

« POSITION DE THESE / PhD position »**14- Julie PERRIN¹****« La territorialisation des gares franciliennes de la grande vitesse face aux mutations du modèle TGV. Une analyse par la desserte du cas de Marne-la-Vallée Chessy »²**

Cette thèse propose une analyse de la territorialisation des gares TGV franciliennes (entendues en dehors de Paris), en s'intéressant plus spécifiquement au cas de la gare de Marne-la-Vallée Chessy. Cette recherche est conduite au regard des évolutions du modèle TGV : développement du modèle de desserte « intersecteurs » puis des offres ferroviaires à grande vitesse low cost (Ouigo).

À la croisée de deux champs disciplinaires, celui de la géographie des transports et celui de l'aménagement de l'espace et urbanisme, trois éléments permettent de souligner l'originalité de cette recherche.

Le premier élément concerne l'approche retenue de la territorialisation, et la grille d'analyse mise en place autour de la notion de desserte afin de conduire cette recherche. La thèse s'inscrit dans la lignée des travaux défendant l'idée selon laquelle les interactions entre réseaux de transport et territoire dépendent de la manière dont les acteurs se saisissent et valorisent les potentiels offerts par la construction de nouvelles infrastructures (Raffestin, 1980 ; Offner, 1993 ; Gallez, 2015). La territorialisation est entendue comme une adaptation réciproque entre réseaux et contextes locaux. L'une des originalités de la thèse est de s'intéresser aussi bien aux acteurs politiques et techniques qui interviennent dans la décision politique et dans la mise en œuvre des politiques et des projets d'aménagement, qu'aux usagers des réseaux saisis à

travers leurs pratiques de mobilité. La façon dont les usagers se saisissent des potentiels d'accès au territoire fournis par les services de transport est considérée comme participant pleinement des évolutions à l'œuvre dans les relations entre réseaux et territoires. Les gares, nœuds-lieux, sont des interfaces entre systèmes spatiaux (Bertolini, 1996 ; Facchinetti-Mannone, 2012), ainsi appréhendées comme des médiateurs du rapport au territoire (Raffestin, 1987). Les systèmes spatiaux articulés par Marne-la-Vallée Chessy, située au sein du complexe touristique *Disneyland Paris* dans l'Est francilien, ont été abordés à trois échelles complémentaires : celle du réseau de relations de la gare ; celle de l'aire d'influence régionale dans le cadre spécifique de la métropole parisienne ; celle de son inscription plus locale autour de son rôle de gare d'équipement. La notion de gare « porte d'entrée du territoire » a été mobilisée en particulier à l'échelle métropolitaine. Celle-ci traduit la double dimension matérielle et symbolique de la relation des gares à l'espace, c'est-à-dire à la fois les différentes fonctions de polarisation et de (re)distribution des flux des gares (Cattan, 2004 ; Cattan & Fretigny, 2011 ; Fremont, 2015), ainsi que l'idée d'ouverture et de fermeture (extériorité et altérité) (Raffestin, 1987).

Le deuxième élément est le terrain retenu (Fig.1). Parmi les travaux sur la grande vitesse ferroviaire en France, Paris et l'Île-de-France occupent une place

¹ Docteure en Géographie et en Aménagement-Urbanisme, chercheuse post-doctorante, LVMT / Smart Lab LABILITY, Université Gustave Eiffel.

² Thèse de l'Université Paris-Est dirigée par Caroline Gallez (Université Gustave Eiffel, ex-IFSTTAR), et soutenue le 14 janvier 2020. Réalisée au sein de l'UMR Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT) avec le bénéfice d'une CIFRE de l'ANRT avec Seine-et-Marne Tourisme (SMT), ainsi que d'une bourse de recherche de Rails & Histoire - l'Association pour l'histoire des chemins de fer.

* julie.perrin@univ-eiffel.fr

paradoxe. Les recherches se sont largement concentrées sur les effets spatiaux pour les nouvelles régions desservies. Quelques travaux ont mis en évidence le rôle de la ligne à grande vitesse (LGV) d'Interconnexion en Île-de-France, qui a compensé la radialité du réseau en permettant le développement des liaisons interrégionales à grande vitesse, et plusieurs démarches typologiques sur les gares TGV ont inclus les gares TGV franciliennes dans leurs analyses. Cependant, peu de recherches ont été spécifiquement consacrées à ces dernières (Benaïssa & Cayez, 2001 ; Zembri, 2015) et elles ne portaient pas sur leur insertion territoriale. Alors que la grande vitesse ferroviaire a été un objet très investi politiquement et fortement étudié sur d'autres territoires français, la thèse apporte donc une analyse inédite des interactions entre grande vitesse et territoire en Île-de-France.

Enfin, la thèse apporte une première évaluation de la mise en place d'une offre ferroviaire *low cost*, par l'étude des répercussions potentielles de la mise en service de Ouigo sur l'insertion territoriale des gares reliées par cette offre. Elle a été réalisée au regard de dynamiques de plus long terme, la recherche couvrant une échelle de temps étendue (depuis les années 1980), ceci à partir de deux hypothèses. La première repose sur l'idée que le contournement des gares centrales parisiennes par le développement concourant d'une LGV en grande couronne francilienne et d'un modèle secondaire de desserte TGV (intersecteurs) s'est traduit par un trouble dans l'inscription territoriale de la gare de Marne-la-Vallée Chessy, c'est-à-dire une polarisation de son rôle d'interface entre une fonction de gare d'équipement pour le complexe touristique *Disneyland Paris* et une fonction de support du modèle TGV intersecteurs. La deuxième hypothèse portait plus spécifiquement sur l'arrivée et le développement de l'offre *low cost* Ouigo à Marne-la-Vallée Chessy, avec l'idée qu'ils ont introduit une redéfinition du rôle de « porte d'entrée » de la gare. L'offre Ouigo a été envisagée comme participant d'une évolution de la desserte et d'un renouvellement des dynamiques relationnelles de cette gare.

L'apport théorique de la thèse porte sur la définition de la desserte comme grille d'analyse multidimensionnelle du processus de territorialisation d'une gare ferroviaire à grande vitesse.

Dans son acception la plus courante, la desserte

renvoie à la fois à une action (la circulation) et au réseau rendant possible cette action. En géographie, la notion de desserte, en association avec les moyens de transport, est associée à l'idée de mouvement organisé dans l'espace. Cette organisation du mouvement repose sur des réseaux, dans leurs différentes dimensions, à savoir les infrastructures comme supports physiques et les services, sachant que ceux-ci varient dans l'espace et dans le temps. La prise en compte des différentes dimensions des réseaux fait écho à la théorie des trois couches (Curien, 1993) et à son adaptation à l'analyse de la territorialité du réseau à grande vitesse ferroviaire français (Boursier-Mougenot & Ollivier-Trigalo, 1993) distinguant l'infrastructure linéaire (le réseau-support) et l'organisation de l'offre sur cette infrastructure (le réseau-service). La desserte renvoie donc à la fois (Fig. 2) :

- À un espace considéré comme desservi et aux espaces avec lesquels cet espace considéré comme desservi est mis en relation. La gare (nœud du réseau) est alors une interface entre l'espace desservi par ce nœud, et l'ensemble des espaces desservis par les autres nœuds avec lequel il est en relation.
- À ce qui rend possible cette mise en relation (les réseaux), incluant les dimensions matérielle (infrastructures) et servicielle (offre).
- À un mouvement, soit les flux et mobilités spatiales.

La desserte est alors définie dans la thèse comme l'organisation et l'appropriation de la mise en relation des territoires, ici par un service ferroviaire. Elle renvoie ainsi à une approche relationnelle des territoires (Cattan, 2004 ; Berroir & al., 2017) et multiscalaire. Elle permet d'articuler l'analyse des différentes dimensions des réseaux (support et service) en prenant en compte la réalité de l'échange (pratique).

Ce cadre conceptuel a fourni une grille d'analyse prenant appui sur trois approches complémentaires ici croisées, afin de mettre en lumière le processus de territorialisation de la gare de Marne-la-Vallée Chessy : (i) la lecture des évolutions du réseau et de l'offre (capacité relationnelle de la gare) ; (ii) l'analyse des systèmes d'acteurs du transport et de l'aménagement et leurs représentations (processus décisionnel) ; et (iii) l'étude des flux (fréquentation) et des pratiques de mobilité (touristique) de ceux qui transitent par la gare.

L'analyse empirique permet de souligner quatre grands résultats.

(i) La thèse apporte tout d'abord un éclairage inédit sur la façon dont l'objet « grande vitesse ferroviaire » est saisi, ou non, dans les projets d'aménagement régionaux en Île-de-France. Cette recherche documente à la fois les enjeux d'un objet « évidence » et « non sujet », en parallèle d'un processus de désinvestissement-réinvestissement des gares TGV franciliennes comme levier d'aménagement régional. Le faible portage politique relève moins d'une remise en cause de la légitimité de la grande vitesse ferroviaire lors du temps fort observé au tournant des années 2000 à 2010, que de logiques d'affirmation politique et d'arbitrages financiers.

(ii) Cette recherche documente la façon dont le rapport à la centralité parisienne a été un levier dans la conduite du projet d'Interconnexion TGV et ses trois objets imbriqués : gare (nœud-lieu), ligne et modèle de desserte (réseau-support et service). Les logiques nationales et interrégionales qui ont progressivement dominé la mise en place du projet masquent un doublement du rapport à la centralité parisienne à l'échelle infrarégionale ainsi que des enjeux de recompositions spatiales plus complexes.

(iii) Le développement de l'offre Ouigo participe d'une évolution du rôle de porte d'entrée de Marne-la-Vallée Chessy et d'une complexification des dynamiques territoriales dont la gare est l'interface. Le réseau de relations de la gare a changé à plusieurs reprises depuis la mise en service de cette offre *low cost*. Le profil des voyageurs rencontrés en gare a évolué. La part des voyageurs franciliens est plus importante qu'avant et l'aire de chalandise de la gare s'élargit. Quant aux touristes, leurs profils se diversifient : désormais en partie seulement polarisés par *Disneyland Paris*, ils vont à Paris et dans différents secteurs de la région. Ce double constat permet d'identifier un rôle nouveau de porte d'entrée de la gare à l'échelle métropolitaine.

(iv) Les évolutions liées à Ouigo ne se limitent pas à Marne-la-Vallée Chessy, et la thèse apporte des connaissances sur les nouvelles répartitions fonctionnelles entre les gares parisiennes et les gares TGV franciliennes. Elle offre également une première analyse des évolutions du modèle de desserte intersecteurs par suite de l'arrivée Ouigo, et plus largement de l'organisation du système TGV en France.

Bibliographie

- Benaïssa A. & Cayez C., 2001, Analyse comparative de trois pôles d'échanges en Île-de-France : Massy, Roissy, Chessy, *Rapport PREDIT*, Ministère de l'équipement, 134 p.
- Bertolini L., 1996, Des gares en transformation. Nœuds de réseaux et lieux dans la ville, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, vol. 71, p. 86-91.
- Berroir S., Cattan N., Dobruszkes F., Guérois M., Paulus F. & Vacchiani-Marcuzzo C., 2017, Les systèmes urbains français : une approche relationnelle, *Cybergeo*, Document n°807.
- Boursier-Mougenot I. & Ollivier-Trigalo M., 1993, La territorialité du réseau SNCF, *Flux*, n°12, p. 19-28.
- Cattan N., 2004, Le monde au prisme des réseaux aériens, *Flux*, n°58, p. 32-43.
- Cattan N. & Frétegnay J.-B., 2011, Les portes d'entrée de la France et les systèmes territoriaux des flux - état des lieux et problématiques, *Territoires 2040*, revue en ligne de la DATAR, n°3, pp. 61-77.
- Facchinetti-Mannone V., 2012, Les gares TGV : des interfaces au service du projet urbain ?, *URBIA*, vol.13, pp. 27-48.
- Curien N., 1993, « Réseau » : du mot au concept - Persée, *Flux*, vol. 9, n°13, p. 52-55.
- Frémont A., 2015, Les portes internationales des métropoles. Ports maritimes et aéroports, in Dablanç L. & Frémont A. (dir.), *La métropole logistique*, Armand Colin, 320 p. (pp. 45-78).
- Gallez C., 2015, *La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agir*, Habilitation à diriger des recherches spécialité aménagement. Volume 2, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, 263 p.
- Offner J.-M., 1993, Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique, *L'Espace Géographique*, n°3, p. 233-242.
- Raffestin C., 1980, Pour une géographie du pouvoir, ENS Editions, 344 p.
- Raffestin C., 1987, Repères pour une théorie de la territorialité humaine, *Flux*, n°7, p. 2-22.
- Zembri P., 2015, Les gares TGV périphériques franciliennes : un ressort méconnu de l'expansion de la grande vitesse, *Géotransports*, n°5-6, pp. 163-167.

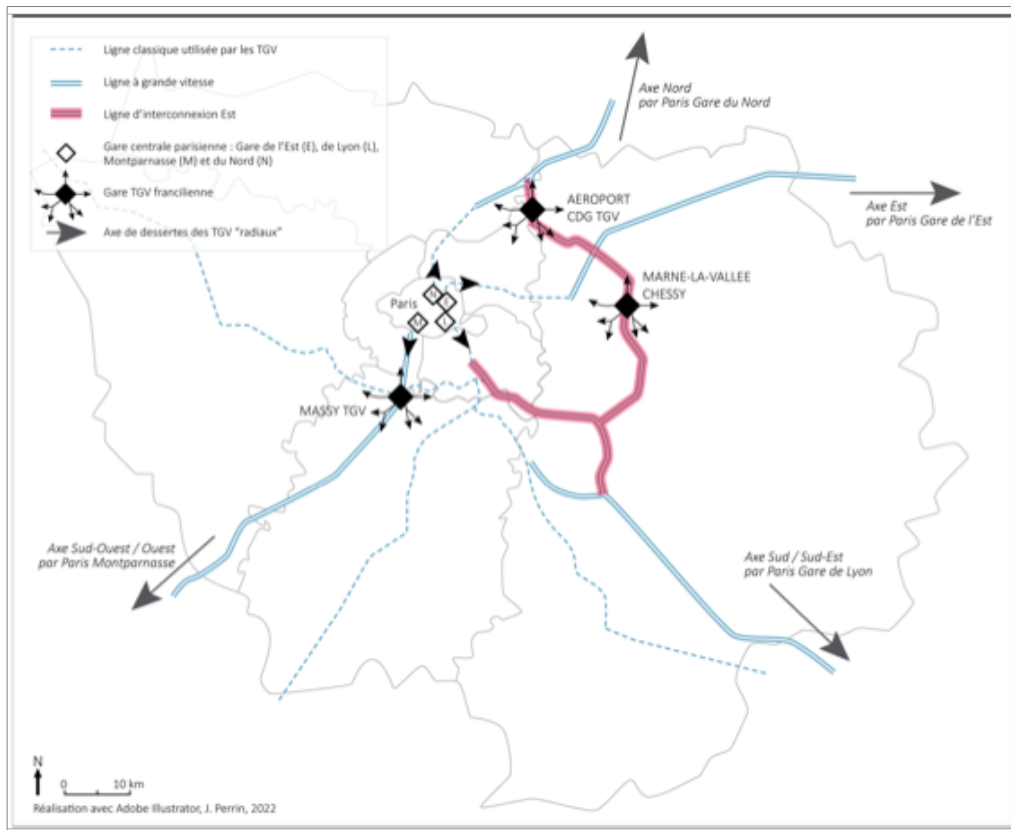


Fig. 1 - Le système TGV francilien

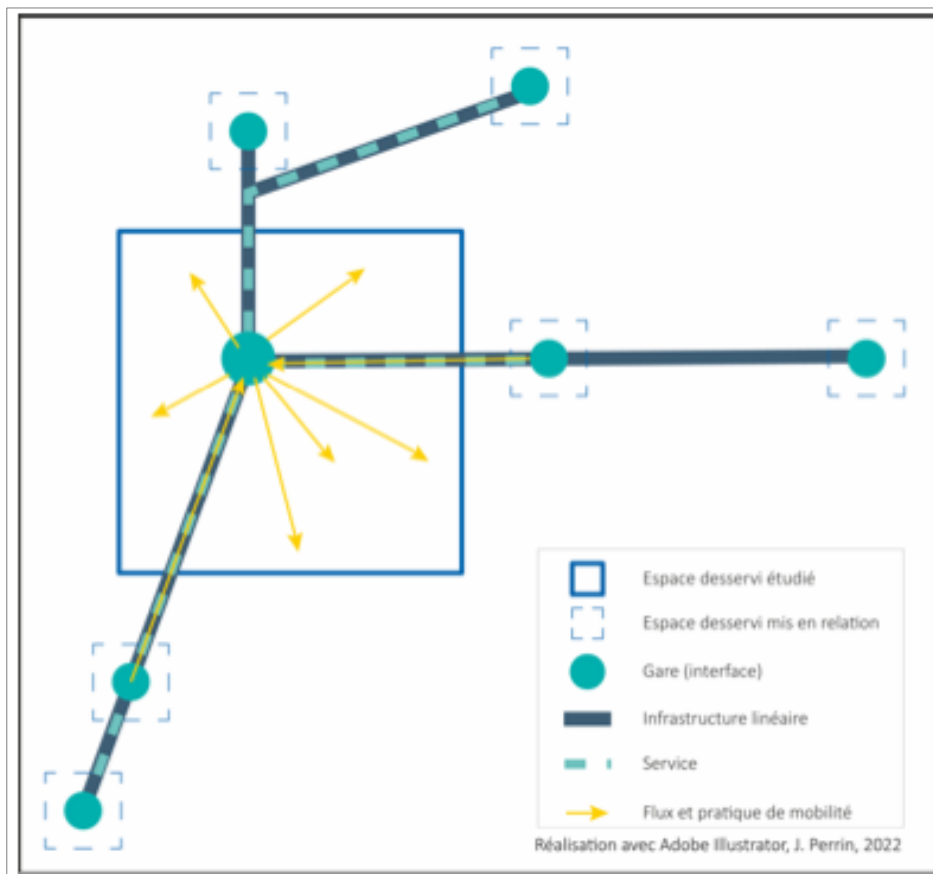


Fig. 2 – La desserte, organisation et appropriation de la mise en relation des territoires

« POSITION DE THESE / PhD position »

14- Julie PERRIN

Territorial integration of Île-de-France HSR stations facing changes in TGV model. An analysis by the link organisation of the Marne-la-Vallée Chessy case

Focusing on the case of Marne-la-Vallée Chessy station, this thesis analyses the territorialization of the Île-de-France HSR stations (located on the outskirts of Paris) in view of the evolution of the TGV model³: the development of a HSR offer bypassing the centre of Paris (TGV intersecteur) in the 1980s and more recently of new low-cost HSR services (Ouigo).

Crossing two disciplinary fields, transport geography and urban planning, three elements underline the originality of this research.

The first is the approach of the territorialization, and the analytical framework that has been set up around the notion of "link organization". The thesis is in line with scientific work on the interactions between transport networks and territories. Some researchers defend the idea that the interactions between transport networks and territories depend on the way stakeholders appropriate and exploit the potential offered by the construction of new infrastructure (Raffestin, 1980; Offner, 1993; Gallez, 2015). Territorialization is defined as a reciprocal adaptation between networks and local contexts. One of the original features of the thesis is that it focuses on a diversity of stakeholders: political and technical stakeholders who are involved in political decisions and in the implementation of development policies and projects; network users studied through their mobility practises. The way in which users take advantage of the potential for access to the territory provided by transport services is considered to be an integral part of the changes taking place in the relation between networks and territories. The stations, node-places, are interfaces between space systems (Bertolini,

1996; Facchinetti-Mannone, 2012), and are thus understood as mediators of the relation with the territory (Raffestin, 1987). Marne-la-Vallée Chessy is located within the *Disneyland Paris* resort in the eastern part of the Île-de-France region. The station is in contact with three space systems of different scales: the rail network, its regional area (Parisian metropolis); and the local scale (role of "facility station"). At the metropolitan scale, the station has been studied as "gateway to the territory". This notion reflects the dual material and symbolic dimensions of the link between station and space, i.e., both the different functions of polarization and (re)distribution of station flows (Cattan, 2004; Cattan & Fretigny, 2011; Fremont, 2015) and the idea of openness and closure (exteriority and alterity) (Raffestin, 1987).

The second element is the terrain studied (Fig.1). Among the studies on high-speed rail in France, Paris and the Île-de-France region occupy a paradoxical place. Research has largely focused on spatial effects for newly served areas. Some works have demonstrated the role of the HSR Interconnection in Île-de-France, by allowing the development of high-speed interregional lines, it has compensated the radiality of the HSR network. Also, the HSR stations in Île-de-France have been studied in several typological approaches on new HSR stations. However, few studies have been specifically focused on the HSR stations in the Île-de-France region (Benaissa & Cayez, 2001; Zembri, 2015), and these analyses did not address their territorial integration. While HSR have been an object of political interest and have been studied extensively in other French

³ TGV model refers to the French high-speed rail (HSR) model.

* julie.perrin@univ-eiffel.fr

territories, this thesis provides an original analysis of the interactions between HSR and the territory of Île-de-France.

Finally, the thesis provides an initial assessment of the implementation of a low-cost rail offer, by studying the potential repercussions of Ouigo on the territorial integration of the stations served. This was done in relation to longer-term dynamics - the research covers an extended time scale (since the 1980s) – and it is based on two hypotheses. The first is based on the idea that the bypassing of Paris by the development of both a HSR in the outer suburbs of the Île-de-France and a secondary TGV model (TGV intersecteur) has resulted in a disturbance in the territorial integration of the Marne-la-Vallée Chessy station. That is to say, its interface role has been skewed between a function as a facility station for the *Disneyland Paris* resort and a function as a support for the inter-regional TGV model. The second hypothesis focused more specifically on the launch and development of the Ouigo low-cost service at Marne-la-Vallée Chessy, with the idea that it has redefined the station's role as a "gateway". The Ouigo offer was seen as part of an evolution of the link organization and a renewal of the station's relational dynamics.

The theoretical contribution of the thesis is the construction of a multidimensional analytical framework of the territorialization process of a HSR station, via the notion of link organization.

In its most common meaning, the link organization as « the service » refers both to an action (traffic) and to the network making this action possible. In geography, the notion of service, in association with transportation, is associated with the idea of organized movement in space. This organization of movement is based on networks, in their different dimensions, i.e. infrastructures (physical supports) and services, knowing that these are variable in space and time. Taking into account the different dimensions of networks refers to the three-layer theory (Curien, 1993) and its adaptation to the analysis of the territoriality of the French HSR network (Boursier-Mougenot & Ollivier-Trigalo, 1993), which differentiates between the linear infrastructure (the support network) and the organization of the offer on this infrastructure (the service network). Also, the link organization refers at the same time to (Fig.2):

- To a space considered to be served and to the spaces with which this space considered to be served is connected. A station (node of the network) is then an interface between the space served by a node, and the whole of the spaces served by the other nodes with which it is in relation.
- What makes this linking possible (the networks), including the material (infrastructure) and service (offer) dimensions.
- To a movement, that is to say the flows and spatial mobility.

It is defined in the thesis as the organization and appropriation of the linking of territories, here by a rail service. It thus refers to a relational approach to territories (Cattan, 2004; Berroir et al., 2017) and multiscalar. It makes it possible to articulate the analysis of the different dimensions of networks (support and service) and to take into account the reality of exchange (flows and spatial mobility).

This conceptual model provided an analytical framework based on three complementary approaches in order to understand the territorialization process of the Marne-la-Vallée Chessy station: (i) an overview of the evolution of the network and the offer (relational capacity of the station); (ii) an analysis of the stakeholders systems (transport and planning) and their representations (decision-making process); and (iii) a study of the flows (frequentation) and the mobility practises of those who use the station as a transit point (tourist mobility).

The empirical analysis leads to four main results.

(i) First, the thesis sheds new light on the way regional development projects considers, or fail to consider, on HSR. This research documents both the stakes of an "obvious" and "non-subject" object, in parallel with a process of disinvestment reinvestment of the Île-de-France HSR stations as a tool for regional planning. The weak political support is not linked to a questioning of the legitimacy of HSR during the peak period observed between 2000 and 2010. It is mainly the result of political affirmation and financial arbitration.

(ii) This research documents how the relationship with the Parisian centrality has been a lever in the management of the HSR Interconnection project and

its three interlocking objects: line (network-support), service model (network-service) and station (node-place). Contrasting with the national and interregional logics which have gradually come to dominate the reading of the project, we identify a twofold relation to the Parisian centrality at a sub-regional scale, and uncover complex spatial restructuring issues.

(iii) The development of the Ouigo offer has contributed to an evolution of the role of Marne-la-Vallée Chessy as a gateway to the city, with a complexification of territorial dynamics of which the station is the interface. The station's network of relationships has changed several times since the introduction of this low-cost HSR service. The profile of travellers transiting through the station has evolved. The share of travellers residing in the whole region is higher than before and the catchment area of the

station is expanding. As for the tourists, their profiles are more diversified: only a part of them is polarised by *Disneyland Paris*, the others going elsewhere in the region. This twofold observation makes it possible to identify a new role for the station as a gateway to the metropolitan area.

(iv) The changes related to Ouigo are not limited to Marne-la-Vallée Chessy, and the thesis provides insights on the new functional distribution between Paris inner-city stations and Île-de-France HSR stations. It also provides an initial analysis of the changes in the offer of HSR services bypassing Paris, and of the organization of the TGV model in France, following the start of Ouigo services.