



SETEC Organisation

*LGV PACA*

*Etude relative aux effets socio-économiques  
et en terme d'aménagement*

**Volet 1**

**Analyse bibliographique  
des effets des LGV**

**Synthèse du fonds documentaire**



# Sommaire du volet 1

<b>OUVRAGES DU FONDS DOCUMENTAIRE.....</b>	<b>5</b>
<b>REMARQUES LIMINAIRES .....</b>	<b>8</b>
<b>SYNTHESE GENERALE .....</b>	<b>11</b>
<b>1.1 DES EVOLUTIONS IMEDIATES DES MOBILITES</b>	<b>11</b>
<b>1.2 UN EFFET A COURT TERME SUR L'IMAGE DES TERRITOIRES DESSERVIS</b>	<b>12</b>
<b>1.3 UN FACTEUR PARMIS D'AUTRES DE L'ATTRACTIVITE DES TERRITOIRES</b>	<b>12</b>
<b>1.4 UN EFFET CATALYSEUR SUR LES PROJETS DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET D'AMENAGEMENT URBAIN</b>	<b>12</b>
<b>1.5 DES EFFETS SOUVENT CONDITIONNES PAR DES ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT</b>	<b>13</b>
<b>1.6 EN CONCLUSION DES FACTEURS SONT DETERMINANTS POUR QUE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE CONTRIBUE AU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES :</b>	<b>13</b>
<b>1.7 PROJECTION POUR LA LGV PACA</b>	<b>14</b>
<b>PRESENTATION DETAILLEE DES PRINCIPAUX EFFETS.....</b>	<b>17</b>
<b>1.8 LA MOBILITE</b>	<b>17</b>
1.8.1 Les évolutions en volume	17
1.8.2 Regard spécifique sur les évolutions des mobilités professionnelles	19
1.8.3 Mobilité et réseaux ferroviaires	19
1.8.4 Mobilités TGV et mobilités régionales	20
<b>1.9 LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE</b>	<b>20</b>
1.9.1 (dé)Localisations d'entreprises, création d'emplois	21
1.9.2 Un agrandissement des aires de marché	21
1.9.3 Un effet accélérateur	22
1.9.4 L'importance des mesures d'accompagnement	22
1.9.5 La difficulté d'isoler un « effet GVF » dans ce domaine	22
<b>1.10 LE DEVELOPPEMENT DU TOURISME</b>	<b>22</b>
<b>1.11 TERRITOIRES, ORGANISATION, COHESION, IMAGE</b>	<b>23</b>
1.11.1 Changements de perspective, effets d'image, coopérations entre acteurs	23
1.11.2 Marché foncier, immobilier	24
1.11.3 Urbanisme	24
1.11.4 La localisation de la gare	25
1.11.5 Organisation de l'espace, hiérarchie urbaine	26
<b>1.12 L'ENVIRONNEMENT</b>	<b>27</b>
<b>CONSTITUTION DU FONDS DOCUMENTAIRE ET COMMENTAIRES SUR LES OUVRAGES .....</b>	<b>29</b>
<b>1.13 SELECTION DES DOCUMENTS</b>	<b>29</b>
<b>1.14 COMMENTAIRES SUR L'ENSEMBLE DES OUVRAGES DU FONDS DOCUMENTAIRE</b>	<b>30</b>
<b>ANNEXES .....</b>	<b>32</b>

Le présent rapport est la synthèse du volet 1 de la mission de SETEC Organisation sur les effets potentiels de la ligne à grande vitesse (LGV) PACA, préparatoire au Débat public.

Les objectifs de cette analyse bibliographique sont :

- la mise en évidence des effets potentiels des lignes à grande vitesse (et de les présenter au travers d'une nomenclature des effets) ;
- la préparation des volets suivants de la mission ;
- la mise en évidence des méthodes utilisées pour montrer ces effets ;
- la détermination des « éléments du passé » permettant aux acteurs du territoire PACA de se bâtir une doctrine et d'élaborer des arguments utiles au débat.

La présente note est composée des éléments suivants :

- une synthèse des effets socio-économiques et en termes d'aménagement de la grande vitesse ferroviaire, telle qu'elle ressort des ouvrages composant le fonds,
- une présentation des modalités de la constitution du fonds et des commentaires et enseignements que SETEC Organisation a tirés de la constitution et de l'analyse du fonds,

### **Avertissement**

Ce rapport a été construit et élaboré dans un esprit de neutralité à la fois lors de la synthèse des ouvrages et des études du fonds et dans la présentation des problématiques qu'ils soulèvent. SETEC Organisation n'a donc volontairement fait aucune interprétation particulière sur les informations collectées.

## OUVRAGES DU FONDS DOCUMENTAIRE

N°	Titre	Organisme	Type	Auteur (s)	Date parution
1	<b>Les répercussions de l'arrivée du TGV sur la mobilité urbaine, enquête sur onze agglomérations</b>	CERTU	Rapport de recherche	Eric MALVERGNE	1991
2	<b>La Grande vitesse, outil d'aménagement du territoire ?</b>	Association Villes Européennes TGV	Rapport de recherche	BIPE Conseil	Janv. 1992
3	<b>TGV, locomotive du développement</b>	Revue Urbanismes	Article de recherche	Equipe rédactionnelle de la Revue Urbanismes	Déc. 1993
4	<b>Les trains à grande vitesse en Europe</b>	Union Internationale des Chemins de fer (UIC)	Article de recherche	Equipe UIC	oct. 2002
5	<b>Effets induits des grandes infrastructures ; synthèse de l'analyse bibliographique</b>	CETE Méditerranée / CERTU	Rapport de recherche	Jean-Pierre SIMON	1997
6	<b>L'enquête d'approfondissement comportemental</b>	Département des Etudes Economiques du Service Economique et Statistiques	Actes de colloque	C. CALZADA et M. HOUEE (SES) ; JF. LEFOLE et F. MANGE (SOFRES).	1998
7	<b>L'impact régional du TGV Sud-Est</b>	Université d'Aix-Marseille	Thèse	Valérie MANNONE	1995
8	<b>Le Mans, six ans après l'arrivée du TGV Vol. 1 &amp; vol. 2</b>	DATAR / Observatoire Economique et Statistique des Transports	Monographie	Sous la direction de J. CHEVALIER - Groupe de Recherche en Géographie Sociale / ESP – Espace Géographiques et Sociétés, URA, CNRS 915 / Université du Maine – Le Mans	Oct. 1995 - 1997
9	<b>Transport et Développement</b>	Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT)	Actes de colloque	H. BAUM et J. KORTE (Allemagne), U. BLUM et L. DUDLEY (Canada), R. PRUD'HOMME (France), J. BERECHMAN (Israël), R. VICKERLAN ( Royaume-Uni)	Mars 2001
10	<b>Nantes, sept ans après l'arrivée du TGV Atlantique</b>	MELT, Direction des Affaires Economiques Internationales / C.E.T.E de L'Ouest	Etude	P. LACOSTES, L. BENON, S. LE GOFF, D. DALLIBERT	Juill. 1997

11	<b>Les TGV européens</b>	Que sais-je ?	Livre grand public	Eric CINOTTI et Jean- Baptiste TREBOUL	2000
12	<b>Processus de territorialisation des réseaux : analyse de la grande vitesse ferroviaire à l'échelle régionale</b>	INRETS / Netcom. Geospace & Cyberspace Vol. 12	Article de recherche	Philippe MENERAULT	1998
13	<b>Evaluation de l'impact du TGV Nord-Européen sur la mobilité. Résultats des trois années de panel, enseignements méthodologiques</b>	SOFRES / Ministère Equipement, SES	Monographie	Jean-François LEFOLE	Oct. 1998
14	<b>Les Mesures d'impact d'une nouvelle infrastructure sur la mobilité : le cas du TGV Nord</b>	Département des Etudes Economiques du Service Economique et Statistique du CNRS	Actes de colloque	SNCF (Direction grandes lignes) ; Hague Consulting Group et Trafic Research Centre ;	Nov. 1998
15	<b>Investissements en infrastructure de transport et développement régional</b>	OCDE	Rapport de recherche	Michael WALSH (Sous la direction de) – Groupe de travail	2002
16	<b>4ème Congrès Mondial de la grande vitesse relatif aux bénéfices socio-économiques des LGV</b>	EurailSpeed, 23-25 octobre 2002, Madrid, Espagne	Actes de colloque	Quelques-uns des intervenants : A. SAVINI NICCI - Directeur opérationnel TAV. G. ELLWANFER – Directeur Dpt. Grande Vitesse de l'UIC. P. AYOUN – Chef du Service des Etudes Economiques et Statistiques SES	oct. 2002
17	<b>L'effet TGV sur les grandes villes</b>	La Vie du rail et des transports - n°2826	Article de recherche	Pierre MARIN & Pascal GRASSART	19 déc. 2001
18	<b>Le TGV Atlantique : entre récession et concurrence</b>	Laboratoire d'économie des transports. Unité mixte de recherche du CNRS. n° 108	Monographie	Olivier KLEIN et Gérard CLAISSE	1997
19	<b>Quand la vitesse recompose le territoire. Localisation des gares TGV et organisation urbaine</b>	Annales des Ponts et Chaussées / GARES ET URBANISATION - No 89	Article de recherche	J. OLLIVRO	1999
20	<b>Evaluation, dévaluation ou réévaluation des lignes à grande vitesse ?</b>	Laboratoire d'économie des transports., ENTPE, CNRS / Les Cahiers Scientifiques du Transport	Article de recherche	Alain BONNAFOUS et Yves CROZET	1997

21	<b>Les plus-values induites par une infrastructure de transport (n°3)</b>	Union des Transports Publics / (Fonds d'Intervention pour les Etudes et Recherches) – N° 3	Rapport de recherche	Agnès DEBOULET	Janv. 1993
22	<b>Défi Régional de la grande vitesse</b>	Centre Européen du Développement Régional (C.E.D.R.E.) / Syros Alternatives	Rapport de recherche	Ouvrage collectif - C.E.D.R.E.	1992
23	<b>La France à 20 minutes</b>	Editions Belin	Livre grand public	Jean-Marc BENOIT Philippe BENOIT Daniel PUCCI	2002
24	<b>Le Grand livre du TGV</b>	La vie du Rail	Livre grand public	Claude SOULIE et Jean TRICOIRE	2002
25	<b>Mobilité régionale : le train et les autres modes de transports</b>	DATAR / Centre d'Etudes sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions urbaines - CNRS	Etude	Odile COINTET-PINEL, Bruno MONJARET et Marie-Astrid KALFON	Juillet 1998
26	<b>L'arc méditerranéen : dynamiques territoriales et rapprochements interrégionaux</b>	Territoires 2020, revue scientifique de la DATAR	Article de recherche	Christine VOIRON-CANICIO	janvier 2003
27	<b>Le territoire - Dynamique de la région PACA</b>	Editions de l'Aube	Livre grand public	Philippe LANGEVIN, Bernard MOREL, Mireille PILE	Novembre 2002
28	<b>Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre ville : le cas des villes desservies par le TGV Sud-Est</b>	Les Cahiers Scientifiques du Transport. n° 31/1997	Article de recherche	Valérie MANNONE	1997
29	<b>Conséquences économiques probables de la LGV entre Milan et Naples</b>	Rail International	Article de recherche	Lanfranco Senn et Roberto Zucchetti	2002
30	<b>High Speed on Rails in Germany</b>	Deutsche Bahn	Article de recherche	Deutsch Bahn et Eberhard Jänsch	1999

## REMARQUES LIMINAIRES

Plus de 20 ans après sa première mise en service, la grande vitesse ferroviaire a fait l'objet de nombreuses études, analyses et évaluations. Des thématiques récurrentes y sont abordées ; les premières concernent sa vocation originelle de transport et portent donc sur les évolutions des mobilités. D'autres portent sur ses effets économiques, touristiques, sur l'organisation et l'aménagement de l'espace ou encore sur l'image des territoires.

Les méthodes utilisées pour ces analyses peuvent être regroupées en quelques volets : comparaisons avant après, monétarisation, monographies. Les outils utilisés sont essentiellement la mesure d'indicateurs quantitatifs et de comportement, les entretiens, les sondages, les comptages.

De la lecture des 30 ouvrages pris en compte pour la réalisation de cette analyse bibliographique on peut tirer plusieurs enseignements d'ordre méthodologique général.

### ➤ **La difficulté d'isoler et de mesurer les effets<sup>1</sup> de la grande vitesse ferroviaire (GVF)**

Avant tout, les ouvrages montrent la difficulté de mesurer les effets socio-économiques d'une infrastructure de transport. Ainsi la grande vitesse ferroviaire est supposée générer des créations d'emplois sur les territoires qu'elle dessert. A proximité de plusieurs gares TGV, des zones d'activité ont été aménagées (Euralille à Lille ou Novaxis au Mans par exemple). Il est cependant difficile sinon impossible de savoir si ces zones auraient été créées sans l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire, si l'activité et l'emploi ont été dopés, ou simplement déplacés, voire localisés dans ces zones parce que l'immobilier était disponible. Doit-on réellement considérer comme un effet de la LGV Nord la création des 4000 et à terme 15000 emplois d'Euralille ? Dans ce cas, on ne peut exclure qu'il s'agisse d'un simple effet d'aubaine, le TGV jouant un simple rôle de « catalyseur ».

### ➤ **Les thèmes d'étude**

Certains thèmes sont plus particulièrement et systématiquement analysés, comme la mobilité, le rôle des gares dans l'organisation urbaine, et le développement économique. D'autres comme le tourisme sont étudiés dans certains cas seulement. D'autres sont peu traités comme les effets d'image, les effets réseaux, la cohésion spatiale ou sociale, les effets démographiques, les effets sociaux ou les effets d'évolution des comportements.

Ainsi SETEC Organisation n'a pas trouvé d'ouvrage consacré aux évolutions des perceptions des territoires par les décideurs et prescripteurs nationaux, européens ou mondiaux.

Les comparaisons entre les études et entre les différentes lignes à GV en sont rendues plus difficiles.

---

<sup>1</sup> Par commodité de lecture, on appellera tout au long de cette note « effets », les effets socio-économiques et en termes d'aménagement.



➤ **La difficulté de faire coïncider les études avec la durée nécessaire à certaines évolutions**

Les observations des études portent, au plus, sur plusieurs années ; dans ces conditions tous les effets de la grande vitesse ferroviaire ne sont pas tous convenablement mis en évidence, notamment les évolutions sociologiques qui se font sur plusieurs décennies. Ainsi les évolutions des mobilités ou des emplois sont étudiées sur des périodes de quelques années au plus, quand les phénomènes qui les sous-tendent (élévation des niveaux de formation, RTT, évolution des familles...) sont généralement beaucoup plus longs.

➤ **L'insuffisance et parfois le manque de critères de mesure**

Par exemple l'image véhiculée par la grande vitesse ferroviaire sur un territoire modifie la perception qu'on peut en avoir ; mais la mesure de cette évolution est difficile compte tenu de l'absence d'indicateurs ou de leur caractère subjectif.

Par ailleurs des indicateurs de mesure peuvent être disponibles, mais on regrette souvent l'absence de mesures avant l'ouverture de la ligne permettant de fixer la situation « ante » : la confrontation avec la situation a posteriori devient alors impossible.

Cette lacune transparaît clairement de certains ouvrages : certains parlent de l'arrivée d'un nombre « significatif » d'entreprises sur un territoire et de programmes immobiliers « importants » sans préciser davantage ces deux termes. On comprendra qu'il nous paraisse délicat de déduire de telles affirmations des règles générales transposables au cas particulier d'une ligne à grande vitesse projetée.

➤ **Les contradictions et les paradoxes entre les analyses**

Il n'est donc pas surprenant que la comparaison des études révèle des contradictions qui peuvent s'expliquer par la différence des méthodes utilisées et des problématiques posées. Mais les résultats eux-mêmes sont parfois paradoxaux. Ainsi, les motifs de choix du TGV invoqués par certains voyageurs sont parfois les mêmes que ceux invoqués par d'autres pour y renoncer. A titre d'exemple, on peut citer la réservation obligatoire des places, jugée positive par certains, négative par d'autres, au point qu'il peut être difficile, à défaut souvent d'enquêtes suffisamment fouillées, de savoir s'il s'agit ou non d'une disposition globalement positive pour la clientèle.

➤ **L'évolution des effets selon les LGV**

Différentes lignes à grande vitesse ont été construites depuis 25 ans. Leurs effets diffèrent, en particulier grâce aux enseignements des lignes les plus anciennes. Par exemple, les « gares bis » qui ont été construites sur les lignes postérieures à la LGV Sud-Est sont mieux connectées aux réseaux de transport. De même, les réseaux de TER ont été mieux adaptés aux nouvelles conditions de l'offre ferroviaire. Au fil du temps, les collectivités locales semblent avoir mieux anticipé et préparé les effets urbains possibles de la desserte ferroviaire à grande vitesse, et elles sont davantage associées à la genèse du projet ferroviaire. Il faut sans doute également y voir une conséquence positive des actions des associations visant à réduire les nuisances des infrastructures.

Mieux valoriser la grande vitesse ferroviaire en termes de développement économique et social et d'aménagement est un souci de plus en plus fréquent chez les acteurs de l'aménagement (la présente étude en est d'ailleurs une illustration).

➤ **La différence entre perceptions et réalités**

Les méthodes utilisées présentent des lacunes et des risques : certains effets sont décrits alors qu'ils ne sont pas quantifiables ou sans que l'analyse fine des statistiques ne soit faite ; les avis recueillis à l'occasion d'entretiens personnalisés peuvent alors être contradictoires avec les résultats de ces analyses (études avant/après). La phase 2 d'étude relative à l'analyse des effets de la LGV Méditerranée met d'ailleurs clairement en évidence de telles situations : nous renvoyons aux documents d'étude correspondants.

## SYNTHESE GENERALE

Comme indiqué dans l'introduction générale de ce rapport, les attentes en termes socio-économiques et d'aménagement à l'égard de la grande vitesse ferroviaire sont multiples : développement économique et développement de l'emploi, élévation des niveaux d'emploi et notamment attractivité des activités du tertiaire supérieur, amélioration de l'image, réponse aux besoins de mobilité.

Les ouvrages étudiés montrent que les effets de la GVF sur un territoire répondent à certaines de ces attentes mais que toutes ne sont pas comblées, que des effets imprévus apparaissent, que la préparation et les mesures d'accompagnement pour profiter des effets potentiels sont souvent nécessaires.

La conclusion centrale qu'il faut retenir de la lecture de ces trente ouvrages est que :

- la grande vitesse ferroviaire répond d'abord à la demande croissante de mobilité (la demande crée l'offre) ; elle contribue aussi à cette demande (l'offre crée la demande) ;
- elle a des effets de long terme difficilement mesurables sur les évolutions sociétales et la perception des territoires ;
- elle est un des facteurs parmi d'autres de la compétitivité d'un territoire mais elle n'en est ni une condition suffisante ni même une condition nécessaire ;
- elle est plus souvent un accélérateur de processus de développement et d'aménagement que leur déclencheur et *a fortiori* leur cause ;
- elle recompose des territoires quand des opérations d'aménagement urbain sont menées à l'occasion de la création de gares nouvelles ou de réhabilitation de gares anciennes ;
- elle renforce la métropolisation du territoire.

Les enseignements tirés des 30 ouvrages et synthétisés dans cette partie 1 « Synthèse générale » sont détaillés, explicités et justifiés / étayés dans la partie 2 « Présentation détaillée des principaux effets ».

### 1.1 DES EVOLUTIONS IMEDIATES DES MOBILITES

La grande vitesse accentue surtout les mobilités des populations des métropoles. Les catégories les plus affectées sont les cadres du tertiaire supérieur et les étudiants. La GVF accentue la mobilité des catégories de population déjà mobiles plus qu'elle n'en génère de nouvelles.

Parfois (Thalys, LGV Nord), elle a même réduit la mobilité de certaines catégories de population soit en raison de son prix, soit en raison de l'obligation de réservation, soit enfin en raison de la réduction de dessertes. Cet effet dépend du service ferroviaire rendu.

Mais généralement l'effet de croissance des mobilités est manifeste. Il est directement lié au service ferroviaire (nombre, cadencement, origine et destination des dessertes, rabattement, accessibilité...).

## **1.2 UN EFFET A COURT TERME SUR L'IMAGE DES TERRITOIRES DESSERVIS**

La GVF est associée à une image de modernité et d'accessibilité. Les attentes des acteurs politiques, économiques et sociaux sont d'ailleurs fortes en ce domaine de l'image des territoires.

La GVF rapproche les territoires au moins autant dans les perceptions que dans les réalités. Elle fait évoluer les représentations, en raccourcissant les temps d'accès.

## **1.3 UN FACTEUR PARMIS D'AUTRES DE L'ATTRACTIVITE DES TERRITOIRES**

Les analyses montrent que la grande vitesse ferroviaire est un atout dans la compétition entre les villes, que son absence peut être pénalisante mais qu'elle n'est pas nécessairement déterminante dans le développement : un territoire qui accueille le TGV peut manquer de dynamisme alors qu'une ville qui ne l'accueille pas peut être dynamique.

Des effets sur l'aménagement du territoire et sur la compétition entre les territoires sont pourtant parfois manifestes : négativement quand des villes desservies par la ligne classique et à l'écart de la ligne nouvelle GV en pâtissent ; ou quand des effets « tunnel » (les territoires situés entre deux points d'accès sont mis à l'écart du développement) sont notés. Positivement quand elle donne aux acteurs d'un territoire accès à des services qui n'y sont pas disponibles (exemple : activités ECA).

La grande vitesse ferroviaire conçue en France pour lier des métropoles renforce la métropolisation du territoire.

## **1.4 UN EFFET CATALYSEUR SUR LES PROJETS DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET D'AMENAGEMENT URBAIN**

C'est souvent plus « à l'occasion » qu'« à cause » de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire que les acteurs économiques et politiques mettent en œuvre des projets de développement.

### **➤ Développement économique**

A court terme, on constate peu de délocalisations ou d'implantations d'entreprises, spécifiquement liées à la GV ferroviaire. La GVF est un des critères pris en compte par les entreprises ; mais il n'est pas suffisant pour décider de la localisation d'activités.

Pour le tourisme, la GVF n'a pas été pour les territoires analysés synonyme de croissance substantielle. Elle peut être une chance si des infrastructures hôtelières et de réception et une offre touristique structurée pré-existent ; elle profite surtout aux territoires bien organisés et dont l'offre est comparativement originale ou importante. Elle semble tout de même avoir été pour le tourisme d'affaire un atout supplémentaire, même si les données manquent.

### ➤ **Aménagement urbain**

Une LGV peut devenir un catalyseur ou un amplificateur de phénomènes de dynamisation : renouvellement urbain, désenclavement, revitalisation... A l'occasion de la mise en service d'une LGV, les villes mettent en œuvre des politiques d'aménagement urbain, surtout autour de la gare.

Des gares sont réhabilitées, d'autres sont créées, notamment dans des quartiers excentrés. Par ailleurs, le quartier de la gare peut profiter de programmes urbains et immobiliers d'envergure. Novaxis au Mans en est le symbole.

Toutefois c'est souvent plus à l'occasion qu'à cause de la LGV que les acteurs mettent en œuvre ces projets d'aménagement.

Les effets sur les opérations urbanistiques dépendent de nombreux facteurs ; en particulier la disponibilité du foncier, l'accessibilité en transports collectifs, l'intégration dans un projet urbain.

## **1.5 DES EFFETS SOUVENT CONDITIONNES PAR DES ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT**

Ainsi la mobilité dépend de l'organisation des rabattements ; l'image, de la clarté des positionnements et des stratégies de communication ; l'essor économique, de programmes immobiliers et d'une politique volontariste d'accueil d'entreprises ; le développement du tourisme, des capacités hôtelières, de la notoriété et des produits proposés.

Ces politiques ont d'autant plus de succès qu'elles sont coordonnées en amont de l'arrivée du nouveau service ferroviaire et qu'elles s'inscrivent dans les dynamiques des territoires. La GVF est plus une occasion qu'une cause mais cette occasion est souvent contributive : elle amplifie les succès des projets.

L'arrivée de la GV ferroviaire sur un territoire peut accentuer les réseaux, les partenariats et les logiques de projet.

## **1.6 EN CONCLUSION DES FACTEURS SONT DETERMINANTS POUR QUE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE CONTRIBUE AU DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES :**

### ➤ **Espoir et déception**

Les espoirs d'un développement lié à la GV ferroviaire ont été souvent déçus ; sans doute les attentes envers celle-ci pour la résolution des déséquilibres spatiaux étaient-elles trop fortes.

D'une manière générale, et à l'exception de ceux sur la mobilité, les effets sont rarement immédiats et ils sont difficiles à isoler. D'autres facteurs que l'arrivée d'une ligne GV jouent sur la dynamique des territoires. La LGV a d'autant plus d'effets que ceux-ci ont été anticipés et accompagnés, et que des stratégies ont été élaborées. La GVF occasionne et renforce des synergies.

### ➤ **Choix du service ferroviaire rendu**

Le choix français des LGV répond à une configuration territoriale : de grandes distances, une vitesse élevée pour relier entre elles de grandes métropoles avec peu ou pas de dessertes des territoires interstitiels ; des liaisons essentiellement Paris Province malgré quelques liens province.

Or d'autres choix sont possibles pour d'autres configurations spatiales ; en Allemagne le train à grande vitesse a une fonction de desserte urbaine ; la desserte et l'irrigation du territoire sont privilégiées par rapport à la vitesse.

➤ **Mesures d'accompagnement**

Enfin d'une manière générale, l'intensité des effets dépendra de :

- la « qualité » de la gare TGV ;
- l'existence préalable de potentialités (foncier disponible, accès en transports collectifs, environnement socio économique...) : un site plus accessible par la LGV n'est pas *de facto* plus porteur de développement ;
- la dynamique locale et la mobilisation des acteurs ; la volonté politique ; les mesures d'accompagnement.

## 1.7 PROJECTION POUR LA LGV PACA

➤ **En terme de méthode**

L'un des écueils majeurs est que l'évaluation n'est pas suffisamment préparée en amont de l'ouverture de la ligne ; il serait important que des critères et des indicateurs des principaux effets envisagés ou espérés soient dès à présent déterminés et qu'ils soient mesurés régulièrement au fur et à mesure de l'avancement des projets.

Ces critères pourraient relever de deux aspects :

- critères d'évolution : démographie, demande de locaux d'activité, prix du foncier, évolution du tourisme, image et identité..., avec des correcteurs nationaux et régionaux ;
- critères de préparation et d'accompagnement.

Autre enseignement, les bassins de vie semblent les échelons géographiques les plus pertinents pour l'analyse des effets de la GVF<sup>2</sup>, parce qu'ils n'ont pas de limites figées, parce qu'ils sont des territoires de référence et d'appartenance, et qu'ils rassemblent les activités et services.

➤ **En terme de d'analyse**

Les territoires étudiés différent des territoires de PACA, il est difficile de projeter, d'extrapoler des résultats directement. Néanmoins on peut utiliser les analyses d'une part pour hiérarchiser les effets et d'autre part pour tirer des expériences pour chaque type d'effets (cf. le tableau ci-après).

---

<sup>2</sup> Voir *La France à vingt minutes*

Effet	Constats	Enseignements
<b>Mobilité transport</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Catégories ayant la plus forte croissance de leur mobilité : <b>actifs des secteurs secondaire/tertiaire et de la catégorie ECA (Études, Conseils et Assistance)</b></li> <li>• <b>Le cadencement des rames</b> est primordial pour juger de l'accessibilité d'un site.</li> <li>• Sujet peu traité : la <b>libéralisation des sillons</b>. Or il intéresse les régions fortement urbanisées où la pression démographique est intense.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• « <i>L'effet tunnel</i> » est limité si <b>l'irrigation de l'arrière-pays</b> est assurée par un réseau régional performant : fréquence, qualité, rapidité...</li> <li>• Les rabattements peuvent également se faire par les <b>transports en commun et les navettes...</b></li> </ul>
<b>Développement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Le TGV n'est pas à lui seul un levier de développement économique.</b></li> <li>• Le TGV doit se concevoir comme une « <i>opportunité à saisir</i> » pour les acteurs locaux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'arrivée de la grande vitesse doit être <b>accompagnée de mesures</b> : zone d'activités, promotion, nouvelles dessertes, stratégie territoriale...</li> </ul>
<b>Image</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Les gains d'image, de notoriété et de modernité liés à l'arrivée d'une desserte TGV sont importants.</b></li> <li>• <b>Constitution d'un sentiment d'appartenance commun.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Faire partager ce bénéfice image</b> offert par l'arrivée du TGV – afin d'éviter que le coup de projecteur se fasse au dépend des villes moins desservies.</li> <li>• <b>Communiquer en amont de l'ouverture</b> de la ligne sur les desserts et les complémentarités de réseaux.</li> </ul>
<b>Environnement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>La Grande vitesse est plus respectueuse de l'environnement</b> que l'automobile et l'avion : moins d'espace occupé, moins d'effets de serre, meilleur ratio consommation d'énergie/personne transportée...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en évidence le rôle de la GV dans la <b>régulation des congestions liées aux pointes de circulation.</b></li> <li>• Faire sa promotion <b>par la mise en évidence de son intérêt pour l'environnement.</b></li> </ul>
<b>Tourisme</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'évolution la plus marquante porte sur le <b>Tourisme d'affaire et des congrès</b></li> <li>• TGV développerait des voyages <b>plus fréquents et plus courts.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Adapter les installations touristiques à la nouvelle offre de déplacement</b> : infrastructure hôtelière, service offert et produit proposé.</li> </ul>
<b>Aménag. Territoire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Les Gare betteraves n'ont pas toujours eu le succès escompté.</b></li> <li>• Le TGV profite avant tout au <b>renouveau des grandes agglomérations</b>. Il renforce la métropolisation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>À long terme un territoire non desservi par la grande vitesse ferroviaire peut être en situation de désavantage comparatif.</b></li> <li>• Présenter le TGV comme faisant partie d'un tout : <b>opération globale d'aménagement</b> (cf. EuroMed)</li> </ul>
<b>Remarques sur La méthode</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Demande sociale en faveur d'études sur les infrastructures de transport.</b></li> <li>• Les <b>évaluations purement quantitatives et à court terme sont insuffisantes</b> pour évaluer les effets.</li> <li>• <b>Enquêtes terrains ex post les plus à même de faire ressortir un vécu</b> : elles restent néanmoins les moins nombreuses sur le sujet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer une <b>pédagogie auprès des responsables politiques</b> : partager avec eux en amont les réflexions sur les méthodologies utilisées.</li> <li>• <b>Préparer les études ex post</b> par des diagnostics amont et un suivi d'indicateurs exhaustif (cf. <b>observatoire</b>).</li> </ul>





# PRESENTATION DETAILLEE DES PRINCIPAUX EFFETS

## 1.8 LA MOBILITE

### 1.8.1 Les évolutions en volume

La transport ferroviaire est un transport de masse qui doit être solvable et qui ne peut reposer en conséquence que sur une clientèle potentielle. L'introduction de la grande vitesse provoque des évolutions des comportements<sup>3</sup> souvent difficilement identifiables à court terme : augmentation des déplacements en volume, liberté, gains de temps libre, remplacement de la notion de distance par celle de durée, modification des représentations d'un territoire desservi...

#### ➤ Une croissance globale

Ce point est unanimement constaté par les auteurs (cf par exemple *l'impact régional du TGV Sud Est*) même quand certains auteurs soulignent qu'il faut mettre la croissance des mobilités en perspective avec les croissances démographiques et économiques.

Au Mans<sup>4</sup>, on observe entre 1989 et 1991 une hausse de plus de 70% de voyageurs au départ du Mans vers Paris.

Pour la LGV Nord<sup>5</sup>, le trafic ferroviaire a augmenté par exemple :

- sur l'axe Ile-de-France - Nord-Pas-de-Calais, de 27% entre 1997 et 2000 (contre 11% pour la route),
- sur l'axe Paris Londres de 75% la première année.

#### ➤ Une croissance spécifique des déplacements d'affaire

Cette hausse de la mobilité ferroviaire est surtout due aux déplacements d'affaires des catégories socio- professionnelles les plus élevées (forte croissance du nombre de voyages d'affaires mais surtout croissance de la mobilité des cadres et employés des sociétés de services aux entreprises notamment ECA - *Le Mans, 6 ans après l'arrivée du TGV*). Les CSP les moins élevées peuvent au contraire pâtir de l'augmentation du prix du trajet. Ainsi, la proportion de voyageurs - cadres supérieurs et professions libérales entre Le Mans et Paris a plus que doublé entre 1989 et 1991, alors que les autres catégories progressent plus modestement.

---

<sup>3</sup> *La France à vingt minutes*

<sup>4</sup> *Le Mans, 6 ans après l'arrivée du TGV*

<sup>5</sup> *Evaluation de l'impact du TGV Nord européen sur la mobilité et les mesures d'impact sur la mobilité : le cas du TGV Nord*

➤ **Un renforcement des mobilités existantes plus qu'un élargissement à de nouveaux publics**

La hausse concerne surtout les personnes déjà mobiles dont la mobilité augmente encore davantage avec le service grande vitesse comme l'indique l'enquête de la SOFRES sur les résidents du Nord-Pas-de-Calais<sup>6</sup>.

Sur l'Eurostar elle concerne aussi une clientèle plutôt âgée et socialement favorisée.

➤ **Une dissymétrie selon les temps de parcours**

La mobilité est surtout affectée pour des trajets de 1 à 3 heures en TGV<sup>7</sup>. Et sur des distances de 300 km<sup>8</sup>. La GV ferroviaire est alors particulièrement compétitive.

Cette compétitivité s'explique en partie par des reprints modaux. On observe tout d'abord un report de l'avion sur le train (prix, fréquence, réduction de la durée de déplacement, relative ponctualité, sécurité, arrivée en centre ville). La concurrence air-rail joue au profit du rail surtout pour des temps de trajets de 1h30 jusqu'à 3 heures de trajet à grande vitesse. Cela est vrai dans le cadre national (-42% de liaisons aériennes entre Paris et Lyon entre 1980 et 1989) mais aussi pour le trafic européen : le service ferroviaire à grande vitesse en Europe représente 75% des parts de marché face à l'avion pour ce temps de trajet. Au-delà de 3 heures, le train devient moins concurrentiel.

Le report joue également de la voiture au rail. Ainsi, l'étude sur les effets du TGV Atlantique montre que pour un trajet routier jusqu'à 1 heure environ, le TGV ne concurrence pas véritablement la voiture. Les raisons de la non utilisation du train principalement évoquées sont<sup>9</sup> : la préférence ou le besoin de la voiture pour sa souplesse (36%), des horaires inadaptés (15%), des problèmes de connexion des gares aux transports en commun (15%). Il existe donc un potentiel de croissance important pour le trafic ferroviaire. Selon l'INRETS<sup>10</sup>, d'ici 2010, la grande vitesse gagnera 51 milliards de voyageurs-km provenant pour les deux tiers de reprints des autres modes de transport.

➤ **Une dissymétrie Paris province**

La croissance de la mobilité est dissymétrique entre Paris et la province : sur les trajets étudiés, les provinciaux sont plus nombreux à se rendre à Paris que l'inverse dans les migrations pendulaires. Ce point est à rapprocher de celui du § 2.2, sur les effets économiques de GVF.

➤ **Des freins à la croissance de l'utilisation de la GVF**

Le prix et la contrainte de la réservation peuvent être des freins à l'utilisation du TGV comme le montre l'enquête sur les utilisateurs du Thalys<sup>11</sup>. *L'enquête d'approfondissement comportemental* montre elle que les raisons pour lesquelles le TGV a modifié les pratiques de déplacement des voyageurs sont principalement le gain de temps, la facilitation des déplacements et la préférence pour le train ; même si la SNCF a cherché à limiter les hausses de prix induites par le service grande

---

<sup>6</sup> idem

<sup>7</sup> *Le TGV Atlantique : entre récession et concurrence / l'impact régional du TGV Sud Est*

<sup>8</sup> *Le défi régional de la grande vitesse*

<sup>9</sup> *Evaluation de l'impact du TGV Nord-européen sur la mobilité*

<sup>10</sup> *Les trains à grande vitesse en Europe*

<sup>11</sup> *Les mesures d'impact d'une nouvelle infrastructure- le cas du TGV Nord*

vitesse (+20% pour la ligne Paris - Lyon et +6.5% entre Lyon et Marseille), le renchérissement des trajets peut être dissuasif pour certaines catégories de la population. La réservation obligatoire peut aussi être dissuasive, notamment pour des trajets régionaux quotidiens.

➤ **Une décongestion des lignes classiques**

Le TGV entraîne la libération de sillons sur les lignes classiques. Voir par exemple *Le grand livre du TGV*. Mais ce phénomène et ses conséquences sur les TER ou le fret sont peu étudiés.

### **1.8.2 Regard spécifique sur les évolutions des mobilités professionnelles**

La GV ferroviaire induit moins une nouvelle mobilité qu'elle ne transpose au train des pratiques jusque là réservées à l'avion : des séjours plus courts mais plus nombreux.

➤ **Une augmentation des migrants alternants dans le trafic ferroviaire**

L'attraction du marché du travail parisien sur la main d'œuvre des villes desservies par le TGV et situées à moins de 2 heures se renforce. A Vendôme, à Tours, à Lyon ou encore au Mans se sont installés d'anciens résidents de la région parisienne qui font des allers-retours quotidiens pour se rendre à leur lieu de travail, resté en région parisienne. Le segment domicile-travail des déplacements augmente dès que le service grande vitesse est disponible. Ainsi, sur l'axe Ile de France-Nord-Pas-de-Calais, le trafic domicile-travail augmente sensiblement pour les résidents des deux régions (entre 13 à 53% sur trois années à partir de la mise en service du TGV Nord). Ou pour Le Mans (voir l'étude *Le Mans, 6 ans après l'arrivée du TGV*)

➤ **Des conditions de succès**

Comme le montre l'étude de Bipe Conseil réalisée pour l'Association « Les villes européennes TGV »<sup>12</sup>, le TGV n'a d'effet d'entraînement sur les villes qu'il dessert que si le train a une vitesse comprise entre 250 et 300km/heure, si les navettes quotidiennes sont suffisamment nombreuses et si les horaires sont adaptés à la clientèle professionnelle.

### **1.8.3 Mobilité et réseaux ferroviaires**

Les réseaux locaux auraient souvent eu besoin d'être restructurés à la suite de l'implantation d'une gare LGV.

➤ **Liaisons intra-régionales**

Un certain nombre de mesures (rabattements des lignes TER, correspondances avec des liaisons de transport en commun, tarification spéciale...) ont effectivement été prises, au moins pour limiter l'effet pénalisant du TGV sur les anciennes lignes mais elles-ci sont mineures. L'exemple de la gare de Nantes est symptomatique. Il montre que le poids de cette gare TGV fut telle qu'il a progressivement fait ombrage aux autres liaisons régionales.

---

<sup>12</sup> *La grande vitesse, outil d'aménagement des territoires ?*

➤ **Dessertes locales**

La suppression des trains grandes lignes dans les villes non desservies par le TGV mais antérieurement situées sur la ligne classique a pu désorganiser la desserte locale. Quand il n'est pas supprimé, le nouveau service ferroviaire classique propose moins d'arrêts et ses horaires, devenant secondaires par rapport au TGV, sont souvent moins intéressants pour les usagers. Certains trajets anciens sont délaissés par la SNCF au profit de nouveaux qui intègrent les TGV, d'où d'éventuelles évolutions dans la hiérarchie urbaine des villes. Cependant, dans le Nord-Pas-de-Calais par exemple, région densément urbanisée, on a cherché à intégrer le TGV au réseau local (ainsi en 1986, 11 agglomérations et villes régionales étaient desservies par des TGV).

➤ **Complémentarités entre TGV et TER**

Les TER irriguent la région desservie par le TGV ; leur offre est souvent perçue comme insuffisante. Or un réseau de transport régional dense accentue l'effet d'irrigation spatiale du territoire. Ainsi, le réseau de transport entre Cologne et Bonn (non desservies par le TGV allemand) est très dense : un arrêt LGV à l'une des deux villes aurait un effet spatial plus large que sur une ville sans relations développées avec son arrière-pays.

#### **1.8.4 Mobilités TGV et mobilités régionales**

➤ **Proximité de la gare, accessibilité et utilisation de la ligne**

Pour un résident de banlieue ou d'une ville voisine, les migrations pendulaires sont souvent impossibles faute de liaison ferroviaire (en termes de fréquence et d'horaire) de rabattement vers le TGV adaptée. C'est le cas dans la Sarthe<sup>13</sup> où les possibilités de migrations quotidiennes par le TGV sont limitées pour la population qui n'habite pas à proximité immédiate de la gare (70% des migrants alternants résident au Mans).

### **1.9 LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE**

Le lien entre une infrastructure de transport et le développement n'est pas immédiat (Voir à ce sujet par exemple *Transport et développement économique*). Dans la concurrence entre territoires, l'infrastructure nouvelle améliore la position relative du territoire. Mais elle ne donne pas un avantage décisif ; elle est un facteur parmi d'autres ; il faut prendre en compte tous moyens d'accès au territoire et la congestion des infrastructures. Il faut aussi considérer l'intégration économique d'un territoire dans son environnement<sup>14</sup>. Le TGV renforce la mobilité des personnes déjà mobiles<sup>15</sup>.

Le rail est par ailleurs peu adapté aux fonctionnements sur mesure et *just in time*.

---

<sup>13</sup> *Le Mans, 6 ans après l'arrivée du TGV*

<sup>14</sup> *le défi régional de la grande vitesse*

<sup>15</sup> L'analyse de Setec Organisation est que le TGV aurait d'autant plus d'effets sur le développement qu'il parviendrait dans des territoires très ouverts. Cette approche n'est pas corroborée par les analyses des ouvrages du fonds documentaire.

### 1.9.1 (dé)Localisations d'entreprises, création d'emplois<sup>16</sup>

La LGV joue un rôle plutôt second et diffus sur les localisations d'entreprises. Les entreprises de production privilégient l'espace. Et les gares ne parviennent pas à elles seules à attirer les fonctions supérieures.

Selon les cas, le TGV a joué comme un « plus » ou bien n'a pas joué de rôle.

Le centre Novaxis au Mans<sup>17</sup> semble le cas exemplaire mais unique d'une technopôle dans laquelle des entreprises se sont implantées spécifiquement en raison de la présence de la GVF, même si, pour la plupart d'entre elles, la proximité de la gare TGV n'a été qu'un élément parmi d'autres du choix d'implantation (accessibilité au reste de l'agglomération, existence préalable d'un tissu économique dynamique et de services aux entreprises à proximité notamment).

Au Creusot, dix ans après l'arrivée du TGV, la gare était encore largement « perdue au milieu des champs », même si des entreprises se sont implantées<sup>18</sup> et si sans le TGV des entreprises auraient peut-être quitté le territoire. Et les entreprises ne se sont pas implantées à proximité de la gare de Macon Loché.

On n'a pas remarqué de départs massifs de sièges d'entreprise, notamment vers Paris.

Inversement à Lyon, la majorité des entreprises nouvellement installées depuis 1981 ont été des succursales de sièges sociaux parisiens.

Les activités d'Etude Conseil et Assistance (ECA) aux entreprises sont les plus sensibles à la LGV ; les déplacements de leurs cadres se sont accrus deux fois plus que ceux de l'ensemble des entreprises, mais surtout elles ont pénétré le marché parisien. En revanche, leur localisation est restée stable.

Enfin le TGV peut rendre possibles des implantations, impossibles sinon (cas d'Interpol à Lyon), ou bien retarder leur délocalisation.

### 1.9.2 Un agrandissement des aires de marché

Le TGV permet aux entrepreneurs de se placer sur un marché plus large (cas des entreprises en province par rapport au marché parisien). Ceci est surtout vrai pour les activités de services aux entreprises, particulièrement touchées par les évolutions de la mobilité. A Nantes par exemple<sup>19</sup>, en 1996, plus d'1/5 des établissements avaient modifié leur « stratégie commerciale » (près d'1/3 pour la catégorie « ECA »). De plus, 40% des établissements avaient modifié en 1996 l'organisation de leur marché alors que seuls 12% d'entre eux l'envisageaient en 1989. De même, le TGV Sud-Est a permis aux entreprises de la région Rhône- Alpes de rattacher le marché parisien au marché rhône-alpin jugé jusque là inaccessible en termes de temps et de coûts de transport<sup>20</sup>.

Toutefois les avis sur ce point sont discutés. Par exemple, pour *l'impact régional du TGV Sud Est* le TGV n'accroîtrait l'influence des entreprises lyonnaises que pour des services rares.

---

<sup>16</sup> voir par exemple *Le TGV locomotive du développement ? / l'impact régional du TGV Sud Est / Quand la vitesse recompose le territoire*

<sup>17</sup> *Le Mans, 6 ans après l'arrivée du TGV*

<sup>18</sup> *l'effet TGV sur les grandes villes*

<sup>19</sup> *Nantes, 7 ans après l'arrivée du TGV Atlantique*

<sup>20</sup> *Le défi régional de la grande vitesse*

### 1.9.3 Un effet accélérateur<sup>21</sup>

Le TGV apparaît moins comme un outil d'aménagement du territoire que comme un accélérateur de développement qui profite essentiellement aux villes déjà attractives ou qui en ont le potentiel : par conséquent, le TGV accentue l'importance des villes « centre » et leur place dans la hiérarchie urbaine. Ainsi, l'arrivée du TGV dans les villes Lyon en 1981 ou de Nantes en 1989 a permis à ces villes, déjà pôles importants du secteur tertiaire en France, de se développer encore davantage dans ce secteur (pour Nantes, cela s'est traduit par un rythme de croissance des activités « Etude, Conseil et Assistance », déjà très dynamique entre 1984, qui a doublé à partir de 1989).

### 1.9.4 L'importance des mesures d'accompagnement

Comme le montre l'exemple du Mans<sup>22</sup>, la desserte TGV peut accentuer le dynamisme d'une ville si les acteurs accompagnent son arrivée par des mesures spécifiques. Ainsi, dès 1987, un syndicat mixte était créé, regroupant la ville, la communauté urbaine, le conseil général et la CCI. D'où la décision puis la création du centre Novaxis (4500m<sup>2</sup> de bureaux en 1993 et 45 entreprises) qui a contribué au développement du tertiaire dans la ville.

### 1.9.5 La difficulté d'isoler un « effet GVF » dans ce domaine

Il est difficile de dire si, sans le TGV, ces programmes auraient eu les mêmes effets. Ainsi à Marseille, la recomposition urbaine entreprise pour l'arrivée du TGV a été favorisée par d'autres facteurs (programme Euroméditerranée, coupe du monde de football en 1998, candidature à la coupe de l'America ou encore tropismes pour la qualité de vie du sud et le soleil) ; elle a entraîné une hausse du prix du foncier (+35% entre 1999 et 2001) et la création de 5000 emplois sur le périmètre Euromed. De même à Lille, des programmes immobiliers importants ont vu le jour dont un nouveau quartier d'affaires. Pour ces deux exemples comme pour d'autres, il est difficile d'isoler la part de la desserte TGV en elle-même dans la redynamisation des territoires.

## 1.10 LE DEVELOPPEMENT DU TOURISME

Les effets positifs ne sont constatés que si des potentialités touristiques fortes préexistaient ; le TGV ne multiplie pas les sites touristiques ; il renforce ceux dont l'offre touristique était déjà forte et structurée.

### ➤ Tourisme de loisir

On constate :

- un développement du tourisme réceptif de groupe (à destination des scolaires, troisième âge, comités d'entreprise comme des touristes américains et japonais) ;
- une baisse parfois des nuitées si le territoire de destination bénéficie de fortes baisses de temps de parcours et d'une desserte cadencée (*L'impact régional du TGV Sud Est*) ;

---

<sup>21</sup> voir par exemple *l'effet TGV sur les grandes villes*

<sup>22</sup> *Le Mans, 6 ans après l'arrivée du TGV*

- un accroissement de la fréquentation des hauts lieux touristiques ;
- une augmentation des prestations de renseignements et d'accompagnateurs ;
- l'apparition de produits touristiques nouveaux ou l'évolution des produits touristiques existants qui incluent la nouvelle infrastructure (plus de formules week-end par exemple). Ainsi à Nantes, on observe la mise en place de produits touristiques pour des séjours de 1 à 3 jours que ce soit en région nantaise ou vers Paris. Cette expérience n'a pour autant pas été concluante pour le TGV Sud-Est. La thèse de Valérie Mannone sur cette ligne montre en effet que quelques années après le lancement d'offres combinées « trajet TGV + hébergement » en Bourgogne et dans les Alpes, la fréquentation a chuté fortement.

### ➤ **Tourisme d'affaire**

Le tourisme d'affaires est plus touché<sup>23</sup> ; les établissements qui avaient orienté leur activité vers les séminaires ont incontestablement de meilleurs résultats, en particulier dans les quartiers des gares TGV.

On constate :

- une hausse du nombre d'évènements organisés dans les villes desservies mais pas nécessairement imputable au TGV (liée à d'autres facteurs comme la création d'infrastructures d'accueil) ; ainsi au Mans, le Palais des Congrès a régulièrement conforté son activité depuis 1992. De même, à Nantes, depuis la mise en service de la Cité des congrès en 1992, située à quelques centaines de mètres de la nouvelle gare Sud, l'activité de congrès a connu un essor remarquable (de 55 congrès en 1987 à 239 en 1993) ;
- davantage de manifestations nationales voire internationales (au Mans, 70% des congrès relèvent d'entreprises parisiennes qui optent pour Le Mans en raison de la qualité des dessertes) ;
- un effet paradoxal : le TGV peut avoir une incidence sur l'accroissement du nombre de séjours d'affaires (d'où une augmentation des évènements qui durent une journée) mais il entraîne aussi une baisse du nombre de nuitées d'affaires (plus d'allers-retours dans la journée).

## **1.11 TERRITOIRES, ORGANISATION, COHESION, IMAGE**

### **1.11.1 Changements de perspective, effets d'image, coopérations entre acteurs**

La GVF améliore la représentation que les acteurs et la population ont de leur territoire. L'éloignement des centres de décisions s'estompe. Elle induit chez les personnes concernées une certaine forme de sentiment de grandeur et de fierté : « *Nous sommes en phase avec le monde* »<sup>24</sup>.

<sup>23</sup> Par exemple : *Nantes, 7 ans après l'arrivée du TGV atlantique*

<sup>24</sup> Propos tenus par un participant au colloque organisé par le Département des Etudes Economiques du Service Economiques et Statistiques en 1998

La ligne à grande vitesse contribue parfois à l'évolution des mentalités, et notamment au rapprochement des acteurs politiques et économiques dans une dynamique de collaboration intra régionale (ex du projet Euralille à Lille ou du technopôle Novaxis au Mans<sup>25</sup>). On observe par ailleurs une implication financière et politique des régions. La GVF contribue ainsi à l'affirmation du fait régional et à l'élaboration d'un projet régional pour renforcer l'équité entre le territoire centre qui accueille la gare et sa périphérie.

Le TGV confère une image de progrès et de modernité<sup>26</sup> à la ville (au territoire) qui l'accueille : les acteurs économiques, les municipalités, les promoteurs et les acteurs du tourisme utilisent le TGV et l'accès au service grande vitesse. Le TGV est un vecteur de promotion de l'agglomération auprès des entreprises. Par exemple, Lille se présente comme la « première gare de l'Europe à grande vitesse ».

Or cette dimension d'image, peu étudiée, engendre des effets : des entreprises s'installent dans les quartiers de la gare TGV ; Marseille profite de l'effet TGV au même titre que de la coupe du monde de football, de sa candidature à l'Americas cup... Ainsi (cf *supra*) au Mans ou à Lyon, les entreprises se sont installées dans le quartier de la gare afin de profiter de la proximité avec le service grande vitesse mais aussi parce que grâce à lui, l'image du lieu s'améliore. Mais ce n'est pas le cas à Nantes<sup>27</sup>.

*On peut souligner ici que les effets de la GVF sur les cohésions et le développement des réseaux inter régionaux (par exemple Lyon Marseille ou Tours Bordeaux) ne sont pas ou peu abordés dans les études analysées, pas plus que la cohésion sociale. La modification globale des représentations des territoires desservis ne l'est pas davantage.*

### **1.11.2 Marché foncier, immobilier<sup>28</sup>**

Les effets concernent avant tout les quartiers des gares, en tout cas à court terme.

Des opérations immobilières sont réalisées autour de la gare (implantations d'hôtels et centres d'affaires) et des effets sur la hausse des prix du foncier dans le quartier de la gare, avec l'apparition de nouvelles surfaces de bureaux haut de gamme, sont sensibles. Les plus-values immobilières sont cependant plus facilement repérables dans une grande agglomération comme la région parisienne que pour les villes de plus petite taille.

Cependant, l'effet foncier observé dans le quartier de la gare est souvent lié à des restructurations importantes de ce quartier, réalisées à l'occasion mais pas forcément à cause de la nouvelle desserte TGV même si les projets immobiliers prennent en compte la présence de la gare TGV.

Les autres quartiers sont moins affectés.

### **1.11.3 Urbanisme**

Les opérations d'aménagement, surtout autour de la gare, ne sont pas causées par la LGV mais plutôt réalisées à l'« occasion » de son arrivée.

---

<sup>25</sup> *Processus de territorialisation des réseaux : analyse de la GVF à l'échelle régionale / Le Mans, 6 ans après l'arrivée du TGV*

<sup>26</sup> *l'enquête d'approfondissement comportemental / Le Mans, 6 ans après l'arrivée du TGV*

<sup>27</sup> *Nantes, 7 ans après l'arrivée du TGV Atlantique*

<sup>28</sup> Par exemple *Les plus values induites par une infrastructure de transport*



➤ **Des opérations de réaménagement et de réhabilitation des gares**<sup>29</sup>

On observe souvent des réaménagements de la gare à l'occasion de l'arrivée de la LGV : la gare redevient la porte d'entrée dans la ville et diversifie ses fonctions en s'insérant davantage dans le tissu urbain. Les gares réaménagées (Le Mans, Nantes...) s'inscrivent dans des pôles d'échange. De nouvelles gares sont réalisées (Lille...), le bâtiment d'accueil est réhabilité (Valence et Poitiers) ; des opérations d'urbanisme sont lancées ; (ainsi, à Valence, sous le parvis, un parking de 400 places et une dépose-minutes ont été aménagés). Ceci vise à agrandir l'espace de la gare, à accroître les capacités de stationnement et à améliorer l'offre de services.

➤ **Des opérations de réaménagement des quartiers des gares**<sup>30</sup>

Le TGV peut contribuer dans certains cas à favoriser le glissement du centre vers la gare rénovée. Mais ce glissement suppose plusieurs conditions :

- une politique d'aménagement urbain, pré-existante ou mise en place pour son arrivée, et qui intègre la LGV ;
- le service ferroviaire important,
- la disponibilité de foncier
- et des accès à la gare par les transports collectifs suffisants.

D'après Valérie Mannone<sup>31</sup>, si à Lyon le TGV a bien renforcé l'attractivité du quartier d'affaires, dans l'agglomération grenobloise, son rôle était plus ténu en 1996.

Des opérations d'envergure ont été menées dans les quartiers de certaines gares : Euromed, Euralille, Novaxis au Mans, la Part Dieu à Lyon.

#### 1.11.4 La localisation de la gare

➤ **Localisation et accessibilité**

Seuls 30% de la population française<sup>32</sup> seraient situés dans des zones considérées comme favorables à l'accès à une gare. Et les transports collectifs pour y accéder sont largement ressentis comme insuffisants. Ce point est à rapprocher du fait que de nombreuses gares TGV ne sont pas desservies par le réseau classique, donc par les TER.

Les facteurs clés pour renforcer l'attractivité du train GV seraient l'adaptation de l'offre (tarifs, services, gares...) et une meilleure coordination avec les transports collectifs de rabattement.

➤ **Gares bis**

Le débat sur les avantages et inconvénients de créer des gares bis n'est pas tranché. Par exemple, pour les auteurs de *la grande vitesse, outil d'aménagement du territoire ?*, il faut privilégier les gares

---

<sup>29</sup> *Enquête sur 11 agglomérations / Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines*

<sup>30</sup> *Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines*

<sup>31</sup> La thèse de Valérie Mannone n'a pu intégrer les travaux lancés pour la construction du *World Trade Center* à proximité de la gare de Grenoble depuis 2001.

<sup>32</sup> *La mobilité régionale, le train et les autres modes de transport*

en centre ville pour que le TGV joue son rôle de transport inter cité. Alors que pour ceux de *La France à 20 minutes*, les gares des champs sont mieux adaptées aux nouveaux modes d'habitat rurbains.

Ainsi, une gare TGV comme celle d'Aix-en-Provence a une forte rentabilité parce qu'elle est située sur une zone couvrant avec le Nord de Marseille près d'un million d'habitants.

On observe de grandes différences en terme d'utilisation entre les gares bis qui ne sont pas un nœud de réseau et celles qui ont des missions de desserte diversifiées. La différence d'utilisation des gares de Valence et du Creusot en sont deux exemples révélateurs. Elle montre qu'une nouvelle gare prend toute sa dimension lorsqu'elle s'intègre à d'autres réseaux de transport.

Il est intéressant de noter que les nouvelles gares créées ex nihilo (Aix en Provence ou Avignon) jouent partout sur la transparence au niveau notamment des matériaux et des formes utilisés. Tout est conçu pour faciliter les flux des voyageurs au maximum. La gare devient un lieu de mouvement ne sachant plus garder ses voyageurs en transit<sup>33</sup>.

La hiérarchie des gares peut alors être modifiée par l'arrivée du TGV. Ainsi à Lyon, la gare de Perrache a cédé à celle de la Part-Dieu son rôle de gare de transit et de correspondance, mais également une partie de son trafic régional.

### 1.11.5 Organisation de l'espace, hiérarchie urbaine

Le TGV suscite des attentes qui ne sont pas toujours justifiées ni comblées<sup>34</sup>.

#### ➤ Renforcement des métropoles

*Cf § 223 pour les aspects strictement économiques*

Le TGV structure le territoire<sup>35</sup> mais il n'en est pas un outil d'aménagement. Si les études convergent c'est pour souligner qu'il renforce la polarisation autour des métropoles desservies, donc, en France, autour de quelques villes importantes, qui sont souvent déjà les plus développées. Ainsi, avec la desserte TGV, Nantes s'est renforcée au détriment de certaines villes de l'Ouest. La GVF participe donc du phénomène de métropolisation, ce qui selon *La France à vingt minutes* serait positif pour la France dans la compétition européenne.

Davantage même, la GVF renforcerait le rôle de Paris au détriment de métropoles comme Nantes<sup>36</sup>. Dans cet esprit, on note que les LGV sont perçues par les acteurs locaux quasi exclusivement comme les reliant à Paris et non comme les reliant à d'autres villes ou métropoles nationales ou internationales.

L'effet tunnel est souvent invoqué dans les ouvrages : les territoires interstitiels souffrent de n'être pas desservis par la LGV, alors qu'ils l'étaient par la ligne classique ; (ainsi, le TGV a éclipsé la fonction de carrefour ferroviaire de Dijon au profit de Lyon). Pour atténuer ce phénomène, le maintien ou la

<sup>33</sup> Article « Urbanismes »

<sup>34</sup> *l'impact régional du TGV Sud Est*

<sup>35</sup> *la grande vitesse, outil d'aménagement du territoire ? / quand la vitesse recompose le territoire / Le défi régional de la grande vitesse / Le grand livre du TGV*

<sup>36</sup> *Nantes, 7 ans après l'arrivée du TGV Atlantique*

constitution d'un réseau régional performant, notamment dans les territoires densément peuplés, sont efficaces.

#### ➤ **Intégration européenne**

Le réseau à grande vitesse en Europe prend généralement en compte l'aménagement du territoire mais dans une vision européenne et non plus nationale.

Avec le développement du réseau européen (par l'Eurostar et le Thalys), les trains à grande vitesse renforcent la polarisation de l'espace européen autour de quelques centres ; c'est la philosophie française initiale de la grande vitesse qui prédomine (*La grande vitesse, outil d'aménagement du territoire ?*). Certaines villes jouent la carte européenne comme Lille<sup>37</sup>.

Cependant, la dimension réseau européen n'est pas encore suffisamment intégrée ; les projets restent nationaux à cause d'obstacles comme l'effet « frontières ». Or le réseau européen, en intensifiant la mobilité internationale (cf *les TGV européens*), serait un facteur d'intégration européenne.

## 1.12 L'ENVIRONNEMENT

#### ➤ **Atouts**

Comparé aux autres modes de transport, le TGV apparaît comme particulièrement respectueux de l'environnement. La thèse de Valérie Mannone<sup>38</sup> présente à cet égard un certain nombre de ratios instructifs en faveur de la grande vitesse ferroviaire :

- Moins de consommation d'énergie : pour le TGV 17,4 gep/voy/km<sup>39</sup> contre 37 pour la voiture et 57,4 pour un avion de moyenne ligne
- Moins d'espace : le taux d'occupation est plus faible que pour la route et l'aérien
  - Largeur train : 50 m soit 5 à 7 ha / km
  - Largeur des bandes d'autoroutes : 80 m soit 8 à 19 ha / km
  - Espace occupé par un aéroport comme Roissy en 1995 : 2 898 ha soit moins que le TGV Sud-Est avec 2 614 Ha

#### ➤ **Inconvénients**

Les principaux griefs pour le TGV dans sa phase de réalisation sont les nuisances sur les paysages, la perturbation des écosystèmes et la coupure des espaces agricoles traversés. La parcellisation des surfaces agricoles peut par exemple représenter une certaine nuisance environnementale. Cette étude montre néanmoins que les compensations ont rationalisé sensiblement l'espace agricole.

---

<sup>37</sup> *Enquête sur 11 agglomérations*

<sup>38</sup> *L'impact régional du TGV Sud-Est*

<sup>39</sup> Gramme équivalent pétrole par voyageur transporté sur 1 km

Enfin, les nuisances sonores sont une gêne environnementale et sociale certaine. Les études obligatoires depuis le début des années 1990 apportent des solutions à ces inconvénients.

# CONSTITUTION DU FONDS DOCUMENTAIRE ET COMMENTAIRES SUR LES OUVRAGES

Les fiches de lecture sont des synthèses des ouvrages. Leur contenu reflète la diversité des approches adoptées par les auteurs. La neutralité de SETEC Organisation l'a conduite à être la plus fidèle possible aux ouvrages, quels que soient les caractères des analyses qu'ils proposent.

Le fonds documentaire pourra être porté au débat public. L'objet des fiches de lecture, de la nomenclature des effets et la nomenclature des méthodes est de rendre plus accessibles les documents du fonds. Dans cette perspective, c'est la recherche d'un juste équilibre entre les différents types d'ouvrages sur le sujet (approches généraliste, scientifique, économique, d'aménageur du territoire, de spécialistes des questions de transport) qui a présidé au choix des 30 ouvrages.

## 1.13 SELECTION DES DOCUMENTS

Les études d'effets et les évaluations ex ante sont plus nombreuses que les travaux sur les effets observés après la mise en place de l'infrastructure (ex post). En accord avec RFF, SETEC Organisation a privilégié les travaux ex post tout en intégrant quelques études complémentaires ex ante (traitant des problématiques d'évaluation ou encore concernant des infrastructures autres que les LGV). Des ouvrages pouvant apporter un éclairage sur le contexte de la région PACA ont également été sélectionnés.

Les ouvrages traitant de l'évaluation ex post des LGV sur le territoire ont été sélectionnés à partir de plusieurs sources :

- Centre de Documentations sur l'Urbanisme du Ministère de l'Equipement (**CDU**)
- Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (**INRETS**)
- Centre d'Etudes sur les Réseaux de Transport et l'Urbanisme (**CERTU**)
- Laboratoire Techniques Territoires Sociétés (**LATTS**) de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées
- Laboratoire d'Economie des Transports (**LET**) - de Lyon qui associe trois entités : CNRS université Lumière Lyon 2 et ENTPE
- Union Européenne : **DG XII et DG aux Transports**
- Organisation de coopération et de développement économique (**OCDE**)
- Union Internationale des Chemins de fer (**UIC**)
- Programme de recherche européen : Integrated Appraisal of Spatial Economic and Network Effects of Transport Investments and Policies (**IASON**)
- Programme de recherche européen : Urban Transport and Local Socio-Economic Development (**TRANSECON**)

Des échanges ont eu lieu avec ces organismes afin d'identifier dans leurs catalogues les ouvrages majeurs relatifs aux effets socio économiques et en terme d'aménagement des LGV. Les mots clés retenus et combinés ont été : « LGV », « infrastructure de transport », « aménagement du territoire », « évaluation », ou encore « impacts ».

Trente ouvrages (la liste figure en annexe de ce document) ont ensuite été sélectionnés conjointement par SETEC Organisation et RFF selon plusieurs critères :

- la neutralité de l'analyse (sur des critères du type : réputation de l'auteur, de l'organisme...),
- la valeur technique (un ouvrage qui apporte une « bonne hauteur de vue »),
- la diversité des origines des auteurs (universitaires, ministères, associations, revues...),
- la variété des approches d'évaluation,
- la volonté de disposer dans le fonds à la fois d'ouvrages généralistes et d'autres qui traitent de cas concrets :LGV Sud-Est, LGV Atlantique, LGV Nord et quelques exemples européens,
- la variété des problématiques (générales et territoriales).

Cette liste a évolué au cours de l'obtention des ouvrages en fonction de leur disponibilité.

#### **1.14 COMMENTAIRES SUR L'ENSEMBLE DES OUVRAGES DU FONDS DOCUMENTAIRE**

Tout d'abord, les ouvrages sont très hétérogènes. En effet, leur longueur, leur densité, leur qualité ou encore les thèmes abordés et les méthodes utilisées diffèrent considérablement d'un ouvrage à l'autre. Cette diversité donne une vision large des effets possibles d'une LGV mais elle est aussi un écueil potentiel. Certains ouvrages traitent des mêmes thèmes de façon très différente ; des conclusions contradictoires en résultent. Ainsi, deux ouvrages qui traitent des modifications de la mobilité comme suite à la mise en service du TGV Nord<sup>40</sup> aboutissent à des conclusions différentes : la compétitivité fer-route serait au profit de la route pour l'un d'entre eux, et, pour l'autre, au profit du fer.

Ensuite, les ouvrages abordent des points de vue très différents. Cela contribue à la richesse de l'ensemble du fonds. Celui-ci traite ainsi autant des effets tels qu'ils sont ressentis par les utilisateurs de la ligne que par les experts du transport, des élus ou bien encore des chercheurs. Cependant, cette multiplicité d'avis peut parfois aussi donner l'impression d'une certaine confusion. La hiérarchie des effets devient difficile à établir.

Les ouvrages les plus scientifiques ne sont pas nécessairement les plus accessibles au grand public. La multiplication de données chiffrées, notamment quand le thème abordé est la mobilité, nuit parfois à la clarté du propos et à la portée des analyses.

---

<sup>40</sup> *Evaluation de l'impact du TGV Nord-Européen sur la mobilité et Les mesures d'accompagnement de l'impact d'une nouvelle infrastructure sur la mobilité : le cas du TGV Nord.*

Les ouvrages qui sont les plus accessibles et les plus illustratifs et qui apparaissent le plus significatif sont souvent les monographies d'une ville (comme Le Mans ou Nantes). On peut regretter que ce type d'études n'ait pas été mené de façon systématique.

## ANNEXES

- 1.1 : Liste des ouvrages du fonds par descriptif et par thème abordé
- 1.2 : Description du contenu du fonds documentaire (données chiffrées)
- 1.3 : Fiches de lecture des ouvrages du fonds (30 fiches)
- 1.4. : Un état sommaire des principaux types de méthodes abordés dans les ouvrages
- 1.5 Proposition d'organisation du fonds