HAL
open science

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

Sylvie Bazin, Christophe Beckerich, Marie Delaplace, Corinne Blanquart, Ligdwine Vandenbossche

To cite this version:

Sylvie Bazin, Christophe Beckerich, Marie Delaplace, Corinne Blanquart, Ligdwine Vandenbossche. Lignes ferroviaires à grande vitesse et dynamiques locales : une analyse comparée de la littérature. Transport et développement des territoires, Sep 2010, Le Havre, France. 21p. hal-00615196

HAL Id: hal-00615196

https://hal.science/hal-00615196v1

Submitted on 18 Aug 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

« Transport et développement des territoires »
Colloque international, Le Havre, 8-10 septembre 2010

Lignes ferroviaires à grande vitesse et dynamiques locales : une analyse comparée de la littérature
High-Speed Lines and local dynamics: a comparative analysis of the literature

Sylvie Bazin, Christophe Beckerich, Marie Delaplace

Université de Reims Champagne-Ardenne
Equipe OMI E.A. 2065
57 bis, rue Pierre Taittinger
F-51096 Reims cedex
marie.delaplace@univ-reims.fr
sylvie.bazin@univ-reims.fr
christophe.beckerich@univ-reims.fr

Blanquart Corinne, Vandenbossche Lidwine

INRETS-SPLOTT
Lille - Villeneuve D'Ascq
20, Rue Elisée Reclus, BP 317
F-59666 Villeneuve D'Ascq Cedex
corinne.blanquart@terre.inrets.fr

Mots-clés : Infrastructures de transport, Développement local, Ligne ferroviaire à grande vitesse, Effets structurants
Key words: Transport infrastructures, Local development, High-Speed Line, Structuring effects

Introduction

La diversité des représentations du lien entre infrastructures de transport et dynamiques territoriales révèle un paradoxe. En effet, une importante littérature théorique réfute l'existence des effets structurants des infrastructures de transport (8, 14, 15, 62, 55, 86), et identifie parfois envisager des effets conditionnels. Ces conditions, nombreuses, de nature diverse, et souvent contextualisées, 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.

Le Grenelle de l'Environnement en France ou le sommet de Copenhague à l'échelle mondiale introduisent des préoccupations de développement durable dans les différentes politiques sectorielles et font des infrastructures non routières des éléments d'un développement non plus seulement économique mais également durable.

Dans ce contexte, cette communication s'intéresse spécifiquement au rôle des lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV) sur les dynamiques économiques locales. Cette question est en effet d'actualité compte tenu des nombreux projets de lignes à grande vitesse au niveau 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.*).

Cette communication se propose d'inviter à la prudence quant à cette liaison en mettant en évidence les écarts entre ces attentes exprimées dans la littérature grise *ex ante* à l'échelle nationale et internationale et les résultats de cette littérature *ex post* (1). Si l'existence de tels écarts renforce l'hypothèse selon laquelle des conditions doivent être réunies pour que d'éventuels effets se produisent, nous montrerons que ces conditions énoncées précisément dans la littérature académique, ne sont reprises que partiellement dans la littérature grise (2). 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.

I. Des écarts significatifs entre les attentes des études *ex ante* et les effets révélés par les études *ex post*

Parmi l'ensemble des travaux formant la littérature grise (études, rapports, ou présentations générales à des colloques en dehors des sphères académiques) établis le plus souvent à la demande des autorités et/ou des acteurs qui financent les infrastructures, les études *ex ante* 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 (1.1), une réduction possible des déséquilibres spatiaux (1.2) et des effets généralement positifs en termes de dynamisme économique (1.3).

I.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 (tableau 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 mais également à des prix plus faibles que dans le transport aérien.
Cette diminution des temps bénéficierait aux agglomérations desservies. La mise en service d'un réseau de ligne à grande vitesse favoriserait ainsi l'accessibilité des agglomérations desservies et plus particulièrement des agglomérations localisées sur le réseau « principal » (64). Ainsi la création de la gare internationale à Ashford dans le Kent devrait accroître l'accessibilité aux destinations continentales de 85 % et à Londres de 75 % (64).

Tableau 1. La littérature grise relative aux effets sur l'offre et la demande de transport

Type de littérature	*Ex ante*	*Ex post*
Effets sur le coût généralisé de transport	56	
Réduction des temps de parcours entre grandes villes	8, 74	23, 68
Effets sur l'offre de destinations		
Amélioration de l'accessibilité des villes à d'autres espaces	8, 64	65, 23, 76
Augmentation des possibilités d'AR dans la journée		21
Induction de trafic (effet sur la demande)		
Augmentation de la demande ferroviaire	74	68, 65
Trafic induit pour l'aérien	56	
Modification de la répartition des parts modales		
Captation de trafic aérien	56, 67, 78, 79	68, 75
Modification des trafics		
Augmentation des déplacements professionnels		4
Augmentation des navetteurs pour les distances-temps les plus faibles	36, 74	4, 36
Augmentation de la mobilité de certaines catégories d'usagers et de certaines professions		68, 72

Source : Réalisé par les auteurs.

La diminution des temps de parcours peut en effet laisser présager une augmentation des trafics ferroviaires entre agglomérations desservies, en raison de leur accessibilité améliorée qui est susceptible d'induire une demande, notamment touristique (36). Cependant, le bilan de 25 ans de construction de ligne 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 souvent inférieurs de l'ordre de 10 à 20 % par rapport aux estimations (68). Toutefois, l'augmentation des trafics, même dans une moindre mesure, est parfois au rendez-vous, de même que les reports modaux (68, 44, 75). Ainsi en Corée, « *HSR has brought a sharp decrease in air passengers and increase the number of rail passengers* » (44). En France, la mise en service de la LGV Est-européenne a rapidement provoqué le basculement de la demande majoritaire de déplacement de l'aérien vers le ferroviaire. En quelques mois, la part de marché du transport ferroviaire est ainsi passée de 30% à 70% sur la liaison Paris-Strasbourg (75). Ces reports modaux concernent toutefois des catégories de voyageurs aux revenus élevés qui ont renoncé à utiliser l'avion au profit de la grande vitesse ferroviaire. Ce sont donc les professions et catégories socioprofessionnelles supérieures et intermédiaires qui sont 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 (72).

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.

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

En matière d'effets sur la structuration spatiale et sur l'aménagement du territoire (tableau 2), le TGV est souvent associé 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 le TGV peut donner lieu à une redistribution des activités vers la périphérie. Ainsi, une étude relative aux effets de la

réalisation d'une LGV dans le Sud-ouest de la France, entre Bordeaux et Narbonne, sur le développement des aires urbaines périphériques (Agen et Montauban) et sur l'aménagement des territoires traversés (72) envisage de tels impacts en considérant que l'axe à grande vitesse peut jouer un rôle de drainage des ressources. Mais certaines études considèrent que le renforcement de la métropolisation peut aussi entraîner un accroissement de la concurrence au détriment des territoires plus périphériques. C'est ce que met en évidence une étude en France relative à l'impact du TGV Est sur les agglomérations de Metz, Nancy, Epinal et Thionville (37). Le risque évoqué est celui d'une distinction croissante entre villes desservies et 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. Ainsi, l'étude réalisée sur Ashford (Kent) souligne que les autres agglomérations sur le réseau conventionnel risquent d'être confrontées à une dégradation de leur accessibilité en termes de liaisons directes et de fréquences (64).
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 grise semble nuancée et prudente, soulignant les risques de renforcement des grands pôles urbains au détriment des pôles plus fragiles.

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

Type de littérature	*Ex ante*	*Ex post*
Renforcement économique des villes et des grands centres urbains		
Renforcement des grands pôles urbains	72	
Accélération de la métropolisation	72, 81	
Développement urbain	26,	76
Intégration des territoires périurbains dynamiques	26	
Villes moyennes pénalisées par une faible desserte	26	45
Financement partiel par les collectivités locales de l'infrastructure	8, 57	
Risque d'augmentation des taxes locales liée financement de la ligne	57	
Concentration des effets et des activités économiques		
Risque d'effets d'agglomération	26, 37	65
Valorisation des bouts de ligne		65
Modification des hiérarchies spatiales		
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	3	
Modification des centres villes		
Changement de la structure du centre ville	3	
Modification de la composition sociale des centres-villes	57, 72, 89	
Renforcement des gares et des quartiers de gares		
Développement des gares et de leur quartier	3	45, 76
Rénovation des gares et des quartiers d'affaires	8	21,76
Développement difficile des gares des petites villes	89	

Source : Réalisé par les auteurs.

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. C'est le cas aux Etats-Unis où les subventions locales sont

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 (8).
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 (8, 76). Les gares sont souvent rénovées lors de la mise en place de la desserte à grande vitesse. Elles deviennent de véritables hubs de transport. Des quartiers d'affaires viennent remplacer les vieux quartiers d'arrière gare (8, 21, 76). Toutefois, certaines analyses *ex post* considèrent que ce développement a pu se dérouler au détriment d'autres quartiers (45). De plus, ces études distinguent les quartiers des gares centres et de 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).

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

En matière de développement économique (1.3.1) et d'immobilier (1.3.2), si les attentes sont fortes, les réalisations ex post sont très controversées.

1.3.1. 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, (tableau 3).
Ce développement se traduirait par la création d'emplois directs liés au chantier puis par la création d'emplois indirects liés à de nouvelles potentialités économiques (76, 81, 89), et par l'attraction d'entreprises (3, 37, 40, 81) des secteurs des technologies de pointe ou du secteur tertiaire (81), ou encore par la hausse du revenu moyen des ménages urbains et de la croissance régionale. De manière générale, la grande vitesse accroîtrait l'attractivité des territoires (3, 37) et notamment celle des grandes agglomérations et des grandes villes intermédiaires (72). Selon une étude réalisée aux Etats-Unis pour l'Etat de l'Ohio (81), la construction du « Ohio hub » devrait créer dans les 9 grandes régions retenues plus de 16 000 emplois, accroître le potentiel de développement de plus de 3 milliards de dollars, et se traduire par une augmentation du revenu des ménages urbains d'environ un milliard de dollars. Parmi les autres effets attendus sur l'emploi, est évoquée 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. Une étude menée en France sur les retombées de la grande vitesse ferroviaire pour les collectivités locales met en évidence des attentes de même nature (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. Cette idée est développée 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 (37)). La fréquentation touristique en bénéficierait (72, 76, 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 et le taux de remplissage des hébergements (36) plus équilibré sur l'année.

Tableau 3. La littérature relative aux effets sur l'emploi et les activités économiques

Type de littérature	*Ex ante*	*Ex post*
Effets sur l'emploi		
Création d'emplois indirects	81	
Croissance de l'emploi dans les villes desservies	76, 89	
Elargissement du marché du travail		65
Mobilisation accrue et plus efficace des travailleurs hautement qualifiés	89	
Baisse de la demande pour les travailleurs moyennement qualifiés	89	
Modification de la sociologie du marché de l'emploi	89	
Diminution des emplois industriels ou de faible qualification au profit d'emplois de cadres ou à haute qualification	89	
Effets sur les entreprises et l'activité économique		
Accroissement de l'attractivité des territoires	3, 37	
Accroissement de l'attractivité des grosses villes intermédiaires	72	
Attractivité pour les entreprises peu bouleversée		68
Localisation de nouvelles entreprises	3, 37, 40, 81	
Développement de zones d'activités	3	65
Délocalisation de certaines activités (bureaux) vers les villes desservies, notamment les plus importantes		65
Echecs de certains parcs d'activité	72, 89	
Amélioration de la compétitivité des activités existantes		
Amélioration de la compétitivité des services		65
Gains de revenus pour l'industrie du rail		65
Extension des aires de marché		65
Accroissement de la productivité et de la compétitivité		65
Développement du tourisme urbain et du tourisme d'affaires, élargissement du marché touristique, changement de l'image de la ville	3, 36, 45, 72, 76, 82	4, 24
Hausse de la fréquentation touristique	82	24
Saisonnalité qui pourrait être nuancée	72	
Diminution du nombre de nuitées		4, 36
Hausse des taux de remplissage des hébergements		36
Elargissement du marché touristique des grandes agglomérations	45	
Baisse de la durée des séjours à long terme (hausse à court terme)		36

Source : Réalisé par les auteurs.

Les analyses *ex post* attestent de la hausse de la fréquentation touristique (3, 4). C'est le cas par exemple dans la communauté urbaine de Strasbourg en France (24), dans la période qui suit l'arrivée du 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).

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 évènements 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 (24), il entraîne un effet « club » (45) qui permet aux villes y appartenant de se forger ou de développer leur identité. Il ne semble pas cependant à court

terme bouleverser la structure et l'attractivité des territoires pour ce qui est des villes françaises (68).
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). En effet, la LGV peut modifier les comportements touristiques en favorisant des séjours urbains courts le week-end, ou en raccourcissant les séjours d'affaires en semaine (4, 36).

Si *ex post* la littérature grise 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.
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 (72, 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 (65) et une croissance des emplois de cadres ou à haute qualification (89), ce qui confirme la vocation tertiaire des villes TGV desservies (65)

1.3.2 Effet sur la population, l'immobilier et le foncier

Dans le domaine de l'immobilier, une desserte à grande vitesse conduirait à une augmentation des prix résultant notamment d'une attractivité accrue des agglomérations desservies pour les ménages (76) et les entreprises (cf. infra), (tableau 4).

Tableau 4. Littérature relative aux effets sur la population, le foncier et l'immobilier

Type de littérature	*Ex ante*	*Ex post*
Attraction de population		
Arrivée de ménages	40, 74, 76	3
Amélioration de la qualité de la vie	40	
Faible bouleversement de l'attractivité des ménages	8	68
Effets sur le foncier et l'immobilier		
Augmentation des prix de l'immobilier de bureaux	40, 74, 76	
Hausse des prix de l'immobilier résidentiel	40, 74, 76	
Effets contrastés sur les prix immobiliers en fonction des quartiers		8
Gentrification des lieux desservis	57	
Augmentation contrastée des prix immobiliers résidentiels, des locaux commerciaux et de bureau	76	
Diminution contrastée des taux de vacance des biens commerciaux	76	
Développement de l'immobilier résidentiel	76	8, 21
Développement de l'immobilier de bureaux	76	8, 21
Développement de l'immobilier commercial	76	

Source : Réalisé par les auteurs

Ces évolutions concerneraient l'ensemble des marchés immobiliers qu'ils soient résidentiels, ou d'entreprises (locaux commerciaux et de bureaux). Les anticipations d'effets de la grande vitesse sur les marchés immobiliers et fonciers sont fortes (21). 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, 76). 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* sur la mise en place de la HS1 en Grande-Bretagne met en exergue les anticipations dans ce domaine. Les prix des maisons dans les zones étudiées devraient globalement augmenter de 1,6 milliards de livres lors de la mise en service de la ligne à grande vitesse entre Londres et le Kent (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. 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 sont parfois confirmées suite à la mise en service de lignes à grande vitesse. Ainsi, une étude sur la ville d'Ashford (Kent) montre une augmentation des prix immobiliers résidentiels de 2,7 % au moment de l'ouverture de la gare internationale d'Ashford, augmentation qui a été attribuée à la ligne à grande vitesse (64). Dans la même étude, le taux de vacances des locaux commerciaux est en forte baisse et la création de nouvelles activités en hausse (64).

Pourtant, 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 contrastés sont également constatées (21).
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 vacances 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.

II. Une prise en compte insuffisante des enseignements de la littérature académique quant aux conditions nécessaires à la production d'effets

Depuis quelques années pourtant, la littérature académique dispose d'un certain recul lui permettant de nuancer les effets des LGV et notamment ceux évoqués dans la littérature grise. 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 grise sont reprises par cette dernière.

La prise en compte de ces conditions par la littérature grise 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 (2.1). Les conditions tenant à la mise en œuvre de stratégies ne sont également que partiellement reprises, dans la mesure où la littérature grise 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 (2.3).

2.1 Des conditions liées au contexte macroéconomique et aux caractéristiques de la ligne et du service ferroviaire souvent omises par la littérature grise

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 grise (tableau 5).[1]

Tableau 5. Les conditions liées au contexte macro-économique et au contexte de ligne ou au service TGV

Type de littérature	Académique	Grise
Contexte macroéconomique		
Conjoncture économique	19, 20, 28, 32, 35, 47, 71, 85	68
Dérégulation aérienne favorisant la baisse des coûts aériens	58	
Caractéristiques liées à la ligne ou au service ferroviaire		
Caractéristiques de la ligne		
Caractéristiques techniques de la gare	85	3
Type de ligne à grande vitesse	32, 85	65
Nombre d'arrêts	20, 28, 32, 87	76
Création de nouvelles voies dédiées	53, 64	
Distance entre les villes desservies	32, 39	
Caractéristiques du service		
Temps de parcours	32, 33, 85, 88	
Vitesse d'exploitation	6, 54, 85	
Amélioration des fréquences	20, 59	57, 77
Prix	20, 44, 53, 58, 59, 85	
Incitations tarifaires	20	
Politique tarifaire spécifique pour les touristes		82
Système d'achats de billets sans réservation	20	
Existence de ventes de billets en centre-ville	20	
Qualité du service de transport	53	68
Politique marketing des autres modes (autocars)	20	

Source : Réalisé par les auteurs.

Ainsi, la fréquentation des trains à grande vitesse et les effets associés sont dépendants de la conjoncture économique (19, 20, 28, 32, 68, 85) et de la croissance économique (35, 54) qui

[1] Comme nous l'avons souligné précédemment, une part importante de la littérature grise procède d'une analyse ex ante. De ce fait, elle ne peut que difficilement mener une analyse intégrant ces conditions.

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 influer sur la fréquentation et les effets. Parmi ces caractéristiques, les temps de parcours (32, 33, 85, 88), les fréquences (20, 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.

Or la question de la fréquentation effective est 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 (18) susceptible de générer des effets (20, 59, 70, 85).

Tableau 6. Les conditions liées à l'existence d'une demande effective

Type de littérature	Académique	Grise
Existence d'une demande effective	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)	20, 59, 88	
Demande préalable effective	44	
Trafic conforme aux prévisions	18	
Existence du report modal		68

Source : Réalisé par les auteurs.

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 (58), comprises entre 200 et 700 km ou pour des durées de transport entre une et trois heures (tableau 6). 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 (14) ou en proposant une politique tarifaire en faveur des différents usagers ; ces éléments contribuant aussi à la qualité du service de transport (22, 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.

2.2. 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 grise, qui insiste notamment sur les stratégies visant à améliorer la desserte ou à construire une offre de transport complémentaire (2.2.1). Néanmoins, la littérature académique détaille, d'une part, de façon beaucoup plus précise ces stratégies d'accompagnement et évoque, d'autre part, l'importance du contexte dans lequel elles s'inscrivent. 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 (2.2.2).

2.2.1 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 (tableau 7) et le renforcement de l'accessibilité (tableau 8).

La fréquentation d'une desserte à grande vitesse et ses effets sont conditionnés notamment par l'amélioration de l'interconnexion entre les modes (22, 52, 68, 72, 75).

Tableau 7. Les conditions liées à l'amélioration des interconnexions

Type de littérature	Académique	Grise
Investissement en infrastructures et en services	30, 31	
Amélioration de l'interconnexion entre les modes		2, 52, 68, 72, 75
Bonne interconnexion aux aéroports et aux gares ferroviaires classiques	5, 20, 22, 69, 71, 76, 83, 87, 88, 89	82
Interconnexion avec les Transports Collectifs	54, 71, 83	
Interconnexion HSR-voies rapides	35	
Bonne desserte ferroviaire à partir des villes bénéficiant d'une HSRS	30, 33, 85	3, 57, 77
Qualité de la nouvelle desserte	30, 47, 88	3
Qualité de la desserte préexistante	6, 30, 71, 85, 87	
Concurrence légère avec les autres modes	80	65
Gestion de la rupture de charge quand la gare n'est pas au centre ville	92	

Source : Réalisé par les auteurs

Cette dernière permet en effet d'orienter une partie de la demande vers la desserte à grande vitesse et d'en faire bénéficier le territoire en limitant les contraintes liées à la correspondance dans les gares, les aéroports (5, 20, 22, 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 (8, 19, 20, 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 (18, 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 (3, 35, 54, 64, 72, 81, 83, 85, 88, 89).
Dans ce domaine, les deux catégories de littératures 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 (tableau 8).

Elle dépend également de la nature de la desserte organisée, 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 (20, 40, 76, 81).

Tableau 8. Les conditions liées à l'amélioration de l'accessibilité

Type de littérature	Académique	Grise
Amélioration de la connexion entre les villes		
Bonne connexion des grandes villes entre elles	33, 54, 83, 87	
Amélioration de l'accessibilité des petites et moyennes villes	34, 88	
Amélioration de l'accessibilité interrégionale	20	40, 76, 81
Intégration des villes intermédiaires dans les corridors	85	
Interconnexion des marchés		40
Amélioration de l'accessibilité à la ville et à la gare		
Accessibilité à la ville	83	
Traiter les points de congestion autour des villes	18	
Amélioration de l'accessibilité à la gare	19, 20, 59, 60, 69	8, 76
Localisation de la gare	35, 47, 54, 64, 71, 83, 85, 88	3, 72, 81, 89
Degré d'insertion de la gare dans le tissu urbain	83	

Source : Réalisé par les auteurs

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.

2.2.2 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 (tableau 9).

Tableau 9. Les conditions liées au contexte stratégique

Type de littérature	Académique	Grise
Stratégies	18, 50, 53, 64	2, 37, 45, 68, 72, 89
Contexte stratégique		
Concertation des acteurs		1, 37, 68, 89
Coopération de tous les acteurs publics et privés	7, 13, 31, 85	3, 4, 8, 21
Existence de cadres de coopération		3
Poids politique de la région	85	
Existence d'institutions appropriées	85	
Cohérence avec les stratégies des firmes et du marché de l'emploi	69	
Existence de projets urbains préalables	85	
Nature des stratégies		
Anticiper / accompagner les mutations de l'emploi en menant des politiques publiques volontaristes en termes d'enseignement supérieur, de formation, …		89
Accompagner (anticipation) les mutations immobilières (nécessaires) associées à l'arrivée d'une LGV		21, 37, 40
Promouvoir les spécificités des territoires		21, 38, 89
Stratégies de développement des tourismes d'affaires et urbain	13, 50, 71	
Différenciation des produits touristiques	13, 50	
Politique marketing des collectivités locales	11, 13, 85	21
Libération de foncier au centre ville	71, 85	
Restructuration des gares	60	
Investissement public autour des gares	20, 71	21, 76
Aménagement concerté du quartier de la gare		21, 45, 89
Développement de nouveaux projets urbains	85	3, 21

Source : Réalisé par les auteurs.

Sur le premier point, si la concertation entre les acteurs locaux et la coopération sont évoqués par les deux types de littérature, en revanche, la littérature grise ne mentionne pas le contexte stratégique à une échelle spatiale plus large. Ainsi elle n'intègre pas l'importance que peut avoir le poids politique de la région dans sa capacité à tirer profit d'une desserte à grande vitesse.

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 hubs 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. Menées à l'initiative des collectivités locales, la littérature grise souligne que ces politiques mobilisent les autres acteurs publics et privés dans des projets concertés (21, 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 grise. Par exemple, l'aménagement des quartiers des gares excentrées y est souvent considéré comme un échec, ce dont tient peu compte la littérature grise. 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.

2.3 Les conditions liées aux caractéristiques du territoire : une contextualisation des effets souvent omise par la littérature grise

La littérature académique introduit dans son analyse les caractéristiques intrinsèques des territoires. Celles-ci relèvent de considérations propres aux villes et à leur localisation (2.3.1), ou de la présence de ressources économiques, ou sont liées à la population (2.3.2).

2.3.1 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 grise retiennent la taille des villes et leur localisation comme éléments de réussite des projets de desserte à grande vitesse. De surcroît, d'autres conditions sont occultées (tableau 10).

Tableau 10. Les contraintes liées aux types de ville et à leur localisation

Type de littérature	Académique	Grise
Type de villes et distance entre elles		
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	
Taille et localisation des villes	32, 64, 85	2, 72
Distance à parcourir comprise entre 200 et 500 km	44	
Distance à une grande ville inférieure ou égale à 2h	69	
Localisation centrale ou périphérique en Europe	34, 88	

Source : Réalisé par les auteurs.

Ainsi si la littérature grise relève bien la taille et la localisation des villes (2, 72), la distance entre les villes ne semble pas être évoquée pas plus que la proximité de centres urbains plus importants.

2.3.2 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 (tableau 11).

Tableau 11. Les contraintes liées aux ressources du territoire

Type de littérature	Académique	Grise
Ressources économiques		
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 de services de qualité	85	
Existence préalable de liaisons économiques	30, 39, 47	
Existence de centres d'affaires denses et centraux	80	
Ressources touristiques initiales suffisantes et adaptées à l'usage du train	17, 47, 50	
Niveaux de productivité suffisants	30	
Economie locale dynamique	18, 31, 32, 47, 71	
Existence d'un potentiel économique et d'activités économiques sur le territoire	69, 71	36, 68, 72
Accessibilité à des villes présentant un volume d'activité économique important	33	
Image de la ville et attractivité	63, 85	
Caractéristiques du foncier et de l'immobilier		
Coûts de l'immobilier	12, 85	
Disponibilité foncière au centre ville	11, 12, 71	3, 21, 76
Concurrence entre immobiliers résidentiels et immobiliers de bureaux	5	
Ressources liées à la population		
Type d'habitants	29	
Part du travail métropolitain	42	
Coûts salariaux plus faibles	85	
Existence d'une main d'œuvre qualifiée	30	

Source : Réalisé par les auteurs.

La littérature académique identifie de multiples conditions spécifiques pour que des effets se produisent tandis que la littérature grise, moins précise sur les caractéristiques des territoires où des effets se produisent, retient simplement l'existence d'un potentiel économique. Ainsi, dans le domaine du tourisme, si une desserte ferroviaire à grande vitesse peut être utilisée 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 (13, 47, 50).

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 desserte à grande vitesse 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.

Conclusion

Cette communication propose une confrontation entre plusieurs types de littérature afin 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 grise *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 grise évoquant des conditions pour que des effets se produisent.

Cette confrontation révèle que la littérature grise *ex post* relativise les attentes en insistant davantage sur les effets négatifs. Plusieurs raisons nous semblent pouvoir expliquer la pérennité de l'optimisme des études *ex ante.* La nécessité de justifier des investissements publics nous semble constituer un premier élément. Mais cette pérennité nous 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 grise, 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 qui 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 dépendants de conditions bien spécifiques aux territoires desservis. Les déceptions relatives aux effets, identifiées dans la littérature grise *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. CONSEIL REGIONAL DE CHAMPAGNE-ARDENNE, 2007, Réunion conjointe des Comités Locaux d'Animation et de Développement (CLAD) Ardennes et Charleville-Givet, www.cr-champagne-ardenne.fr/getFile.aspx?FILEID=2678
2. AGENCE DE DEVELOPPEMENT ET D'URBANISME DE STRASBOURG (ADEUS), 2008, TGV et synergies de développement en Alsace. Diagnostic/enjeux/indicateurs, pour "résumé" de l'ADEUS, http://www.adeus.org/Etudes/Definitions_Politiques_Publiques/resume-d-etude-tgv-et-synergies-de-developpement-en-alsace-diagnostic-enjeux-indicateurs

3. AGENCES D'URBANISME DU GRAND-EST, 2005, Les impacts territoriaux du TGV Est et du TGV Rhin-Rhône pour les agglomérations du Grand-Est de la France, www.adu-montbeliard.fr/.../364.etu_ex_impacts_tgv_est_rhin_rhone_050705.pdf
4. AMIARD, D., (1997), « Le tourisme d'affaire et de Congrès dans l'agglomération mancelle », in Chevalier J., 1997, Le Mans 6 ans après l'arrivée du TGV, groupe de recherche en géographie sociale, ESO – Espaces géographiques et Sociétés, Université du Maine, Le Mans.
5. ANDERSSON, DAVID EMANUEL; SHYR, OLIVIER F ; FU, JOHNSON, 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
6. BARRON I, 2009, High Speed lines in the World, UIC High Speed Department, Updated 14 June http://www.vialibre.org/PDF/4555_AV_en_el_mundo.pdf
7. BAZIN, SYLVIE ; BECKERICH, CHRISTOPHE ; DELAPLACE, MARIE ; MASSON, SOPHIE, 2006a, « L'arrivée de la LGV en Champagne-Ardenne et la nécessaire réorganisation des rapports de proximité », les Cahiers Scientifiques des transports, n° 49
8. BAZIN, SYLVIE ; BECKERICH, CHRISTOPHE ; DELAPLACE, MARIE, 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
9. BAZIN, SYLVIE ; BECKERICH, CHRISTOPHE ; DELAPLACE, MARIE ; MASSON, SOPHIE, 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
10. BAZIN, SYLVIE ; BECKERICH, CHRISTOPHE ; DELAPLACE, MARIE; MASSON, SOPHIE, 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
11. BAZIN, SYLVIE ; BECKERICH, CHRISTOPHE ; DELAPLACE, MARIE, 2009, « Desserte TGV et localisation des entreprises sur les quartiers d'affaires: nouvelle accessibilité ou nouvelle offre immobilière de bureaux ? Le cas de la gare centre de Reims », Les Cahiers Scientifiques des Transports, N° 56 pp. 37-61
12. BAZIN, SYLVIE ; BECKERICH, CHRISTOPHE ; DELAPLACE, MARIE, 2010, « Ligne à Grande Vitesse et marchés immobiliers résidentiels à Reims : entre attractivité, aménités et anticipations », Revue d'Economie Régionale et Urbaine, N° 2, p. 313-336
13. BAZIN, SYLVIE; BECKERICH, CHRISTOPHE; DELAPLACE, MARIE, (accepté pour publication), "High speed railway, service innovations and urban and business tourisms development", in SARMENTO M. & MATIAS A. "Tourism Economics and Management: The State of the Art", Springer Verlag
14. BLANQUART, CORINNE ; DELAPLACE, MARIE, 2009, « Innovations relationnelles, nouvelles offres de service et valorisation des nouvelles infrastructures de transport, Le cas de d'une plateforme multimodale et d'une desserte TGV » Les Cahiers Scientifiques des Transports, N° 56 pp. 63-86
15. BONNAFOUS, ALAIN ET PLASSARD, FRANÇOIS, 1974, « Les méthodologies usuelles de l'étude des effets structurants de l'offre de transport », Revue économique, vol. XXV, n° 2, mars, pp. 208-232
16. BONNAFOUS, ALAIN, 1980, « Rhône-Alpes, capitale Paris ? Les effets prévisibles du TGV », Revue de géographie de Lyon (vol. 55, n°3), pp. 233-240,
17. BONNAFOUS, ALAIN, 1987, "The regional impact of the TGV", Transportation (vol. 14, n°2), pp. 127-137
18. BUTTON, KENNETH, 1990, "The Channel Tunnel: The Economic Implications for the South East of England", The geographical journal (vol. 156, n°2), pp. 187-199
19. CHANG, JUSTIN S; LEE, JANG-HO, 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

20. CHENG, YUNG-HSIANG, 2009, “High-speed rail in Taiwan: New experience and issues for future development”, Transport policy (vol. 17, n°2) pp. 51-63
21. CHEVALIER, JEAN, (1997), Le Mans 6 ans après l’arrivée du TGV, groupe de recherche en géographie sociale, ESO – Espaces géographiques et Sociétés, Université du Maine, Le Mans.
22. CHI, ARNAUD, 2004, Do high-speed trains really promote interconnected airports? , Laboratoire d’économie des Transports
23. COLIN BUCHANAN IN ASSOCIATION WITH VOLTERRA, 2009, Economic impact of high-speed 1. Final report, pour London & continental railways,
http://www.colinbuchanan.com/uploads/cms/files/147e7dfc-2a53-4267-83d7-72bdde92062e.pdf
24. COMMUNAUTE URBAINE DE STRASBOURG, 2007/2008, Rubrique Vie internationale : "Eté et TGV : des effets positifs pour le tourisme », CUS Magazine n°35,
25. DE JONG, MIG, 2009, European high-speed train station area : the renaissance of the railway station, for The Association for European Transport and contributors, www.etcproceedings.org/paper/download/3918
26. DIACT, 2009, Transport et accessibilité des villes moyennes. Rencontre nationale des villes moyennes - Le Puy-en-Velay, le 11 Septembre 2009
http://www.datar.gouv.fr/IMG/Fichiers/KIOSQUE/2009/20090911_Le-Puy_CR_colloque_national_villes_moyennes.pdf
27. FACCHINETTI-MANNONE, VALÉRIE, 2009, Location of high speed rail stations in french medium-size city and their mobility and territorial implications: central, peripheral and bis (both central and peripheral in the same city), International Conference City Futures 2009, Madrid, 4-6 june
28. FROIDH, OSKAR, 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, Maddi ; URENA, José M de ; RIBALAYGUA, Cecilia ; LEAL, Jesus ; CORONADO, José 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)
32. GIVONI, MOSHE, 2006, “DEVELOPMENT and impact of the modern high-speed train: a review”, Transport reviews (vol.26, n°5) pp. 593-211
33. GUTIERREZ, JAVIER, 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, JAVIER; GONZALEZ RAFAEL; GOMEZ, GABRIEL, 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, KINGSLEY 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, http://www.insee.fr/fr/insee_regions/lor/themes/el/el163/el163.pdf
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 ?, http://www.lorraine.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_Phase_2_cle214854.pdf

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 ?, http://www.lorraine.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_Phase_3_cle2c9d11.pdf
39. KAMEL, Karima ; MATTHEWMAN, Richard, 2008, The non-transport impacts of High-Speed Trains on regional economic development : a review of the literature, Locate in Kent, http://www.locateinkent.com/images/assets/High%20Speed%20Train%20Report%202008.pdf
40. KANTOR, SHAWN, 2008, The economic impact of the California high-speed rail in Sacramento/Central Valley Area, http://www.cahighspeedrail.ca.gov/images/chsr/20081003135956_HSRCentralValleyReportFINAL-2.pdf
41. KLEIN, OLIVIER, 2001, « La genèse du TGV, une innovation contemporaine de l'épuisement du fordisme, Innovations », Cahiers d'économie de l'innovation (vol. 13, n°1) pp. 111-132
42. KLEIN, OLIVIER, 2003, « Le travail métropolitain : un outil géographique pour révéler l'usage sélectif de la grande vitesse », L'espace géographique (n°2/03)
43. KLEIN, OLIVIER, 1997, « Le TGV-Atlantique et les évolutions de la mobilité : entre crise et concurrence », Les cahiers scientifiques du transport (n°32/1997) pp. 57-83
44. LEE, YONG SANG, 2007, A study of the development and issues concerning high speed rail (HSR), Transport Studies Unit, Oxford University Centre for the Environment, http://www.tsu.ox.ac.uk/pubs/1020-lee.pdf
45. LES VILLES EUROPEENNES DE LA GRANDE VITESSE, 2004, Compte-rendu du débat public : "TGV : 20 ans d'expérience - quels enseignements pour l'Alsace ?", http://pagesperso-orange.fr/asso-villestgv/documents/CR_debat-public_CES-Alsace_11-10-04.pdf
46. L'HOSTIS, ALAIN, 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. MANNONNE, VALERIE, 1995, L'impact régional du TGV sud-est, Thèse pour l'obtention du doctorat de géographie, 2 tomes, Université de Provence Aix-MarseilleI
48. MANNONE, VALERIE, 1997, « Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre ville : le cas des villes desservies par le TGV Sud-Est », Les cahiers scientifiques du transport (n°31/1997) pp. 71-97
49. MARTIN, JUAN CARLOS; REGGIANI, AURA, 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, SOPHIE; PETIOT, ROMAIN, 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, PHILIPPE, 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'Equipement de Lorraine, http://www.lorraine.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Synthese_cle5ed71b.pdf
53. NASH, CHRIS A, 1991, "The case for high speed rail", Investigaciones economicas (Segunda época) (vol. 15, n°2), pp. 337-354
54. NASH, CHRIS, 2009, Quand investir dans des lignes à grande vitesse ? (discussion paper-International transport research symposium-Madrid 2009), OCDE, FIT, document de référence n°2009-16, http://www.internationaltransportforum.org/Proceedings/Symp2009/2-Nashfr.pdf
55. OFFNER, JEAN-MARC, 1993, « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique », L'espace géographique n °3, http://www.sciences-po-urbanisme.fr/IMG/pdf/article-offner-espace-geo.pdf

56. ORANGE COUNTY BUSINESS COUNCIL, 2008, The economic impact of high speed trains for Orange County, http://www.cahighspeedrail.ca.gov/images/chsr/20081020174618_HSR-OCReport.pdf
57. O'TOOLE, RANDAL, 2009, The high cost of high-speed rail, pour Texas Public Policy Foundation, http://www.texaspolicy.com/pdf/2009-08-RR03-HSR-rotoole.pdf
58. PARIS, CHRIS, 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, YONGHWA; HA, HUN-KOO, 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, DEIKE, 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
61. PLASSARD FRANÇOIS, 2003, Transport et territoire, La Documentation Française, Paris, 97 p.
62. PLASSARD FRANÇOIS, 1977, Les autoroutes et le développement régional, Presses Universitaires de Lyon
63. POL, PETER M. J, 2003, The economic impact of high-speed train on urban regions, pour European regional science association (conference paper), http://www-sre.wu-wien.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa03/cdrom/papers/397.pdf
64. PRESTON, JOHN ; LARBIE, ADAM ; WALL, GRAHAM, 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, http://163.117.2.172/temp/agenda/mad2006/papers/25.%20Preston.pdf
65. PRESTON, JOHN, 2009, The case for high speed rail : a review of recent evidence, pour Royal Automobile Club Foundation for Motoring (rapport n° 09/128)
66. PUGA, DIEGO, 2001, "European regional policies in light of recent location theories", Journal of economic geography (vol.2, n°4)
67. RAVE (REDE FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD SA), The High-Speed Rail project portugais – Communiqué de presse, http://www.rave.pt/en/tabid/389/Default.aspx
68. RFF (RESEAU FERRE DE FRANCE), 2010, Bilan de 25 ans de construction de LGV. Les LGV à l'heure du bilan, Lignes d'avenir (n°8), http://www.rff.fr/IMG/lignedavenir-fev2010.pdf
69. RIEVELD, PIET; BRUINSMA, FRANCK; 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
70. RUS, GINÉS DE ; NOMBELA, GUSTAVO, 2007, "Is investment in high speed rail socially profitable ? ", Journal of transport economics and policy (vol. 41, n°1), pp.3-23
71. SANDS, BRIAN D, 1993, "The Development Effects of High-Speed Rail Stations and Implications for California", Institute of Urban and Regional Development University of Berkeley, working paper, http://www.uctc.net/papers/115.pdf
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,http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-lgv-bordeaux-toulouse/docs/pdf/etudes/ amenagement-%28synthese%29.pdf
73. SHEFER, DANIEL; AVIRAM, HAIM, 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, BOB, 2009, “Rail link lifts property value hopes”, Financial Times
75. SNCF, 2008, Dossier de presse : TGV et TER fêtent les 1 an de la ligne Est Européenne, http://www.vialibre-ffe.com/PDF/1er_ano_tgv_est.pdf
76. SOUTH EAST ENGLAND DEVELOPMENT AGENCY (SEEDA), 2008, HST impact study. Final report, pour la Commission européenne,
http://www.hstimpactstudy.net/HTdocs/Images/mainreport150408.pdf
76. SPAVEN, DAVID, 2006, Are High-speed railways good for the environment ? A discussion paper, for Transform Scotland,
www.transformscotland.org.uk/GetFile.aspx?ItemId=92
78. STUDER, ELIZABETH, 2008, TGV Lisbonne/Madrid : appel d’offres début juin, http://www.leblogfinance.com/2008/01/tgv-lisbonnemad.html
79. STUDER, ELIZABETH, 2008, Portugal : TGV entre Porto et Vigo prévu pour 2013, http://www.leblogfinance.com/2008/04/portugal-tgv-en.html
80. THOMPSON, LOUIS 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, http://www.beatthejam.org/ohiorail/Ohio%20Hub/Website/ordc/Economic_Impact_Study/7_Economic_Rent_Analysis_and_Results.pdf
82. TRANSPORTATION ECONOMICS & MANAGEMENT SYSTEMS, 2007, Ohio hub passenger rail economic impact study. Chapter 12 : tourism impacts, http://www.dot.state.oh.us/Divisions/Rail/Programs/passenger/Ohio%20Hub%20Economic%20Impact%20Studies/TEMS12TourismImpacts.pdf
83. TROIN, JEAN-FRANÇOIS, 1997, « Les gares T.G.V. et le territoire : débat et enjeux », Annales de géographie (vol. 106, n°593) pp. 34-50
84. TROIN, JEAN-FRANÇOIS ; Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), 2008, Les gares nouvelles du TGV "exurbanisées". Fonctionnement et relation au territoire, pour la DIACT, FNAUT, Paris.
http://temis.documentation.equipement.gouv.fr/documents/Temis/0063/Temis-0063302/17669.pdf
85. URENA, JOSÉ M; MENERAULT, PHILIPPE; GARMENDIA, MADDI, 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
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, ROGER; ULIED, ANDREU, 2006, Indirect and wider economic impacts of high-speed rail,
http://163.117.2.172/temp/agenda/mad2006/papers/12.%20Vickerman,%20Roger.pdf
89. VILLES ET REGIONS EUROPEENNES DE LA GRANDE VITESSE ; Reims Métropole, 2006, Grande Vitesse ferroviaire : quelles retombées pour les collectivités locales ? Synthèse du colloque,http://pagesperso-orange.fr/asso-villestgv/documents/colloque 08-03-06_synthese.pdf
90. WILLIGERS, JASPER; FLOOR, HAN; VAN WEE, BERT, 2005, High-speed rail's impact on the location of office employment within the Dutch Randstad Area, 45th Congress of the European Regional Science Association, Amsterdam, August 23-27, 2005, http://www-sre.wu-wien.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa05/papers/308.pdf
91. WOLKOWITSCH, MAURICE, 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, PIERRE, 1993, « T.G.V. - Réseau ferré classique : des rendez-vous manqués ? », Annales de géographie (vol. 102, n°571) pp. 282-295