réflexions antérieures puisqu'avant même que le site de Lille soit retenu par la SNCF pour faire passer les TGV, Pierre Mauroy charge Jean Peyrelevade d'une première réflexion autour de la future gare TGV et des investissements immobiliers engendrés. Une société d'étude Euralille-Métropole, société d'études chargée de définir et de préparer la mise en œuvre d'un grand projet autour des gares, est même mise en place en 1988. La SAEM Euralille, société anonyme d'économie mixte, voit pour sa part le jour en 1990, de même que la Zone d'Aménagement Concertée du Centre International d'Affaires des Gares. Le centre commercial Euralille est inauguré en 1994. La ZAC Euralille2 est créée en 2000.

Euralille a permis d'améliorer l'image de la ville et de la métropole ; elle a aussi permis de développer les activités tertiaires et le tourisme d'affaire. Par effet d'entraînement, le projet a conduit à réaliser des opérations d'habitat complémentaires. Un parc urbain de 8 hectares a également été créé. L'aménagement des nouveaux équipements s'est toujours accompagné de la création ou du réaménagement des espaces publics. Une offre culturelle s'est amorcée à travers la mise en place des salles de concerts du Zénith et de l'Aéronef, du Congrexpo ou du Tripostal, qui supportent aujourd'hui une partie des grands évènements culturels de Lille. Euralille2 vise pour sa part à reconquérir des zones de friches. Les enjeux de la ZAC Euralille 2 sont notamment d'accueillir de grands équipements métropolitains et de développer un habitat urbain à proximité du centre-ville. D'autres programmes de rénovation urbaine viennent compléter ces 2 grands projets. En 2008, Euralille 1 était commercialisé à 83% et Euralille 2 à 61%.

A la fin des années 90, les élus régionaux du Nord - Pas-de-Calais ont également engagé une réflexion pour une utilisation régionale de la LGV. Il s'agissait de faire du Ter GV un véritable outil d'aménagement du territoire. Le concept développé repose sur un principe simple : « toutes les agglomérations de la Région à moins d'une heure de la métropole lilloise ». L'objectif est de rapprocher les territoires régionaux de Lille, métropole "locomotive", pour faciliter l'accès à l'emploi et aux études. Le TGV a donné à Lille une véritable identité internationale. Les premiers Ter-GV ont vu le jour en 2000, la SNCF étant au départ réticente à ce service régional.

Le succès du TGV à Lille semble être associé à une forte mobilisation des élus, et à son caractère très anticipé. Les stratégies ont été développées de façon collective, en acceptant que Lille soit le moteur de l'économie régionale. La desserte est associée à un véritable projet de territoire, conciliant stratégies de transport, stratégies de rénovation urbaine, et stratégies de reconversion économique.

5.3.2.2. Les villes de la LGV Est-Européenne

a) La synthèse pour Metz : un effet positif sur l'image de la ville qui participe au développement du tourisme

Le développement de la communication au service du changement d'image de Metz et de la Lorraine mais une évolution de l'offre touristique limitée

Un des effets attendus de la mise en service de la LGV Est-européenne est le changement d'image des nouvelles agglomérations desservies. Lors de la mise en place de la LGV Est-européenne, les structures à différentes échelles territoriales se sont réunis afin d'essayer de coordonner leurs actions de communication. Ainsi le comité régional du tourisme de Lorraine a mené des opérations avec les comités régionaux du tourisme d'Alsace et de Champagne-Ardenne, la SNCF et les différents partenaires régionaux du tourisme (offices du tourisme, comités départementaux du tourisme, *etc*.). Les marchés cibles étaient les marchés français et plus particulièrement francilien, allemand et européen. Des opérations de communication ont ainsi été lancées au moment de l'arrivée du TGV en Lorraine. En matière de création de produits touristiques spécifiques, les avis des acteurs divergent. Les acteurs du tourisme évoquent le développement de forfaits comprenant hébergement et activités thématiques et de circuits de visites rapides. Les autres acteurs considèrent que l'innovation en ce domaine a été très mesurée.

Un dynamisme touristique au moment de l'arrivée du TGV qui s'étiole avec la dégradation de la conjoncture économique

Les acteurs publics du tourisme considèrent cependant qu'un certain dynamisme du tourisme a pu être observé immédiatement après la mise en service de la LGV Est-européenne. Cependant, ce phénomène s'érode progressivement même si la communication a permis de mieux faire connaître la ville et a également conduit à une diversification de la clientèle. La politique commerciale de la SNCF et les caractéristiques météorologiques en 2007 ont eu un impact sans doute important sur la hausse de la fréquentation touristique.

Les acteurs privés du tourisme en Moselle considèrent souvent que l'impact du TGV sur leur activité a été neutre. Cependant, les acteurs soulignent que la communication effectuée autour de la LGV Est-européenne et la promotion de la destination ont permis de réintégrer Metz sur la liste des destinations possibles mais que le TGV n'est pas souvent le mode de transport utilisé.

Le développement du tourisme n'a pas été une priorité des acteurs publics et privés

Le tourisme ne semble pas être considéré comme un axe de développement prioritaire par de nombreux élus et instances du territoire. La possibilité du tourisme comme facteur de

croissance ne faisait pas l'unanimité. La Lorraine devait rester pour beaucoup une « terre de production ». Par ailleurs, à l'inverse des acteurs publics du tourisme, les acteurs privés du tourisme n'ont pas de réelle stratégie pour améliorer l'offre touristique.

Un tourisme de congrès dont le dynamisme a été enrayé par la conjoncture économique mais Metz fait désormais partie de la « short-list » des organisateurs de congrès

En matière de tourisme de congrès, la mise en service de la LGV Est-européenne est mise en relation avec une progression de l'activité dans ce domaine par les professionnels. Toutefois, la conjoncture économique a contrecarré le développement observé immédiatement après l'arrivée du TGV. Le centre Pompidou-Metz est un atout supplémentaire d'attractivité de la destination.

L'absence de modification des pratiques de coordination des acteurs

D'après les acteurs, la LGV n'a pas modifié les pratiques de coordination des acteurs. Au moment de la préparation de l'arrivée du TGV, des réflexions et projets communs ont été menés, mais actuellement, le TGV n'a rien changé. Le TGV mis en place, les différents acteurs sont retournés à leurs pratiques antérieures. Le TGV a été introduit dans les différentes stratégies des acteurs à l'instar des autres infrastructures de transport (transport en site propre, etc.). On ne peut pas attribuer au TGV un rôle de « coordinateur » ou un rôle dans l'évolution des pratiques des acteurs.

Un projet d'aménagement urbain de grande ampleur derrière la gare qui a connu une difficile émergence et qui n'était pas réalisé au moment de l'arrivée du TGV

La desserte par la LGV Est-européenne a participé à l'élaboration d'un projet d'aménagement de grande ampleur : le quartier de l'Amphithéâtre à Metz situé derrière la gare séparé de l'hyper-centre par les voies ferrées. De larges emprises foncières d'environ 50 ha étaient disponibles et ont fait l'objet de la création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) dès février 2000. Une partie de cette espace (20 ha) est occupé par les Arènes (palais omnisports) créé en 2000 et par le parc urbain de la Seille ouvert en 2002. En 2002-2003, la Ville de Metz a mené une étude qui prévoyait alors la construction du Centre Pompidou-Metz et d'un Centre des Congrès, la création de l'Hôtel communautaire, la construction d'un pôle commercial et d'un multiplex, la construction de logements (1500 appartements) et bureaux (50000 m²). Le plan d'urbanisme a été approuvé fin 2003. À l'arrivée du TGV en juin 2007, aucun de ces aménagements n'est réalisé. Depuis, avec le changement de majorité à la mairie de Metz en 2008 le projet a été redéfini et plusieurs chantiers ont été lancés. L'opportunité de création d'un nouveau quartier derrière la gare a donc été identifiée très tôt. Mais l'élaboration du projet et sa réalisation ont été lentes. Le projet du centre Pompidou-Metz a finalement émergé rapidement mais son ouverture a été retardée de 2 ans par rapport aux premières études. Des divergences politiques ont émergé autour de ce projet et de son accompagnement entre la communauté d'agglomération « Metz Métropole » et la ville de Metz.

D'autres projets ont émergé comme l'extension du technopôle de Metz mais sans lien avec le TGV.Le technopôle de Metz a été créé en 1983 à 3 km du centre-ville. Il accueille plus de 200 entreprises et organismes. Dès 2008, un projet d'extension « Le Parc du Technopôle » de 117 ha est élaboré afin de continuer à accueillir de nouvelles entreprises. Le TGV ne semble pas avoir joué dans sa création.

Un marché immobilier dynamique autour de la gare et sur le segment de l'immobilier neuf

En matière d'immobilier résidentiel, les acteurs ne semblent pas observer des effets notables même si la demande semble forte pour le quartier impérial (autour de la gare). Cependant, le marché qui enregistre la plus forte hausse sur la période est celui des appartements neufs,

qui progresse de 365% en quatre ans en Lorraine. Par ailleurs, les investisseurs franciliens sont plus nombreux au fur et à mesure qu'approche la mise en service de la LGV Est-européenne. Cependant, aucun acteur ne parle de l'arrivée de nouveaux habitants suite à la mise en place de la desserte TGV.

Une promotion du territoire à destination des entreprises limitée

Peu d'actions de promotion du territoire ont été réalisées pour favoriser l'installation des entreprises en prévision de l'arrivée prochaine du TGV. Une campagne a eu lieu dans la semaine précédant la mise en service de la LGV. Pour les principaux acteurs, le TGV n'a pas eu d'impact important en termes d'implantation d'entreprises et d'activés économiques. En revanche, ils considèrent tous que l'absence d'une desserte TGV aurait eu un effet négatif en termes d'image.

Une évolution de la mobilité notamment du fait de report des trafics aériens et routiers et du « confort » apporté par le TGV

Le TGV est perçu et vécu comme ayant modifié les relations à Paris mais également les autres métropoles régionales desservies par la grande vitesse. En effet, les temps de parcours ont été réduit de 45%, cela permet aux professionnels de tenir des réunions à Paris dans la journée sans obliger de partir tôt et de revenir tard. Par ailleurs, la gare Lorraine offre des destinations plus lointaines par l'interconnexion des différents réseaux qui permettent également de favoriser les déplacements notamment professionnels.

Des déplacements plus aisés qui peuvent nuire au commerce local

Des déplacements facilités qui peuvent également conduire à des modifications d'achats des CSP+ qui jusqu'alors consommaient en priorité à Metz mais qui avec la mise en place de la desserte peuvent être tentés d'aller faire leurs achats à Paris. Ceci est d'autant plus plausible que la ville de Metz est en travaux rendant encore plus difficile qu'avant l'accès du centre-ville.

Une interconnexion TGV-TER qui permet de irriguer le territoire

Les acteurs semblent partager le constat que le réseau TER suite à la mise en place de la desserte TGV a permis de faire bénéficier le territoire le plus largement possible du service TGV à la gare centre de Metz. Quelques lignes ont été modifiées et les horaires des TER ont été revues pour faciliter l'interconnexion avec le TGV.

Une interconnexion TGV-réseau urbain limitée

L'interconnexion avec le réseau urbain a peu évolué. En effet, un projet de 2 lignes de BHNS dit « Mettis » est en cours de réalisation. Il permettra d'améliorer l'accessibilité de la gare de Metz qui est confrontée à une congestion forte de son quartier et plus globalement du centre-ville avec des vitesses commerciales des bus très faibles. Au moment de la mise en service de la LGV, peu de choses avaient changé.

b) La synthèse pour Reims : des potentialités d'usage, une image modernisée et une volonté des acteurs, mais une proximité de Paris qui influe sur les effets possibles

Il est difficile d'établir les résultats de l'appropriation d'une infrastructure comme le TGV seulement 5 ans après son arrivée, en raison d'une difficile quantification de ces effets du point de vue de l'emploi ou de la création d'entreprises. Tout au mieux peut-on se baser sur des « Paroles d'acteurs » (AUDR, 2012), et sur quelques éléments tangibles et visibles autour des gares TGV. Il ressort des entretiens réalisés que le TGV contribuerait à améliorer l'image de la ville de Reims. Il contribuerait à modifier cette image pour des entreprises extérieures, qui n'auraient pas inclu Reims dans leur « short list » lorsqu'elles cherchent une implantation nouvelle si le TGV n'était pas là. C'est le cas par exemple des centres d'appel. Le type de qualification présent sur la ville, ainsi que la présence de cadres en fait une ville propice à l'usage de la grande vitesse dans les déplacements professionnels et de loisirs.

L'ouverture d'une antenne de Sciences Po à Reims n'est pas non plus étrangère au TGV. Le fait de pouvoir faire venir des enseignants parisiens était essentiel à l'ouverture de cette école.

En termes d'usage, il semble avoir modifié certaines pratiques de déplacement d'entreprises, qui l'utilisent systématiquement maintenant dans leurs déplacements vers Paris centre, sauf en cas de retour tardif après 21h. Vers la région parisienne, cela est beaucoup moins vrai car les gains de temps sont vite annulés lorsqu'il y a rupture de charge. Pour la province, le TGV se substitue également souvent à la voiture. Mais selon les destinations cette tendance est variable. Curieusement, par exemple, pour Marne-la-Vallée, pourtant située à 30 minutes en TGV de Reims, c'est encore la voiture qui est le plus souvent utilisée, en raison notamment d'une desserte assez faible. Pus les villes de province sont loin, plus le TGV semble avoir supplanté à la fois la voiture et l'avion. Le TGV semble avoir amélioré le confort des salariés dans leurs déplacements professionnels, et diminué le stress et la fatigue. Pour certaines entreprises le prix plus élevé du billet est compensé par ces gains de temps. Alors qu'auparavant l'aller-retour à Paris sur la journée ne permettait pas de repasser au bureau, c'est maintenant possible avec le TGV.

L'effet direct et visible du TGV se situe à la gare Champagne-Ardenne, avec la construction de bureaux sur la ZAC de Bezannes, qui seraient commercialisés à 80%. A ce jour, cette ZAC attire essentiellement les activités endogènes, à 90% selon les acteurs interrogés. Ces activités se relocalisent dans des locaux neufs et certaines en profitent pour développer leur activité, ou en ont le projet. Une clinique devrait y regrouper ses activités aujourd'hui dispersées dans la ville de Reims. Mais les constructions sur cette zone semblent ralenties de par la crise qui a freiné des projets.

Préalablement à l'arrivée du TGV le quartier Clairmarais, autour de la gare centre avait été modernisé, cet effet étant plus indirect car il entrait dans le cadre plus global de la politique de rénovation urbaine de la ville, et ce quartier accueillait déjà des bureaux, occupés par exemple par l'INSEE. La gare centre bénéficie donc davantage d'un effet de centralité que d'un effet TGV. Toutefois, les abords de la gare ont été réaménagés, avec notamment une nouvelle sortie ouvrant sur le quartier réhabilité, ces travaux permettant l'amélioration de l'intermodalité étant plus directement liés au TGV.

Enfin, en matière de tourisme, l'ouverture d'un point d'accueil à la gare centrale permet d'identifier une surreprésentation de certaines nationalités qui séjournent essentiellement à Paris et qui viennent passer la journée à Reims en TGV. Certains opérateurs l'ont bien compris, en proposant des formules à la journée, avec des prestations haut de gamme, permettant de concilier visites du patrimoine historique et vinicole. Ces prestations sont proposées au titre de villes à visiter « à une heure de Paris » et n'étaient pas proposées avant le TGV. Si certaines tendances se dessinent à Reims, en termes d'image et d'attractivité liées au TGV, 5 ans après son arrivée, elles sont lentes et progressives.

c) La synthèse pour Saverne : une desserte réduite qui améliore les déplacements vers Paris mais insuffisante pour avoir de réels effets sur l'attractivité du territoire.

Une offre TGV limitée mais qui a complétement changé les pratiques de déplacement vers Paris mais pas vers les métropoles régionales

La desserte de la ville de Saverne a été obtenue après de longues discussions avec la SNCF et RFF. La desserte de la gare de Saverne par le TGV était expérimentale pour 2 ans comme pour la plupart des villes petites et moyennes desservies. D'après des comptages réalisés après un an par l'association ADRESS, « le premier train de 6h13 embarque 25 voyageurs en moyenne, le deuxième, 35 voyageurs… Pour certains trains, il y a jusqu'à 47 voyageurs. Et celui du dimanche soir est très bien fréquenté : 70 personnes ». La desserte est toujours en place en 2013 mais elle n'a pas été renforcée.

Le TGV est perçu et vécu par tous les acteurs comme ayant modifié les relations à Paris. Le TGV a modifié la qualité de vie et les conditions de voyages pour les déplacements professionnels. En effet, les temps de parcours ont été réduits de 45% ; cela permet lors de déplacements professionnels de tenir des réunions à Paris sans être obligés de partir la veille ou très tôt et/ou de rentrer très tard et en ayant passé plus de 7 heures dans le train, de prendre l'avion à l'aéroport de Strasbourg-Entzheim localisé à 45 minutes de Saverne ou en recourant à la voiture avec un temps de parcours de 4 h.

Avec la mise en place de cette desserte, les trafics routiers ont baissé de 15 à 20 % à destination de Paris entre 2006 et 2008, le trafic ferroviaire a progressé de 30 % en moyenne et le trafic aérien a fortement baissé entre les aéroports de Strasbourg et Roissy-CDG (CESE Lorraine). Les parts de marché sont respectivement de 77 %, 11 % et 12 % pour le train, l'avion et la voiture. Les voyageurs se sont donc approprié le TGV. Cependant, aucun TGV ne permet de rejoindre sans correspondance des gares localisées sur les autres lignes à grande vitesse (réseau Nord-Europe, Atlantique, Sud-Est).

Une desserte TGV qui risque d'être remise en cause ou réduite en 2016

La desserte risque d'être remise en cause en 2016 avec la seconde phase de construction de la LGV Est-européenne qui concerne le tronçon entre Baudrecourt (située entre Metz et Nancy) et Strasbourg. En effet, La desserte ne pourra se faire qu'en maintenant la desserte sur ligne classique en passant par Nancy mais elle aura moins d'intérêt puisque les voyageurs ne bénéficieront pas des gains de temps résultant de l'extension de la LGV jusqu'à Strasbourg. Les acteurs militent pour le maintien en 2016 du TGV du matin et du soir afin d'éviter une rupture de charge à Strasbourg ou à Nancy. Cela permettra d'éviter aux voyageurs de se rendre en voiture à la gare de Strasbourg dont l'accès est rendu difficile par la congestion rencontrée à l'entrée de la ville. Toutefois, la gare de Saverne est une gare TER importante avec des liaisons nombreuses et rapides (entre 29 et 41 minutes) avec la gare de Strasbourg ce qui permet de bénéficier des dessertes interrégionales (Lille, Rennes, Nantes, Bordeaux, Montpellier, etc.) et internationales (Francfort, Stuttgart, etc.).

Une desserte TGV qui vient conforter l'attractivité du territoire

La zone de Saverne se situe dans une zone économique dont l'attractivité semble forte par rapport à Strasbourg. L'implantation à Saverne permet d'éviter la congestion routière de l'agglomération strasbourgeoise et de jouer pleinement la proximité du marché allemand et Suisse. En effet, l'offre foncière en termes de disponibilité, de taille de lot et de prix est concurrentielle. L'accessibilité est bonne grâce à la liaison autoroutière (autoroute A4).

Aucune zone d'activité à proximité de la gare n'a été développée du fait de la localisation de la gare et du bâti environnant qui ne le permettent pas. Une zone d'activité existe à 2 km mais n'a pas été créée dans la perspective de la mise place de la desserte TGV. Il s'agit du Pôle d'Activités Economiques Tertiaires du Martelberg développé par le Conseil général du Bas-Rhin. Ce site de 25 ha est dédié à l'implantation d'entreprises tertiaires intervenant dans les services, l'économie numérique, le développement durable, les éco-activités ou les bureaux d'études. Son remplissage de connaît des difficultés.

La desserte TGV permet de renforcer l'attractivité du territoire. Plusieurs entreprises ont ainsi renforcé leur implantation par l'extension de leurs locaux et activités depuis 2007 et ce pourtant dans un contexte économique peu favorable (groupe Kuhn, Fossil France, Eurofins Analyses).

Un effet TGV marginal sur le tourisme du fait de la nature du tourisme et de l'absence de volonté politique

L'activité touristique à Saverne a connu une augmentation depuis la mise en service de la LGV Est-européenne, ce qui se traduit par une augmentation des recettes de la taxe de séjours, mais elle ne s'explique pas par une progression des touristes acheminés par le TGV

à Saverne. La majorité des touristes vient à Saverne et sa région en voiture particulière (85 %) seulement 2 % des touristes visitant Saverne et sa région sont venus en TGV (ORTA, 2012). Cela s'explique par la nature du tourisme et par la provenance des touristes. En effet, le tourisme vert nécessite de disposer d'un véhicule pendant l'ensemble du séjour. Compte tenu de la taille limitée de la ville, les aménités sont insuffisantes pour occuper les touristes pendant tout un week-end. Des déplacements en véhicule sont alors nécessaires pour leur permettre de profiter de la nature et des paysages alsaciens. En effet, la durée moyenne du séjour est de 3 jours et 2 nuits. En outre, c'est un tourisme de proximité qui favorise l'usage de la voiture. Les touristes sont ainsi d'abord alsaciens, puis lorrains ou allemands. Les parisiens ne représentent que 7% des touristes et viennent par la route. Par ailleurs, la desserte demeure minimale avec 2 allers et retours par jour et de surcroît, encore plus limitée le week-end.

La mise en place de la LGV Est-européenne n'a pas conduit à développer cette offre touristique spécifique permettant une venue en TGV et la pratique d'un tourisme vert, comme proposer un taxi et réserver un véhicule de location en gare pour pallier à la rupture de charge. Une réflexion avait été menée avant 2007, mais elle n'a jamais abouti. Actuellement, l'agence de location de véhicules est située à 2 km de la gare. Par ailleurs, il n'existe pas de transports collectifs urbains. Cependant, l'interconnexion avec le réseau interurbain est facilitée par la présence d'un pôle intermodal sur le site de la gare.

La valorisation de la destination est également rendue difficile par des relations complexes avec la SNCF. Les négociations pour la mise en place d'une borne d'information touristique dans le hall de la gare de Saverne ont duré pendant 6 mois.

Dans un contexte de crise, l'Alsace est considérée comme une destination chère avec un prix moyen de la nuitée à 80 euros, ce qui n'est pas favorable à un fort développement de la destination. Par ailleurs, il n'y a pas eu de volonté politique locale de communiquer sur le TGV pour le tourisme, en raison de la pratique principale du tourisme vert.

Le tourisme a cependant bénéficié de la communication du comité régional du tourisme autour de la mise en œuvre de la LGV Est-européenne et d'un renouvellement de l'image. Cependant, la communication était axée sur la réduction du temps de parcours entre Paris et Strasbourg : l'Alsace à 2h20 de Paris. En réalité, la première porte d'entrée en Alsace est Saverne localisée à 2h de Paris. Cela a permis de mieux localiser la ville de Saverne. L'effet TGV sur le tourisme à Saverne n'est pas lié à l'usage du TGV, cet effet étant plutôt un effet d'image. Force est de constater l'absence de volonté politique, le tourisme n'étant pas considéré comme un axe de développement par les collectivités locales, et le maintien de la desserte de Saverne par TGV n'étant pas assurée après la mise en œuvre de la seconde phase de la LGV-Est.

En revanche, Strasbourg a profité de la mise en service de la LGV Est-européenne du moins sur le court terme. Elle bénéficie de la nouvelle desserte grâce à la nature de son tourisme. En effet, les tourismes d'affaires et urbain sont concentrés sur Strasbourg situé à 20 minutes de Saverne. Toutefois, le développement du tourisme à Strasbourg n'a ni conduit à une cannibalisation du tourisme à Saverne, ni à une diffusion vers Saverne du dynamisme du tourisme strasbourgeois. Les cibles du tourisme dans ces deux sites sont complémentaires.

5.3.2.3. Les villes de la LGV Atlantique

a) La synthèse pour Auray : l'importance de la gestion de la rupture de charge

A Auray a existé, à la fin des années 1980-début des années 1990, une volonté forte de préserver la desserte de la ville qui était susceptible d'être remise en question suite à la desserte TGV. Pendant plusieurs années, des représentants de la population et du monde associatif ont arrêté les trains sur les voies de façon à ce que cette desserte soit garantie. Ils

ont finalement obtenu deux allers-retours initialement. La desserte s'est ensuite étoffée et actuellement Auray est desservie par 6 ou 7 allers-retours notamment le week-end.

En revanche, la mise en place de la desserte TGV a généré des difficultés associées à la suppression des trains de nuit qui étaient fréquemment utilisés en matière de déplacements touristiques pour se rendre à Quiberon. Dorénavant les touristes ou résidents secondaires souhaitant se rendre dans les îles font face à une rupture de charge à Auray, le TGV arrivant le soir alors que les bateaux partent le lendemain matin en direction des îles. La gestion de la rupture de charge pour se rendre sur le littoral et sur les îles est ainsi complexe d'autant qu'il n'y a pas de transport ferroviaire entre Quiberon et Auray en dehors de l'été[20]. Plus généralement à Auray, actuellement des problèmes de connexions avec les sites touristiques sont recensés (Agences d'urbanisme de Bretagne, 2010).

Pourtant des besoins existent en matière de transport de voyageurs et de fret associés à la desserte des îles. Certains acteurs (compagnie océane) soulignent par ailleurs une difficile coordination des services de transport entre transport maritime et transport ferroviaire.

L'appropriation est faible initialement. La desserte a simplement nécessité une mise aux normes de la gare, mais dès le milieu des années 1990, l'appropriation par les acteurs publics est plus forte avec une amélioration de l'accessibilité à la gare, la création de parkings, le développement de commerces (de type location de voitures).

Des zones d'activités, une offre de logements se développent et participent du dynamisme en termes d'emplois et de population d'Auray mais sans réel lien avec la desserte TGV.

De la même façon, les éventuels choix de localisation d'entreprises semblent davantage axés sur les caractéristiques naturelles, la qualité de la vie et la qualification de la main d'œuvre que sur la desserte TGV.

Cette desserte est utilisée pour les déplacements professionnels des cadres dirigeants, pas en termes de migrations alternantes (la durée vers Paris reste trop importante). Mais, c'est en matière de tourisme que la desserte est susceptible d'être utilisée. Le tourisme est en effet une activité importante pour Auray. Cependant, on constate une insuffisance des capacités d'accueil à Auray même. De surcroît, ce tourisme très fortement saisonnier, est concentré sur la période estivale et dans une moindre mesure d'Avril à Juin et en Septembre.

Les choix de destination des touristes sont étroitement liés aux aménités du territoire très importante et la desserte TGV n'est pas utilisée pour conforter l'image de la destination au demeurant déjà très forte. Si le pays d'Auray a été caractérisé par un développement des courts-séjours c'est lié aux évolutions sociétales davantage qu'au TGV.

Mais la desserte TGV est très importante pour développer la clientèle des centres de thalassothérapie (les centres qui se sont développés sont tous localisés dans des lieux desservis par TGV) et pour la clientèle touristique qui se rend sur les îles. Mais les prix des billets sont jugés trop élevés et les capacités insuffisantes notamment le week-end où il est fréquemment impossible d'acheter des billets.

Les acteurs privés se sont appropriés la desserte TGV en réalisant de nouveaux services de transport permettant d'emmener les touristes jusqu'à la destination finale (navettes, accueil des clients à la gare, etc.). De même les grilles horaires des transports maritimes ont été construites, quand cela a été possible, compte tenu des horaires des TGV. Mais la coordination avec la SNCF reste complexe dans la mesure où cette dernière est en position de force.

[20] Un train touristique « le tire-bouchon » qui est en service uniquement durant l'été assure les liaisons entre Auray et Quiberon.

En termes d'appropriation collective, actuellement, existe une volonté d'élaborer une stratégie de développement touristique à l'échelle du Pays d'Auray intégrant le développement durable mais elle est sans lien avec la desserte TGV. La coordination à l'échelle du Pays d'Auray est ainsi sans rapport avec la desserte TGV.

Enfin, Auray est dans une configuration particulière dans la mesure où elle est concernée par le Projet de LGV Bretagne-Pays de la Loire qui doit voir le jour en 2017. Des acteurs locaux font de ce projet un outil au service du développement de leur territoire en proposant un projet de rénovation et d'extension des fonctionnalités de la gare et en améliorant les transports collectifs. Mais ils gardent en tête les faits de la fin des années 1980 et restent vigilants en ce qui concerne le maintien de la desserte TGV d'Auray.

b) La synthèse pour Nantes: une ville dotée d'un réel projet de territoire pour laquelle le TGV n'est qu'un plus

Concernant Nantes, il a été difficile de reconstruire ce qui s'était passé il y a près de 25 ans, notamment auprès des entreprises ; si une douzaine a été contactée, un seul entretien a pu être réalisé.

Une révolution dans les liaisons à Paris

Cela étant, de l'avis des acteurs interrogés, l'arrivée du TGV a révolutionné la liaison à Paris puisque les temps de parcours ont été réduits de 3h15 à 2h15 puis 2h. Cette réduction a autorisé les AR dans la journée. La desserte TGV a remplacé l'avion dans les déplacements professionnels. En outre la desserte est cadencée. De 8 allers-retours initiaux, on est passé à 11 en 1990, 24, puis à 19 en 2010 et 22 en 2012. Cela étant, il y a peu de forfait global, i.e. peu de migrations alternantes. L'usage par les acteurs privés dans leurs déplacements professionnels semble important.

Pas d'appropriation de la desserte TGV initialement y compris en matière de services de transport

En revanche, il ne semble pas y avoir eu initialement d'appropriation de la desserte TGV en termes d'innovations de services de transport. Si la gare a été rénovée avec une ouverture de la gare sud liée à la volonté de rééquilibrer les trafics, cette création n'a pas été liée à la volonté de créer un nouveau quartier. En outre il n'y a pas eu de besoin de restructuration des transports collectifs à l'époque. En effet, le tramway était déjà en service depuis 1985 et déjà connecté avec la gare. De l'avis des acteurs publics, les transports urbains on toujours était un axe structurant à Nantes[21].

Cela étant de nombreuses innovations ultérieures en termes de transport ont été mises en œuvre (chronobus, cadence, fréquence, tram-train, etc.) mais de l'avis des acteurs, cela se serait fait avec ou sans TGV.

Une ville dotée d'un réel projet de territoire

La ville Nantes est une ville dotée d'un réel projet de territoire pour lequel le TGV n'est qu'un plus. De ce point de vue, la desserte TGV a été une opportunité permettant de conforter une volonté existante de « faire la ville » de façon progressive, qui, selon les entretiens, caractérise l'esprit nantais. La ville se fait selon la volonté des élus et la desserte TGV n'y est pas centrale.

Il ne semble ainsi pas y avoir eu d'effets TGV sur le territoire de Nantes Métropole en 1989 et pas d'appropriation de l'arrivée initialement. Au moment de l'arrivée du TGV, il y a eu de nombreux projets d'urbanisme structurants pour la ville à l'époque (plusieurs ZAC) qui ont privilégié la mixité fonctionnelle (logements, commerces, équipements publics) y compris aux

[21] C'est ainsi la dernière ville à arrêter le tramway et la première à le remettre en service.

abords de la gare et qui n'étaient pas liés à une volonté de valoriser l'arrivée du TGV mais qui de fait ont bénéficié de l'effet d'image qui lui est associé.

S'il n'y a pas eu de tension entre collectivités à l'époque au sujet de l'accompagnement de l'arrivée du TGV, il n'y a pas eu d'enthousiasme non plus, mais plutôt, un consensus mou autour du TGV.

En termes d'appropriation collective, de l'avis des acteurs, la coordination a toujours existé en raison du caractère polarisé de l'agglomération, ce qu'ils qualifient, reprenant une expression footballistique de « jeu à la nantaise ». La coordination avec Saint-Nazaire débutée avec les Chambres de commerce et d'industrie se poursuit avec les acteurs publics. Si la desserte TGV a pu faciliter cette coordination, ce n'est pas la desserte qui est première. Tous les acteurs publics partagent aujourd'hui ce même point de vue.

Une appropriation significative aujourd'hui en termes de communication et de construction de ZAC spécifiques

Nantes communique sur sa bonne desserte ferroviaire (Nantes : cœur du grand ouest). Elle a également un projet de nouvelle liaison SNCF Rennes Nantes avec le nouvel aéroport Notre Dame des Landes qui pourrait participer du projet de coopération entre Nantes et Rennes (projet de pôle métropolitain). Les acteurs publics soulignent que si la desserte TGV est importante, il est nécessaire de la coupler avec une desserte aérienne. L'accessibilité notamment aux métropoles européennes étant primordiale pour attirer les entreprises.

Il y a aussi une réelle volonté aujourd'hui de proposer des produits spécialisés : ZAC visant à attirer des sièges sociaux des grandes entreprises, entreprises locales également: ZAC du Pré Gaucher, Ile de Nantes, Grand projet Malakoff, Euronantes. Cette volonté s'articule avec le projet de création d'une nouvelle gare pour 2018, compte tenu de la croissance anticipée des trafics.

Une appropriation significative aujourd'hui en termes de tourisme

En termes de tourisme, le dynamisme est non lié initialement au TGV. C'est en 1998 avec la coupe du monde de football qu'émerge une prise de conscience de l'intérêt du tourisme.

En termes de tourisme d'affaires, le Palais des Congrès a été créé postérieurement à la desserte (1992). La Cité connaît aujourd'hui un dynamisme marqué fondé sur l'activité des entreprises extérieures mais également des entreprises et organisations locales (charte de partenariat). Si le nombre de manifestations a diminué (de 500 au début des années 1990 à 300 aujourd'hui), elles sont plus importantes. La clientèle internationale représente ainsi 15% des Congrès, la clientèle nationale, 30%, et le reste est régional. La desserte TGV et accessibilité à Paris qu'elle permet est fondamentale. De surcroît, l'activité de la Cité est confortée par une localisation idéale à 200m de la gare.

En termes plus généralement de tourisme urbain, les cibles Géographique sont le Grand Ouest, la clientèle francilienne et la clientèle connectée par TGV ou aérien. La cible en termes de professions et catégories socio-professionnelles étant les lecteurs de Télérama. Les acteurs du tourisme visent le court séjour i.e. les « city break » mais essaient de de lutter contre la réduction de la durée des séjours. Des offres promotionnelles sont réalisés intégrant le TGV (package duo: le remboursement d'un billet TGV pour 2 payés) ou des promotions au moment des festivités (Billet TER à 10 euros sur tout le Pays de la Loire avec une extension envisagée sur la Bretagne).

La ville développe des thématiques spécifiques fondées sur le patrimoine de Nantes (grands hommes, patrimoines industriels, etc.) et cherche à mettre en avant de la culture et le développement durable (Nantes capitale verte de l'Europe en 2013). La nécessité de renforcer l'offre hôtelière est évoquée avec des projets hôteliers 3 et 4 étoiles au centre-ville.

En termes d'appropriation collective en matière de tourisme, il existe aujourd'hui une coordination de tous les acteurs (publics, privés, du tourisme d'affaires, du tourisme de Loisirs (Comité de pilotage) et avec la SNCF. Il existe également une appropriation collective de l'ensemble des transports et pas seulement du TGV en matière de tourisme et une articulation tourisme - transport au cœur de la ville : « Le voyage à Nantes » commence à Montparnasse ainsi que des projets concernant les modes doux.

Enfin, si Nantes est concernée par le projet de ligne à grande vitesse BPL, les acteurs locaux considèrent que l'amélioration de l'accessibilité permise par cette ligne nouvelle sera marginale par rapport à ce qui s'est passé en 1990.

5.4. La valorisation scientifique et les publications et communications réalisées de 2010 à 2013

Depuis le début de la recherche en 2010, les membres du groupe de recherche, individuellement ou collectivement ont publié 8 articles sur le sujet, 1 est en révision et présenté 17 communications à des colloques nationaux et internationaux. Ils ont par ailleurs coordonné un numéro spécial de revue et organisé deux sessions spéciales dans des colloques. En termes de valorisation de la recherche ils ont présenté 6 conférences dans les milieux professionnels ou grand public et réalisé 16 interviews pour des médias. Enfin depuis 2012, Corinne Blanquart et Marie Delaplace sont membres du Conseil Scientifique de l'Observatoire de la LGV Bretagne-Pays de la Loire.

5.4.1. Liste des articles publiés

1. Delaplace M., 2013, Le rôle des transports ferroviaires », Questions Internationales, N° 60, « Les villes mondiales », La documentation française, pp. 51-54
2. Bazin S., Beckerich C., Blanquart C., Delaplace M. et Vandenbossche L., à paraître, Dessertes ferroviaires à grande vitesse et dynamiques locales : une analyse comparée de la littérature, Géotransport
3. Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., à paraître, TGV et tourismes dans les villes petites et moyennes, le cas d'Arras, Auray, Charleville-Mézières et Saverne, Les Cahiers Scientifiques des Transports
4. Delaplace M., 2012, Pourquoi les « effets » TGV sont-ils différents selon les territoires ? L'hétérogénéité au cœur du triptyque « Innovations, Territoires et Stratégies », Recherche Transports et Sécurité, N° 28, pp. 290-302
5. Delaplace M., 2012, TGV, développement local et taille des villes ; Une analyse en termes d'innovation de services, Revue d'économie régionale et urbaine, N° 2, pp. 265-292
6. Bazin S., Beckerich C., Blanquart C., Delaplace M. et Vandenbossche L., 2011, Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature, Recherche, Transports et Sécurité, Vol. 27, n° 106, p. 215-238
7. Bazin S., Beckerich C. et Delaplace M., 2010b, Grande vitesse, activation des ressources spécifiques et développement du tourisme urbain : le cas de l'agglomération rémoise, Belgéo, N° 1-2, p. 65-78
8. Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., 2010a, Ligne à Grande Vitesse et marchés immobiliers résidentiels à Reims : entre attractivité, aménités et anticipations, Revue d'Economie Régionale et Urbaine, N° 2, p. 313-336

5.4.2. Article en révision

Delaplace M. (en révision) Multiplication des dessertes TGV et Tourismes urbains et d'affaires, Regards croisés sur la Province et l'Ile de France, (Numéro spécial TGV et développement des territoires, en cours) (avec Perrin J.)

5.4.3. Liste des communications dans des colloques

1. Delaplace M., 2013, Les gares TGV, un outil au service de l'innovation dans l'immobilier de bureaux ? Le cas de la métropole francilienne, Communication présentée au Colloque « Futurs urbains » Axe 1 Métropoles et aménagements métropolitains : quelles dynamiques d'innovations ? (avec Aguiléra A. et Perrin J.)
2. Delaplace M., 2012, Quel développement autour du binôme Parc de loisirs et gare TGV ? Les cas de Disneyland® Paris et du Futuroscope, communication présentée au Colloque 20 ans de Transformations Economiques et Sociales au Val d'Europe, 18 et 19 décembre (avec Perrin J.)
3. Delaplace M., 2012, Multiplication des dessertes TGV et Tourismes urbains et d'affaires, Regards croisés sur la Province et l'Ile de France, communication présentée au XLIXe Colloque de l'ASRDLF, Session spéciale « TGV, Tourismes et Territoires », Belfort, 9-11 juillet (avec Perrin J.)
4. Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., 2012, TGV et tourismes dans les villes petites et moyennes, le cas d'Arras, Auray, Charleville-Mézières et Saverne, communication présentée au XLIXe Colloque de l'ASRDLF, Session spéciale « TGV, Tourismes et Territoires », Belfort, 9-11 juillet
5. Bazin S., Beckerich C., Blanquart C., Delaplace M., 2011, Les effets des dessertes ferroviaires à grande vitesse : Des divergences d'objectifs qui limitent la portée des stratégies d'accompagnement, Communication au colloque international annuel de l'Association de Science Régionale De Langue Française (ASRDLF), Session spéciale « Les effets des dessertes à Grande vitesse : un vieux débat au cœur d'une actualité nourrie », Schoelcher, Martinique, 6-8 juillet
6. Delaplace M., 2011, Pourquoi les « effets » TGV sont-ils différents selon les territoires ? L'hétérogénéité au cœur du triptyque Innovations, Territoires et Stratégies, Communication au colloque international annuel de l'Association de Science Régionale De Langue Française (ASRDLF), Session spéciale « Les effets des dessertes à Grande vitesse : un vieux débat au cœur d'une actualité nourrie », Schoelcher, Martinique, 6-8 juillet
7. Delaplace M., 2011, Why are the wider effects of High-Speed Rail so different according to places?, communication to the 9th World Congress on Railway Research, Lille May, 22-26
8. Bazin S., Beckerich C., Blanquart C., Delaplace M. et Vandenbossche L., 2011, High speed Rail service and socio-economic transformations in space, a review, communication to the Transportation Research Board 2011 Annual Meeting, Washington DC, 23-27 january
9. Delaplace M., 2010a, Grande vitesse ferroviaire et développement local : Quels enjeux pour les villes petites et moyennes ?, Colloque international « Villes petites et moyennes, un regard renouvelé » Pertinence scientifique d'une analyse pluridisciplinaire du territoire, Tours (France), 9 et 10 décembre
10. Delaplace M., 2010b, High-Speed Rail and local economic development; an analysis based on innovations, local and national spaces and local actors' strategies, communication to the ERSA 50th conference, Jønkøping (Sweden), August 19-23, 2010, Sustainable Regional Growth and Development in the Creative Knowledge Economy, ERSA-NECTAR Special Session on High-Speed Rail as a new transport network
11. Bazin S., Beckerich C., Blanquart C., Delaplace M., Vandenbossche L., 2010a, High speed Rail service and socio-economic transformations in space, a review, communication to the ERSA 50th conference, Jønkøping (Sweden), August 19-23, 2010, Sustainable Regional Growth and Development in the Creative Knowledge Economy, ERSA-NECTAR Special Session on High-Speed Rail as a new transport network

12. Bazin S., Beckerich C., Blanquart C., Delaplace M., Vandenbossche L., 2010b, Grande vitesse ferroviaire et développement économique local, Une revue de la littérature, communication au Colloque joint AISRE - ASRDLF 2010, Aoste, 20–22 Septembre
13. Bazin S., Beckerich C., Blanquart C., Delaplace M., Vandenbossche L., 2010c, Lignes ferroviaires à grande vitesse et dynamiques locales : une analyse comparée de la littérature, communication au Colloque international Transport et développement des territoires, Commission de Géographie des Transports, Le Havre, 8-10 septembre
14. Bazin Sylvie, Beckerich Christophe, Blanquart Corinne, Delaplace Marie et VandenBossche Lidwine, 2011, High speed Rail service and local economic development, a review, communication at the Transportation Research Board 2011 Annual Meeting, Wahsington DC, 23-27 january
15. Bazin Sylvie, Beckerich Christophe, Blanquart Corinne, Delaplace Marie et VandenBossche Lidwine, 2010, High speed Rail service and local economic development, a review, communication at the ERSA 50th conference, Jønkøping (Sweden), August 19-23, 2010, Sustainable Regional Growth and Development in the Creative Knowledge Economy, ERSA-NECTAR Special Session on High-Speed Rail as a new transport network
16. Bazin Sylvie, Beckerich Christophe, Blanquart Corinne, Delaplace Marie et VandenBossche Lidwine, 2010, Grande vitesse ferroviaire et développement économique local, Une revue de la littérature, communication présentée au Colloque joint AISRE - ASRDLF 2010, Aoste, 20–22 Septembre, en cours de valorisation
17. Bazin Sylvie, Beckerich Christophe, Blanquart Corinne, Delaplace Marie et VandenBossche Lidwine, 2010 Lignes ferroviaires à grande vitesse et dynamiques territoriales ? Communication au Colloque international Transport et développement des territoires, Commission de Géographie des Transports, Le Havre, 8-10 septembre

5.4.4. Coordination de numéro spécial de revue

Delaplace M. (en cours) Recherche Transport et Sécurité sur « TGV et territoires » (avec F. Dobruszckes) suite à la session spéciale « TGV et développement territorial » du colloque de l'ASRDLF 2012

5.4.5. Organisation de sessions spéciales dans des colloques

Delaplace M. « Grande vitesse ferroviaire et développement régional et urbain », Session spéciale Colloque international annuel de l'Association de Science Régionale De Langue Française (ASRDLF), Belfort, 9-11 juillet 2012 (avec Belot R.) (8 communications présentées)

Delaplace M. « TGV, tourismes et territoires », Sous-session spéciale, Colloque international annuel de l'Association de Science Régionale De Langue Française (ASRDLF), Belfort, 9-11 juillet (avec Bérion P., Dobruszkes F. et Fachinetti-Mannone F.), (9 communications présentées)

Bazin S., Beckerich C et Blanquart C. Delaplace M., Session spéciale « Les effets des dessertes à Grande vitesse : un vieux débat au cœur d'une actualité nourrie (Effects of High-Speed Rail Services: A renewal of an old debate), (en français et en anglais) dans le cadre du colloque international annuel de l'Association de Science Régionale De Langue Française (ASRDLF), Schoelcher, Martinique, 6-8 juillet 2011 (9 propositions de communication ; 6 communications présentées)

5.4.6. Conférences à destination des milieux professionnels et grand public

Blanquart C. Delaplace M., 2013, Audition par la commission « Mobilité 21 » « Les impacts de la desserte TGV sur les régions, les agglomérations et les quartiers de gare, que peut-on raisonnablement espérer ?, 24 avril

Delaplace M., 2012, « Le TGV, un outil au service d'un projet de destination touristique? De la connectivité externe à la connectivité interne » Table-ronde « Avec le TGV, un tourisme connecté ? », 5ème édition des Rencontres de la Grande Vitesse en Franche-Comté « « Le TGV Rhin-Rhône, accélérateur d'innovations ?», Dole, 22 Novembre

Delaplace M., 2011, « Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : les enjeux en termes de tourisme et d'immobilier résidentiel et d'entreprises », Débat Public sur la Ligne Nouvelle Paris Normandie, 15 décembre

Delaplace M., 2011, « Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature » et « Enjeux et opportunités de la grande vitesse ferroviaire en termes de développement local: une analyse fondée sur la production et l'appropriation des innovations de services » Journée d'échanges « Transports et territoires : à la recherche de cadres et de méthodes d'analyse renouvelés » Réseau des économistes Transport et Aménagement, 12 décembre

Delaplace M., 2010, Les dessertes TGV, un vecteur de développement économique local ? Conférence invitée, Club des économistes de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (ECO-FNAU), 03 décembre, Paris

Delaplace M., 2010, Les dessertes TGV, un vecteur de développement économique local ? Conférence organisée par le Kiosque Citoyen, Rennes, 1 mars

5.4.7. Interviews dans des médias

Delaplace M., 2013, Entretien pour le journal Le Mensuel de Rennes « les impacts d'une LGV sur le territoire » parution Juin

Delaplace M., 2013, Entretien pour le journal Le Populaire du Centre « Desserte TGV et développement économique local », parution Mai

Delaplace M., 2013, Entretien pour le journal le Berry Républicain « Desserte TGV et développement démographique », parution le mardi 2 avril

Delaplace M., 2013, Entretien pour le journal La Charente Libre, supplément sur la LGV SEA "TGV et développement démographique et économique: mirage ou réel espoir", parution le 27 mars

Delaplace M., 2012, Entretien pour le journal du Pays Basque « Quels effets des dessertes ferroviaires à grande vitesse pour les territoires? », parution 23 Octobre

Delaplace M., 2012, Entretien pour le journal Sud-Ouest, « Les dessertes ferroviaires à grande vitesse et le développement local » parution 16 septembre

Delaplace M., 2012, Entretien pour le Magazine Le Pèlerin « La SNCF est-elle encore un service public ? », parution 30 Août

Delaplace M., 2012, Desserte TGV et développement économique local, le Journal des entreprises, 4 Juin

Delaplace M., 2012, Desserte TGV et projet immobilier : une association pas toujours fructueuse, Les échos, 15 mars

Delaplace M., 2012, Territoires : quel est l'effet TGV ?, Ville Rail et Transport Communication, Février

Delaplace M., 2011, France 3 National « les effets TGV à Reims », 10 décembre

Delaplace M., 2010, Le Point N° spécial sur l'immobilier, paru le 13 Octobre

Delaplace M., 2010, Invitée de « C'est pas du vent » sur la thématique « Les enjeux du train à grand vitesse » Radio France Internationale avec H. Dumesnil et Y Crozet, 10 septembre

Delaplace M., 2010, Entretien France Bleue Poitou-Charentes, diffusé dans « l'invité de 8h10 » le 10 mai et diffusé en partie sur France Bleu Limousin

Delaplace M., 2010, L'Union, 10 avril

Delaplace M., 2010, Ouest France, 25 février

Delaplace M., 2010, Lignes d'avenir N° 8, Magazine de RFF, Février