



**HAL**  
open science

## L'analyse du lien entre grande vitesse ferroviaire et territoires : un chantier scientifique encore ouvert

Marie Delaplace, Frédéric Dobruszkes

### ► To cite this version:

Marie Delaplace, Frédéric Dobruszkes. L'analyse du lien entre grande vitesse ferroviaire et territoires : un chantier scientifique encore ouvert. RTS. Recherche, transports, sécurité, 2014, Grande vitesse ferroviaire et territoires, 2013 (03), pp.155-160. 10.4074/S0761898013003014 . hal-01670610

**HAL Id: hal-01670610**

**<https://hal.science/hal-01670610>**

Submitted on 14 Mar 2018

**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.

# L'analyse du lien entre grande vitesse ferroviaire et territoires : un chantier scientifique encore ouvert

**Analysing the relationship between high-speed rail and territories: a scientific field still in-progress**

Marie Delaplace · Frédéric Dobruszkes

© IFSTTAR et Éditions NecPlus 2013

Le XLIX<sup>e</sup> colloque de l'ASRDLE, qui s'est déroulé à Belfort du 9 au 11 juillet 2012, a donné lieu à une session spéciale sur le thème « Grande vitesse ferroviaire et développement régional et urbain » avec deux axes consacrés respectivement à la mise en perspective historique des interactions entre infrastructures de transport et dynamiques territoriales et à la question des liens croisés entre TGV, tourisms et territoires. C'est à partir d'une sélection des communications qui ont été présentées que ce numéro spécial est construit.

Les lignes à grande vitesse sont, aujourd'hui encore, au cœur d'une actualité nourrie. Ainsi le 26 décembre 2012, la Chine a terminé le dernier tronçon de la plus grande ligne à grande vitesse (LGV) (2 298 km) reliant la deuxième ville chinoise, Pékin, à la quatrième, Canton – totalisant ainsi, à l'été 2013, 8 753 km de LGV – soit significativement plus que l'Espagne (2 431 km), le Japon (2 357 km) ou la France (2 036 km), pour une surface de pays certes plus importante<sup>1</sup>. Aux États-Unis, c'est en Californie que la grande vitesse ferroviaire se développe. En France, de nombreux projets sont envisagés mais tous ne verront vraisemblablement pas le jour : certains d'entre eux ont été reportés, d'autres seront sans doute abandonnés<sup>2</sup>. En Grande-Bretagne, le projet HS2 de

LGV entre Londres et Birmingham, avec prolongements ultérieurs vers Manchester et Leeds, défraie la chronique tant politique qu'académique.

La grande vitesse ferroviaire est ainsi au cœur de débats (politiques, publics, télévisés, etc.) relatifs au financement des infrastructures de transport ; que ce soit en France<sup>3</sup>, en Grande-Bretagne ou aux États-Unis<sup>4</sup>. Le débat a pris une tournure très visible en Grande-Bretagne, notamment à coup d'expertises et de contre-expertises solidement argumentées<sup>5</sup>. Mais elle est également l'objet de vives discussions scientifiques<sup>6</sup>. Doit-on construire des lignes à grande vitesse ? Et pour quels objectifs ? La justification environnementale, absente durant les premières décennies TGV, est-elle basée sur des analyses *ex post* des impacts du TGV sur les autres modes de transport et leur utilisation ? Et surtout, les effets induits sur le développement régional, tant attendus, existent-ils vraiment et sont-ils de nature à compenser, fut-ce partiellement, le coût des investissements ?

Trente ans après les premiers TGV en France, ces dessertes se voient assigner un certain nombre d'objectifs à différentes échelles (européenne, nationale, régionale et locale) qui sont parfois bien éloignés des justifications initiales (répondre à la saturation des infrastructures existantes ; sauvegarder les recettes des compagnies ferroviaires sur le marché de la moyenne distance ; réduire la dépendance aux

Marie Delaplace (✉)

Université de Paris-Est Marne-la-Vallée  
Institut Français d'urbanisme, Lab'Urba  
e-mail : marie.delaplace@u-pem.fr

Frédéric Dobruszkes (✉)

Université libre de Bruxelles (IGEAT).  
Centre interuniversitaire d'étude de la mobilité (CIEM, Bruxelles)  
Vrije Universiteit Brussel (VUB-BUTO/MOBI)  
e-mail : frederic.dobruszkes@ulb.ac.be

<sup>1</sup> D'après les relevés de l'Union internationale des Chemins de fer (UIC) [1]. Les lignes qui ne sont pas exploitées à au moins 250 km/h ont été décomptées.

<sup>2</sup> Suite à la remise du rapport en juin 2013 de la Commission Mobilité 21 présidée par le sénateur Philippe Duron [2] validé par le gouvernement français, qui se trouve de toute façon dans

l'impossibilité de financer l'ensemble des projets inscrits au Schéma national des infrastructures de transport (SNIT).

<sup>3</sup> Comme en témoignent les échanges lors des débats publics consacrés aux projets de lignes à grande vitesse (Ligne nouvelle Paris-Normandie, Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, Limoges-Poitiers, Bordeaux-Espagne, LGV Provence-Alpes Côte d'Azur, etc.).

<sup>4</sup> Cf. la rubrique du *New York Times* intitulée « *The room for debate* », <http://www.nytimes.com/roomfordebate>.

<sup>5</sup> Voir [4]. Il s'agit d'un rapport d'experts constituant l'annexe 2 de la réponse du groupe « 51m », composé de 19 autorités locales luttant contre le projet de LGV HS2. Une version mise à jour a été publiée quelques mois plus tard par la RAC Foundation.

<sup>6</sup> La série de « *viewpoints* » publiée en 2012 par le *Journal of Transport Geography*, [3] en témoigne.

hydrocarbures) [5, 6, 7, 8]. À l'échelle européenne, ce sont des objectifs de réduction des impacts environnementaux, de cohésion économique et de réalisation du marché intérieur qui sont aujourd'hui mis en avant. À celle des pays, d'un point de vue macroéconomique, des enjeux conjoncturels en termes de relance économique côtoient des objectifs plus structurels en termes d'aménagement du territoire ou de cohésion nationale et, plus récemment, de développement dit « durable ». Enfin, à l'échelle locale, ce sont des attentes en termes de développement économique, qui sont exprimées (cf. [9], pour une revue de la littérature), au point que de plus en plus de pouvoirs publics locaux ou régionaux contribuent aux financements des nouvelles infrastructures à grande vitesse pour, affirment-ils, profiter de retombées économiques.

Dans ce contexte, ce numéro spécial se propose d'entrer dans la boîte noire du lien entre desserte ferroviaire à grande vitesse et développement économique local en mettant en exergue la question de l'ancrage territorial de la grande vitesse ferroviaire et des services de transport qui lui sont associés. Dépassant la simple remise en cause de la causalité linéaire entre infrastructures de transport et développement économique – le fameux mythe des effets structurants des transports [10] –, les différentes contributions participent à une meilleure compréhension de l'hétérogénéité de ce lien. En effet, si la diversité des infrastructures et de leur inscription territoriale est aujourd'hui bien connue [6, 7, 8, 11, 12, 13], et si de nombreuses études de cas portant sur le lien entre grande vitesse et développement territorial ont été réalisées (cf. [9] pour une revue et de la littérature, [16], ou encore plus récemment [14] sur le cas britannique, [15] sur la comparaison entre les régions de Manchester et de Lille), la conceptualisation de l'hétérogénéité de ce lien reste encore à construire (cf. [17] pour une première esquisse). Ces contributions se focalisent ainsi, d'une part, sur l'hétérogénéité en termes d'accessibilité que ces dessertes induisent mais également, d'autre part, sur leurs modalités d'appropriation par les acteurs locaux ; ces dernières relevant de stratégies qui s'inscrivent dans le temps long.

Cet ancrage territorial de la desserte est prégnant, tant avant sa mise en œuvre qu'au moment de sa mise en service. Comme l'ont montré de nombreux auteurs ([18] pour le TGV Est, [19, 20] sur le cas du TGV Nord, [21] pour l'analyse du projet de TGV Bretagne-Pays-de Loire et [22] sur le cas du TGV en Wallonie et en Bretagne), c'est en effet au travers de jeux d'acteurs historiquement situés, par le biais de stratégies, de coalitions que cette appropriation se réalise.

Les trois premiers papiers de ce numéro spécial s'attachent à étudier les relations existant entre desserte ferroviaire et développement du tourisme. Alors que le transport est intrinsèquement lié au tourisme –activité

qui, de fait, nécessite un déplacement –, le lien entre desserte TGV et développement du tourisme a, jusque-là, été relativement peu abordé dans la littérature économique (cf. [23] pour une revue récente sur ce sujet)<sup>7</sup>.

Dans un papier consacré au cas espagnol, José María Coronado, Maddi Garmendia, Amparo Moyano et José María Ureña nous proposent tout d'abord d'analyser l'utilité d'une desserte ferroviaire à grande vitesse en termes de déplacement touristique sur la journée<sup>8</sup>. À partir d'une analyse faisant appel à des méthodes issues de la *time-geography* et à la méthodologie d'A. L'hostis et H. Baptiste [24], le papier met en évidence l'extrême hétérogénéité des villes espagnoles sur ce point. Si Madrid est avantagée par sa position centrale et la nature très radio-centrique du réseau espagnol, en revanche, ce n'est pas le cas des villes moyennes ou des villes situées en bout de réseau. Couplée avec une analyse de l'offre touristique appréhendée à partir des biens d'intérêt culturel présents dans chaque ville, l'analyse propose une typologie des villes espagnoles et de leur intérêt pour un tourisme à la journée. Ce sont donc bien des conditions territorialisées de la desserte et de l'offre touristique qui permettent ici d'appréhender les possibilités de valorisation touristique de cette desserte.

Dans leur papier consacré au lien entre grande vitesse ferroviaire et développement du tourisme urbain et d'affaires, Marie Delaplace et Julie Perrin proposent de s'interroger sur l'existence – ou l'inexistence – d'effets de polarisation touristique associés à la grande vitesse ferroviaire. Elles mettent en évidence un double paradoxe : Paris est à la fois la principale ville française desservie par la grande vitesse ferroviaire (en raison du caractère essentiellement radial du réseau TGV) et aussi la principale destination en termes de tourisme urbain et d'affaires, et par ailleurs les autres villes françaises ont des attentes importantes en termes de développement touristique. C'est oublier que les dessertes TGV qui relient des territoires vont dans les deux sens, et que les dynamiques éventuellement observables à un bout de la ligne dépendent aussi des caractéristiques de chaque territoire relié et des politiques qui y sont menées. Mais, tout aussi paradoxalement, les auteurs mettent en évidence que la question de la valorisation de la grande vitesse en terme touristique pour Paris est longtemps restée absente ; ce n'est que récemment que cette question émerge, mais cette fois à l'échelle métropolitaine.

<sup>7</sup> C'est la raison pour laquelle un axe « TGV, tourisme et territoire » a été proposé au sein de cette session spéciale.

<sup>8</sup> La définition du tourisme est ici plus large que la définition habituellement retenue dans les statistiques internationales. En effet, dans ces dernières les touristes sont des personnes qui passent au moins une nuit hors de leur environnement habituel.

Dans leur article consacré aux stratégies de promotion touristique des territoires de l'espace Rhin-Rhône – dans leur interrelation avec les dessertes TGV –, Christophe Mimeur, Valérie Facchinetti-Mannone, Guillaume Carrouet et Pascal Berion révèlent la façon dont les acteurs se sont approprié la LGV Rhin-Rhône pour renforcer l'image de leur territoire. À partir d'entretiens et de l'analyse des projets qui ont été menés, ils mettent en évidence le déploiement de stratégies à une échelle essentiellement locale. Alors que cette infrastructure est parfois présentée comme un fer de lance de l'identité métropolitaine de l'espace Rhin-Rhône, l'analyse montre l'absence de stratégies de marketing territorial concertées – y compris avec la SNCF. Pour autant, c'est la région qui semble tirer son épingle du jeu au travers d'une stratégie de communication à laquelle de nombreux acteurs adhèrent progressivement.

Dans un papier dédié aux origines de la LGV Rhin-Rhône et aux jeux stratégiques qui, historiquement, ont conduit à son émergence, Robert Belot et Pierre Lamard nous montrent combien l'histoire compte. Une infrastructure de transport (telle une ligne à grande vitesse) n'émerge pas en raison d'un simple calcul économique. Elle s'inscrit dans un contexte territorial et politique particulier et est portée par des acteurs dont l'horizon ne se limite pas aux frontières de leurs pays respectifs. Elle devient alors constitutive de cette « communauté de destin et d'intérêt » des deux côtés de la frontière qui vise à transformer des territoires périphériques en carrefours d'échange. Ainsi, une volonté politique forte associée à un projet territorial maintes fois revendiqué et inscrit dans une logique multiscalaire (locale, régionale mais également transnationale) permet d'asseoir la faisabilité d'une telle infrastructure.

Enfin, l'article de Charlotte Ruggeri nous emmène hors d'Europe. Consacré au projet de ligne à grande vitesse entre Sacramento et San Diego en Californie, cet article montre à nouveau combien l'appropriation politique est importante. Elle l'est d'autant plus dans un pays où l'aérien a depuis longtemps pris le pas sur le ferroviaire et où la grande vitesse ferroviaire est quasiment absente. Le rôle des acteurs publics (une agence régionale, la California High-Speed Rail Authority (CHSRA) et certaines villes desservies) qui souhaitent valoriser la grande vitesse ferroviaire est ici crucial. En Californie, comme ailleurs, les acteurs s'approprient le projet et en font un outil au service de la rénovation des centres urbains, d'une nouvelle image et, enfin, pour certains territoires, du désenclavement. Aux États-Unis comme en Europe, la grande vitesse ferroviaire est associée à un renouveau des gares comme levier de développement urbain.

Au moment d'achever la coordination de ce numéro spécial de *RTS*, nous ne pouvons que nous réjouir de la diversité des questionnements et des approches mobilisés

par les auteurs. Dans une démocratie, il est sain que des infrastructures et les politiques publiques afférentes – qui mobilisent des sommes très importantes au nom de motifs variés –, puissent être étudiées et évaluées par des chercheurs à la fois passionnés et dépassionnés : passionnés par leur sujet et leur terrain d'étude et dépassionnés dans la mesure où le scientifique se doit d'être le plus objectif possible. Après plus de trente ans de dessertes ferroviaires à grande vitesse en Europe, c'est surtout en Asie que des lignes nouvelles sont en projet (Inde) ou en cours de construction (72 % des infrastructures en cours de construction de par le monde, dont plus de 9 000 km en Chine [1]). D'autres le sont en Afrique (Maroc) et au Moyen Orient (Turquie et Arabie Saoudite). Enfin, des projets existent en Amérique du Sud (Brésil). Le TGV se développe donc à présent dans des contextes territoriaux, économiques et sociétaux différents. Dès lors, l'analyse des liens entre TGV et territoires n'a pas fini de mobiliser les chercheurs.

*A special session on High-Speed Rail (HSR) and regional and urban growth was organised at the 49th French-speaking Regional Science Association (ASRDLF) Annual Conference (Belfort, 9-11 July 2012). It consisted of two sub-topics. The first was an historical approach of the interactions between transport facilities and territorial dynamics. The second was focused on the cross-relationships between HSR, tourism and territory. This special issue of RTS is a selection of papers presented during this special session.*

*High-Speed Lines (HSLs) are a hot topic. For example, on 26 December 2012, China finished the last section of the world's longest HSL (2,298 km) linking the second-largest city (Beijing) to the fourth one (Guangzhou). By the summer of 2013, China totalled 8,753 km of HSL, which—even though the country is immensely larger<sup>9</sup>—is significantly more than Spain (2,431 km), Japan (2,357 km) or France (2,036 km). In the US, HSR would emerge in California. In France, several planned projects have been postponed, and it currently seems unlikely that they will all be implemented<sup>10</sup>. In the UK, the HS2 project between London and Birmingham (and subsequent HSLs towards Manchester and Leeds) have been discussed for many years with both policymakers and academics being involved.*

*High-speed rail is a controversial issue (i.e., in political circles, on public, television, etc.) and so is the financing*

<sup>9</sup> These source of these figures is the International Union of Railways (UIC) [1]. Lines operating at less than 250 kph were not taken into account.

<sup>10</sup> According to the June 2013 report produced by the Mobilité 21 Commission chaired by the senator Philippe Duron [2] and endorsed by the French government all the extra HSLs included into the so-called Transport Facilities National Programme (*Schéma national des infrastructures de transport* (SNIT)) cannot be funded.

of transport facilities in countries as diverse as France<sup>11</sup>, the UK or the US<sup>12</sup>. The public debate was (and still is) quite lively in the UK and has fed on experts' reports and soundly-argued second opinions<sup>13</sup>. HSR is also the subject of lively academic discussions as shown by a recent series of viewpoints published by the Journal of Transport Geography [3]. Should we build HSLs? For which purpose? Is today's trend to justify HSLs because of environmental issues based on ex post evidence of the impacts of HSR on other transport modes use? And have the highly expected induced impacts on regional economic growth been observed? And if so, is there a return on investment (even partial)?

Three decades after the first HSR has started operating in France, various goals at various scales (from the local to the European level) have been assigned to these services. These goals are sometimes out of scope with the original purposes—namely, dealing with saturated networks, enhancing rail companies' competing abilities on medium-distance travel, reducing oil dependency [5, 6, 7, 8]. At the EU level, reducing environmental impact, promoting economic cohesion and achieving the internal market are currently advocated. At the country level there is a mix of short-term (economic boost) and structural policies (land planning, national territorial cohesion and, more recently, sustainable development). Finally, at the local scale there are expectations of HSR-driven economic growth (see [9] for a review). There is a current trend for more and more local or regional authorities to co-fund HSR network to take advantage of the alleged favourable impact on the local economy and on the rate of employment.

This special issue's aim is to penetrate the "black box" of the relationship between HSR and local economic growth with a focus on the territorial embeddedness of HSR and related transport networks. The selected papers go beyond merely challenging the automatic causality between transport facilities and economic expansion (the famed myth of transport-driven socioeconomic impacts [10]) and contribute to a better understanding of its heterogeneity. Indeed, the conceptual framework of this heterogeneous relationship remains to be constructed (see [17] for a first outline) despite the fact that we know a lot about how diverse HSR facilities and their territorial embeddedness are [6, 7, 8, 11, 12, 13] and also despite the numerous published case studies focused on the relationships between

HSR and economic expansion (see [9] for a literature review, [14] and [16] about the British case, and [15] for a comparison between Manchester and Lille). The following papers focus on the one hand on the HSR-induced heterogenous accessibility, and on the other on local stakeholders' long-term perspective of HSR.

The territorial embeddedness of transport services is significant in itself even before they start operating. Many authors have shown that appropriation depends on historically-situated interactions between stakeholders and are a process of various strategies and coalitions. ([18] for the south-east French HSR, [19, 20] for the northern French HSR [21], with regards to the analysis of the Brittany-Loire region project and [22] for a comparison between Wallonia, Belgium, and Brittany).

The first three papers focus on the relationship between HSR and tourism expansion. These interactions have received surprisingly little attention—even in the economic literature—despite the de facto link between tourism and transport (see [23] for a recent review)<sup>14</sup>.

The first paper is a case study of the usefulness of HSR for same-day tourist travel<sup>15</sup> in Spain by José María Coronado, Maddi Garmendia, Amparo Moyano and José María Ureña. Their analysis is based on time-geography and L'Hostis and Baptiste's [24] methodology. It shows how heterogeneous the accessibility from and to Spanish cities is. Madrid benefits from its central location and the radial design of the Spanish HSR network, contrarily to medium or peripheral cities (namely, cities located at the ends of the HSLs, like Malaga and Valencia). Assessment of their attractiveness according to the Spanish cities' cultural heritage points to a typology for same-day tourism. This is an illustration of how the combined assessment of the spatialised patterns of both transport services and touristic offer can be used to measure HSR's usefulness to promote tourism.

What is the relationship between HSR and both urban and business tourism development? Marie Delaplace and Julie Perrin investigate how HSR impacts tourism—or does not. They highlight two paradoxes. First, while medium or small French cities have significant expectations in terms of HSR-driven tourist expansion, Paris is the best served by HSR (given the mostly radial and Paris-centred nature of the French HSR network) and is also the main destination in terms of both urban and business tourism. However HSR services are obviously two-way and therefore the dynamics observed at one of a line's end also depend on various patterns and policies on both ends. In addition, the authors

<sup>11</sup> Evidence comes from public debates connected to various potential HSLs including Paris-Normandy, Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, Bordeaux-Spain and Marseille-Nice.

<sup>12</sup> See the *New York Times*' column entitled "The room for debate", <http://www.nytimes.com/roomfordebate>.

<sup>13</sup> See [4], which is a report by experts corresponding to Appendix 2 of the 51m response to the HS2 poll. 51m is a group of 19 local authorities challenging the HS2 project. An updated version was published several months later by the RAC Foundation.

<sup>14</sup> This was a reason for a dedicated sub-topic on "HSR, tourism and territories" within special session of the conference.

<sup>15</sup> Taking into account a broader definition of "tourism" than the "at least one night spent at destination" international statistics' criteria.

show that Paris' authorities have neglected to encourage HSR-led tourism and it has only popped up onto the agenda recently and at the metropolitan—instead of Paris—level.

The third paper, by Christophe Mimeur, Valérie Facchinetti-Mannone, Guillaume Carrouet and Pascal Berion deals with the relationship between the strategies to promote tourism in the Rhine-Rhone region and the TGV network. Stakeholders appropriate the so-called Rhine-Rhone HSL to strengthen their territory's image. Interviews and projects analysis highlight the implementation of strategies mostly on a local scale. While this HSL is sometimes presented as the spearhead of the Rhine-Rhone metropolitan identity, the strategies analysis show an absence of concerted territorial marketing, including with the French Railways (SNCF). The Region remains the main beneficiary of any marketing campaign and has initiated a more integrated communication strategy with a growing number of local stakeholders.

The fourth paper, by Robert Belot and Pierre Lamard, which also focuses on the Rhine-Rhone HSL, favours an historical approach and highlights how its origins is a consequence of the initial strategies. This is a demonstration of how much history matters for a transport facility as it does not simply originate from basic economic calculation. It is embedded into a given territorial and political environment and is supported by stakeholders whose horizons extend beyond their borders. A transport project thus becomes part of a shared destiny and a community of interest which aim is to transform peripheral territories into hubs. The implementation of a new transport network with a multi-scalar nature (local, regional and international) is enabled by a strong, often reiterated and persistent political will.

Finally, Charlotte Ruggeri's paper is an invitation to leave Europe. Her review of the HSL project between Sacramento and San Diego in California is a vivid reminder of how much political involvement matters. It is even more so in a country where air transport has replaced rail for some time and where HSR is almost absent. The paper also highlights how much public-sector stakeholders (a regional agency, the California High-Speed Rail Authority (CHSRA), and some potentially served cities) promote HSR as an asset in terms of their respective territories' image. In California, as elsewhere, stakeholders embrace a project and use it as a tool to renovate city centres, rejuvenate their image and, for some territories, open them up. In the US, as in Europe, HSR is associated with a revival of the rail stations as a way to induce urban renovation.

At the point of putting the final touch to this special issue, we are delighted by the diversity of both questionings and methods used by the authors. In a democracy, it is necessary that facilities and policies, which require significant investments made in the name of various

goals, are investigated by scholars who are passionate and dispassionate at the same time—passionate by their topic and dispassionate because researchers should be as objective as possible.

After more than three decades of HSR in Europe, Asia has been leading the growth of HSLs for the last decade—planned (India) or under construction (72% of the HSLs being built are in Asia, of which more than 9,000 in China [1]). Other HSLs are currently being built in Africa (Morocco), in the Middle-East (Turkey and Saudi Arabia) with other projects in South America (Brazil). Thus, HSR is expanding into diverse spatial, economic and social environments. As a result, the study of the relationship between HSR and territories will certainly thrive in the future.

## Références

1. UIC (International Union of Railways) (2013) *High speed lines in the world*. Page visited on April 1st [<http://www.uic.org/spip.php?article573>].
2. Duron P (2013) *Mobilité 21 Pour un schéma national de mobilité durable*. Rapport au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche.
3. Goetz A. (2012), Guest editorial: Introduction to the Special Section on rail transit systems and high speed rail, *Journal of Transport Geography* 22: 219-220.
4. Castles C. Parish D (2011), *Review of the Economic Case for HS2*, RAC, [[http://www.racfoundation.org/assets/rac\\_foundation/content/downloadables/hs2\\_review-castles\\_parish-281111.pdf](http://www.racfoundation.org/assets/rac_foundation/content/downloadables/hs2_review-castles_parish-281111.pdf)].
5. Troin J-F (1995) *Rail et aménagement du territoire*. Aix-en-Provence, Edisud.
6. Klein O (2001a) *Les horizons de la grande vitesse, Le TGV, une innovation lue à travers les mutations de son époque*. Thèse pour le doctorat en Sciences économiques, Mention économie des transports, Université Lyon 2.
7. Klein O (2001b) La genèse du TGV, une innovation contemporaine de l'épuisement du fordisme. *Innovations, Cahiers d'économie de l'innovation* 13: 111–132.
8. Givoni M (2006) Development and impact of the modern high-speed train: a review. *Transport reviews* 26(5): 593–211.
9. Bazin S, Beckerich C, Blanquart C, Vandenbossche L (2011) Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature. *Recherche Transports Sécurité* 27(106): 215–238.
10. Offner J-M (1993) Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique. *L'espace géographique* 3: 233–242.
11. Campos J, de Rus G (2009) Some stylized facts about High-Speed Rail: A review of HSR experiences around the world. *Transport policy* 16: 19–28.
12. Speck K (2003) Système national d'innovation et TGV : Ce qu'une grille de lecture de l'économie de l'innovation peut apporter à l'analyse des évolutions d'un système technique ... et réciproquement. *Recherche Transports Sécurité* 78: 33–41.
13. Zembri M, (1997) Les fondements de la remise en cause du Schéma Directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse : des faiblesses avant tout structurelles. *Annales de géographie* 106(593) : 183–194.

14. Chen C, Hall P (2011) The impacts of high-speed trains on British economic geography: a study of the UK's InterCity 125/225 and its effects. *Journal of Transport Geography* 19: 689–704.
15. Chen C, Hall P (2012) The wider spatial-economic impacts of high-speed trains: a comparative case study of Manchester and Lille sub-regions? *Journal of Transport Geography* 24: 89–110.
16. Vickerman R, Ulied A (2006) *Indirect and wider economic impacts of high-speed rail*. [<http://163.117.2.172/temp/agenda/mad2006/papers/12.%20Vickerman,%20Roger.pdf>].
17. Delaplace M (2012) Pourquoi les « effets » TGV sont-ils différents selon les territoires ? L'hétérogénéité au cœur du triptyque « Innovations, Territoires et Stratégies », *Recherche Transports Sécurité* 28: 290–302.
18. Boursier-Mougenot I, Ollivier-Trigalo M (1996), *Le projet TGV-Est, entre consensus et incertitude*. INRETS, 125 p.
19. Menerault P (1996) *Le TGV Nord : appropriation locale d'un grand projet*. INRETS, 96 p.
20. Menerault P (1997) *Processus de territorialisation de la grande vitesse ferroviaire: le TGV et les régions : Le cas du Nord-Pas de Calais*. INRETS, 102 p.
21. Camillerapp I (1997) *Projet de TGV Bretagne/Pays de Loire : analyse du processus de territorialisation de la grande vitesse ferroviaire*. Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Université de Paris XII
22. Menerault P (2000) *Appropriation régionale de la grande vitesse ferroviaire et rôle des régions dans la dynamique des réseaux : le cas du TGV en Wallonie et en Bretagne*. GRRT (Groupement Régional Nord-Pas de Calais pour la Recherche dans les Transports).
23. Delaplace M, Pagliara F, Perrin J, Mermet. S (à paraître) *Can High Speed Rail foster the choice of destination for tourism purpose?*, *Procedia—Social and Behavioral Sciences*, EWGT2013 – 16th Meeting of the EURO Working Group on Transportation.
24. L'Hostis A, Baptiste H (2006) A transport network for a City network in the Nord-Pas-de-Calais region: linking the performance of the public transport service with the perspectives of a monocentric or a polycentric urban system. *European Journal of Spatial Development* 20: 1-18 [<http://www.nordregio.se/Global/EJSD/Refereed%20articles/refereed20.pdf>].