

Ligne à Grande Vitesse

Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon



AMENAGEMENT ET DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

EFFETS TERRITORIAUX DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE

Mars 2010



setec organisation

Réseau ferré de France (RFF), propriétaire du réseau ferré national et maître d'ouvrage du projet, a initié des études générales et techniques d'une ligne à grande vitesse (LGV)

Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon.

Ces études son cofinancées par l'Etat, la Région Ile-de-France, la Région Centre, la Région Bourgogne, la Région Auvergne, la Région Rhône-Alpes et RFF.

Au stade amont actuel, les études visent à éclairer les fonctionnalités et les enjeux majeurs qui constituent le fondement des orientations possibles. Dans ce contexte, et si l'opportunité de la ligne était confirmée par le débat public, les analyses feront l'objet d'études de plus en plus détaillées, selon les processus habituels.

Dans ce cadre, le document qui suit constitue un document d'information sur les effets en matière d'aménagement et de développement du territoire

Il a été établi par le bureau d'études Setec Organisation, et son contenu reste de sa propre responsabilité.

Sommaire

1. PREAMBULE	1
1.1. DE NOMBREUSES ETUDES...	1
1.2. ... QUI N'ONT TOUTEFOIS PAS EPUISE LE SUJET	2
2. SYNTHESE	3
2.1. LA VALORISATION TERRITORIALE D'UNE LGV EST UNE DEMARCHE DE DEVELOPPEMENT DURABLE	3
2.2. LES EFFETS TERRITORIAUX D'UNE LGV SONT POTENTIELS ET PAS SYSTEMATIQUEMENT POSITIFS	3
2.3. CETTE ANTICIPATION ACCOMPAGNE TOUTE LA VIE D'UN PROJET, BIEN AU-DELA DE LA REALISATION DE LA LGV	4
3. PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS	5
3.1. DES EFFETS A RELATIVISER	5
3.1.1. Une LGV répond d'abord à une demande de mobilité.	5
3.1.2. Une LGV ne suffit pas au développement et à l'aménagement	5
3.1.3. Les effets territoriaux d'une LGV sont conditionnés	6
3.1.4. Une LGV n'a d'effet que sur « l'économie » qui l'utilise	8
3.1.5. Des opportunités mais parfois des risques	8
3.2. DES EFFETS TERRITORIAUX LIES A L'INSERTION DANS UN RESEAU NATIONAL ET EUROPEEN DE GRANDES VILLES	10
3.2.1. Une inscription dans un réseau européen	10
3.2.2. Un renforcement des territoires les plus dynamiques	12
3.3. UNE NOUVELLE ORGANISATION DES TERRITOIRES	12
3.3.1. Une LGV modifie les proximités à l'échelle des Régions	12
3.3.2. Une LGV interroge la hiérarchie des centralités à l'échelle d'une aire urbaine	13
3.3.3. Une possible attribution de nouvelles vocations territoriales.	15
3.3.4. Une opportunité pour créer une nouvelle gouvernance locale	16
3.4. UNE AMELIORATION DE LA COMPETITIVITE ECONOMIQUE	16
3.4.1. Un élargissement des périmètres de marché	16
3.4.2. Un rôle second et diffus sur les localisations d'entreprises	16
3.4.3. Des effets positifs sur certains types de tourisme	17
3.5. UN LEVIER POUR RENFORCER L'INTERMODALITE	18
3.5.1. L'intermodalité entre grande vitesse ferroviaire et les transports collectifs	18
3.5.2. De nouvelles formes d'intermodalité émergent...	19
3.5.3. ...mais les conditions de réussite restent encore à réunir	19

3.6. LES EFFETS D'IMAGE SONT AUSSI IMPORTANTS QUE LES EFFETS DE DEVELOPPEMENT	20
3.6.1. La grande vitesse ferroviaire permet un gain de notoriété	20
3.6.2. Une évolution de l'identité des territoires desservis	20
3.6.3. Une évolution des représentations internes d'un territoire	21
3.7. DES EFFETS AMENES A EVOLUER	22
3.7.1. Vers une intensification et une complexification de l'usage de la grande vitesse ferroviaire	22
3.7.2. Un contexte territorial générateur de davantage de relations supra-locales	23

1. PREAMBULE

Le projet LGV POCL concerne la création d'une ligne à grande vitesse (LGV) permettant d'améliorer les dessertes ferroviaires du Grand Centre et de l'Auvergne, et de connecter Orléans au réseau à grande vitesse. Outre un effet évident de réduction des temps de trajet, les lignes à grande vitesse (LGV) en service ont généré assez généralement d'autres effets sur les territoires, en particulier des effets d'aménagement et de développement.

L'arrivée d'une infrastructure de communication nouvelle telle qu'une LGV fait en général émerger de multiples espoirs, et parfois quelques craintes, dans les territoires concernés. Afin que l'ensemble des parties prenantes du projet puisse mieux préparer les enjeux de la LGV POCL, ce document présente, dans un but pédagogique, un état des lieux des principaux enseignements aujourd'hui reconnus comme étant des effets potentiels de la grande vitesse.

1.1. DE NOMBREUSES ETUDES...

L'analyse des effets territoriaux du projet LGV POCL s'appuie sur deux principales sources :

- les enseignements des missions d'études et de conseil menées par Setec Organisation en charge de cette thématique sur le projet, auprès de RFF. Ces études ont été consacrées aux effets territoriaux des LGV, pour le compte de Réseau Ferré de France, de la DIACT/DATAR, de services de l'Etat et de Collectivités territoriales ;
- une sélection de travaux les plus pertinents, effectués par différents acteurs universitaires, chercheurs, acteurs ferroviaires, acteurs territoriaux, identifiés et analysés.

Les premières études concernant les effets territoriaux des lignes à grande vitesse ont été menées dès le milieu des années 1980, soit peu de temps après la mise en service de la première ligne à grande vitesse en 1981 entre Paris et Lyon. De nombreux travaux ont été ensuite réalisés, majoritairement dans le cadre d'études ex-post visant à déterminer les effets territoriaux d'une ligne, après sa mise en service. La loi LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) a en particulier fixé l'obligation de dresser un « bilan des résultats économiques et sociaux » des grandes infrastructures de transport, après leur mise en service. Alors que ces bilans visent essentiellement à apprécier la réalisation du projet au regard de ses objectifs initiaux (coûts, délais, prévisions de fréquentation, rentabilité, impact environnemental, reports modaux etc.), ils comportent souvent un volet relatif à l'aménagement du territoire, qui rend essentiellement compte de quelques tendances économiques observées (localisation d'entreprises, coût de l'immobilier, évolutions touristiques) sans toutefois épuiser ce sujet de manière complète. Ces analyses sur l'aménagement territorial ne tiennent généralement pas compte des dynamiques politiques mises en œuvre dans les territoires concernés.

Beaucoup des études identifiées sont à caractère thématique : elles essaient d'analyser les effets de la grande vitesse ferroviaire sur un ou plusieurs thèmes particuliers, mais finalement peu d'entre elles proposent une analyse plus complète et transversale sur l'ensemble des effets en termes d'aménagement et de développement des territoires.

1.2. ... QUI N'ONT TOUTEFOIS PAS EPUISÉ LE SUJET

Si certaines thématiques ont été souvent traitées (mobilité, tourisme, inter modalité,...), d'autres le sont beaucoup moins, voire ne l'ont pas été (effets sur l'image des territoires, effets sur la démographie...). Enfin, d'autres thématiques sont "en émergence" (évolution des comportements, effets de la diversification de l'usage des LGV...).

Les approches sectorielles et économétriques demeurent dominantes dans les études ex-post, peu de place est ainsi accordée aux questions d'aménagement et de développement des territoires, en particulier à partir d'études globales croisant les approches quantitative et qualitative, l'analyse de terrain et l'analyse statistique.

Enfin, la culture de l'observation des effets territoriaux est encore peu adoptée et partagée ; les observatoires des effets territoriaux des LGV restent encore peu nombreux.

Ainsi par exemple, la Région Champagne-Ardenne, en partenariat avec la DRE Champagne-Ardenne, a souhaité se doter d'un observatoire des effets de la LGV Est-Européenne. Cependant, les difficultés de mise en commun des statistiques et données disponibles n'ont pas permis pour l'heure de constituer un organe indépendant et efficacement outillé pour renseigner sur les effets de la LGV Est-Européenne.

2. SYNTHÈSE

2.1. LA VALORISATION TERRITORIALE D'UNE LGV EST UNE DEMARCHE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Un nouveau projet de LGV ne se définit plus aujourd'hui par son infrastructure exclusivement, mais aussi par le projet stratégique de développement auquel il contribue.

La valorisation territoriale de la grande vitesse ferroviaire dépasse le simple champ de l'urbanisme autour de la gare. Elle interroge également l'aménagement du centre-ville, les équilibres socio-spatiaux du territoire, les secteurs de développement économiques (notamment ceux du tertiaire supérieur), le positionnement géostratégique...

A ce titre, l'émergence des effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire sont étroitement liés à la capacité d'un territoire à penser son développement global.

2.2. LES EFFETS TERRITORIAUX D'UNE LGV SONT POTENTIELS ET PAS SYSTEMATIQUEMENT POSITIFS

Une LGV est un facteur parmi d'autres de l'attractivité d'un territoire. Elle n'est pas une condition suffisante, ni même une condition nécessaire à son développement.

Les effets qu'elle peut induire en matière d'aménagement et de développement du territoire sont étroitement liés :

- aux caractéristiques socio-économiques du territoire qu'elle dessert ;
- à la manière dont elle dessert le territoire (en termes de destinations accessibles, fréquence et temps de parcours en particulier) ;
- à la manière dont les projets locaux de développement liés sont pensés pour accompagner l'expression des effets.

D'une manière générale, les effets d'une LGV sont largement révélateurs d'une dynamique globale plus que générateurs d'une dynamique. La LGV accompagne un projet de développement, mais elle ne le génère pas. Un territoire très dynamique profitera « naturellement » d'une LGV, alors qu'un territoire en difficulté pourra révéler plus encore ses handicaps de développement avec l'arrivée d'une LGV s'il n'a pas anticipé sa venue.

L'anticipation des territoires est ainsi décisive pour valoriser les effets positifs, pour atténuer ou résorber les effets négatifs.

Cette anticipation recouvre plusieurs aspects :

- la définition d'une stratégie de développement local,
- le développement d'une gouvernance collective efficace,
- la mise en place d'outils d'observation et d'analyses territoriales, à programmer en amont afin de disposer de situations de référence permettant de mieux mesurer les effets réels, et de mieux orienter les politiques d'accompagnement.

Elle n'est cependant pas suffisante, le réalisme et la qualité du projet de développement associé et l'efficacité de la gouvernance locale sont bien sûr importants.

2.3. CETTE ANTICIPATION ACCOMPAGNE TOUTE LA VIE D'UN PROJET, BIEN AU-DELA DE LA REALISATION DE LA LGV

Il s'agit :

- de mobiliser élus et techniciens lors des phases de concertations menées par RFF pour s'assurer la meilleure prise en compte des intérêts du territoire ;
- de mobiliser l'ensemble des acteurs locaux (a minima 5 ans environ avant la mise en service), et jusqu'à la mise en service (donc souvent pendant la période des travaux) afin de bâtir le projet de territoire adapté à la LGV et la gouvernance associée ;
- et ensuite en continu en mettant en particulier en place des outils d'observation des effets permettant de bien « piloter » l'action publique.

Pour autant, une anticipation trop précoce du projet peut également être préjudiciable. Le risque pour le territoire est celui d'une démobilisation des acteurs par lassitude, si le temps est trop long entre les premières mobilisations autour du projet et la réalisation de la ligne.

Préparer un territoire à l'arrivée d'une LGV est ainsi complexe. La connaissance des effets qu'elle peut provoquer impose une analyse fine du fonctionnement territorial.

La valorisation des effets positifs impose également une anticipation maîtrisée des projets de développement associés et la mise en œuvre d'une gouvernance locale efficace.

Plus qu'un outil de développement en soi, la LGV doit être perçue comme un outil au service du projet de développement d'un territoire.

3. PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

3.1. DES EFFETS A RELATIVISER

Les LGV sont d'abord et principalement dédiées à faciliter la mobilité des usagers. **Leur principal effet est donc un effet de mobilité !** Elles peuvent aussi générer des effets sur le développement et l'aménagement des territoires, souvent positifs, mais ces effets ne sont pas systématiques.

3.1.1. Une LGV répond d'abord à une demande de mobilité.

Une LGV est une infrastructure, elle est d'abord faite pour permettre la circulation de trains de voyageurs. **La mise en service d'une LGV se traduit toujours, et c'est sans doute le seul effet systématique, par un accroissement des flux** (sources : Bilans LOTI) :

- LGV Méditerranée mise en service en 2001 : +42 % de voyageurs ferroviaires sur la Paris-Marseille entre 2000 et 2005 ;
- LGV Nord, mise en service en 1993 : + 27 % de voyageurs ferroviaires entre l'Île-de-France et le Nord-Pas-de-Calais entre 1997 et 2000 (alors qu'il a eu 11% de voyageurs supplémentaires par la route sur la même période), et +75 % de fréquentation entre Paris et Londres entre 1993 et 1994,
- LGV Atlantique, mise en service en 1989 : + 70 % de voyageurs ferroviaires entre Paris et Le Mans entre 1989 et 1991.

L'amélioration de l'accessibilité et l'accroissement des flux de voyageurs n'entraînent pas systématiquement d'effets sur le développement et l'aménagement des territoires. En effet, seuls les déplacements professionnels et les déplacements liés au tourisme sont générateurs d'effets sur l'aménagement et le développement. Ces déplacements ne représentent qu'une part des déplacements totaux :

- les déplacements professionnels et touristiques représentaient 67% des déplacements en 1994-1995 sur la LGV Nord ;¹
- ils représentaient 63% des déplacements sur la LGV Méditerranée en mars 2003.²

3.1.2. Une LGV ne suffit pas au développement et à l'aménagement

Une infrastructure de transport n'est pas indispensable au développement des territoires. L'histoire a fourni des exemples de villes s'étant fortement développées, malgré leur localisation à l'écart des réseaux principaux.

¹ Enquêtes SNCF TGV Nord (Hiver 1994-1995) in Bilan LOTI LGV Méditerranée Juin 2007

² Enquêtes SNCF TGV Méditerranée (Mars 2003) in Bilan LOTI LGV Méditerranée Juin 2007

De grandes villes se sont développées significativement sans bénéficier d'une accessibilité du plus haut niveau, notamment ferroviaire. C'est le cas de Toulouse ou Grenoble (qui n'avait pas attendu de bénéficier de la LGV Paris-Lyon pour se développer) en France, ou encore Dublin en Europe. Mais à chaque fois, ces villes bénéficient d'avantages propres, qu'elles valorisent pleinement dans le cadre d'une « concurrence » territoriale dont elles profitent : comme par exemple l'industrie aéronautique à Toulouse, etc.

Par ailleurs, **une LGV ne suffit pas pour faire du développement**. Montbard, Le Creusot, voire Vendôme ou le Futuroscope, n'ont pas, ou que peu, bénéficié d'effets significatifs en termes d'aménagement et développement du territoire (et les effets observés ont parfois été des effets non attendus). La composition socio-économique du territoire et l'absence ou l'inadéquation du projet de territoire permettant de valoriser les effets de la LGV, ont été dans ces cas-là responsables de la faiblesse des effets.



L'expérience montre qu'une LGV doit constituer pour un territoire un outil au service d'une stratégie et non un projet en soi. Elle est un facteur parmi d'autres de l'attractivité d'un territoire si elle est bien anticipée et intégrée aux projets de développement et d'aménagement locaux. Elle constitue une occasion pour faire du développement plus qu'une cause de développement.

Enfin, il faut noter qu'à mesure du développement du réseau, de sa densification, de ses interconnexions, de plus en plus de territoires seront desservis par les LGV, le transport ferroviaire à grande vitesse devenant petit à petit « la norme », plutôt que « l'exception ». Dans cette perspective, bénéficier d'une desserte LGV ne sera plus vraiment un avantage comparatif. En revanche, pour certains types de territoires, et en particulier les principaux territoires urbains (métropoles, agglomérations...), son absence constituera clairement un handicap majeur, pénalisant grandement leur intégration dans les flux de l'économie moderne mondialisée, basée sur la rapidité et la fréquence des échanges, physiques comme numériques.

3.1.3. Les effets territoriaux d'une LGV sont conditionnés

Deux types de conditions sont à distinguer : celles relevant du service ferroviaire et celles relevant de l'anticipation des territoires.

Le service ferroviaire

C'est la modification du service ferroviaire par la LGV qui constitue le levier d'expression de l'effet territorial. Le service ferroviaire ne se résume pas au gain de temps de parcours. Il intègre aussi :

- la fréquence de desserte : un territoire qui ne serait desservi que rarement (un fois par jour par exemple) ne pourrait exprimer tous les effets que ses caractéristiques socio-économiques rendraient possibles en cas de fréquence plus soutenue. Bien sûr, la fréquence de desserte est largement liée au potentiel de trafic ;
- les horaires : ce facteur est fondamental dans la mesure où les demandes de déplacements n'étant pas uniformes au cours de la journée, il est important de pouvoir répondre aux pics de demandes par des horaires adaptés (souvent le matin et le soir pour les déplacements professionnels). Certains « seuils » importants entrent en ligne de compte : par exemple la possibilité de faire un aller-retour en une demi-journée ou en

une journée pour aller à une réunion dans la principale métropole reliée à l'agglomération, constitue un élément clef du service ferroviaire offert ;

- la diversité des destinations accessibles : la possibilité de multiplier les destinations accessibles depuis la gare par la LGV constitue une modification de service ferroviaire apte à exprimer un potentiel d'effets significatif. Cela permet au territoire d'étendre son aire de rayonnement, ses espaces de chalandises, ses aires de marchés, sa visibilité...
- les possibilités d'intermodalité avec le service ferroviaire régional, avec des navettes vers les centres-villes : la capacité de la LGV à desservir le territoire est fondamental. Quelle que soit la position géographique de la gare par rapport à la ville qu'elle dessert, la capacité offerte en gare de prendre un autre moyen de transport collectif pour rejoindre sa destination finale rapidement, et selon des horaires et des correspondances adaptés, participe largement du succès de la gare et ainsi de l'expression possible des effets territoriaux. Cela concerne l'intermodalité TER pour desservir l'ensemble du bassin infrarégional desservi par la gare, mais aussi l'intermodalité tram ou bus de la ville pour les agglomérations et les villes en bénéficiant ;
- le confort du matériel roulant : le confort et la nature des services offerts à bord des trains est aussi un facteur d'attractivité de la LGV, et ainsi de la possibilité d'exprimer au mieux les effets.



Tous ces éléments sont bien sûr déterminés en partie lors de la conception de l'infrastructure : la vitesse, les possibilités de fréquence, de destinations connectées, de confort etc. étant étroitement liée à la configuration de la ligne (itinéraire, géométrie, raccordements etc.) et au matériel roulant. Toutefois, les caractéristiques techniques de l'infrastructure ne suffisent pas à la mise en place d'un service de qualité. C'est l'enseignement fourni par la gare Meuse TGV, lors de sa mise en service en 2007, à l'occasion du TGV Est Européen. Distant de 250 km de Paris, cette gare s'est vue accessible en 55 minutes, mais à raison de seulement 2 fois par

jour et par sens, avec des dessertes programmées à des horaires peu propices pour des déplacements d'affaires (dernier retour vers Paris à 16h30).

L'anticipation des territoires

Les territoires ont tout intérêt à anticiper l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire en amont de la réalisation de la LGV.

Cette anticipation doit s'envisager à trois niveaux :

- **lors des phases de concertation** menées par RFF (en particulier en préparation du débat public et de l'enquête publique), où les territoires ont intérêt à alimenter la réflexion par des études propres sur la base d'une mobilisation technique et politique ;
- **au plus tard 5 ans environ avant la mise en service**, et jusqu'à la mise en service, où il s'agit de définir localement :
 - la stratégie et les politiques publiques d'accompagnement de la grande vitesse ferroviaire et les projets de développement en découlant,

- la gouvernance collective des acteurs, soit la capacité des dirigeants politiques, économiques, associatifs...à travailler en équipe et à produire une vision commune de leur territoire, à bâtir des projets convergents et à fonctionner en réseau avec les territoires voisins,
- la réorganisation de l'offre de transports collectifs locale (TER régionaux, bus interurbains départementaux, bus et TCSP intercommunaux) afin de l'adapter à la nouvelle configuration du réseau ferroviaire engendré par une LGV ;
- et ensuite **en continu en mettant en particulier en place des outils d'observation** des effets permettant de bien « piloter » l'action publique.

3.1.4. Une LGV n'a d'effet que sur « l'économie » qui l'utilise

Il s'agit de l'économie génératrice de déplacements supra-locaux :

- les **secteurs du tertiaire supérieur** (l'enseignement supérieur et la recherche, la haute technologie, la finance, la haute administration, les études-conseil-assistance...) ;
- toutes les **activités génératrices de ventes de produits et de services, de besoin de coordination, de réunions**, au rayonnement territorial vaste (interrégional, national ou international) et qui exigent donc des déplacements professionnels (par exemple les sièges sociaux et centre de recherches de grandes entreprises industrielles...).



Les déplacements qui peuvent générer des effets sur le développement et l'aménagement sont ainsi le fait de catégories socioprofessionnelles bien identifiées : essentiellement les cadres supérieurs, les professions intellectuelles, les étudiants, et dans certains territoires les navetteurs pour lesquels la LGV permet de vivre dans une agglomération et de travailler dans une autre (exemple de monorésidentialité : habiter à Tours et travailler à Paris, sans avoir un pied à terre pour la semaine).

Inversement, l'agriculture et les petites activités artisanales et industrielles génèrent peu de déplacements humains supra-locaux.

3.1.5. Des opportunités mais parfois des risques

La grande vitesse ferroviaire peut aussi entraîner des risques pour le développement et l'aménagement. Plusieurs risques peuvent exister pour certains territoires :

- un « effet-tunnel » (c'est-à-dire l'absence de dessertes pour des territoires traversés - exemple d'une partie de la Picardie sur la LGV Nord) ou un niveau de desserte insuffisant (Meuse TGV en 2007) ;
- une désorganisation territoriale et des dysfonctionnements spatiaux, dus aux modifications des proximités ou la création de flux nouveaux mal maîtrisés, qui peuvent entraîner dans certains cas (cf. 3.3.2.) :
 - une baisse de l'influence d'une ville centre sur son bassin d'habitat et d'emploi,
 - une périurbanisation non maîtrisée...

- une mise en avant d'éléments d'image qui ne sont pas systématiquement positifs : nom de la gare peu évocateur, faiblesse de la desserte,... qui génèrent peu de visibilité (cf. 3.6.) : par exemple « gare TGV Haute-Picardie ».

L'anticipation des territoires face à ces risques est décisive. Elle est de nature à apporter des réponses à ces risques via par exemple :

- une coopération entre territoires, afin que l'ensemble des territoires soient les plus bénéficiaires possible,
- la valorisation de l'intermodalité...

3.2. DES EFFETS TERRITORIAUX LIES A L'INSERTION DANS UN RESEAU NATIONAL ET EUROPEEN DE GRANDES VILLES

3.2.1. Une inscription dans un réseau européen

Les LGV permettent une transformation d'appartenance, d'un **réseau ferroviaire national à un réseau ferroviaire européen**. Cela tient à trois grandes spécificités du réseau des LGV par rapport au réseau classique :

- les différentes parties du réseau LGV sont interconnectées, alors que celles du réseau classique ont des terminus dans six gares parisiennes,
- le réseau LGV se développe également dans les pays européens environnants (Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Royaume-Uni, Italie, Espagne),
- le réseau LGV est connecté à certains aéroports, via des gares situées au sein des plateformes aéroportuaires, et rend envisageable de développer une intermodalité air/fer sous condition de certains aménagements (adaptation des horaires des trains et des avions, mise en place de nouveaux services comme un suivi bagage tout au long d'un parcours, développement de la billettique commune etc.).

Le réseau de grande vitesse ferroviaire participe à la structuration urbaine de l'Europe de la même façon que le réseau classique a en son temps façonné la France, permettant un élargissement des aires de marché, support d'une spécialisation économique des territoires.

La grande vitesse ferroviaire accentue la hiérarchie urbaine en faisant monter en gamme les agglomérations desservies. Le réseau le plus dense est situé dans la zone constituant le cœur de l'Europe occidentale : l'Aire Métropolitaine du Nord-Ouest (AMNO) qui s'étend de Londres à Munich et à laquelle se rattache Paris.



La grande vitesse ferroviaire devient un élément d'attractivité quasi indispensable pour les plus grandes agglomérations ouest européennes. L'accessibilité est l'un des indicateurs de la performance métropolitaine, dans un contexte de forte compétition où chacun tente d'attirer à soi les meilleurs services et les ressources humaines, économiques, culturelles, et financières de haut niveau, et où un territoire qui ne progresse pas aussi vite que les autres voit son attractivité décroître.



3.2.2. Un renforcement des territoires les plus dynamiques



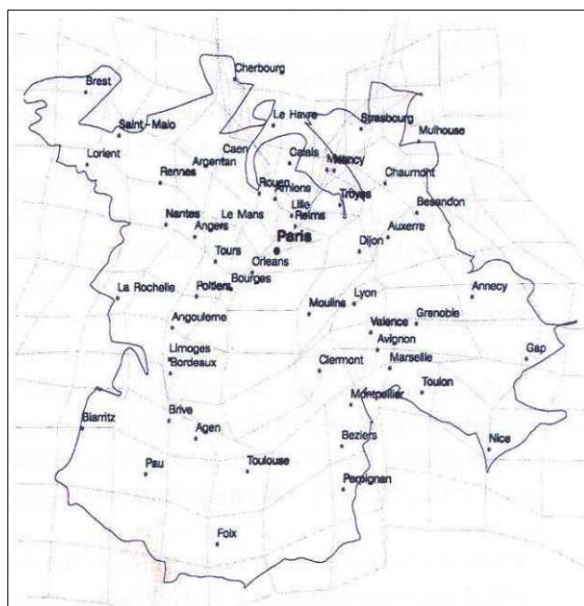
Les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire sont **ciblés et localisés** : ciblés sur certaines activités économiques davantage représentées dans les plus grandes agglomérations ; localisés au sein des agglomérations en quelques lieux de centralité qui regroupent ces activités tertiaires supérieures (quartiers d'affaires, sièges du pouvoir politique, lieux d'implantations de grands équipements culturels et d'enseignement supérieur...).



La grande vitesse ferroviaire peut contribuer à accentuer les dynamiques et les disparités territoriales : **elle accompagne et renforce la métropolisation**, c'est-à-dire la concentration et l'internationalisation des hommes et des activités, notamment des activités tertiaires supérieures, dans les plus grands centres urbains, et peut par contrecoup participer à un décrochage relatif des territoires les plus éloignés des grands centres urbains (par « effet-tunnel » par exemple).

3.3. UNE NOUVELLE ORGANISATION DES TERRITOIRES

3.3.1. Une LGV modifie les proximités à l'échelle des Régions



Carte par anamorphose de la France en 2007
(document Michel Leboeuf, Yves Choupinet in *La Jaune et la Rouge*, 2008)

Le réseau LGV ne se superpose pas au réseau ferroviaire classique, **la création d'une nouvelle LGV rapproche ainsi certains territoires et en éloigne relativement d'autres.**

La LGV Est Européenne a par exemple rapproché Reims, Metz, Nancy, Strasbourg de Paris. En revanche, les « distances » relatives de Château-Thierry, Epernay ou Toul, situés le long de la ligne classique Paris-Strasbourg, restent pour l'heure inchangées.

De la sorte, une LGV peut reconfigurer les relations territoriales régionales et inter-régionales :

- elle crée des relations entre des territoires qui n'en avaient pas. La desserte du Mans par la LGV Atlantique a changé l'inscription territoriale du Mans : anciennement terminus grandes lignes depuis Paris, le Mans est devenu un point de passage privilégié des liaisons vers l'Atlantique, au croisement des lignes vers la Bretagne et les Pays-de-la-Loire ;
- plus généralement, elle renforce la vocation de carrefour d'une grande agglomération, qui en tant que point d'accès privilégié au réseau LGV bénéficie de la convergence des flux en provenance de son bassin d'influence (Rennes par exemple) ;
- a contrario, une LGV peut aussi éloigner une grande ville de son bassin d'influence, en la rapprochant d'un centre encore plus grand ou plus attractif. C'est le cas de Reims, que la LGV Est Européenne a rapproché de Paris. Depuis Reims, il est plus rapide aujourd'hui d'atteindre Paris que Charleville-Mézières, Vitry-le-François, Château-Thierry, voire Châlons-en-Champagne. Cette modification a tendance à reconfigurer les bassins d'influence au sein des régions Champagne-Ardenne et Picardie sous l'effet de l'accroissement de l'influence de l'agglomération parisienne. Cela interroge le mode de développement du réseau de villes de Champagne-Ardenne. Des risques peuvent se présenter pour les villes précédemment citées si le rapprochement de Reims et Paris s'effectuait au détriment des liens historiques entre Reims et ces dernières.



Mais cette reconfiguration peut être aussi une occasion de nouvelles coopérations entre territoires :

- entre villes nouvellement mises en relation ou dont la relation est considérablement améliorée (projets de LGV entre Poitiers et Limoges notamment et celui entre Nantes et Rennes) ;
- entre villes d'un même bassin d'influence (exemple du G10 en Champagne-Ardenne et Picardie réunissant les villes situées dans le bassin d'influence rémois).

3.3.2. Une LGV interroge la hiérarchie des centralités à l'échelle d'une aire urbaine

Le quartier d'une gare est un point de concentration d'effets et de diffusion de nombreux effets. D'une part, les impacts sur la mobilité se matérialisent dans les gares, du fait de l'accroissement du nombre de voyageurs, de la modification des profils de voyageurs, de l'évolution des services offerts en gare (restauration, zones d'attente, etc.). D'autre part, l'aménagement urbain autour des gares influence l'organisation territoriale, voire l'image de la ville.

Plusieurs cas sont à distinguer, en fonction de la situation de la gare au sein de l'aire urbaine.

Pour les gares situées dans le continuum urbain (centre-ville, faubourgs, proche banlieue).



Les travaux nécessaires lors de l'extension de la gare à l'occasion de l'arrivée d'une LGV (incluant souvent les travaux rendus nécessaires par le développement de l'intermodalité et le traitement des espaces publics) sont une occasion pour reconfigurer le quartier de gare. Les caractéristiques urbaines des quartiers de gare (disponibilités foncières, situation péricentrale) incitent souvent à une restructuration urbaine d'ensemble. Toutes cherchent à développer une véritable mixité fonctionnelle, avec toutefois une prédominance des activités tertiaires, de façon à ce que le quartier de gare acquiert une urbanité

complète et ne soit plus réduit à être un quartier vivant au rythme des horaires d'arrivée et de départ des trains.

La hiérarchie des centralités de l'agglomération est alors interrogée, car la rénovation du quartier de gare, surtout s'il est situé dans ou à proximité immédiate du centre-ville, peut contribuer à renforcer et redynamiser celui-ci. La rénovation peut en particulier revivifier un centre historique en lui apportant une offre immobilière neuve et répondant à des besoins de relocalisation internes à l'agglomération, de logements et d'emplois.

A contrario, dans certains cas (et cela s'est observé à l'étranger, en Allemagne ou au Japon en particulier), la restructuration du quartier de gare consécutive à l'arrivée de la LGV a pu aussi « phagocyter » une partie du dynamisme du centre-ville historique.

Dans tous les cas, les délais d'exercice des effets sont très longs : ils s'échelonnent sur 10 à 20 ans. Ils peuvent donner lieu à des évolutions permanentes : par exemple, Part-Dieu à Lyon et Novaxis au Mans connaissent actuellement une nouvelle phase de développement.

Pour les gares situées hors du continuum urbain

Les effets sont très variés. Il s'agit le plus souvent de gare en ligne, plus ou moins bien interconnectée au réseau ferroviaire classique et aux autres réseaux de transport collectif.

Les gares relativement proches d'une ville mais non connectées au réseau TER (ou tram et bus dans certains cas) peuvent avoir un effet désorganisateur sur les centralités. Elles peuvent en particulier :

- affaiblir le centre-ville sans pour autant s'y substituer, en ôtant à la gare de centre-ville un potentiel de développement sans pour autant en entraîner elle-même, comme à Vendôme TGV ;
- favoriser un développement urbain sur un modèle peu durable, à l'instar de celles d'Avignon TGV ou d'Aix-en-Provence TGV (extension urbaine non maîtrisée et augmentation substantielle des déplacements en automobile individuelle).

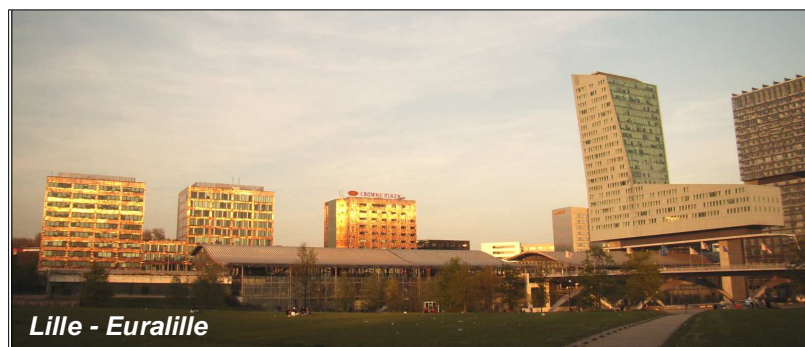
On observe en revanche que les gares connectées au réseau ferroviaire existant peuvent aussi avoir des effets organisateurs. Elles peuvent en particulier :

- faire émerger de nouveaux territoires et révéler des centralités, notamment au sein de grandes aires métropolitaines, à l’instar de Marne-la-Vallée-Chessy et de Massy TGV ;
- concilier logique territoriale et logique ferroviaire comme Champagne-Ardenne TGV, connectée par le fer à la gare centre de Reims et disposant d’une desserte complémentaire.

Le cas des gares très éloignées d’un centre urbain majeur (« gare des betteraves ») est particulier. Dans la plupart des cas, les effets territoriaux sont minimes, les distances et les temps de rabattement depuis la ou les villes desservies étant trop longs, sauf à envisager une gare située à l’intersection d’une ligne classique et particulièrement bien desservie par un réseau TER, voire laissant la possibilité de « débrancher » des trains de la LGV sur la ligne classique pour desservir directement une gare de centre-ville. Dans ce dernier cas, les effets peuvent être importants, si le niveau de service est bon (fréquence, destinations en particulier).

3.3.3. Une possible attribution de nouvelles vocations territoriales.

Le positionnement international de Lille est largement lié à la LGV et aux nombreuses dessertes rapides vers Paris, Londres et Bruxelles qu’elle offre. Lille a ainsi pu retrouver son ancienne vocation de place commerciale flamande et développer le quartier d’affaires Euralille au pied de la gare en ligne Lille-Europe.



La LGV a contribué à donner au Mans, ville industrielle, une fonction tertiaire supérieur.

A Vendôme, l’effet de la LGV a été plus ambigu : elle n’a pas entraîné le développement d’une fonction tertiaire supérieur escomptée (le parc d’activité technologique situé à proximité de la gare a été un échec), mais a fait émerger une fonction résidentielle nouvelle, non anticipée, quoique relative car les effets sur les évolutions démographiques restent modestes.

Le profil socio-économique du territoire joue un rôle déterminant : par exemple la différence d’effets observés entre Le Mans et Vendôme peut en partie être liée au profil socio-économique initial de ces territoires (les autres paramètres étaient proches : même modification de proximité engendrée par la LGV et mêmes types de mesures d’accompagnement prises par les acteurs locaux en termes de portage foncier et de programmes tertiaires).

3.3.4. Une opportunité pour créer une nouvelle gouvernance locale

Une LGV induit une dynamique de collaboration entre acteurs. Rendue indispensable pour la réalisation du projet ferroviaire, cette coopération peut s'étendre à d'autres projets (requalification du quartier de gare, prise de conscience de réalités territoriales communes etc.) et perdurer.

La grande vitesse ferroviaire contribue à l'affirmation du fait régional :

- par la mobilisation des différents acteurs régionaux,
- par l'élaboration d'un projet régional visant à diffuser au maximum la grande vitesse ferroviaire depuis le territoire centre qui accueille la gare desservie,
- par la polarisation autour du centre.

3.4. UNE AMELIORATION DE LA COMPETITIVITE ECONOMIQUE

3.4.1. Un élargissement des périmètres de marché

Une LGV réduit les distances-temps et rend accessible de nouveaux territoires : elle élargit les périmètres de marché.

Toutefois, cet élargissement ne se traduit pas forcément par une nouvelle stratégie des organisations (entreprises, administrations, organisations professionnelles). Si à Nantes, en 1996, 7 ans après la mise en service de la LGV Atlantique, un tiers des entreprises de service avaient modifié leur stratégie commerciale (et 40 % d'entre-elles avaient modifié l'organisation de leur marché)³, en 2007, 6 ans après sa mise en service, la LGV Méditerranée n'a pas entraîné de modification du cadre organisationnel des acteurs locaux⁴. Autre exemple : la création de la LGV Sud-est (Paris-Lyon) n'a accru l'influence des entreprises lyonnaises que pour les services rares.⁵

3.4.2. Un rôle second et diffus sur les localisations d'entreprises

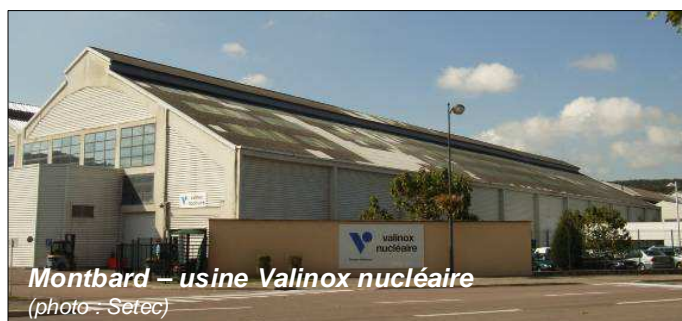
Une LGV n'engendre en général que peu de créations ou de départs d'entreprises. Elle peut en revanche rendre possible l'implantation d'entreprises ou d'organismes : c'est le cas à Lyon d'Interpol ou des succursales de sièges sociaux parisiens.

Elle peut également favoriser le maintien d'activités ou leur reconversion, notamment dans les territoires de tradition industrielle. La connexion LGV a aidé la ré-industrialisation du Creusot (Alstom, General Electric,...), et a contribué au maintien de la métallurgie en lien avec le nucléaire à Montbard (Côte-d'Or).

³ CETE de l'Ouest, Nantes, 7 ans après l'arrivée du TGV Atlantique.

⁴ RFF-SNCF, Bilan LOTI LGV Méditerranée

⁵ Valérie Manonne, L'impact régional du TGV Sud-Est.



3.4.3. Des effets positifs sur certains types de tourisme

La notion de tourisme est à distinguer de celle de voyage pour convenance personnelle.

En matière de tourisme, les effets sont également contrastés. D'une manière générale, les séjours sont plus fréquents mais moins longs et tous les types de tourisme n'en retirent pas le même bénéfice.

Le tourisme d'affaires est le principal bénéficiaire. L'arrivée de la LGV est un support pour :

- développer les activités de congrès et les infrastructures d'accueil ; pour les manifestations professionnelles, et notamment leur donner davantage d'ampleur : au Mans, 70 % des congrès concernent des entreprises parisiennes,
- restructurer l'offre hôtelière à la demande de la clientèle d'affaires, via un renforcement de l'hôtellerie de chaîne.

Le tourisme urbain est un autre bénéficiaire de la desserte par une LGV. Ce sont les villes qui enregistrent les plus fortes hausses de fréquentation, grâce à leur patrimoine, leur animation et leurs manifestations culturelles (festivals) : Strasbourg et Colmar, desservies par la LGV Est Européenne depuis juin 2007, ont vu leur fréquentation touristique augmenter de 9 % entre 2006 et 2007 contre une hausse moyenne de 4 % en Alsace⁶. Les clientèles relativement aisées sont les plus concernées. Une bonne partie du surcroît touristique est cependant temporaire : le nombre de touristes en Lorraine et notamment à Metz et à Nancy a chuté entre 2007 et 2008⁷.

⁶ Christian Calzada, Catherine Marquis, *La Ligne à Grande Vitesse Est-Européenne : une évaluation de l'impact sur le tourisme*, INSEE Economie Lorraine n° 163, mars 2009

⁷ idem



En revanche, le tourisme rural bénéficie moins facilement des LGV, car la dispersion des sites s'accommode peu avec la rupture de charge entre les sites et la gare la plus proche. La location d'un véhicule est alors en général indispensable, et peut constituer un frein. Certains espaces ruraux font exception, car les flux sont plus concentrés et plus faciles à « pré ou post-acheminer » : il s'agit des espaces littoraux et montagnards structurés par des stations-touristiques et, dans une moindre mesure, des grands bassins de résidences secondaires.

3.5. UN LEVIER POUR RENFORCER L'INTERMODALITE

La mise en service d'une desserte à grande vitesse nécessite pour un territoire de redéfinir l'intermodalité avec les autres modes de transport, afin d'optimiser le pré- et le post-acheminement à partir de la ligne.

3.5.1. L'intermodalité entre grande vitesse ferroviaire et les transports collectifs



Une gare bénéficiant d'une desserte LGV a généralement vocation à être un pôle d'échanges multimodal. Dans ce cadre, l'intermodalité fer/fer, entre LGV et TER, tend à devenir de plus en plus fréquente (exemples récents de Valence TGV, Champagne-Ardenne TGV, projets pour Lorraine TGV et Avignon TGV).

Cette intermodalité est essentielle pour que la LGV soit un outil au service du développement et de l'aménagement des territoires. L'intermodalité LGV/TER permet d'accroître le bassin de chalandise d'une gare et donc son potentiel de desserte de qualité par la grande vitesse ferroviaire. Cette évolution récente impose des réflexions nouvelles sur

les types de gares à réaliser, le modèle historique étant la gare nouvelle en ligne, le modèle actuel étant plutôt celle d'une gare LGV créée à l'intersection de la ligne nouvelle et de la ligne classique, si la configuration territoriale le permet.

La qualité du réseau ferroviaire complémentaire devient de plus en plus structurante, que ce soit en matière de services (fréquences, adaptation des horaires et cadencement...) qu'en matière d'infrastructures (types de matériel roulant, maillage du réseau, performances).

La qualité des autres réseaux départementaux et urbains est également déterminante, en matière d'adaptation des horaires, de fréquence. Dans les plus grandes agglomérations, la desserte de la gare par les trains à grande vitesse, de centre-ville ou périurbaine, par le réseau de Transports en commun en site propre (TCSP) est importante : elle permet des dessertes aisées de nombreux pôles stratégiques d'agglomération.

3.5.2. De nouvelles formes d'intermodalité émergent...



Il en est ainsi de l'utilisation d'une LGV pour des liaisons régionales. Pour l'heure, cette solution n'a été expérimentée qu'en Nord-Pas-de-Calais où des TGV[®] utilisent la LGV Nord pour des liaisons Lille – Dunkerque, Lille – Calais, Lille – Boulogne-sur-Mer et Lille – Arras.

Des réflexions sont en cours pour mettre en place une intermodalité entre l'avion et la grande vitesse ferroviaire. Ce type d'intermodalité donnerait à la LGV un rôle de pré- ou de post-acheminement de l'aérien, avec pour conséquence un élargissement considérable de l'aire d'influence de la LGV.

3.5.3. ...mais les conditions de réussite restent encore à réunir

L'expérience du Nord-Pas-de-Calais est difficile à reproduire systématiquement. Elle suppose un réseau urbain important autour d'une grande agglomération. Elle nécessite une configuration de la LGV qui soit adaptée, en l'occurrence qui passe à proximité des villes moyennes avec raccordement au réseau ferroviaire classique ou en desservant les villes en faisant sortir les trains « en crochet ».

L'intermodalité LGV-avion n'est pas encore réellement mise en place en France (même si Roissy et Saint-Exupéry ont une gare TGV), contrairement à ce qui existe dans d'autres pays (Francfort aéroport, Cologne-Bonn) : il n'existe pas d'interconnexion systématique des réseaux en matière d'horaire, pas de billetterie intégrée, pas d'enregistrement unique, tandis que les correspondances ne sont pas organisées pour être traitées en moins de 45 min.

Le projet Charles-de-Gaulle Express qui prévoit la mise en service en 2016 d'une liaison ferrée entre l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle et la Gare de l'Est pourra favoriser l'intermodalité entre l'avion et la grande vitesse ferroviaire, grâce à une fréquence élevée (un train direct prévu toutes les 15 minutes).

3.6. LES EFFETS D'IMAGE SONT AUSSI IMPORTANTS QUE LES EFFETS DE DEVELOPPEMENT

3.6.1. La grande vitesse ferroviaire permet un gain de notoriété

Ce gain de notoriété procède tout d'abord d'une surexposition médiatique. Dans les mois suivant l'ouverture d'une LGV, les territoires nouvellement desservis deviennent des destinations « proches et attrayantes ». **Cet engouement touristique peut être un effet d'aubaine ; il est plus durable dans les territoires disposant d'atouts réels et d'une offre structurée.**



Les fiches horaires, les sites internet, les annonces sonores en gare assurent également une nouvelle notoriété, durable, aux territoires.

Une LGV donne aux territoires nouvellement desservis un sentiment d'intégration à un espace plus large, parfois européen (cf. 3.2.1., grâce à l'interconnexion entre les branches du réseau LGV).

Une LGV donne aussi **un sentiment de proximité nouvelle**. Elle modifie l'image d'accessibilité des territoires qu'elle dessert.

Elle change l'image que le territoire desservi se fait de l'extérieur, et inversement. Elle a un effet intégrateur dans le territoire national et européen, très important dans le cadre de l'Europe des villes et des territoires qui est en train de se construire. Cet effet peut reposer beaucoup sur le symbole. Arcachon est redevenue une station de villégiature fréquentée aussi par les Parisiens, grâce en partie à son accessibilité LGV dans les faits pourtant très circonscrite, puisque effective uniquement durant les fins de semaine et les périodes de vacances.

3.6.2. Une évolution de l'identité des territoires desservis

Les noms sont porteurs d'image

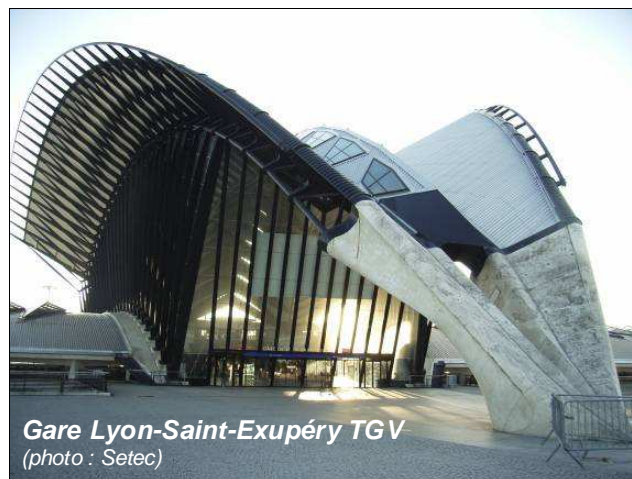
Le nom de la ligne tout d'abord. La LGV Méditerranée est porteuse d'une image positive (« le soleil, la mer ») alors qu'elle n'est méditerranéenne que vue du Nord, de Paris. Elle est en réalité rhodanienne et provençale. La LGV Est Européenne n'est « est européenne » que vue de Paris ; à l'échelle européenne, elle est occidentale, mais ce nom est porteur d'une image d'ouverture et de modernité.

Le nom de la gare ensuite. Il est essentiel en matière de marketing. Le nom choisi est plus ou moins « porteur », plus ou moins identifiant. Le nom « TGV Haute-Picardie » ne permet guère de localiser la gare et renvoie à l'idée d'un territoire très rural et éloigné. Le nom de Saint-Pierre-des-Corps – Tours (qui fut longtemps Saint-Pierre-des-Corps) est très peu lisible, car pas identifiable à Tours par une population extra-locale, alors que le nom de Tours appartient à la géographie mentale nationale. A l'inverse, Lille-Europe, est beaucoup plus évocateur et valorisant.



L'architecture de la gare et l'urbanisme du quartier de gare sont également porteurs d'image. Pour ce qui est des gares nouvelles TGV®, le bâtiment a changé de statut architectural depuis la mise en service de la première LGV en 1981 : il est passé de la « boîte » fonctionnelle (gares du Creusot TGV, de Mâcon-Loché TGV, de Calais-Fréthun...) à un geste architectural (gares de Lyon-Saint-Exupéry TGV, Avignon TGV, Aix-en-Provence TGV...).

L'organisation de l'espace urbain autour de la gare fait désormais l'objet de davantage d'attention, avec un souci croissant de développer la centralité et la mixité de fonctions urbaines (cf. 3.3.2.).



3.6.3. Une évolution des représentations internes d'un territoire

Grâce à la LGV et à la nouvelle accessibilité du territoire, **le sentiment d'éloignement voire d'isolement décline**, en particulier vis-à-vis des centres de décision.

Les territoires desservis sont **associés à la haute technologie véhiculée par la LGV**, laquelle peut générer localement davantage de confiance et de valorisation.

La mobilisation des acteurs à l'occasion de la réalisation la ligne peut engendrer une **nouvelle dynamique de projets**. (cf.3.1.3).

Une LGV peut donc avoir **un effet levier sur les mentalités**, en particulier sur les représentations que les acteurs locaux et la population ont d'eux-mêmes. Cet effet est fondamental, car un territoire sans confiance ne se développe pas. Rares sont les projets ayant cette capacité d'entraînement sur les mentalités.

3.7. DES EFFETS AMENES A EVOLUER

Les évolutions du contexte territorial et du contexte ferroviaire vont bouleverser les usages, les attentes et l'offre LGV. Ces bouleversements sont encore peu analysés et anticipés.

3.7.1. Vers une intensification et une complexification de l'usage de la grande vitesse ferroviaire

L'ouverture à la concurrence permettra certainement l'émergence de nouveaux services ferroviaires qui devraient accentuer la diversification fonctionnelle du réseau LGV.

Actuellement, de nouvelles logiques de services se superposent à la logique initiale qui privilégie la vitesse, les liaisons grandes distances (inter-régionales), entre Paris et la Province. On assiste :

- au développement des liaisons transversales dites « intersecteurs » (province-province) ; ce sont les liaisons qui connaissent les plus importantes hausses de fréquentation et de trafic ;
- à davantage de connexions entre réseau LGV et réseau ferroviaire classique : Valence TGV et Champagne-Ardenne TGV ont été les deux premières gares nouvelles en ligne ex-urbanisées connectées au réseau ferroviaire classique et à disposer d'une desserte complémentaire avec celle de leur gare centre (Reims pour Champagne-Ardenne TGV) ;
- à des réflexions sur l'utilisation des LGV pour des liaisons régionales : une expérimentation est menée depuis 2000 en Nord-Pas-de-Calais, tandis que d'autres territoires y songent à l'occasion des nouveaux projets de LGV (LGV Rhin-Rhône, LGV PACA, LGV GPSO) ;
- à des réflexions concernant l'utilisation éventuelle des LGV pour du fret : depuis ses débuts, la grande vitesse ferroviaire est utilisée pour du fret de « messagerie rapide » par La Poste (TGV postal), notamment entre Paris et Lyon ; des projets visent à développer le fret de messagerie par des opérateurs privés et à étendre le réseau des dessertes, notamment en lien avec les aéroports (projet Carex) ;
- à des réflexions concernant l'intermodalité avion-grande vitesse ferroviaire (cf. 3.5.2 et 3.5.3.) ;
- à de nouvelles offres commerciales, destinées à des clientèles ciblées : IDTGV, TGV Family, TGV Pro....

Ces nouvelles logiques de services participent d'une certaine convergence des offres LGV européennes. Ainsi, l'Allemagne, qui avait bâti son réseau de LGV à partir d'une logique de service opposée à celle de la France en privilégiant les liaisons régionales, le confort et le

cadencement, développe maintenant des services privilégiant la vitesse et les grandes distances (liaisons directes et sans arrêt Munich – Francfort et Francfort – Hambourg).



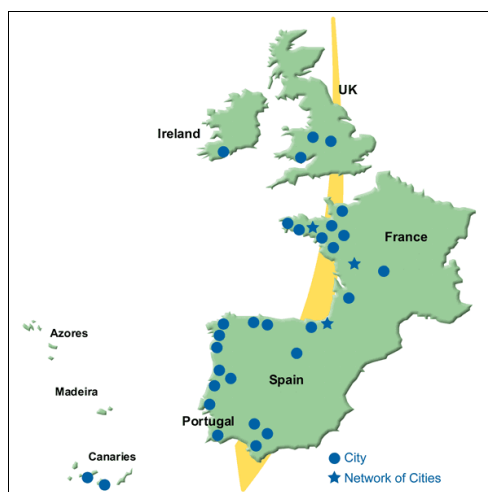
3.7.2. Un contexte territorial générateur de davantage de relations supra-locales

Au sein de l'Europe, les territoires sont en compétition pour attirer les meilleures ressources. La grande vitesse ferroviaire constitue pour les plus grandes agglomérations ouest européennes un élément d'attractivité de plus en plus indispensable (cf 3.2.1).

La « métropolisation » (cf. 3.2.2.) engendre également un fonctionnement en réseau. L'essor de l'économie métropolisée, du « tertiaire supérieur », se traduit par une mobilité économique grandissante entre métropoles et donc un changement de fonctionnement territorial : les échanges se font de moins en moins en « vase clos », à l'échelle d'une aire d'influence, mais de plus en plus entre territoires de même rang.

De la sorte, la métropolisation introduit de nouvelles coopérations. Jusqu'alors exercées à une échelle interne au bassin de vie (intercommunalité), les coopérations tendent à se développer entre territoires voisins (principes des réseaux de coopérations métropolitaines...) ou territoires ayant les mêmes spécialisations (Limoges et les villes de la porcelaine et de la céramique industrielle...).

Conférence des villes de l'arc atlantique
(carte : CAAC)



La progression de la notion de développement durable et les progrès technologiques induisent une modification de l'utilisation des modes de transport qui vise à optimiser l'usage de chaque mode, grâce à l'intermodalité et aux interconnexions entre les réseaux.

