

Dessertes ferroviaires à grande vitesse et dynamiques locales : une analyse comparée de la littérature

High-Speed Rail Service and local dynamics : a comparative analysis of the literature

Sylvie BAZIN, Christophe BECKERICH,
Laboratoire REGARDS, Université de Reims-Champagne-Ardenne
Marie DELAPLACE, Lab'Urba, Université de Paris-Est Marne-la-Vallée
Corinne BLANQUART, Lidwine VANDENBOSSCHE, IFSTTAR

Résumé

Alors qu'une importante littérature théorique réfute l'existence des effets structurants des dessertes à grande vitesse, le discours et les pratiques politiques continuent de considérer qu'elles génèrent un développement économique pour les territoires desservis, de façon quasi-systématique ou en articulation avec des stratégies d'accompagnement. La revue de la littérature non académique réalisée met en évidence les écarts entre les attentes exprimées *ex ante* à l'échelle nationale et internationale et les résultats de cette littérature *ex post*. Si l'existence de tels écarts renforce l'hypothèse selon laquelle des conditions doivent être réunies pour que d'éventuels effets se produisent, nous montrons que ces conditions, énoncées précisément dans la littérature académique, ne sont reprises que partiellement dans la littérature non académique. Ces conditions permettent pourtant de montrer que les effets sont toujours le produit d'une confrontation singulière entre une desserte, un contexte territorial spécifique et des jeux d'acteurs particuliers ; une reproduction à l'identique de cas particuliers de *success stories* est alors nécessairement illusoire.

Mots-clés : Infrastructures de transport, Développement local, Desserte ferroviaire à grande vitesse, Effets structurants

Abstract

While an important academic literature refutes the existence of high speed services' structuring effects, the political practices keep on considering that they generate an economic development, in a quasi-systematic way or together with accompanying strategies. A review of the non-academic literature highlights the gaps between these *ex ante* expectations on a national and international scale and the *ex post* results. Such gaps strengthen the hypothesis according to which possible effects occur when a number of conditions are met. We show that these conditions, quoted in the academic literature, are partially taken into account in the non-academic literature. These conditions show that the effects are always the product of a singular confrontation between a service, a specific territorial context and actors' behaviors ; that's why particular cases of success stories cannot happen everywhere. Replicating such success stories is highly unrealistic.

Keywords : Transport infrastructures, Local development, High-Speed Rail Service, Structuring effects

INTRODUCTION

La diversité des représentations du lien entre infrastructures de transport et dynamiques territoriales révèle un paradoxe. Une importante littérature théorique réfute l'existence des effets structurants des infrastructures de transport (6, 13, 14, 55, 62, 86)¹ et identifie des conditions, nombreuses, de nature diverse, et souvent contextualisées, qui incitent à la prudence quant à l'analyse du lien infrastructures-développement. Pourtant, le discours et les pratiques politiques considèrent toujours que ces infrastructures, dès lors que des stratégies d'accompagnement sont menées, génèrent de façon quasi-systématique un développement économique pour les territoires desservis.

Dans ce contexte, cet article s'intéresse spécifiquement au rôle des dessertes ferroviaires à grande vitesse (desserte TGV²) sur les dynamiques économiques locales. Cette question est en effet d'actualité compte tenu des nombreux projets de lignes à grande vitesse aux niveaux mondial (USA, Brésil, Chine, etc.) et européen (Portugal, Espagne, France, etc.) et de la diversité des attentes qu'ils suscitent : dynamisme économique général, attractivité de nouvelles entreprises ou de ménages (qui bénéficieraient de nouvelles opportunités en matière de mobilité domicile/travail), développement de programmes immobiliers résidentiels ou de centres d'affaires autour des gares, développement du tourisme, renouvellement de l'identité urbaine, etc.

L'article résulte d'une revue de la littérature constituée à partir des bases de données existantes (revues et colloques académiques, principaux moteurs de recherche bibliographique...), mais aussi par cascade, en mobilisant les bibliographies des articles sélectionnés. Cette revue ne prétend pas à l'exhaustivité, mais tente de couvrir la variété la plus large possible de cas de dessertes à grande vitesse, tant dans leur forme (ligne à grande vitesse, desserte sur ligne classique, desserte de gare centre ou de gare nouvelle, etc.) que dans l'espace (pays, mais aussi régions et villes) et dans le temps (de la première desserte à grande vitesse au Japon jusqu'à aujourd'hui). Elle comporte des limites tenant à l'utilisation de mots-clés en français et en anglais uniquement, ainsi qu'à une surreprésentation des cas français.

Nous avons distingué dans cette base les documents relevant de la littérature académique et les documents identifiés comme de la littérature non académique. Nous désignons par littérature non académique l'ensemble des productions établies à la demande d'un commanditaire, le plus souvent à la demande d'acteurs territoriaux, institutionnels, politiques, économiques qui vont accueillir (études *ex ante*) ou qui ont accueilli (*ex post*) une desserte ferroviaire à grande vitesse sur leur territoire, et/ou des acteurs qui financent les infrastructures liées à cette desserte (les collectivités locales, les opérateurs de transport, etc.). La littérature académique est, quant à elle, une littérature publiée dans des revues académiques, des ouvrages et/ou présentée dans des colloques universitaires.³

L'analyse de cette revue de la littérature se propose d'inviter à la prudence quant à la liaison entre desserte TGV et développement économique local en mettant en évidence les écarts entre les attentes exprimées dans la littérature non académique *ex ante* à l'échelle nationale et internationale et les résultats de cette littérature *ex post* (partie I). Si l'existence de tels écarts renforce l'hypothèse selon laquelle des conditions doivent être réunies pour que d'éventuels effets se produisent, nous montrons que ces conditions énoncées précisément dans la littérature académique ne sont reprises que partiellement dans la littérature non académique (partie II). Or ces conditions permettent de montrer que les effets sont toujours le produit d'une confrontation singulière entre une desserte, un contexte territorial spécifique et des jeux d'acteurs particuliers ; une reproduction à l'identique de cas particuliers de *success stories* est alors nécessairement illusoire.

¹ Les numéros entre parenthèses renvoient aux références figurant dans la bibliographie.

² Nous utiliserons l'acronyme TGV même si celui-ci ne correspond pas à l'appellation existant dans d'autres pays.

³ Il ne s'agit donc pas de distinguer une littérature « scientifique » d'une littérature « non scientifique ». Les chercheurs peuvent ainsi produire sur les mêmes bases des travaux scientifiques publiés dans leur communauté et des rapports remis à des commanditaires.

I - DES ECARTS SIGNIFICATIFS ENTRE LES ATTENTES DES ETUDES *EX ANTE* ET LES EFFETS REVELES PAR LES ETUDES *EX POST*

Parmi l'ensemble des travaux formant la littérature non académique (études, rapports ou présentations générales à des colloques en dehors des sphères académiques⁴) établis le plus souvent à la demande des autorités et/ou des acteurs qui financent les infrastructures, les études *ex ante*⁵ sont les plus nombreuses. Permettant de justifier les investissements réalisés, elles témoignent de nombreuses attentes – même si elles peuvent exprimer quelques craintes –, alors que les études *ex post* les relativisent au vu des effets réellement identifiés voire des effets négatifs. Ces attentes exprimées concernent respectivement une nouvelle demande de transport, une réduction possible des déséquilibres spatiaux et des effets généralement positifs en termes de dynamisme économique.

1- Des attentes relatives à une nouvelle demande de transport induite par l'offre nouvelle

La diminution des temps de parcours entre agglomérations desservies constitue la principale conséquence attendue de la mise en service d'une ligne à grande vitesse, induisant une diminution du coût généralisé, à même de générer une demande ferroviaire nouvelle (Tab.1). Cette dernière résulterait, en grande partie des reports modaux provenant de l'aérien (56, 67, 78, 79) et, pour les distances-temps les plus faibles, d'une augmentation des navetteurs (74). Les usagers du transport ferroviaire traditionnel et des autres modes de transport terrestres seraient, eux aussi, sensibles à cette forte diminution des temps de parcours et également à des prix plus faibles que dans le transport aérien.

Type de littérature	<i>Ex ante</i>	<i>Ex post</i>
Effets sur le coût généralisé de transport	(4 réf.)	(1 réf.)
Baisse du coût généralisé de transport	56	
Réduction des temps de parcours entre grandes villes	7, 22, 74	68
Effets sur l'offre de destinations	(3 réf.)	(2 réf.)
Amélioration de l'accessibilité des villes à d'autres espaces	7, 22, 64,	65, 76
Induction de trafic (effet sur la demande)	(2 réf.)	(2 réf.)
Augmentation de la demande ferroviaire	74	65, 68
Trafic induit pour l'aérien (desserte TGV des aéroports)	56	
Modification de la répartition des parts modales et des trafics	(6 réf.)	(3 réf.)
Captation de trafic aérien (substitution du TGV à l'aérien)	56, 67, 78, 79	68, 75
Augmentation des déplacements professionnels et des navetteurs pour les distances-temps les plus faibles	74	36
Augmentation de la mobilité de certaines catégories d'usagers et de certaines professions	72	68

Tab.1 – La littérature non académique relative aux effets sur l'offre et la demande de transport⁶

En diminuant les temps de parcours, la mise en service d'une ligne à grande vitesse favoriserait ainsi l'accessibilité des agglomérations desservies et plus particulièrement des agglomérations localisées directement sur cette ligne et laisserait présager une augmentation des trafics ferroviaires entre agglomérations desservies. Cependant, le bilan

⁴ Une trentaine de références ont été étudiées, cf. annexe 1.

⁵ Est considérée comme *ex ante* toute étude portant sur un territoire avant que la desserte ferroviaire à grande vitesse ne soit mise en place, et ce même si l'étude comprend une revue de la littérature. En revanche, lorsque l'étude non académique comporte uniquement une revue de la littérature, nous l'avons considérée comme étant une étude *ex post*.

⁶ L'ensemble des tableaux a été réalisé par les auteurs.

de 25 ans de construction de lignes à grande vitesse en France relativise ces anticipations. Si les gains de temps sont essentiels pour justifier les investissements, dans la mesure où ils contribuent pour une part importante aux avantages pris en compte dans l'analyse de la rentabilité de ces infrastructures, les trafics sont le plus souvent inférieurs de l'ordre de 10 à 20 % aux estimations⁷ (68). Toutefois, l'augmentation des trafics, même dans une moindre mesure, est parfois au rendez-vous, de même que les reports modaux (68, 75). Ces reports modaux concernent des catégories de voyageurs aux revenus élevés qui ont renoncé à utiliser l'avion au profit du TGV. Les professions et catégories socioprofessionnelles supérieures et intermédiaires sont donc les bénéficiaires de la grande vitesse (68). Les professions supérieures des activités de conseils, d'études et d'assistance connaissent ainsi la plus forte croissance de leur mobilité.

Ainsi, la comparaison de la littérature empirique *ex ante* et *ex post* met en lumière un écart dans l'intensité de la demande induite et dans le type de bénéficiaires ; le TGV profitant à certaines catégories socioprofessionnelles.

2- Des attentes et des craintes relatives à la structuration spatiale et à l'aménagement du territoire

En matière d'effets sur la structuration spatiale et sur l'aménagement du territoire (Tab.2), une desserte TGV est souvent associée au renforcement des effets d'agglomération, participant à la consolidation des phénomènes de métropolisation (81). Les attentes pour les régions périphériques sont plus nuancées : dans certains cas, on estime que la desserte TGV peut donner lieu à une redistribution des activités vers la périphérie (72). Mais certaines études considèrent que le renforcement de la métropolisation peut aussi entraîner un accroissement de la concurrence au détriment des territoires plus périphériques (37). Le risque évoqué est celui d'une distinction croissante entre villes desservies et villes non desservies et donc de fracture entre territoires. Par ailleurs, certaines villes moyennes peuvent se trouver pénalisées par une faible desserte qui détériore leur accessibilité antérieure « avec l'accès à la LGV, il y a un risque : ce produit de luxe fait le vide autour de lui (26, p.8) ». Pour ces villes, une bonne desserte classique peut être plus intéressante qu'une mauvaise desserte TGV.

Les études *ex post* confirment ces craintes, en mentionnant que certaines villes moyennes pâtissent d'une trop faible desserte à grande vitesse qui les pénalise par rapport à leur desserte classique antérieure.

Ainsi, dans ce domaine, la littérature non académique semble nuancée et prudente, soulignant les risques de renforcement des grands pôles urbains au détriment des pôles plus fragiles.

Des risques d'augmentation des taxes locales liés à la prise en charge par les acteurs locaux de certains coûts de fonctionnement de la ligne, ou au versement de subventions à l'échelon local, sont également évoqués *ex ante*. C'est le cas aux Etats-Unis où les subventions locales seraient importantes (57). C'est le cas également en France où par exemple la LGV Est-européenne n'aurait pas vu le jour sans le financement par les collectivités locales (7).

A l'échelle de la ville, la gare et son quartier verraient leur accessibilité améliorée en raison de politiques d'accompagnement supposées favoriser l'usage de la LGV (développement des transports en commun, des accès piétons et en vélos, des parkings (7)). Les gares sont souvent rénovées lors de la mise en place de la desserte à grande vitesse (2,7). Elles deviennent de véritables hub de transport. Des quartiers d'affaires viennent remplacer les vieux quartiers d'arrière-gare (7). Toutefois, certaines analyses *ex post* considèrent que ce développement a pu se dérouler au détriment d'autres quartiers

⁷ Les trafics sur la LGV Méditerranée et sur les liaisons entre Paris et la Province sur la LGV Est sont cependant supérieurs aux prévisions.

(45). De plus, ces études distinguent les quartiers des gares centres et des gares périphériques. Si les quartiers des gares centrales se développent en général, ceux des gares périphériques situées notamment dans des petites villes sont souvent des échecs (89).

Ex post, cette littérature se focalise cependant essentiellement à l'échelle de la ville, considérant les problématiques de développement urbain, de modification des centres-villes et de renforcement des quartiers de gare. Cette focalisation, qui se justifie du point de vue des financeurs des études, fait courir le risque de restreindre les actions d'accompagnement à un échelon local, voire micro-local, alors qu'une prise en compte des enjeux et des contraintes à d'autres échelles spatiales pourrait s'avérer nécessaire (cf. infra).

Type de littérature	Ex ante	Ex post
Renforcement économique des villes et des grands centres urbains	(5 réf.)	(2 réf.)
Renforcement des grands pôles urbains et accélération de la métropolisation	72, 81	
Développement urbain et intégration des territoires périurbains dynamiques	26	76
Villes moyennes pénalisées par une faible desserte	26	45
Financement partiel par les collectivités locales de l'infrastructure et risque d'augmentation des taxes locales	7, 57	
Concentration des effets et des activités économiques	(2 réf.)	(1 réf.)
Risque d'effets d'agglomération	26, 37	65
Valorisation des bouts de ligne		65
Modification des hiérarchies spatiales	(3 réf.)	(1 réf.)
Hausse de la concurrence et des inégalités entre territoires	26, 37	
Renforcement du rôle régional et national des villes desservies		65
Transformation du système des villes	2	
Modification des centres villes	(3 réf.)	(1 réf.)
Changement de la structure du centre-ville	2	
Modification de la composition sociale des centres-villes	57, 72	89
Renforcement des gares et des quartiers de gares	(2 réf.)	(3 réf.)
Rénovation des gares et de leur quartier résidentiel et d'affaires	2, 7	45, 76
Développement difficile des gares des petites villes		89

Tab.2 - La littérature non académique relative aux effets sur la structuration spatiale à différentes échelles (Europe, pays, régions, villes, quartiers) et sur l'aménagement du territoire

3- Des attentes en matière de développement économique et d'immobilier

En matière de développement économique et d'immobilier, si les attentes sont fortes, les réalisations *ex post* sont très controversées.

Les effets sur les activités économiques : certains espoirs déçus

De nombreuses attentes sont formulées concernant le développement économique des territoires desservis suite à l'arrivée d'une desserte à grande vitesse (Tab.3).

Ce développement se matérialiserait par la création d'emplois directs liés au chantier ou à de nouvelles potentialités économiques (56, 78, 81, 82) ou encore par la hausse du revenu moyen des ménages urbains et de la croissance régionale (81). De manière générale, la grande vitesse accroîtrait l'attractivité des territoires (2, 37), notamment celle des grandes agglomérations et des grandes villes intermédiaires (72) pour les entreprises (2, 37, 40, 81) des secteurs des technologies de pointe ou du secteur tertiaire (81). Une étude réalisée aux

Etats-Unis pour l'Etat de l'Ohio (81) suggère que la construction du « Ohio hub » devrait créer dans les neuf grandes régions retenues plus de 16 000 emplois et se traduire par une augmentation du revenu des ménages urbains d'environ un milliard de dollars. Une synthèse des études menées en France sur les retombées de la grande vitesse ferroviaire pour les collectivités locales met en évidence une possible modification de la sociologie du marché de l'emploi qui serait liée au développement du secteur tertiaire et des effets sociaux et culturels associés (89).

En matière touristique et d'image des villes, la majorité des effets attendus sont positifs. Une LGV améliorerait l'image de la ville et son attractivité, en affirmant son identité et en lui permettant de valoriser ses atouts touristiques (2, 37, 72). Cela est évoqué dans certaines analyses en France qui concernent aussi bien la LGV Sud-Ouest (ligne Bordeaux/Narbonne, (72) que la LGV Est-européenne (étude sur les villes de Metz, Nancy, Epinal, Thionville (2, 37)). La fréquentation touristique en bénéficierait (82), permettant une hausse du chiffre d'affaires du secteur et des taxes directes sur les dépenses touristiques. La saisonnalité de l'activité touristique pourrait être également plus nuancée (72).

Les analyses *ex post* attestent de la hausse de la fréquentation touristique. C'est le cas par exemple dans la communauté urbaine de Strasbourg en France (23, 36), dans la période qui suit l'arrivée de la desserte TGV en 2007 puisqu'est enregistrée une hausse de 37% de la part de la clientèle française. De même, le taux de remplissage des hébergements (36) enregistre une hausse entre 2006 et 2008 (notamment dans la zone de Sarrebourg et des Hautes-Vosges du Sud). Le taux de remplissage des hébergements est enfin plus équilibré sur l'année (36).

Type de littérature	Ex ante	Ex post
Effets sur l'emploi et les revenus	(4 réf.)	(3 réf.)
Croissance de l'emploi dans les villes desservies	56, 78, 81, 82	76, 89
Elargissement du marché du travail et mobilisation accrue et plus efficace des travailleurs hautement qualifiés		65, 89
Modification de la sociologie du marché de l'emploi : diminution des emplois industriels ou de faible qualification au profit d'emplois de cadres ou à haute qualification		89
Hausse du revenu des ménages	81	
Effets sur les entreprises et l'activité économique	(6 réf.)	(4 réf.)
Accroissement de l'attractivité des territoires	2, 37	
Accroissement de l'attractivité des grosses villes intermédiaires	72	
Attractivité pour les entreprises peu bouleversée		68
Localisation de nouvelles entreprises et développement de zones d'activités	2, 37, 40, 81	39, 65
Délocalisation de certaines activités (bureaux) vers les villes desservies, notamment les plus importantes		65
Echecs de certains parcs d'activité	72, 84	89
Amélioration de la compétitivité des activités existantes	(6 réf.)	(7 réf.)
Amélioration de la compétitivité des services et de l'industrie du rail		65
Extension des aires de marché		65
Accroissement de la productivité et de la compétitivité	79	65
Développement du tourisme urbain et du tourisme d'affaires notamment dans les grandes agglomérations	2, 72, 82	23, 36, 45, 76, 89
Hausse de la fréquentation touristique et des taux de remplissage des hébergements	82	23, 36
Saisonnalité qui pourrait être nuancée	72	
Diminution du nombre de nuitées	7	36
Amélioration de l'image de la ville, publicité	2, 37, 72	23, 39, 45, 76

Baisse de la durée des séjours à long terme (hausse à court terme)		36
--	--	----

Tab.3 – La littérature non académique relative aux effets sur l'emploi, les revenus et les activités économiques

Plus généralement, la LGV s'accompagne parfois d'une amélioration de l'offre touristique. En effet, dans certaines villes, on constate l'apparition de produits touristiques nouveaux comme le développement de formules week-end, un développement des événements organisés ainsi qu'une amélioration et une restructuration de l'offre hôtelière. L'élargissement du marché touristique potentiel des grandes agglomérations desservies et des lieux touristiques connus paraît se confirmer (45), tout comme l'impact positif sur l'image de la ville, en termes de modernité et de notoriété. Le TGV fait beaucoup parler des villes au moment de son arrivée (23, 39, 45, 76), il entraîne un effet « club » (45) qui permet aux villes y appartenant de se forger ou de développer leur identité. Le seul risque évoqué dans le domaine du tourisme concerne la baisse potentielle de la durée des séjours, liée à la plus grande rapidité des transports (36).

Ainsi, si *ex post* la littérature non académique confirme des effets positifs sur le tourisme, elle est néanmoins plus nuancée en termes de développement économique induit. Là où des attentes en termes de création d'emplois étaient fortes, est parfois constatée une diminution de l'emploi industriel ou de faible qualification. De même, une desserte TGV ne semble pas à court terme bouleverser la structure et l'attractivité des territoires pour ce qui est des villes françaises (68).

Les effets négatifs cités concernent également les échecs de certains projets économiques comme les parcs d'activité créés à proximité des gares périphériques, en France notamment (89) ou la délocalisation de certaines activités tertiaires vers les agglomérations desservies les plus grandes (65). Néanmoins sont parfois relevés l'élargissement du marché du travail et une croissance des emplois de cadres ou à haute qualification (65, 89), ce qui confirme la vocation tertiaire des villes TGV desservies (65).

Effet sur la population, l'immobilier et le foncier

Dans le domaine de l'immobilier, les anticipations d'effets de la grande vitesse sur les marchés immobiliers et fonciers sont fortes : une desserte à grande vitesse conduirait à une augmentation des prix résultant notamment d'une attractivité accrue des agglomérations desservies pour les ménages (2, 40, 56, 74) et les entreprises (cf. supra) (Tab.4).

Type de littérature	<i>Ex ante</i>	<i>Ex post</i>
Attraction de population	(5 réf.)	(2 réf.)
Arrivée de ménages et amélioration de la qualité de vie	2, 40, 56, 74	76
Faible bouleversement de l'attractivité des ménages	7	68
Effets sur le foncier et l'immobilier	(6 réf.)	(2 réf.)
Augmentation des prix de l'immobilier résidentiel et de bureaux	40, 57, 74	39, 76
Gentrification des lieux desservis	2, 57	
Augmentation contrastée des prix immobiliers résidentiels, des locaux commerciaux et de bureau	2, 7	39, 76
Diminution contrastée des taux de vacance des biens commerciaux		39, 76
Développement de l'immobilier résidentiel, de bureaux, et commercial	7	76

Tab.4 – Littérature non académique relative aux effets sur l'attraction de population, le foncier et l'immobilier

Ces évolutions concerneraient l'ensemble des marchés immobiliers qu'ils soient résidentiels, ou d'entreprises (locaux commerciaux et de bureaux). Comme l'indique une étude sur le projet de ligne à grande vitesse en Californie, avec la réduction des temps de parcours et des coûts de transport, les localisations desservies devraient nécessairement connaître des prix immobiliers plus élevés puisqu'elles seraient plus demandées (40, 74). Les espaces desservis (proximité d'une gare) seraient les plus concernés par ces évolutions et par la pression résultant de l'arrivée de ménages et d'entreprises (40). Un article du *Financial Times* reprenant une étude sur la mise en place de la HS1 en Grande-Bretagne entre Londres et le Kent met en exergue les anticipations d'augmentation des prix des maisons dans ces zones (74). Ces anticipations conduisent également à prévoir un développement économique des espaces desservis puisque les prix immobiliers plus élevés devraient encourager les promoteurs et les investisseurs à privilégier ces zones et à y proposer de nouveaux projets immobiliers et de nouveaux emplois (74).

Si dans la plupart des cas, l'augmentation des prix immobiliers est considérée comme un effet positif de la mise en œuvre d'une ligne à grande vitesse, elle peut également conduire à une « gentrification » des agglomérations et des quartiers les mieux desservis (2, 57). Cela conduirait à un rejet des populations les plus fragiles vers la périphérie, loin des gares et des quartiers bien reliés à cette nouvelle infrastructure. Ainsi dans le cas du projet de HSR au Texas, les ménages avec enfants seraient refoulés vers la périphérie tandis que les jeunes célibataires et les couples sans enfant seraient les seuls à pouvoir supporter les prix immobiliers croissants (57).

Ces anticipations ne sont pas toujours confirmées à la suite de la mise en service de lignes à grande vitesse. Certains travaux *ex post* opèrent une distinction selon les villes étudiées. C'est le cas d'une étude sur les effets du réseau à grande vitesse du nord-ouest européen (76). En matière d'immobilier résidentiel, si dans de nombreuses agglomérations anglaises et néerlandaises desservies les prix progressent, dans les autres villes étudiées (françaises et allemandes), les effets sont limités voire inexistants. En France, ces évolutions contrastées sont également constatées.

Les marchés de l'immobilier de bureaux connaissent également des évolutions positives dans la plupart des cas, mais l'importance du développement dépend de l'avancée des réalisations des projets immobiliers. En effet, ces derniers n'ont pas nécessairement débuté avant la mise en place de l'infrastructure. Les marchés des locaux commerciaux semblent connaître une croissance de leurs prix et une réduction du taux de vacance est observée dans ces agglomérations à l'exception des petits sites et des sites périphériques.

Ces évolutions des marchés immobiliers sont cependant à resituer dans des projets plus vastes de rénovation urbaine et notamment du quartier de la gare (cf. infra). Ainsi le développement de projets immobiliers résidentiels, commerciaux et de bureau doit être lu à l'aune des stratégies d'urbanisme associées aux infrastructures plutôt qu'à celle des seuls effets des LGV.

Ainsi, l'analyse de la littérature non académique met en évidence un nombre d'études *ex ante* et *ex post* relativement proches quant à l'offre et à la demande de transport. La disponibilité des données relatives à l'offre de transport *ex post* permet de l'expliquer. Pour ce qui concerne la demande, chaque opérateur de transport suit son évolution. En outre, la fréquentation, les parts de marché, les reports modaux sont également des statistiques qu'il est possible de produire grâce à des enquêtes et ce même si le caractère commercial de certaines données conduit parfois à une diffusion limitée. Enfin, l'évaluation socio-économique des LGV *ex ante* et *ex post*, qui constitue une obligation réglementaire, repose principalement sur l'offre et la demande de transport.

En revanche, pour les autres effets socio-économiques indirects, il existe un certain déséquilibre en faveur des analyses *ex ante*. En effet, d'une part, la plupart de ces autres effets n'est pas prise en compte dans les évaluations. D'autre part, *ex ante*, les autorités publiques doivent convaincre de la nécessité de la mise en place de nouvelles

infrastructures et du bien-fondé de la mobilisation des fonds publics. Mais après cette mise en place, ces mêmes autorités sont plus réservées quant à la réalisation d'études *ex post* qui tendent à montrer que les effets positifs tant attendus ne se sont pas toujours réalisés.

II - UNE PRISE EN COMPTE INSUFFISANTE DES ENSEIGNEMENTS DE LA LITTÉRATURE ACADEMIQUE QUANT AUX CONDITIONS NECESSAIRES A LA PRODUCTION D'EFFETS

Depuis quelques années pourtant, la littérature académique⁸ dispose d'un certain recul lui permettant de nuancer les effets des LGV, notamment ceux évoqués dans la littérature non académique. Si elle ne les remet pas toujours en cause, elle conditionne leur apparition à différents éléments, qu'ils soient conjoncturels, endogènes ou exogènes au territoire. Seules certaines de ces conditions qui structurent alors les stratégies d'accompagnement préconisées par la littérature non académique sont reprises par cette dernière.

La prise en compte de ces conditions par la littérature non académique est ainsi insuffisante, occultant notamment l'effectivité de la demande de transport, la conjoncture ou les caractéristiques liées à la ligne ou au service TGV mais également le caractère systémique de ces conditions. Les conditions tenant à la mise en œuvre de stratégies ne sont également que partiellement reprises, dans la mesure où la littérature non académique se focalise sur les stratégies d'accompagnement en matière de transport, omettant le plus souvent les stratégies reposant sur la coordination des différents acteurs (2.2). Enfin, le caractère contextualisé des conditions et des effets reconnus par la littérature académique, au sens où de nombreuses conditions tiennent aux caractéristiques intrinsèques du territoire, nous semble insuffisamment pris en compte.

1- Des conditions liées au contexte macroéconomique et aux caractéristiques de la ligne et du service ferroviaire souvent omises par la littérature non académique

La littérature académique identifie diverses conditions nécessaires à l'apparition des effets. Mais celles tenant au contexte macro-économique, aux caractéristiques de la ligne ou du service ferroviaire à grande vitesse, ou encore à l'existence d'une demande effective sont souvent occultées par la littérature non académique (Tab.5). En effet, comme nous l'avons souligné précédemment, une part importante de la littérature non académique procédant d'une analyse *ex ante*, elle ne peut que difficilement mener une analyse intégrant ces conditions.

Ainsi, la fréquentation des trains à grande vitesse et les effets associés sont dépendants de la conjoncture économique et de la croissance économique (18, 19, 28, 32, 35, 47, 68, 71, 85) qui influent sur la demande de transport de personnes, et ce quels que soient les motifs du déplacement. La conjoncture économique influence en outre la stratégie des acteurs publics et privés et leurs capacités d'investissement.

Les caractéristiques liées à la ligne ou au service ferroviaire à grande vitesse vont aussi influencer sur la fréquentation et les effets. Parmi ces caractéristiques, les temps de parcours (32, 33, 85, 88), les fréquences (19, 28, 59), la vitesse d'exploitation et plus généralement la qualité de l'offre conditionnent en partie la demande de transport. La distance entre les villes desservies (32, 39) et le type de réseau utilisé joueront également un rôle dans l'existence ou non d'effets.

La question de la fréquentation effective est également essentielle. L'offre d'infrastructures ou de services ne suffit pas à elle seule à générer des effets si la demande n'est pas au rendez-vous. L'utilisation de la desserte à grande vitesse résultant principalement de reports de trafics (68) et, dans une moindre mesure, de trafics induits par sa mise en place, des trafics préexistants sont nécessaires pour permettre une fréquentation conforme aux prévisions (17) susceptible de générer des effets (19, 59, 70, 85).

⁸ La revue de la littérature académique comporte une soixantaine de références,

Mais le niveau de la concurrence et l'offre tarifaire du transport aérien vont également conditionner les parts de marché de la grande vitesse ferroviaire par rapport à celui-ci sur les distances moyennes et longues, comprises entre 200 et 700 km ou pour des durées de transport entre une et trois heures (Tab.6).

Type de littérature	Académique	Non académique
Contexte macroéconomique	(9 réf.)	(1 réf.)
Conjoncture économique	18, 19, 28, 32, 35, 47, 71, 85	68
Dérégulation aérienne favorisant la baisse des coûts aériens	58	
Caractéristiques de la ligne	(7 réf.)	(4 réf.)
Caractéristiques techniques de la gare	85	2
Type de ligne à grande vitesse	32, 85	65
Nombre d'arrêts	19, 28, 32, 87	76
Création de nouvelles voies dédiées	53, 64	
Distance entre les villes desservies	32	39
Caractéristiques du service	(15 réf.)	(5 réf.)
Temps de parcours	32, 33, 85, 88	
Vitesse d'exploitation	54, 85	
Amélioration des fréquences	19, 59	57, 77
Prix et incitations tarifaires	19, 44, 53, 58, 59, 85	
Politique tarifaire spécifique pour les touristes		82
Système d'achats de billets sans réservation et de vente de billets en centre-ville	19	
Qualité du service de transport	53	68
Politique marketing des autres modes (autocars)	19	
Bonne desserte ferroviaire à partir des villes bénéficiant d'une HSRS	30, 33, 85	2, 57, 77
Qualité de la nouvelle desserte	30, 31, 47, 88	2
Qualité de la desserte préexistante	30, 71, 85, 87	

Tab.5 – Les conditions liées au contexte macro-économique, aux caractéristiques de la ligne et du service ferroviaire

Type de littérature	Académique	Non académique
Conditions liées à la demande	(8 réf.)	(1 réf.)
Existence d'une demande effective	44, 54, 91	65
Demande de mobilité suffisante dans un rayon de 300 à 600kms	70, 85	
Existence d'une demande spécifique en distance (200-700kms) et tps (1-3)	19, 59, 88	
Conditions liées au trafic et au report modal	(2 réf.)	(2 réf.)
Trafic conforme aux prévisions	17	
Concurrence légère avec les autres modes	80	65
Existence du report modal		68

Tab.6 – Les conditions liées à l'existence d'une demande effective, au trafic et au report modal

Par conséquent, la politique marketing menée par l'exploitant du réseau à grande vitesse est une condition cruciale de succès. En effet, la desserte s'accompagne d'une

augmentation du coût de déplacement (augmentation du prix du billet) qui peut être compensée par des temps de parcours plus faibles grâce à l'augmentation des vitesses (31, 32) mais également des fréquences. Il s'agit donc pour l'exploitant d'inciter à l'utilisation de la desserte en facilitant l'achat de billets (19) ou en proposant une politique tarifaire en faveur des différents usagers ; ces éléments contribuant aussi à la qualité du service de transport (21, 43). Cette tarification différenciée peut être par exemple mise en place pour les déplacements touristiques de familles, afin de compenser le caractère onéreux du transport ferroviaire par rapport à la voiture particulière pour des transports collectifs.

2- Des conditions liées aux stratégies d'accompagnement des acteurs

Cette conditionnalité des effets justifie la mise en place de stratégies d'accompagnement. Leur nécessité est reconnue par la littérature non académique, qui insiste notamment sur les stratégies visant à améliorer la desserte ou à construire une offre de transport complémentaire. Néanmoins, la littérature académique détaille de façon beaucoup plus précise ces stratégies d'accompagnement d'une part, et évoque l'importance du contexte dans lequel elles s'inscrivent d'autre part. C'est le cas notamment du contexte stratégique relatif à la coopération de tous les acteurs, à l'existence de cadres de coopération ou d'institutions appropriées.

Une importance des stratégies d'accompagnement en matière de transport reconnue par l'ensemble de la littérature

Les stratégies autour de l'offre de transport qui sont relevées par les deux types de littérature, s'articulent autour de deux grandes actions prioritaires souvent liées : l'amélioration des interconnexions entre les modes et le renforcement de l'accessibilité (Tab.7).

Type de littérature	Académique	Non académique
Amélioration de la connexion entre les villes	(6 réf.)	(2 réf.)
Bonne connexion des grandes villes entre elles	33, 83, 87	
Amélioration de l'accessibilité des petites et moyennes villes	88	
Amélioration de l'accessibilité interrégionale	19	76
Intégration des villes intermédiaires dans les corridors	85	
Interconnexion des marchés		40
Amélioration de l'accessibilité à la ville et à la gare	(14 réf.)	(6 réf.)
Accessibilité à la ville	83	
Traitement des points de congestion autour des villes	17	
Amélioration de l'accessibilité à la gare	18, 19, 59, 60, 69	7, 76
Localisation de la gare et insertion dans le tissu urbain	35, 47, 54, 64, 71, 83, 85, 88	2, 72, 81, 89
Amélioration de l'interconnexion entre les modes	(11 réf.)	(7 réf.)
Bonne interconnexion aux aéroports, aux gares ferroviaires, aux autoroutes et au transport collectif	4, 19, 21, 35, 54, 69, 71, 83, 87, 88	1, 52, 68, 72, 75, 76, 82
Gestion de la rupture de charge quand la gare n'est pas au centre-ville	92	

Tab.7 – Les conditions liées à l'amélioration des interconnexions et de l'accessibilité

L'usage du TGV et ses effets sont conditionnés notamment par l'amélioration de l'interconnexion entre les modes (21, 52, 68, 72, 75).

Cette dernière permet en effet d'orienter une partie de la demande vers le TGV et d'en faire bénéficier le territoire en limitant les contraintes liées à la correspondance dans les gares, les aéroports (4, 19, 21, 69, 71, 76, 83, 88, 89) et avec les réseaux routiers et autoroutiers (35). Cette politique d'accompagnement est d'autant plus importante que la gare est en périphérie de la ville (92). La localisation de la gare tout comme son accessibilité (7, 18, 19, 59, 60, 69, 76) sont des conditions évoquées par les deux littératures : elle nécessite de développer les transports en commun, les accès piétons et en vélo ainsi que les parkings. Au sein des villes, une bonne connexion avec les transports collectifs est ainsi déterminante pour observer d'éventuels effets (54, 71, 83). Cette accessibilité à la gare s'avère cruciale et ce en tout point des agglomérations desservies : il est en effet important que les temps d'accès à la gare n'annulent pas les gains de temps liés à l'usage de la grande vitesse (17, 83, 92). Les analyses convergent enfin sur la difficulté des gares excentrées - par rapport à leurs homologues en centre-ville - à être bien reliées à l'ensemble du territoire desservi (2, 35, 54, 64, 72, 81, 83, 85, 88, 89).

Dans ce domaine, les deux catégories de littérature semblent dresser des analyses sensiblement équivalentes.

Cette amélioration des interconnexions participe de l'amélioration de l'accessibilité, à toutes les échelles (à la gare, à la ville, entre les villes), cette accessibilité s'avérant déterminante pour l'apparition des effets.

Elle dépend également de la qualité de l'interconnexion des villes desservies (33, 54, 83), de l'organisation de l'accessibilité des petites et moyennes villes (34) et globalement du territoire desservi (19, 40, 76, 81).

Ces conditions liées directement au transport permettent d'envisager une bonne utilisation du service ferroviaire. Si les stratégies d'accompagnement en matière de transport sont reconnues de façon similaire dans les deux catégories de littérature, d'autres stratégies le sont de façon différente.

Une intégration différente du contexte stratégique et des autres stratégies d'accompagnement

Les deux types de littérature évoquent à la fois le contexte stratégique et la nature des stratégies mises en œuvre (Tab.8).

Sur le premier point, la concertation entre les acteurs locaux et la coopération sont évoquées par les deux types de littérature.

Sur le deuxième point, la restructuration de la gare et de son quartier est également évoquée par les deux types de littérature. Ainsi, avant la mise en service de la grande vitesse, les gares sont rénovées et parfois transformées en hub pour les différents flux de transports et/ou en zones commerciales. Au-delà des gares elles-mêmes, ces évolutions concernent leurs quartiers qui sont souvent des quartiers considérés comme peu fréquentables et peu sûrs. Une partie des politiques publiques d'accueil d'une desserte à grande vitesse consiste alors à améliorer leur image. De nombreux projets de réhabilitation de l'immobilier et de reconstruction sont alors menés transformant ces quartiers en quartiers d'affaires ou en zones commerciales. Ces évolutions permettent d'améliorer la fréquentation de ces zones et leur accessibilité. Menée à l'initiative des collectivités locales, la littérature non académique souligne que ces politiques mobilisent les autres acteurs publics et privés dans des projets concertés (20, 45, 89).

Toutefois la littérature académique met en évidence des conditions liées aux réussites de ces stratégies d'accompagnement que n'évoque pas la littérature non académique. Par exemple, l'aménagement des quartiers des gares excentrées y est souvent considéré comme un échec, ce dont tient peu compte la littérature non académique. En revanche, en soulignant que les activités de services auxquelles sont destinés ces aménagements recherchent plutôt la centralité et les aménités liées à la proximité du centre urbain, la littérature académique met en exergue l'importance de la localisation en centre-ville des

gares accueillant la grande vitesse ferroviaire. Cette recommandation n'est cependant pas nécessairement suivie.

Type de littérature	Académique	Non académique
Contexte stratégique	(9 réf.)	(9 réf.)
Concertation des acteurs		24, 37, 68, 89
Coopération de tous les acteurs publics et privés	3, 6, 12, 20, 31, 63, 85	2, 7, 74
Existence de cadres de coopération		1, 2
Poids politique de la région et existence d'institutions appropriées	80, 85	1, 72
Cohérence avec les stratégies des firmes et du marché de l'emploi	69	
Existence de projets urbains préalables	85	
Nature des stratégies	(11 réf.)	(7 réf.)
Anticiper / accompagner les mutations de l'emploi en menant des politiques publiques volontaristes en termes d'enseignement supérieur, de formation, ...		89
Accompagner (anticiper) les évolutions de l'offre foncière et immobilière associée à l'arrivée d'une LGV	71, 85	37, 40
Promouvoir les spécificités des territoires		38, 89
Stratégies de développement des tourisms d'affaires et urbain	3, 12, 20, 50, 71	
Politique marketing des collectivités locales	10, 12, 20, 85	
Restructuration des gares	60	
Investissement public autour des gares	19, 71	76
Aménagement concerté du quartier de la gare	20, 48, 63	45, 89
Développement de nouveaux projets urbains	20, 85	2

Tab.8 – Les conditions liées au contexte stratégique

3- Les conditions liées aux caractéristiques du territoire : une contextualisation des effets souvent omise par la littérature non académique

La littérature académique introduit dans son analyse les caractéristiques intrinsèques des territoires. Celles-ci relèvent de considérations propres aux villes et à leur localisation, ou de la présence de ressources économiques, ou sont liées à la population.

Des conditions dépendant du type de ville et de leur localisation

Si les conditions relatives à l'influence du type de villes sont nombreuses dans la littérature académique, seules quelques références de la littérature non académique retiennent la taille des villes et leur localisation (1, 72) comme éléments de réussite des projets de desserte à grande vitesse. De surcroît, d'autres conditions comme la distance entre les villes ou la proximité de centres urbains plus importants sont occultées (tableau 9).

La localisation d'une ville par rapport à d'autres et par conséquent les possibilités de gains de temps et de distance entre elles (29, 32, 64, 85) influe sur l'usage possible de la desserte et ses effets. De même l'importance de la population conditionne de fait la demande suite à l'arrivée d'une desserte TGV (69, 87, 88). Plus généralement, la taille de la ville et sa distance à une métropole est aussi considérée comme importante. Ainsi, « *big cities at one hour HST distance from metropolises may find fewer new opportunities than small cities because they were normally located on important transport corridors and the*

accessibility amelioration will represent only a marginal improvement » (Ureña et al., 2006, cité par 29).

La littérature non académique portant dans certains cas sur un seul territoire, ce type de conditions ne peut en effet que difficilement être relevé.

Type de littérature	Académique	Non académique
Type de villes	(8 réf.)	
Importance du centre urbain	69, 87, 88	
Densité de population des villes	32, 44, 80, 85, 91	
Appartenance des villes à la même région administrative	85	
Localisation des villes et distances entre elles	(10 réf.)	(2 réf.)
Taille et localisation des villes	29, 32, 64, 85	1, 72
Distance à parcourir comprise entre un minimum 200 ou 300 km et un maximum 500 ou 700 km)	43, 44, 91	
Distance à une grande ville inférieure ou égale à 2h	29, 69	
Localisation centrale ou périphérique en Europe	34, 88	

Tab.9 – Les contraintes liées aux types de ville et à leur localisation

Les conditions liées aux ressources du territoire

En termes de conditions liées aux ressources du territoire, l'écart entre les deux types de littérature se creuse également (Tab.10).

La littérature académique identifie de multiples conditions spécifiques pour que des effets se produisent tandis que la littérature non académique, moins précise sur les caractéristiques des territoires où des effets se produisent, retient l'existence d'un potentiel économique ou les disponibilités foncières. Ainsi, dans le domaine du tourisme, si le TGV peut être utilisé par les touristes pour visiter des lieux déjà connus et bénéficiant d'une certaine renommée, la littérature académique met en évidence l'importance de l'existence de ressources spécifiques reconnues (12, 47, 50). De même le type d'habitants, l'existence d'un travail qualifié notamment métropolitain ou la présence d'activités exigeant des échanges d'information fréquents et par conséquent des possibles déplacements sont autant de conditions qui vont influencer sur la possibilité d'utiliser la desserte.

Ainsi, les études académiques montrent l'importance des stratégies mises en œuvre et les conditions liées aux ressources du territoire dans la survenue d'effets associés à l'arrivée du TGV. En revanche, la littérature non académique ne reprend pas toutes ces conditions puisqu'elle ne s'intéresse le plus souvent qu'à un cas singulier. Les seules conditions reprises (disponibilité du foncier ou existence d'un potentiel économique) s'expliquent par leur caractère indispensable dans les politiques de développement local. Les autres conditions émergent essentiellement dans le cadre d'analyses comparatives, qui sont davantage mises en œuvre par la littérature académique.

La diversité des conditions particulières évoquées par la littérature académique présente pourtant une valeur heuristique importante. En effet, elle met clairement en évidence l'absence de modèle unique, d'une loi économique permettant de rendre compte des liaisons entre TGV et développement économique local. Les conditions évoquées sont autant de facteurs limitant les possibilités de transfert des conclusions obtenues dans un contexte donné à d'autres espaces ou d'autres territoires. Cela étant, l'existence de quelques « success stories » analysées par la littérature académique et l'identification de facteurs expliquant ces réussites participent indirectement à la perpétuation du mythe des effets structurants. En effet, ces analyses peuvent être entendues comme des « recettes » par les acteurs locaux, recettes qu'il faudrait suivre afin que des effets se réalisent.

Type de littérature	Académique	Non académique
Ressources économiques	(16 réf.)	(4 réf.)
Taille des marchés de la ville	88	
Degré d'agglomération des activités pour permettre les économies d'échelle	69, 88	
Entreprises disposant d'un marché international	47	
Présence d'activités économiques reposant sur l'échange d'informations	35	
Présence d'universités	35	
Existence préalable de liaisons économiques	30, 47	39
Existence de centres d'affaires denses et centraux	80	
Ressources touristiques initiales suffisantes et adaptées à l'usage du train	12, 16, 47, 50	
Niveaux de productivité suffisants	30	
Economie locale dynamique et attractive	17, 31, 32, 47, 63, 71	
Existence d'un potentiel et d'activités économiques	69, 71	36, 68, 72
Accessibilité à des villes présentant un volume d'activité économique important	33	
Caractéristiques du foncier et de l'immobilier	(6 réf.)	(3 réf.)
Coûts de l'immobilier	11, 85	
Disponibilité foncière au centre-ville	10, 11, 20, 71	2, 76
Concurrence entre immobiliers résidentiels et immobiliers de bureaux	4	
Ressources liées à la population	(7 réf.)	
Type d'habitants	29	
Part du travail métropolitain	42	
Coûts salariaux plus faibles	85	
Existence d'une main d'œuvre qualifiée	30, 47, 48, 71	72

Tab.10 – Les contraintes liées aux ressources du territoire

CONCLUSION

Cette communication propose une confrontation entre plusieurs types de littérature permettant d'éclairer la pérennité du mythe des effets structurants d'une ligne à grande vitesse. Nous avons, d'une part, mis en regard les travaux de la littérature non académique *ex ante* et *ex post* concernant ces éventuels effets et, d'autre part, distingué les travaux de la littérature académique et ceux de la littérature non académique évoquant des conditions pour que des effets se produisent.

Cette confrontation révèle que la littérature non académique *ex post* relativise les attentes en insistant davantage sur les effets négatifs. Plusieurs raisons semblent pouvoir expliquer la pérennité de l'optimisme des études *ex ante* qui constituent, comme nous l'avons souligné, une part importante de la littérature non académique. La nécessité de justifier des investissements publics semble constituer un premier élément. Accroître l'acceptabilité sociale des projets pour les territoires traversés en est un autre. Mais cette pérennité semble également être expliquée par la généralisation de succès constatés dans les études *ex post* sur certains autres territoires. Mais si ces succès se sont produits dans des conditions particulières bien identifiées par les travaux académiques, ces conditions ne sont que marginalement reprises par les études *ex ante*.

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

La littérature académique ne permet donc pas d'évacuer complètement ce mythe et, dans une certaine mesure, participe même à son maintien en continuant d'identifier des effets, même si ceux-ci, complexes et nuancés, sont présentés comme dépendant de conditions bien spécifiques aux territoires desservis. Les déceptions relatives aux effets, identifiées dans la littérature non académique *ex post* comme dans la littérature académique, témoignent pourtant du caractère indispensable mais non suffisant, de la réunion de ces conditions spécifiques.

Sauf à produire une analyse précise de la contextualisation de ces effets, la littérature académique participe ce faisant indirectement à pérenniser le mythe.

Bibliographie

1. Agence de Développement et d'Urbanisme de Strasbourg (ADEUS), 2008, TGV et synergies de développement en Alsace. Diagnostic/enjeux/indicateurs, 2 p.
2. Agences d'Urbanisme du Grand-Est, 2005, *Les impacts territoriaux du TGV Est et du TGV Rhin-Rhône pour les agglomérations du Grand-Est de la France*, 23 p.
3. Amiard D., 1997, Le tourisme d'affaire et de congrès dans l'agglomération mancelle, in Chevalier J., 1997, *Le Mans six ans après l'arrivée du TGV*, Groupe de recherche en géographie sociale, ESO – Espaces géographiques et Sociétés, Université du Maine, Le Mans, 47 p.
4. Andersson D.-E., Shyr O.-F. & Fu J., 2010, Does high-speed rail accessibility influence residential property prices ? Hedonic estimates from southern Taiwan, *Journal of Transport Geography*, vol. 18, n°1, pp.166-174.
5. Barron I., 2009, *High Speed lines in the World*, UIC High Speed Department, Updated 14, 10 p.
6. Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. & Masson S., 2006a, L'arrivée de la LGV en Champagne-Ardenne et la nécessaire réorganisation des rapports de proximité, *Cahiers Scientifiques du Transport*, n°49, pp.51-76.
7. Bazin S., Beckerich C. & Delaplace M., 2006b, *Analyse prospective des impacts de la Ligne Grande Vitesse Est-Européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne*, Rapport final remis à la région Champagne-Ardenne, Février, 495 pages + annexes.
8. Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., Masson S., 2006c, La LGV-Est Européenne en Champagne-Ardenne : quels effets sur la cohésion territoriale champardennaise, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°2, pp.245-261.
9. Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. & Masson S., 2006d, La Ligne Grande vitesse Est-européenne en région Champagne-Ardenne : Un outil au service d'un processus de Métropolisation ? », *Recherche, Transports et Sécurité* n°92, pp.171-190.
10. Bazin S., Beckerich C. & Delaplace M., 2009, Desserte TGV et localisation des entreprises sur les quartiers d'affaires: nouvelle accessibilité ou nouvelle offre immobilière de bureaux ? Le cas de la gare centre de Reims, *Cahiers Scientifiques du Transport*, n°56, pp.37-61.
11. Bazin S., Beckerich C. & Delaplace M., 2010, Ligne à Grande Vitesse et marchés immobiliers résidentiels à Reims : entre attractivité, aménités et anticipations, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°2, pp.313-336.
12. Bazin S., Beckerich C. & Delaplace M., 2011, High speed railway, service innovations and urban and business tourism development, in Sarmento M. & Matias A., *Economics and Management*

- of Tourism : Trends and Recent Developments*, Collecção Manuais, Universidade Luisiada Editora, Lisboa, 422 p.
13. Blanquart C. & Delaplace M., 2009, Innovations relationnelles, nouvelles offres de service et valorisation des nouvelles infrastructures de transport, Le cas de d'une plateforme multimodale et d'une desserte TGV, *Cahiers Scientifiques des Transports*, n°5, pp.63-86
 14. Bonnafous A. & Plassard F., 1974, Les méthodologies usuelles de l'étude des effets structurants de l'offre de transport, *Revue économique*, vol. XXV, n° 2, pp.208-232
 15. Bonnafous A., 1980, Rhône-Alpes, capitale Paris ? Les effets prévisibles du TGV, *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 55, n°3, pp.233-240,
 16. Bonnafous A., 1987, The regional impact of the TGV, *Transportation*, vol. 14, n°2, pp.127-137.
 17. Button K., 1990, The Channel Tunnel : The Economic Implications for the South East of England, *The geographical journal*, vol. 156, n°2, pp.187-199.
 18. Chang J.S. & Lee, J-H., 2008, Accessibility analysis of Korean high-speed rail : a case study of the Seoul metropolitan area, *Transport reviews*, vol. 28, n°1, pp.87-103
 19. Cheng Y-H., 2009, High-speed rail in Taiwan : New experience and issues for future development, *Transport policy*, vol. 17, n°2, pp.51-63.
 20. Chevalier J., 1997, *Le Mans six ans après l'arrivée du TGV*, Groupe de recherche en géographie sociale, ESO – Espaces géographiques et Sociétés, Université du Maine, Le Mans, 47 p.
 21. Chi A., 2004, Do high-speed trains really promote interconnected airports ?, *Laboratoire d'Economie des Transports*, 18 p.
 22. Buchanan C. in association with Volterra, 2009, Economic impact of high-speed 1. Final report, pour London & continental railways, 69 p.
 23. Communauté Urbaine de Strasbourg, 2007/2008, Rubrique Vie internationale : « Eté et TGV : des effets positifs pour le tourisme », *CUS Magazine* n°35, pp12-13.
 24. Conseil Régional de Champagne-Ardenne, 2007, Réunion conjointe des Comités Locaux d'Animation et de Développement (CLAD) Ardennes et Charleville-Givet
 25. De Jong M., 2009, European high-speed train station area : the renaissance of the railway station, for The Association for European Transport and contributors, 15p.
 26. DIACT, 2009, Transport et accessibilité des villes moyennes. Rencontre nationale des villes moyennes - Le Puy-en-Velay (11 Septembre).
 27. Facchinetti-Mannone V., 2009, Location of high speed rail stations in French medium-size city and their mobility and territorial implications : central, peripheral and bis (both central and peripheral in the same city), *International Conference City Futures 2009*, Madrid, 17 p.
 28. Froidh O., 2005, Market effects of regional high-speed trains on the Svealand line, *Journal of transport geography*, vol. 13, n°4, pp.352-361.
 29. Garmendia M., Urena J.M. de, Ribalaygua C., Leal J. & Coronado J.M., 2008, Urban residential development in isolated small cities that are partially integrated in metropolitan areas by high-speed train, *European urban and regional studies* vol. 15, n°3, pp.249-264.
 30. Gibb R.A., Knowles R. D. & Farrington J.H., 1992, The Channel Tunnel Rail Link and Regional Development : An Evaluation of British Rail's Procedures and Policies, *The geographical journal*, vol. 158, n°3, pp.273-285.
 31. Gibb R.A., 1986, The impact of the Channel Tunnel rail link on South East England, *The Geographical Journal*, vol. 152, n°3, pp.335-350.
 32. Givoni M., 2006, Development and impact of the modern high-speed train : a review, *Transport reviews*, vol.26, n°5, pp.593-211
 33. Gutierrez J., 2001, Location, economic potential and daily accessibility : an analysis of the accessibility impact of the high-speed line Madrid-Barcelona-French border, *Journal of transport geography*, vol. 9, n°4, pp.229-242.
 34. Gutierrez J., Gonzalez R. & Gomez G., 1996, The European high-speed train network. Predicted effects on accessibility patterns, *Journal of transport geography*, vol. 4, n°4, pp.227-238.
 35. Haynes K.E., 1997, Labor markets and regional transportation improvements : the case of high speed trains. An introduction and review, *The annals of regional science*, vol.31, n°1, pp.57-76.
 36. INSEE LORRAINE, 2009, La ligne à Grande Vitesse Est-européenne : une évaluation de l'impact sur le tourisme, *Economie - INSEE Lorraine* n°163, 6 p.

37. ISIS, 2004, Analyse de l'impact du TGV-Est sur les agglomérations de Metz, Nancy, Epinal et Thionville. Rapport de phase 2, pour ADIELOR, 58 p.
38. ISIS, 2004, Analyse de l'impact du TGV-Est sur les agglomérations de Metz, Nancy, Epinal et Thionville. Rapport de phase 3, pour ADIELOR, 81 p.
39. Kamel K. & Matthewman R., 2008, The non-transport impacts of High-Speed Trains on regional economic development : a review of the literature, Locate in Kent, 14 p.
40. Kantor S., 2008, The economic impact of the California high-speed rail in Sacramento / Central Valley Area, 37p.
41. Klein O., 2001, La genèse du TGV, une innovation contemporaine de l'épuisement du fordisme, *Innovations*, vol. 13, n°1, pp.111-132
42. Klein O., 2003, Le travail métropolitain : un outil géographique pour révéler l'usage sélectif de la grande vitesse, *L'Espace géographique*, n°2/03, pp.113-127.
43. Klein O., 1997, Le TGV-Atlantique et les évolutions de la mobilité : entre crise et concurrence, *Cahiers Scientifiques du Transport*, n°32, pp.57-83.
44. Lee Y.S., 2007, A study of the development and issues concerning high speed rail (HSR), *Transport Studies Unit*, Oxford University Centre for the Environment, 19p.
45. Les Villes européennes de la grande vitesse, 2004, Compte-rendu du débat public : "TGV : 20 ans d'expérience - quels enseignements pour l'Alsace ?", 9 p.
46. L'HOSTIS A., 2009, The shrivelled USA : representing time-space in the context of metropolitanization and the development of high-speed transport, *Journal of transport geography*, vol. 17, n°6, pp.433-439.
47. Mannone V., 1995, L'impact régional du TGV Sud-Est, Thèse pour l'obtention du doctorat de géographie, 2 tomes, Université de Provence Aix-Marseille I, 567 p.
48. Mannone V., 1997, Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre ville : le cas des villes desservies par le TGV Sud-Est, *Cahiers Scientifiques du Transport*, n°31, pp. 71-97.
49. Martin J.C. & Reggiani A., 2007, Recent methodological developments to measure spatial interaction: synthetic accessibility indices applied to high-speed train investments, *Transport reviews*, vol. 27, n°5, pp.551-571
50. Masson S. & Petiot R., 2009, Can the high speed rail reinforce tourism attractiveness ? The case of the high speed rail between Perpignan (France) and Barcelona (Spain), *Technovation*, vol. 29, n°9, pp.611-617.
51. Menerault P., 1997, Dynamiques et politiques régionales autour du tunnel sous la Manche et du T.G.V. Nord, *Annales de Géographie*, vol. 106, n°593, pp.5-33.
52. MVA, 2007, Etude de l'évolution de l'accessibilité des territoires lorrains au réseau TGV Est. Synthèse de l'étude, pour Direction Régionale de l'Équipement de Lorraine, 24 p.
53. Nash C.A., 1991, The case for high speed rail, *Investigaciones economicas* (Segunda época), vol. 15, n°2, pp.337-354.
54. Nash C.A., 2009, Quand investir dans des lignes à grande vitesse ? (discussion paper-International transport research symposium-Madrid 2009), OCDE, FIT, document de référence n°16, 28 p.
55. Offner J-M., 1993, Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace Géographique* n°3, 15 p.
56. Orange County Business Council, 2008, The economic impact of high speed trains for Orange County, 26 p.
57. O'Toole R., 2009, The high cost of high-speed rail, pour Texas Public Policy Foundation., 20 p.
58. Paris C., 1992, The slow death of a Very Fast Train : government resistance to a privately funded transport innovation, *International journal of urban and regional research*, vol. 16, n°4, pp.623-632.
59. Park, Y. & Ha H-K., 2006, Analysis of the impact of high-speed railroad service on air transport demand, *Transportation research* (Part E: logistics and transportation review), vol. 42, n°2, pp. 95-104.
60. Peters D., 2009, The renaissance of inner-city rail station areas as a key element in the contemporary dynamics of urban restructuring, Paper for Critical Planning's 2009 Special Issue on Urban Restructuring, 21 p.

61. Plassard F., 2003, *Transport et territoire*, La Documentation Française, Paris, 97 p.
62. Plassard F., 1977, *Les autoroutes et le développement régional*, Presses Universitaires de Lyon, 341 p.
63. Pol P.M.J., 2003, The economic impact of high-speed train on urban regions, pour European regional science association (conference paper), 20 p.
64. Preston J., Larbie A. & Wall G., 2006, The impact of high speed trains on socio-economic activity : the case of Ashford (Kent), To be presented to the 4th Annual Conference on Railroad Industry Structure, Competition and Investment, Universidad Carlos III de Madrid, 18 p.
65. Preston J., 2009, The case for high speed rail a review of recent evidence, pour Royal Automobile Club Foundation for Motoring, rapport n° 09/128, 30 p.
66. Puga D., 2001, European regional policies in light of recent location theories, *Journal of economic geography*, vol.2, n°4, 34 p.
67. RAVE (REDE FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD SA), 2010, The High-Speed Rail project portugais – Communiqué de presse, 1 p.
68. RFF (RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE), 2010, Bilan de 25 ans de construction de LGV. Les LGV à l'heure du bilan, *Lignes d'avenir* (n°8), pp.7-9.
69. Rietveld P., Bruinsma F., Van Delft H. T. & Ubbels B., 2001, Economic impacts of high speed trains. Experiences in Japan and France : expectations in The Netherlands, Serie Research Memoranda (de Faculteit der Economische Wetenschappen en Bedrijfskunde), n°20, pp.278-292.
70. Rus G. De, Nombela G., 2007, Is investment in high speed rail socially profitable ?, *Journal of transport economics and policy*, vol. 41, n°1, pp.3-23.
71. Sands B.D., 1993, The Development Effects of High-Speed Rail Stations and Implications for California, Institute of Urban and Regional Development University of Berkeley, working paper, 63 p.
72. SETEC ORGANISATION, 2005, Etude des effets de la réalisation d'une LGV entre Bordeaux et Narbonne sur le développement des aires urbaines d'Agen et de Montauban et sur l'aménagement des territoires traversés, pour Réseau Ferré de France, 20 p.
73. Shefer D., Aviram H., 2005, Incorporating agglomeration economies in transport cost-benefit analysis : the case of the proposed light-rail transit in the Tel-Aviv metropolitan area, *Papers in regional science*, vol. 84, n°3, pp.487-508.
74. Sherwood B., 2009, Rail link lifts property value hopes, *Financial Times*, 2 p.
75. SNCF (2008), Dossier de presse : TGV et TER fêtent les 1 an de la ligne Est Européenne, 40 p.
76. SOUTH EAST ENGLAND DEVELOPMENT AGENCY (SEEDA), 2008, HST impact study. Final report, pour la Commission Européenne, 80 p.
77. Spaven D., 2006, Are High-speed railways good for the environment ? A discussion paper, for Transform Scotland, 28 p.
78. Studer E., 2008, TGV Lisbonne/Madrid : appel d'offres début juin, *Le blogfinance*, 1 p.
79. Studer E., 2008, Portugal : TGV entre Porto et Vigo prévu pour 2013, *leblog finance*, 1 p.
80. Thompson L.S., 1994, High-speed rail (HSR) in the Unites-States -Why isn't there more ?, *Japan railway & transport review*, pp.32-39
81. TRANSPORTATION ECONOMICS & MANAGEMENT SYSTEMS, 2007, Ohio hub passenger rail economic impact study. Chapter 7: economic rent analysis and results, pp.39-55.
82. TRANSPORTATION ECONOMICS & MANAGEMENT SYSTEMS, 2007, Ohio hub passenger rail economic impact study. Chapter 12: tourism impacts, pp.129-134
83. Troin J-F., 1997, Les gares T.G.V. et le territoire : débat et enjeux, *Annales de Géographie*, vol. 106, n°593, pp.34-50.
84. Troin J-F., Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), 2008, Les gares nouvelles du TGV "exurbanisées". Fonctionnement et relation au territoire, pour la DIACT, FNAUT, Paris, 66 p.
85. Urena J.M., Menerault P. & Garmendia M., 2009, The high-speed rail challenge for big intermediate cities : a national, regional and local perspective, *Cities*, vol. 26, n°5, pp.266-279.
86. Vickerman R.W., 1991, *Infrastructure and regional development*, Pion Limited, London, 209 p.

87. Vickerman R.W., 1997, High-speed rail in Europe experience and issues for future development », *Annals of Regional Science*, 31, pp. 21-38.
88. Vickerman R. & Ulied A., 2006, Indirect and wider economic impacts of high-speed rail, pp.21-36.
89. VILLES ET RÉGIONS EUROPÉENNES DE LA GRANDE VITESSE, Reims Métropole, 2006, Grande Vitesse ferroviaire : quelles retombées pour les collectivités locales ? Synthèse du colloque, 11 p.
90. Willigers J., Floor H. & Van Wee B., 2005, High-speed rail's impact on the location of office employment within the Dutch Randstad Area, 45th Congress of the European Regional Science Association, Amsterdam, August 23-27, 23 p.
91. Wolkowitsch M., 1987, Le développement du réseau mondial des lignes à grande vitesse : réalisations et projets, *Annales de Géographie*, vol. 96, n°535, pp.273-291.
92. Zembri P., 1993, T.G.V. - Réseau ferré classique : des rendez-vous manqués ?, *Annales de Géographie*, vol. 102, n°571, pp.282-295.

Revue de la littérature : répartition par type

Littérature académique (61 références)	Littérature non académique (31 références)
3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 41, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 66, 69, 70, 71, 73, 80, 83, 85, 86, 87, 88, 90, 91, 92	1, 2, 5, 7, 22, 23, 24, 26, 36, 37, 38, 39, 40, 45, 52, 56, 57, 65, 67, 68, 72, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 81, 82, 84, 89

Source : Réalisé par les auteurs.