



HAL
open science

L'attractivité des territoires intermédiaires au prisme de la gouvernance

Sylvie Benoit

► **To cite this version:**

Sylvie Benoit. L'attractivité des territoires intermédiaires au prisme de la gouvernance. Géographie. Université de Reims Champagne Ardenne (URCA), 2018. tel-02890144

HAL Id: tel-02890144

<https://hal.univ-reims.fr/tel-02890144v1>

Submitted on 15 Sep 2021

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.

Dossier d'habilitation à diriger des recherches

Sylvie BENOIT

*L'attractivité des territoires intermédiaires au prisme de la
gouvernance*

Volume 1 – Mémoire

Bilan des travaux consacrés aux LGV et perspectives pour la bioéconomie



Soutenu le 3 décembre 2018

Membres du Jury

Corinne BLANQUART

François BOST

Marie DELAPLACE

Bernard PECQUEUR

Didier PLAT

José Maria de UREÑA

Directrice de recherches, IFSTTAR, Marne La Vallée

Professeur Université Reims Champagne-Ardenne, *Rapporteur*

Professeure, Université Paris-Est Marne La Vallée, *Garante*

Professeur, Université Grenoble Alpes, *Rapporteur*

Directeur de recherches ENTPE, Université de Lyon 2, *Rapporteur*

Professeur, Université de Castilla-La Mancha

« Tout indique que les humains, dans leur immense diversité, conçoivent et agissent sur le monde qui les entoure, sur la base de leurs propres sites d'appartenance en les adaptant en permanence aux chocs extérieurs. Ce qui fait d'eux, non des homo œconomicus, mais des homo situs »

Hassan Zaoual, 1998, p. 25

Préambule

Ce dossier d'habilitation à diriger des recherches se compose de deux volumes :

- Ce premier volume est un mémoire original. Il propose une relecture de mes travaux avec un recentrage particulier sur la question des territoires intermédiaires et de la gouvernance. Il dresse les perspectives de recherche sur les questions d'attractivité des territoires en lien avec la bioéconomie,
- Le second volume est une synthèse de mon parcours. J'y expose mon itinéraire de recherche, d'enseignement, et mes implications administratives. Il se termine par une annexe composée de dix publications représentatives de mes travaux, illustrant les «*faces plurielles de l'attractivité des territoires* ».

Remerciements

Je remercie très sincèrement celles et ceux qui ont rendu possible ce parcours d'HDR.

Je remercie en premier lieu les membres du jury d'avoir très spontanément accepté d'évaluer ce dossier. Merci à Corinne Blanquart, Directrice de recherches à l'IFSTTAR ; à François Bost, Professeur à l'URCA ; à Didier Plat, Directeur de recherches à l'ENTPE ; à Bernard Pecqueur, Professeur à l'université Grenoble Alpes ; et à José Maria de Ureña, Professeur à l'Université de Castilla-La-Mancha.

Merci à Marie Delaplace, Professeure à l'Université Paris-Est Marne-la-vallée (co-auteur d'un certain nombre de mes travaux) d'avoir accepté d'être garante, et pour son accompagnement déterminant dans la finalisation de cette HDR. L'aboutissement de ce travail a bénéficié de sa précieuse relecture, de ses critiques et conseils, et surtout de l'énergie qu'elle sait avoir à toutes épreuves de la recherche. Sa ténacité et son investissement dans les travaux de recherche sur lesquels nous avons travaillé ensemble sont pour moi exemplaires. Je lui exprime ma profonde reconnaissance.

Merci également à Christophe Beckerich, également co-auteur principal de nombreux travaux, et directeur de l'IUT RCC (Reims-Châlons-Charleville) au sein duquel j'occupe mon poste. Christophe Beckerich est un compagnon de recherche avec qui le plaisir de travailler sur les questions de territoire et de grande vitesse est intact malgré la rudesse des tâches administratives qui lui incombent. Sa vision, sa détermination, et son intuition scientifiques se révèlent souvent vérifiées par le réel. Nos échanges, qu'ils soient liés à la pédagogie ou à la recherche, se traduisent toujours par une émulation.

Je remercie Martino Nieddu, qui nous a quittés brutalement en juin 2018. Il était Professeur à l'URCA, directeur du Laboratoire REGARDS, porteur du contrat de recherche « BIOCA ». Il était co-garant de cette HDR. Je lui dois une récente orientation thématique vers les questions de la bioéconomie en lien avec les ancrages productifs locaux. Les échanges avec Martino Nieddu dans le cadre de l'axe développement durable et agro-ressources du laboratoire, ont éveillé chez moi un intérêt pour une thématique liée aux dynamiques territoriales qui s'accélèrent autour de la bioéconomie, emblématique des transitions productives en cours. L'analyse des dynamiques d'acteurs dans l'ancrage local de la bioéconomie est un chantier de recherche prometteur et stimulant autour des questions de gouvernance et en particulier de la gouvernance liée aux problématiques environnementales. La disparition de Martino Nieddu représente une grave perte pour le laboratoire. Nous tentons de poursuivre le travail collectif entamé sur cette question, travail qu'il a su impulser.

Dans ce contexte, merci à Franck-Dominique Vivien d'avoir décidé de poursuivre ce travail et de s'atteler au rassemblement des forces vives pour continuer à faire vivre le projet.

Merci à Gaëlle Delepierre et à Françoise de Païva pour le très important travail technique et administratif de soutien à la recherche qu'elles réalisent au quotidien au laboratoire REGARDS.

Merci également à mes co-auteurs plus ponctuels : Corinne Blanquart, Directrice de Recherches à l'IFSTTAR ; Sophie Masson, Professeur à l'Université de Perpignan via Domitia et préalablement collègue à l'université de Reims ; Romain Petiot, Maître de Conférences à l'université de Perpignan via Domitia ; Hassan Zaoual, ancien collègue de l'Université du Littoral et adepte du paradigme de l'homo situs (aujourd'hui disparu il était Professeur à l'Université de Lille I). Je remercie mes co-rédacteurs de rapports de recherche de l'URCA, de l'IFSTTAR, de l'UPEM, de l'UPEC, de l'IREPP, et mes anciens collègues de l'Université de Lille 1.

Je remercie celles et ceux qui ont suscité en moi un éveil pour les questions scientifiques liées au territoire. J'ai une admiration particulière pour leur façon de transmettre cette flamme : Bertrand Zuideau, mon directeur de mémoire en DESS ; Guy Joignaux à qui je dois une relecture minutieuse de la première version de cette HDR ainsi que des conseils précieux ; Bernard Pecqueur et Bernard Planque mes rapporteurs de thèse ; ainsi que Bernard Guesnier, partisan de la notion de « capital organisationnel » développée dans la thèse. Je n'oublie pas Claude Lacour et le SEDER qu'il a créé, déterminant dans l'aboutissement de nombreuses thèses, et de la mienne notamment.

Mes remerciements vont également à mes collègues enseignants-chercheurs du département GLT de l'IUT RCC, Valérie Harrant et Amine Ait Younes, pour leur aide et les compétences techniques dont ils m'ont fait bénéficier durant la finalisation de ce travail.

Enfin je tiens à exprimer ma profonde reconnaissance à ma famille et à mes amis, qui ont su m'encourager et me soutenir dans la finalisation de la rédaction de cette HDR.

Je termine par un clin d'œil à Théophile, mon fils. Il est né au terme de la thèse, il prend son envol au terme de cette HDR.

Je dédie ce travail à mon père.

Sommaire

REMERCIEMENTS.....	4
INTRODUCTION GENERALE	12
ARCHITECTURE SCHEMATIQUE DE L'HDR	16
CHAPITRE INTRODUCTIF	18
ATTRACTIVITE DES TERRITOIRES INTERMEDIAIRES ET TRANSPORT : PLACE DE LA GOVERNANCE LOCALE.....	18
1. PRESENTATION GLOBALE DES TRAVAUX : LE FIL DIRECTEUR DE L'ATTRACTIVITE DES TERRITOIRES, DE LA GOVERNANCE, ET DU CAPITAL ORGANISATIONNEL.....	18
2. GOVERNANCE AUTOUR DES LGV DANS LES VILLES INTERMEDIAIRES, ET ESQUISSE D'UNE GRILLE DE LECTURE POUR LA BIOECONOMIE.....	22
3. GOVERNANCE LOCALE ET PROCESSUS D'APPRENTISSAGE : APPROCHE THEORIQUE PRIVILEGIEE	28
PARTIE 1- LECTURE DES IMPACTS DES LGV PAR L'ECONOMIE SPATIALE : UNE POLARISATION DES FLUX, DIFFICILEMENT COMPATIBLE AVEC LEUR VALORISATION PAR DES TERRITOIRES INTERMEDIAIRES	35
CHAPITRE 1.....	36
LE ROLE DE L'AGGLOMERATION DANS L'ATTRACTIVITE DES TERRITOIRES INTERPRETEE PAR L'APPROCHE STANDARD ET LA PLACE DES TRANSPORTS	36
1. IMPORTANCE DE LA CENTRALITE DANS UNE ECONOMIE TERTIARISEE ET ROLE DE L'AGGLOMERATION DANS L'ATTRACTIVITE DES TERRITOIRES	36
2. NOUVELLE ECONOMIE GEOGRAPHIQUE ET EFFICACITE CONTESTEE DES POLITIQUES DE DESENCLAVEMENT .	39
3. L'ECONOMIE GEOGRAPHIQUE DU DEVELOPPEMENT, UNE CONTESTATION PLUS NUANCEE.....	40
CONCLUSION DU CHAPITRE 1	41
CHAPITRE 2.....	42
LGV ET DEVELOPPEMENT LOCAL : DES INFRASTRUCTURES FAVORABLES AUX GRANDES VILLES, CONCENTRANT ET ACCELERANT LES FLUX AUX ECHELLES NATIONALE ET EUROPEENNE.....	42
1. LES LGV : UN OUTIL D'INTEGRATION EUROPEENNE ET D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	42
2. LGV ET DEVELOPPEMENT LOCAL : DES IMPACTS ECONOMIQUES DISCUTES SUR LES VILLES INTERMEDIAIRES.....	44
CONCLUSION DU CHAPITRE 2	50
CHAPITRE 3.....	51
LGV ET DEVELOPPEMENT DURABLE : UNE INTERACTION DISCUTEE POUR LES TERRITOIRES INTERMEDIAIRES	51
1. LGV ET DEVELOPPEMENT DURABLE, UN LIEN CONTROVERSE D'APRES LA LITTERATURE POUR LES VILLES INTERMEDIAIRES.....	52
2. LGV ET DEVELOPPEMENT DURABLE POUR LES TERRITOIRES INTERMEDIAIRES : LES RESULTATS NUANCES DE DEUX ETUDES.....	57
CONCLUSION DU CHAPITRE 3	64
CONCLUSION DE LA PARTIE 1	65

PARTIE 2	70
DES PROJETS DE LGV A LEUR APPROPRIATION : PROCESSUS D'APPRENTISSAGE ET IMPACTS INDIRECTS	70
CHAPITRE 4	71
IMPACTS DE SPECIFICATION DES LGV SUR LES VILLES INTERMEDIAIRES : DEPENDANCE AU SENTIER, AUX MECANISMES DE COORDINATION, ET D'APPROPRIATION	71
1. <i>UNE DEPENDANCE AU SENTIER : DES CONTEXTES HISTORIQUES, GEOGRAPHIQUES, TECHNOLOGIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX SPECIFIQUES DE DEPLOIEMENT DES LGV</i>	71
2. <i>LGV ET COORDINATION D'ACTEURS LIEE A CES CONTEXTES SPECIFIQUES</i>	76
3. <i>GOVERNANCE LOCALE, PROCESSUS D'APPRENTISSAGE ET APPROPRIATION DES LGV</i>	82
INTERACTION DE TROIS FACTEURS	83
CONCLUSION DU CHAPITRE 4	88
CHAPITRE 5	89
GOVERNANCE, APPRENTISSAGE ET APPROPRIATION DES LGV A DIFFERENTES ECHELLES SPATIALES POUR LES VILLES INTERMEDIAIRES	89
1. <i>UNE APPROPRIATION DES LGV A L'ECHELLE REGIONALE LIEE AU DEGRE DE COHESION PREALABLE, A LA GEOGRAPHIE REGIONALE, ET AUX POLITIQUES AUTOUR DE LA DESSERTTE</i>	89
2. <i>UNE APPROPRIATION A L'ECHELLE URBAINE LIEE A LA COORDINATION AVEC LES AUTRES VILLES, AUX SPECIFICITES ECONOMIQUES LOCALES, ET AUX POLITIQUES D'ACCOMPAGNEMENT</i>	95
3. <i>A L'ECHELLE DES QUARTIERS, UNE APPROPRIATION DU TGV AUTOUR DES GARES, LIEE AUX POLITIQUES FONCIERES LOCALES DANS LE CAS DE REIMS</i>	100
CONCLUSION DU CHAPITRE 5	109
CHAPITRE 6	110
UNE APPROPRIATION DES LGV EN MATIERE D'ATTRACTIVITE TOURISTIQUE POUR LES VILLES INTERMEDIAIRES	110
1. <i>APPROPRIATION DES LGV EN MATIERE DE TOURISME : UNE RELATION CONDITIONNEE A LA SPECIFICITE DES RESSOURCES TOURISTIQUES ET A LA COORDINATION D'ACTEURS</i>	110
2. <i>GOVERNANCE ET APPROPRIATION COLLECTIVE DES LGV EN TERMES DE MOBILITES TOURISTIQUES</i>	114
CONCLUSION DU CHAPITRE 6	118
CONCLUSION DE LA PARTIE 2	119
<i>PRINCIPALES CONTRIBUTIONS PERSONNELLES DE LA PARTIE 2</i>	120
 PARTIE 3	 124
ATTRACTIVITE DES TERRITOIRES, LOGISTIQUE, ET GOUVERNANCE : PERSPECTIVES DE RECHERCHE POUR LA BIOECONOMIE	124
CHAPITRE 7	126
LOGISTIQUE ET ATTRACTIVITE DES TERRITOIRES : UNE SEGMENTATION GEO-FONCTIONNELLE DE LA LOGISTIQUE PROFITANT AUX AGGLOMERATIONS DENSES	126

1. THEORIES DE LA LOCALISATION ET LOGISTIQUE : DE L'IMPORTANCE DES COÛTS DE TRANSPORT A CELLE DE LA CENTRALITE	126
2. LA LOGISTIQUE, EXPRESSION DE LA CENTRALITE : UNE FONCTION QUI MODIFIE LES FLUX, ET AFFRANCHIT LES ENTREPRISES DES CONTRAINTES SPATIALES	129
3. PERFORMANCE LOGISTIQUE ET TERRITOIRES : UNE SEGMENTATION GEOGRAPHIQUE ET FONCTIONNELLE DES ESPACES.....	130
CONCLUSION DU CHAPITRE 7	132
CHAPITRE 8.....	133
UNE GOUVERNANCE LOGISTIQUE CONFRONTEE AU FAIBLE POUVOIR DE POLARISATION DES TERRITOIRES INTERMEDIAIRES POUR LES FLUX AVAL.....	133
1. MODIFICATION DE LA RELATION MARCHÉ/CLIENT FINAL, AGGLOMERATIONS LOGISTIQUES ET ENJEUX POUR LES ECONOMIES LOCALES.....	133
2. DES STRATEGIES DE « GOUVERNANCE TERRITORIALE » VISANT UN DESERREMENT LOGISTIQUE.....	134
3. UNE ILLUSTRATION DE LA GOUVERNANCE DANS LA FILIERE DECONSTRUCTION-RECYCLAGE, ET DE LA DIFFICILE MISE EN ŒUVRE DU REPORT MODAL POUR LES TERRITOIRES INTERMEDIAIRES	135
CONCLUSION DU CHAPITRE 8	140
CHAPITRE 9.....	141
LOGISTIQUE AMONT ET ANCRAGE INDUSTRIEL SUR LES TERRITOIRES FAIBLEMENT AGGLOMERES : BIOECONOMIE ET GOUVERNANCE LOGISTIQUE.....	141
1. LA LOGISTIQUE AMONT, UN DES SUPPORTS DE L'ANCRAGE INDUSTRIEL SUR DES TERRITOIRES INTERMEDIAIRES.....	141
2. LA LOGISTIQUE SUPPORT D'ANCRAGE PRODUCTIF D'UN TERRITOIRE INTERMEDIAIRE : CAS DES FILIERES BETTERAVE ET BOIS EN CHAMPAGNE-ARDENNE.....	142
CONCLUSION CHAPITRE 9	148
CONCLUSION DE LA PARTIE 3	149
PRINCIPALES CONTRIBUTIONS PERSONNELLES DE LA PARTIE 3.....	151
CHAPITRE DE CONCLUSION.....	154
RESULTATS MAJEURS ET PERSPECTIVES.....	154
1. ATTRACTIVITE DES TERRITOIRES ET GOUVERNANCE : ROLE DES LGV.....	155
2. APPRENTISSAGES TERRITORIAUX ET CAPITAL ORGANISATIONNEL : ROLE DES LGV	157
3. UNE GENERALISATION DU LIEN APPRENTISSAGES TERRITORIAUX/ATTRACTIVITE DES TERRITOIRES.....	161
4. PERSPECTIVES DE RECHERCHES : L'INTERACTION APPRENTISSAGES TERRITORIAUX/ ATTRACTIVITE, QUELLE TRANSPOSITION A LA GOUVERNANCE AUTOUR DE LA BIOECONOMIE ?.....	162
BIBLIOGRAPHIE	166
TABLE DES TABLEAUX	193
TABLE DES CARTES.....	193
TABLE DES FIGURES	194
TABLE DES GRAPHIQUES.....	194
TABLE DES MATIERES	195

Introduction générale

S'interroger sur les facteurs d'attractivité des territoires et le renforcement du potentiel d'attractivité permis par la gouvernance suppose, en tant que recherche appliquée au territoire, l'adoption d'un objet d'étude spécifique et de choix méthodologiques.

En termes d'objet, la thèse avait privilégié l'analyse des stratégies d'attraction d'entreprises par les collectivités locales sur deux métropoles (Lille et Lyon). Mes recherches ultérieures se sont principalement focalisées sur le rôle possible des lignes à grande vitesse (LGV) dans l'attractivité des territoires. Dans les deux cas, l'analyse est centrée sur la façon dont la gouvernance locale impacte les stratégies.

Un changement d'échelle de ville a toutefois été opéré puisque de grandes villes (dans la thèse) ce sont des territoires de taille hétérogène qui ont ensuite été étudiés.

Cette HDR se propose alors de réaliser une relecture des résultats de ces travaux en effectuant un recentrage sur les territoires intermédiaires, et le rôle des processus de gouvernance qui s'y produisent, en termes d'attractivité.

Récemment, la question des villes intermédiaires restée jusque-là en marge des préoccupations d'aménagement des territoires, focalise une attention croissante chez un certain nombre d'acteurs :

- les aménageurs publics d'une part, car la ville intermédiaire tient une place particulière dans un contexte d'aggravation des problèmes liés à la trop grande concentration dans les métropoles (encombrements, prix du foncier, etc.), notamment dans les pays émergeant où la croissance des grandes villes a été très rapide. Cette attention est donc perceptible aux échelles européennes et internationales,
- les investisseurs privés, d'autre part, qui opèrent une descente en taille de villes devant la saturation des perspectives d'investissement dans les grandes villes et le coût du foncier qui engendre parfois des niveaux de risque commercial trop importants.

La notion de « territoires intermédiaires » étudiée dans cette HDR recouvre deux cas. Le premier cas est celui des villes intermédiaires, notamment dans le bilan des résultats des travaux relatifs aux LGV présentés ici, les LGV desservant principalement des villes. Le deuxième cas est celui d'« espaces intermédiaires » dans la relecture de mes travaux consacrés à la logistique, et dans mes perspectives de recherche axées sur la bioéconomie. Dans ce deuxième cas les facteurs d'attractivité sont différents, moins liés aux caractéristiques de centralité urbaine qu'à des contraintes de proximité de la biomasse. Nous nous intéressons alors à des espaces plus larges que les espaces strictement urbains, mais proches de villes intermédiaires. Ces territoires que nous qualifions d'« intermédiaires », correspondent donc aussi bien à des villes qu'à des espaces péri-urbains dont le point commun est d'être faiblement polarisés.

Certains de ces territoires peinent à trouver un regain d'attractivité (souvent suite à une dévitalisation industrielle) et voient leur dynamique absorbée par la présence à proximité de territoires plus agglomérés. C'est le cas de certains territoires de l'ancienne région Champagne-Ardenne et d'autres territoires connaissant des problématiques similaires et étudiés comparativement ici.

En termes de méthodologie, c'est une approche qualitative qui est privilégiée, au moyen d'enquêtes, d'entretiens près des acteurs, et de monographies d'entreprises. C'est de plus une approche collective, reposant sur des questions de terrain, dans le cadre de contrats de recherche mobilisant d'autres collègues du laboratoire REGARDS de l'URCA (contrats PREDIT antérieurement, contrat BIOCA actuellement) et d'autres laboratoires (Lab'urba, IFSTTAR), permettant une confrontation d'idées et une production scientifique le plus souvent collective.

Les travaux présentés tentent de comprendre des réalités de terrain (vécues par les acteurs confrontés à des problèmes de dynamique économique), et de les relier aux théories de la géographie-aménagement, du management, et de l'économie des territoires.

Cette optique interdisciplinaire s'efforce de croiser l'approche de l'économie régionale liée à ma formation doctorale, mais aussi celle qui est devenue dominante au fil de l'évolution de mes travaux, celle de l'aménagement-urbanisme¹, ainsi que celle des sciences de gestion mobilisée sur la question de la gouvernance². Elles apportent un éclairage conjoint à la compréhension des stratégies et des dynamiques relationnelles des acteurs au sein des territoires. Cette approche croisée s'avère à mon sens indispensable à la compréhension des logiques territoriales par nature complexes.

Cette HDR se positionne dans cette optique interdisciplinaire.

L'orientation récente de la recherche vers la question de la bioéconomie et de ses facteurs d'ancrage, si elle s'éloigne des questions du TGV, se situe dans la poursuite des questionnements relatifs aux facteurs d'attractivité des territoires, leurs évolutions, et la place qu'y tient la gouvernance.

Caractérisé d'« original », le mémoire d'HDR doit permettre au chercheur une montée en généralité en revisitant ses travaux, le conduisant à en déduire des processus systémiques et à les transposer à de nouvelles thématiques. Cette HDR consiste ainsi en une relecture de ces travaux, d'une part par ce recentrage sur les territoires intermédiaires, d'autre part par la décomposition des mécanismes de gouvernance impactés par les apprentissages organisationnels, et modifiant le capital organisationnel du territoire.

Ce premier volume d'HDR³ se compose d'un chapitre introductif, de trois parties, et d'un chapitre de conclusion. Cette architecture est destinée à faciliter d'une part une lecture

¹ Section 24 du CNU, au sein de laquelle j'ai été qualifiée en 1998.

² Section 06 du CNU, au sein de laquelle j'occupe un poste de maître de conférences depuis 1998.

³ Le second volume est de nature biographique et présente une série de dix travaux.

rapide (les chapitres introductif et conclusif proposant une synthèse de la substance de l'HDR). Elle est destinée d'autre part à présenter les perspectives de recherche dont certaines sont aujourd'hui engagées.

Le chapitre introductif retrace en outre le fil directeur des travaux, celui de la gouvernance locale et du « capital organisationnel » qui en découle. Ce capital organisationnel est un co-construit spécifique à chaque territoire issu de dynamiques locales ne répondant pas toujours aux logiques mécaniques des analyses géographico-économiques standards. Ces dynamiques spécifiques émergent par l'effet conjoint de jeux d'acteurs caractérisés par des coordinations spécifiques (gouvernance) et d'actifs différenciés de territoires. Mes travaux sont mis en perspective de cette approche, partant de la thèse consacrée aux politiques d'attractivité des territoires, passant par ceux consacrés aux LGV (et aux effets différenciés de cette infrastructure selon les territoires), pour proposer un focus sur les territoires intermédiaires pour lesquels les impacts sont les plus discutés. Ils sont discutés d'une part dans la mesure où la grande vitesse ferroviaire est d'abord conçue pour la desserte des grandes villes, d'autre part car sur certaines villes intermédiaires desservies par la grande vitesse des dynamiques apparaissent sans que l'on puisse les attribuer directement à ces dessertes.

Les deux premières parties sont essentiellement consacrées aux travaux relatifs aux interactions entre LGV et attractivité des territoires. La troisième partie se réfère aux interactions logistique/territoires.

Dans la partie 1 nous replaçons nos résultats dans le cadre des théories de la localisation qui déploient une approche essentiellement mécaniste où l'espace est isotrope. Issues de l'économie spatiale, et récemment renouvelées par la nouvelle économie géographique (NEG), ces approches sont en partie utiles à la compréhension des impacts des LGV selon la taille des villes mais insuffisantes pour expliquer complètement ces dynamiques.

En partie 2 nous mobilisons alors l'approche institutionnelle nous permettant d'explorer le concept de gouvernance. Nous montrons le rôle que joue sur un territoire la coordination d'acteurs afin de potentialiser un nouveau facteur de localisation. Nous montrons en particulier que par le jeu de la gouvernance locale, des impacts indirects de la grande vitesse ferroviaire peuvent apparaître sur les territoires intermédiaires.

En partie 3 nous dressons les pistes de recherche en matière de gouvernance permettant d'expliquer les ancrages spécifiques de filières de la bioéconomie. Nous établissons le lien entre logistique et attractivité des territoires, et identifions en quoi la gouvernance logistique peut contribuer à l'ancrage de ces activités. Cette troisième partie est donc davantage exploratoire.

Le tableau 1 propose une synthèse des publications, autour de deux principales thématiques. Les références complètes des travaux figurent en fin de chaque partie concernée.

TABLEAU 1. Synthèse des publications classées par thématique (source, classement HCERES et section CNU pour les revues classées) hors colloques

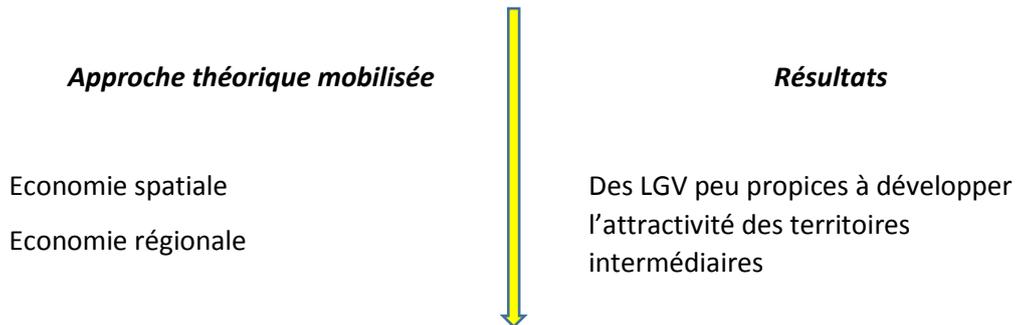
	Thématique 1 : Attractivité des territoires, gouvernance, et LGV	Thématique 2 : Logistique, bioéconomie
Thèse de doctorat	Benoit-Bazin S. (1996), Université de Lille 1.	
15 Publications dans des revues à comité de lecture HCERES	Beckerich C., Benoit-Bazin S., Delaplace M., (2016a), Les CST (HCERES C, 05-06) Beckerich C, Benoit S., Delaplace M. (2016b), ERSEM Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. (2014a), RERU, (HCERES B, 05-06) Bazin-Benoit S., Delaplace M., (2013), Téoros, (HCERES 23-24) Bazin S., Beckerich C. et Delaplace M. (2013a), Les CST (HCERES C, 05-06) Bazin S., Beckerich C., Blanquart C., Delaplace M. et Vandenbossche L. (2011a), RTS (HCERES, 23-24) Bazin S., Beckerich C. et Delaplace M. (2010a), RERU (HCERES B, 05-06) Bazin S., Beckerich C. et Delaplace M. (2010b), Belgéo. (HCERES, 23-24) Bazin S., Beckerich C. et Delaplace M. (2009), Les CST (HCERES C, 05-06) Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., Masson S. (2006)a, RERU, (HCERES B, 05-06) Bazin S, Beckerich C, Delaplace M, Masson S, (2006)b, RTS (HCERES, 23-24) Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., Masson S. (2006)c, Les CST, (HCERES C, 05-06) Bazin-Benoit S. (1998)a, RERU (HCERES B, 05-06)	Bazin S. et Beckerich C. (2008), Les CST, (HCERES C, 05-06) Benoit S. (2017) <i>Logistique Management</i> (HCERES C, 05-06)
5 dans d'autres revues à comité de lecture	Beckerich C., Benoit S., Delaplace M. (2017) <i>Transportation Research Procedia</i> Bazin-Benoit S., Beckerich C., Delaplace M. (2016), <i>TOTJ</i> Bazin S., Delaplace M. (2015), <i>RGE</i> Bazin S., Beckerich C., Blanquart C., Delaplace M. et Vandenbossche L. (2013), <i>Géotransports</i> Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., Masson S. et Petiot R. (2004), <i>REM</i>	
2 en Revues sans comité de lecture	Bazin-Benoit S., Delaplace M. (2014), <i>Revue Espaces</i> Bazin S., Beckerich C. et Delaplace M. (2008), <i>Cahiers de l'IAEUR</i>	
6 Chapitres dans des ouvrages collectifs	Delaplace M. et Bazin-Benoit S., (2017), in Routledge Bazin S., Beckerich C. et Delaplace M. (2010), in. Universidade Luisiada Editora Bazin S. (1998)b, in L'Harmattan. Bazin S., Kherdjemil B. (1998), in L'Harmattan Bazin S. (1995), in Avebury	Bazin S. et Beckerich C. (2006), in L'Harmattan.
10 contributions à la rédaction de Rapports de recherche (un comme responsable scientifique)	Koning M. (dir), Beckerich C., Benoit S., Blanquart C., Delaplace M., Joignaux G., Savy M. (2015), Rapport final PREDIT, Groupe 6 Bazin S., Beckerich C., Blanquart C., Delaplace M. (dir.) (2013) Rapport final PREDIT Groupe 6 Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. (dir.) et Scherr T. (2006)e, rapport final pour le CRCA Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. (dir.) et Masson S. (2006)d, Rapport final pour le CRCA Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. (dir), Masson S. (2004), Rapport intermédiaire pour le CRCA Benoit -Bazin S. (1995) Rapport au Ministère de l'Équipement et des Transports, p.126-213. Benoit-Bazin S. (1994), Rapport au ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, p.97-117.	Bascourret J-M., Bazin S., Beckerich C., Bencherenine A., Delabruyère S., Delaplace M. (dir.) Nieddu M. (2009), Rapport final pour le CESR CA Bazin S. (2003), in rapport IREPP pour le PREDIT Bazin S., (2000), Contribution au rapport final pour la DRTEFP Champagne-Ardenne

Architecture schématique de l'HDR

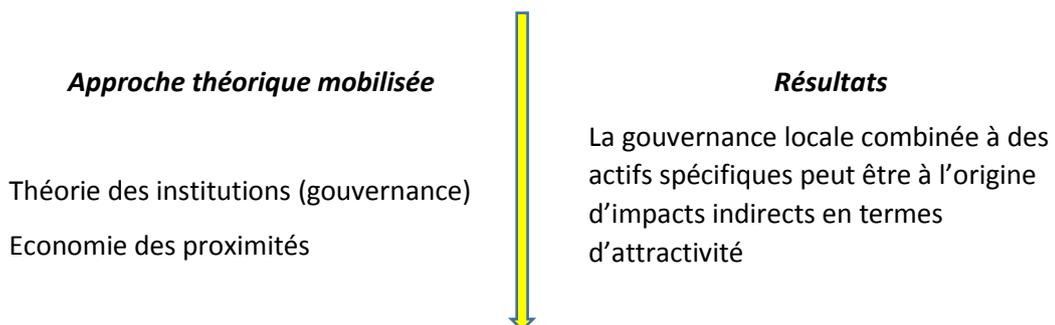
Chapitre introductif

*Le fil directeur de la gouvernance locale dans les travaux
Justificatif du focus sur la problématique particulière des territoires intermédiaires*

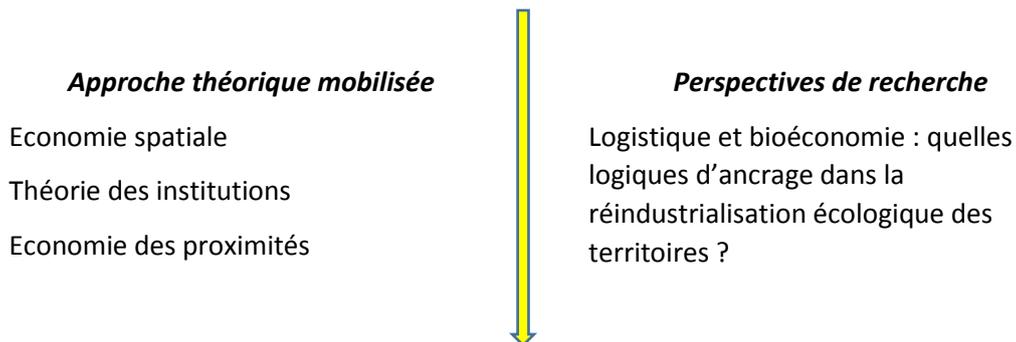
Partie 1. Attractivité des territoires et LGV : la face mécanique



Partie 2. Attractivité des territoires et LGV : les faces identitaires et institutionnelles



Partie 3. Attractivité et gouvernance logistique : perspectives pour la bioéconomie



Chapitre de conclusion

*Attractivité des territoires, gouvernance, et apprentissages territoriaux
Perspectives de la recherche : une transposition des apprentissages à la bioéconomie et aux ancrages productifs*

Chapitre introductif

Attractivité des territoires intermédiaires et transport : place de la gouvernance locale

La question centrale des travaux présentés ici est celle de l'attractivité des territoires, et en particulier des territoires caractérisés par un déficit d'attractivité, qu'il soit économique ou résidentiel. Leur lecture sous l'angle de la spécificité des territoires intermédiaires permet d'établir une articulation dans cette HDR entre ma thématique de recherche récurrente depuis environ quinze ans (travaux consacrés aux LGV) et mes perspectives de recherche orientées vers la bioéconomie (une transition productive ouvrant des perspectives nouvelles en termes de logiques d'implantations industrielles et de place de la gouvernance). Cette spécificité des territoires intermédiaires au regard des LGV est explicitée dans cette HDR, alors qu'elle a un caractère plus implicite dans mes publications⁴. Dans la mesure où un certain nombre de ces publications sont collectives, cette relecture permet également de singulariser l'approche.

Partant du fil directeur des travaux depuis la thèse, l'attractivité du territoire en lien avec la gouvernance locale (1), la problématique de l'HDR centrée sur la question des territoires intermédiaires est présentée (2), ainsi que l'approche théorique privilégiée (3).

1. *Présentation globale des travaux : le fil directeur de l'attractivité des territoires, de la gouvernance, et du capital organisationnel*

La thèse (Bazin, 1996) a été réalisée dans le contexte des années 1990 où attirer des entreprises sur des localisations déterminées pour créer des emplois que le potentiel local n'était plus à même d'offrir, était devenu un volet important des politiques territoriales. Dans la perspective de l'élargissement de l'Union Européenne de l'époque, la question de l'attractivité des espaces et tout particulièrement de certains territoires fragilisés au sein de ces espaces était directement posée par les pouvoirs publics. Des études identifiaient à cette période les forces et faiblesses de ces territoires, et suggéraient des pratiques locales nouvelles visant à attirer des investisseurs extérieurs.

Depuis la thèse, les travaux sont centrés sur la question de la place de la gouvernance locale dans l'attractivité des territoires.

⁴ Hormis une publication dont le titre y fait explicitement référence (Bazin et al., 2014a).

1.1. *Retour rapide sur les résultats de thèse : attractivité des territoires en déclin et gouvernance*

La thèse s'était intéressée au rôle des organisations territoriales dans la compétitivité des territoires, rôle occulté par les analyses théoriques dominantes, focalisées à l'époque sur la « concurrence juridictionnelle ».

*Le principal résultat de cette thèse avait été de montrer l'existence d'un **capital organisationnel** spécifique à chaque territoire, dépendant des relations qu'entretiennent acteurs publics et privés et de la spécificité productive de ces territoires, conditionnant leur capacité à se repositionner pour développer des facteurs d'attractivité nouveaux (Bazin, 1998a).*

Cette thèse a été réalisée dans le cadre d'un financement Ministère de la Recherche et des Technologies (MRT) en association à un groupe de recherche européen sur la question des politiques locales d'attraction d'entreprises dans le contexte dépressif de la désindustrialisation.

Un fil conducteur se présentait : on assistait à la formation d'un marché de sites, sur lequel se profilaient une offre de sites de la part des collectivités locales, et une demande de sites du côté des entreprises en quête de localisation. *Gordon et Jayet (1991)* avaient mis en évidence l'émergence de ce marché de « sites » à une échelle européenne, là où les territoires en perte de vitesse avaient un besoin économique vital de création d'emplois.

L'objectif était alors d'examiner les modalités de la construction de l'offre de sites de la part de collectivités territoriales cherchant à attirer des entreprises pour comprendre le mode opératoire de ces politiques, et leur efficacité en termes de développement économique local. Pour que se forme ce marché il fallait qu'émergent des groupes cohérents d'acheteurs et de vendeurs dont la présence se traduisait par des fonctions d'offre et de demande de sites.

Du côté des acheteurs, la question était d'identifier les agents conduits à faire des choix de localisation ou de relocalisation et d'en discerner les stratégies. Du côté des offreurs il s'agissait d'identifier les agents intervenant dans cette fonction d'offre (et les caractéristiques de cette offre) au-delà des agents qui réalisaient ces transactions, en intégrant tous les acteurs prenant part à l'organisation territoriale et intervenant, même indirectement, dans l'offre de sites (*Bazin et Kherdjemil, 1998*).

La focalisation portait sur les modes de coordination des acteurs du territoire, conditionnant leur type d'intervention vis-à-vis des acteurs extérieurs, ainsi que les conséquences des implantations nouvelles sur ces organisations (*Bazin, 1995*).

La thèse a permis de montrer que l'offre de sites aux entreprises découlait plus d'une logique d'offre de biens publics locaux par des territoires n'étant plus seulement supports de sites (approche de la concurrence juridictionnelle), mais aussi acteurs de la production de sites au moyen de stratégies de coordination entre acteurs publics et privés visant à renouveler les actifs du territoire (*Bazin, 1996*).

L'approche des sites en tant que combinaison de biens publics locaux mixtes (produits spécifiques aux territoires, assimilés à des biens de clubs) a été privilégiée (Bazin, 1998b), conduisant à la notion de capital « organisationnel », un co-produit public/privé, disposant de règles spécifiques de coordination, davantage basées sur la coopération que sur la concurrence, et qui se renouvellent en fonction des stratégies d'acteurs.

Deux régions constituaient le terrain de recherche (Nord Pas-de-Calais et Rhône-Alpes). La capacité des acteurs à passer d'un processus d'allocation des ressources (attraction d'entreprises par les aides à l'implantation) à un processus d'organisation des ressources (attraction d'entreprises par les actifs territoriaux spécifiques et des stratégies d'acteurs permettant la production d'un capital organisationnel) y a été interrogée.

Le choix de ces deux régions s'expliquait par le fait que, toutes deux d'un poids démographique comparable (bien que relevant d'une structure urbaine différente) avaient vécu la désindustrialisation avec une ampleur différente. Elles étaient caractérisées par une politique d'aide différente, beaucoup plus prononcée dans le Nord Pas-de-Calais qu'en Rhône-Alpes, les aides à l'implantation étant apparues comme un frein dans la construction des stratégies territoriales d'offre de sites. L'importance des stratégies d'organisation d'acteurs (stratégies hors coût) pour faire face aux effets des surenchères provoquées localement par les aides à l'implantation était mise en évidence.

La thèse a ainsi porté sur la manière dont, à court terme, des acteurs peuvent se mobiliser et cibler des secteurs d'activités spécifiques, en lien avec les spécificités du territoire, pour en repositionner les actifs productifs et attirer des entreprises. Le type de capital organisationnel (actifs spécifiques et modes de coordination) présent sur le territoire a été identifié comme un des facteurs explicatifs de stratégies différenciées de territoires, les modes de gouvernance locale donnant lieu à des résultats différents en termes d'attractivité.

1.2. *Le travail postdoctoral : un recentrage sur un possible facteur de localisation, les LGV*

Les travaux postdoctoraux se sont poursuivis autour de cette question de la gouvernance, appliquée à un facteur d'attractivité potentiel différent, les lignes à grande vitesse (LGV).

L'arrivée en poste à l'Université de Reims a créé l'opportunité d'orienter la recherche vers un des autres aspects de l'attractivité et du développement des territoires : celui des infrastructures de transport et tout particulièrement les LGV, et ce à partir de 2004.

En partant de l'idée de la réfutation des effets structurants des infrastructures de transport, ces travaux ont montré que si des effets automatiques de développement local liés au déploiement de lignes à grande vitesse sur les territoires intermédiaires n'ont pas lieu, certains impacts peuvent néanmoins apparaître dans des circonstances spécifiques. Nous mobilisons à ce titre le concept d'appropriation (cf. point 3. de ce chapitre).

Ces travaux ont privilégié l'analyse des politiques locales d'accompagnement de la mise en service des LGV, et des stratégies d'acteurs visant à les valoriser économiquement au travers d'un processus de décision collectif.

L'arrivée de la LGV-Est européenne en Champagne-Ardenne, région en perte d'attractivité démographique et économique, constituait en effet un terrain propice à l'observation des processus de décision en amont de sa mise en service (trois ans avant) et de la réflexion collective liée à la mise en service de l'infrastructure. Si les LGV sont porteuses d'ambitions importantes pour les territoires, les expériences passées d'arrivée de LGV sur d'autres territoires avaient montré les limites à fonder trop d'espoirs dans cette infrastructure (*Mannone, 1995*). Des conditions spécifiques apparaissaient nécessaires pour que cet outil s'inscrive dans une dynamique de développement local reposant sur d'autres leviers. Les effets structurants (idée selon laquelle les infrastructures de transport entraîneraient des effets automatiques sur le développement économique) étant réfutés (*Offner, 1993*), la question était alors d'identifier d'éventuels autres impacts, et leurs conditions d'apparition.

Ce travail, d'abord prospectif, a été réalisé sur un certain nombre des villes déjà desservies en France, de taille équivalente à celles de Champagne-Ardenne qui allaient être desservies, et situées à des distances équivalentes vis-à-vis de Paris. L'analyse, d'abord statistique, a été complétée par des entretiens qualitatifs en face à face (auprès d'une trentaine d'acteurs de la région) visant à identifier le rôle des décisions collectives de valorisation des LGV au travers des politiques publiques locales, et de l'analyse du jeu d'acteurs (*Bazin et al., 2006a*). Ce travail a été suivi de deux contrats de recherche PREDIT (*Bazin et al., 2013c ; Koning et al., 2015*).

1.3. Bifurcation récente de la recherche : bioéconomie et gouvernance locale

Le second volet des travaux, moins investi à ce jour, porte sur la fonction logistique des entreprises et son potentiel en termes de développement local (*Bazin, 2003*). Les travaux concernent l'évolution des compétences dans le secteur transport et logistique (*Bazin et Beckerich, 2006*), le lien entre les activités de transport et de logistique (*Bazin et Beckerich, 2008*) et la performance logistique amont d'entreprises agro-industrielles comme facteur potentiel de leur ancrage productif (*Benoit, 2017 et 2018*). Ma recherche s'est orientée récemment vers la question de l'ancrage de la bioéconomie, à partir de cas d'entreprises situées sur un biocluster dans la Marne. Après quinze ans de labellisation « pôle de compétitivité », celui-ci présente des résultats intéressants à observer en termes d'attractivité et d'ancrage productif. Les pistes de recherche associant gouvernance locale et bioéconomie sont présentées en troisième partie de cette HDR.

2. Gouvernance autour des LGV dans les villes intermédiaires, et esquisse d'une grille de lecture pour la bioéconomie

Si le lien entre LGV et dynamique locale a été étudié sur différentes tailles de villes, très vite apparaît néanmoins la question d'une valorisation plus délicate des LGV pour les villes de taille intermédiaire (et à fortiori pour les petites villes). Ces villes bénéficient de dessertes à grande vitesse, parfois pour des raisons politiques, parfois davantage par hasard (surtout pour les petites villes). Il convient donc de développer les raisons de ce choix de recentrage sur cette taille de villes (1) avant d'exposer la place qu'y trouve la gouvernance associée aux LGV à des fins de développement local et durable (2) puis d'esquisser une grille de lecture de la gouvernance orientée vers une bioéconomie territorialisée (3).

2.1. Un recentrage sur des villes à problématique particulière, les villes intermédiaires

Les LGV sont conçues au départ pour relier des pôles économiques de grande taille, leur appropriation par les grandes villes est ainsi peu contestée, même si leur automaticité est remise en cause. Une grande partie des travaux sur les LGV réalisés à l'échelle internationale s'attache alors à leur impact sur les grandes villes.

A l'inverse, sur les petites et moyennes villes, il est montré que les dessertes ont des impacts souvent situés en deçà des attentes (*Feliu, 2012*). C'est le cas tant en matière d'attractivité d'entreprises qu'en matière de tourisme.

En revanche pour les villes intermédiaires les résultats sont moins tranchés. Pour elles, les enjeux d'accessibilité et d'attractivité se heurtent à la logique d'efficacité d'un réseau conçu à et pour une autre échelle (*Facchinetti-Mannone, 2016*). Pour ces villes, la valorisation des LGV est davantage conditionnée que dans les grandes villes.

De plus ces villes, qu'il est difficile de classer uniquement par taille, mais plutôt par les fonctions qu'elles occupent dans l'armature urbaine et son évolution (*Dumont, 2007*), mettent en œuvre généralement des politiques d'accompagnement substantielles au moment de la mise en service des dessertes. Enfin elles font souvent l'objet de spéculations de la part d'investisseurs de l'immobilier dans un contexte de raréfaction et de cherté du foncier dans les grandes villes (*Bonnet et Morizet, 2003*).

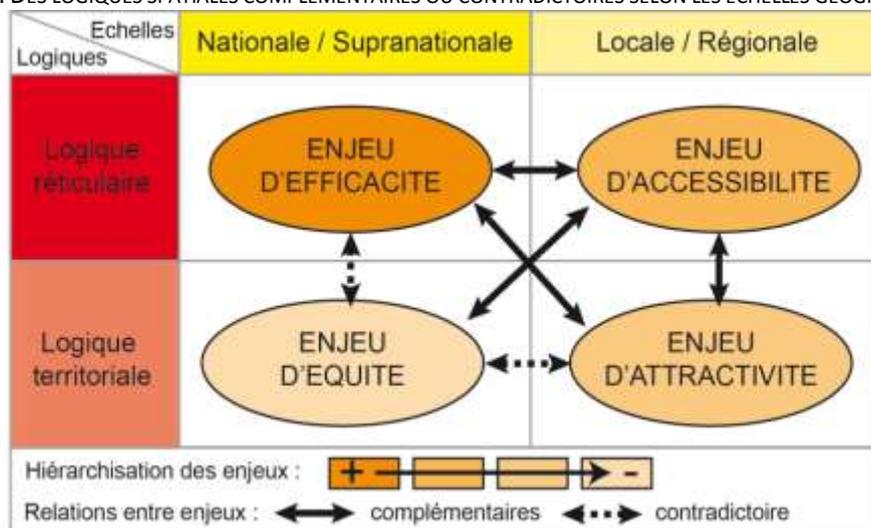
Les villes intermédiaires peuvent être caractérisées par un positionnement spécifique dans l'armature urbaine et la hiérarchie urbaine classique, positionnement défini comme un « entre-deux » : ce ne sont ni des grandes villes généralement caractérisées comme des métropoles⁶, ni des petites villes situées en bas de la hiérarchie urbaine.

⁶ Même si parfois certaines grandes villes sont qualifiées de grandes villes intermédiaires (*Ureña et al., 2009*, dans les cas de Lille et Saragosse)

Comme l'indique la figure 1 (Facchinetti-Mannone, 2016), alors que les LGV sont conçues dans une logique réticulaire pour favoriser la desserte des grandes villes, les villes de rang inférieur tentent de l'utiliser dans une logique territoriale d'attractivité.

La caractérisation de ces villes tient ainsi plus aux fonctions qu'elles occupent réellement ou potentiellement dans le système urbain et les réseaux de villes. Elles constituent une forme de « mitoyenneté territoriale » entre la métropole et la petite ville (Nadou, 2010). Elles se caractérisent davantage par une fonction, un rôle, dans la diffusion des dynamiques économiques (Bellet et Llop, 2003). Leurs situations, leurs tailles et leurs fonctions en font des pôles d'intermédiation entre des territoires métropolisés et des espaces périphériques, disposant d'un rayonnement à une échelle à minima régionale (Bock et Carrière, 2007 ; Carrière, 2008).

FIGURE 1. DES LOGIQUES SPATIALES COMPLEMENTAIRES OU CONTRADICTOIRES SELON LES ECHELLES GEOGRAPHIQUES



Source : Facchinetti-Mannone, 2016, p. 64

Au-delà de ce classement fonctionnel, ces villes intermédiaires ont surtout la particularité d'être moins polarisées que d'autres, tout en ayant un rôle non négligeable dans l'armature urbaine à laquelle elles participent (Bazin et al., 2014a, dans les cas de Reims, Metz, Le Mans et Tours).

Selon les pays, une ville de 20.000 habitants (c'est le cas de certains pays du Nord de l'Europe) peut avoir la même fonction qu'une ville de 100.000 ou 200.000 habitants dans un autre pays (Nadou, 2010). Cette approche fonctionnelle leur attribue un rôle spécifique, complémentaire à celui des métropoles, dans l'émergence de dynamiques économiques (Kataka et Demazières, 2017) et le drainage des dynamiques des petites villes (Aubert et al., 2011).

Si à l'échelle mondiale les villes intermédiaires sont définies comme appartenant à un seuil d'aires urbaines comprises entre 50.000 et 1 million d'habitants⁷, à l'échelle européenne elles se situent davantage entre 30.000 et 200.000 habitants (*Espon, 2008*). Dans le contexte français la taille retenue est la tranche de 100.000 à 500.000 habitants (*DATAR, 2010*)⁸, avec une typologie qui les classe, selon *Nadou (2010)* en trois catégories :

- les villes intermédiaires influencées (cas de Reims, Le Mans, Orléans, etc. sous influence de la métropole parisienne) ;
- les villes intermédiaires satellisées (comme Saint Etienne avec le Grand Lyon, ou Angers avec l'ensemble Nantais) ;
- les villes intermédiaires éloignées, avec des ressources propres qui ne suffisent pas à leur pérennité (comme Limoges, Clermont-Ferrand ou encore Dijon).

Afin de les distinguer des villes moyennes (inférieures à 200.000 habitants) et des grandes villes (supérieures à 500.000), nous retenons la catégorie des villes situées entre 200.000 et 500.000 habitants dans leur aire urbaine, définie dans *Deraëve (2015)*.

2.2. LGV, attractivité des villes intermédiaires, développement durable, et gouvernance

Selon la *cour des comptes (2014)*, les dessertes à grande vitesse auraient été portées au-delà de leur pertinence en desservant des villes de taille trop faible. En fonction des caractéristiques de ces villes, de dépendance vis-à-vis des métropoles ou mégapoles (villes sous influence), de satellisation ou d'éloignement, les impacts possibles d'une ligne à grande vitesse y sont ambigus : la ligne peut venir renforcer la caractérisation préexistante avec un effet d'aspiration qui s'accroît à son détriment, mais elle peut aussi venir renforcer des ressources propres par la possibilité de capter de nouveaux flux.

2.2.1. LGV et attractivité dans les villes intermédiaires

Pour *Facchinetti-Mannone (2016)*, l'arrivée de la grande vitesse revêt un enjeu spécifique pour les villes intermédiaires. Elle leur offre l'occasion de renforcer leur visibilité nationale et européenne et d'asseoir leur rayonnement régional, dans un contexte de métropolisation. Mais le double mouvement de dilution résidentielle (qui fragilise leur centralité) et de concentration des fonctions stratégiques au profit des plus grandes villes met en péril leur polarité.

Dans ce contexte, comment une telle infrastructure, ayant vocation à concentrer les flux, conçue pour des grandes villes ou agglomérations et destinée à favoriser la mobilité et les échanges entre grands nœuds de concentration des flux, peut-elle alors favoriser aussi l'attractivité de territoires intermédiaires et sous quelles conditions ?

C'était précisément la question que se posait la région Champagne Ardenne en 2004, alors que la LGV allait entrer en service en 2007 et que certaines de ses villes allaient être

⁷ Source : <https://www.uclg.org/fr/agenda/villes-intermediaires>

⁸ Allant de Saint Quentin la plus petite retenue en population (101.281 en 2007) à Metz la plus grande retenue en population (439.451 en 2007).

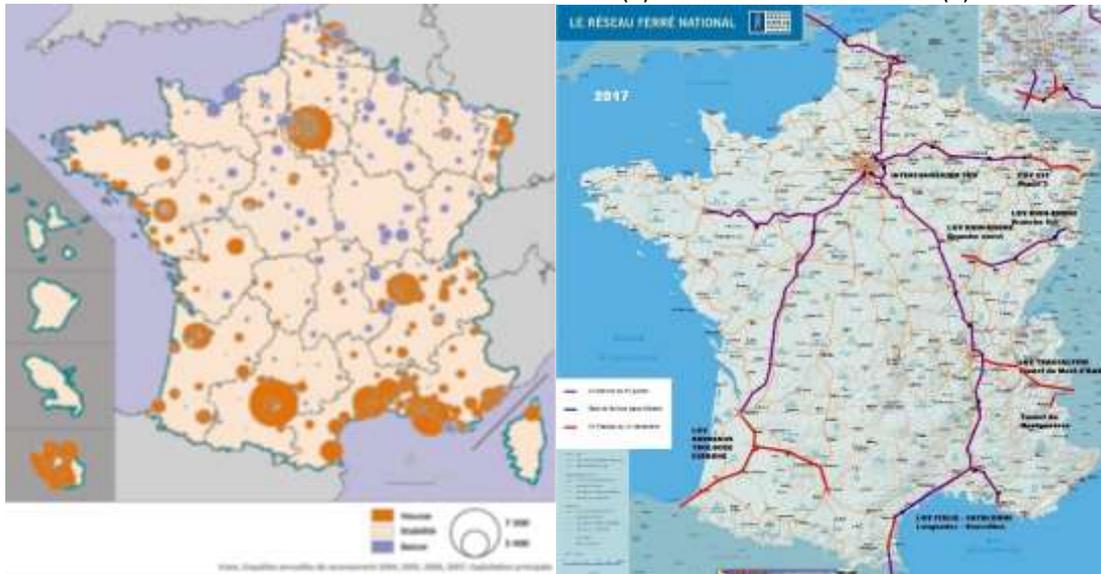
desservies (Châlons en Champagne, Reims, Charleville Mézières) et d'autres non (Troyes, Saint Dizier), faisant émerger des espoirs pour certaines villes et des craintes pour d'autres (Bazin et al., 2004a).

Il est bien entendu admis que le renforcement de l'attractivité des territoires intermédiaires n'est pas la vocation première des LGV (notamment au regard des théories de la localisation selon lesquelles les territoires les plus attractifs sont les plus agglomérés). On peut s'interroger toutefois sur cette possible vocation secondaire des LGV, pour ces villes intermédiaires. Les acteurs locaux ont-ils, au travers de politiques actives, la possibilité de favoriser cette vocation secondaire ? Cette question se pose dans un contexte où les territoires sont amenés à mettre en place des politiques de mobilité durable (Banister, 2008), et dans un environnement économique de descente en taille de villes de certains investisseurs qui y voient des marchés potentiels nouveaux face à la saturation de certains marchés de grandes villes.

2.2.2. LGV, attractivité des villes intermédiaires et gouvernance

En France, la forte centralité à Paris a engendré l'existence de zones de plus faible densité et de plus faible dynamisme autour du bassin parisien. Au-delà se recréent des espaces denses correspondant pour la plupart aux anciens bassins productifs. L'exception à cette mécanique est liée à l'héliotropisme rencontré sur certains territoires présents. Une juxtaposition des cartes de densité de population et du réseau à grande vitesse montre une relativement bonne superposition entre dessertes LGV et densités urbaines, excepté pour certains territoires faiblement agglomérés et bénéficiant de dessertes (carte 1).

CARTE 1 . JUXTAPOSITION DES DENSITES DE POPULATION (1) ET DU RESEAU LGV EN FRANCE (2)



Source : juxtaposition de l'auteur, à partir d'Insee (2012) ; et RFF (2017)

Alors que de nombreuses villes se battent pour obtenir une desserte, celles-ci non seulement ne bénéficient pas toujours des impacts attendus, mais voient aussi parfois

leur dynamique aspirée par les principaux pôles desservis (Bazin et al., 2011b). Pire, certaines voient la fréquence de leur desserte se dégrader par rapport à leur desserte antérieure.

Les cadres profitent par exemple d'opportunités d'emploi nouvelles dans les grandes villes nouvellement accessibles alors que l'inverse (cadres de grandes villes migrant quotidiennement vers les villes intermédiaires) se produit peu (Beckerich et al., 2016a). L'analyse prospective préalable à l'arrivée de la LGV-Est en Champagne-Ardenne (Bazin et al. 2006d) montre que pour des villes intermédiaires en France, desservies et non desservies, les dynamiques économiques ne sont pas très éloignées.

Toutefois, dans certaines d'entre elles, et dans des domaines spécifiques, des politiques locales d'accompagnement peuvent contribuer à capter une dynamique ciblée. C'est le cas dans le domaine du tourisme, avec des politiques de valorisation d'actifs spécifiques (Bazin et Delaplace, 2013 et 2015). C'est le cas dans le domaine des quartiers d'affaire, avec des politiques adéquates de destination foncière anticipées par les collectivités locales (Beckerich et al., 2016b). Ces politiques d'accompagnement se traduisent par une modification des modes de gouvernance suite à la mise en service de l'infrastructure ; la coordination d'acteurs évoluant en intégrant l'infrastructure aux politiques.

2.2.3. LGV et développement durable pour les villes intermédiaires

Les préoccupations environnementales liées au développement durable ajoutent une dimension particulière à la question des LGV dès lors que le développement durable concerne fortement les transports, et en particulier les LGV considérées comme un mode de transport doux. La logique de concentration des flux qui caractérise les LGV est toutefois peu favorable aux territoires intermédiaires.

Si les LGV sont efficaces dans leur desserte des espaces agglomérés, pour les territoires de plus faible taille, leurs avantages s'amenuisent, en raison des « ruptures de charge » supportées par les voyageurs et de la plus faible fréquence des dessertes de ces territoires. Cela peut même conduire à des pratiques contraires à celles attendues : un retour à l'usage de la route en cas de dégradations des dessertes ferroviaires classiques (consécutives aux dessertes LGV) et de surcoût pour l'utilisateur. Dans le contexte français de réforme ferroviaire (Rapport Spinetta, 2018)¹⁸, cette contradiction est d'autant plus présente.

Les acteurs locaux peuvent jouer ainsi un rôle, en négociant le maintien d'une bonne qualité de desserte, et dans l'accompagnement de la diffusion des flux limitant les ruptures de charge en favorisant l'intermodalité aux gares.

Si l'impact de ces infrastructures n'est pas évident en termes de développement local sur les villes intermédiaires, il l'est donc d'autant moins à l'examen des trois dimensions

¹⁸ Rapport Spinetta (J-C) au 1^{er} ministre : « L'avenir du transport ferroviaire », 15/02/2018, 125 p.

assignées aux politiques de développement durable : développement économique local, social local, et environnemental local.

Au plan environnemental, les modes de transport efficaces notamment sur la longue distance, sont généralement les modes collectifs, qui massifient le plus les flux. C'est de l'efficacité de ces modes dont dépendrait le report modal. Ce sont donc les infrastructures qui massifient les flux qui sont à favoriser dans une optique de développement durable. Pour atteindre les territoires les moins agglomérés, l'efficacité environnementale du transport doit être accompagnée par les politiques publiques visant notamment la baisse des temps de ruptures de charge vers la destination finale. Dans le cas des LGV, l'organisation de l'intermodalité entre gares ferroviaires, routières, aéroports et transports urbains peut favoriser ces usages (*Delaplace et Bazin, 2015*). De plus, en cas de faibles taux de remplissage, les gains environnementaux disparaissent dans la mesure où l'entretien et l'exploitation des lignes nécessitent des consommations carbonées fixes pour l'opérateur ferroviaire (*Yue et al, 2015*).

Le volet économique concerne quant à lui directement la question de l'attractivité des territoires intermédiaires. Le regain d'attractivité de certains territoires doit contribuer à une répartition plus équitable du dynamisme des territoires et à leur croissance plus durable (*Zuindeau, 2007*). *Olszak (2010)* fait apparaître les politiques du transport comme un des volets permettant de croiser les concepts d'attractivité des territoires et du développement durable (concepts qui peuvent selon lui converger mais aussi être antinomiques). Or cette contribution des LGV à l'attractivité et au développement économique des territoires intermédiaires n'est pas démontrée dans la littérature consacrée aux LGV (*Bazin et al., 2011a*). Par ailleurs, en France, des collectivités locales sont mises à contribution des financements de lignes, comme celles de la LGV-Est, ce qui ampute d'autant leurs budgets affectés à d'autres projets.

Enfin, au regard des aspects sociaux du développement durable, se pose la question de l'exclusion de certaines catégories d'usagers de la grande vitesse ferroviaire en raison de la tarification pratiquée, malgré davantage de bien-être au travail pour les déplacements professionnels. Pour de nombreuses liaisons aux territoires intermédiaires, la grande vitesse est souvent synonyme de dégradation des fréquences de dessertes et contribue dans certains cas au report modal vers la route de trafics qui étaient auparavant effectués sur lignes ferroviaires classiques (*Beckerich et al., 2016b*).

2.3. Bioéconomie et gouvernance locale : esquisse d'une grille de lecture

Si nous adoptons le qualificatif de villes intermédiaires s'agissant des LGV qui desservent principalement des villes, nous adoptons de préférence celui de territoires intermédiaires pour étudier la bioéconomie et le rôle que joue la gouvernance dans sa dynamique. La bioéconomie est définie comme l'économie du vivant. Elle englobe l'ensemble des activités de production et de transformation de la biomasse qu'elle soit forestière, agricole, et aquacole, à des fins de production alimentaire, de matériaux biosourcés, et d'énergies renouvelables. Elle a pour ambition de répondre au besoin de transition de la

production majoritairement à base de matières fossiles (charbon, gaz, pétrole) à une production à partir de ressources renouvelables et recyclables (Dron, 2013).

Les territoires concernés sont donc plutôt caractérisés par des espaces plus larges, ou des « grappes d'espaces » faiblement denses en raison de l'exploitation de la biomasse qui s'y produit, souvent en champs ou en forêts, voire en zone côtière. Nous les qualifions alors davantage de « territoires intermédiaires » dès lors qu'ils sont proches d'une ville intermédiaire et qu'ils appartiennent à des territoires faiblement polarisés. La réindustrialisation écologique qui peut s'y produire est alors un élément impactant potentiellement leur attractivité.

Or ce secteur émergent connaît des contraintes logistiques spécifiques très différentes de celles de la pétroéconomie. Les enjeux territoriaux de la logistique les plus connus concernent l'implantation de plates-formes logistiques, potentiellement génératrices d'emplois, le plus souvent à proximité des grands bassins de consommation (Savy, 2006 ; Raimbault, 2014). La logistique est toutefois aussi une fonction qui concerne la partie amont des chaînes logistiques, avec des plates-formes logistiques externalisées situées sur les territoires productifs, et des organisations logistiques et de transport innovantes. La logistique est ainsi tant liée à la distribution qu'à la production (Pipame, 2009). Ainsi, alors que la logistique de distribution privilégie les implantations à proximité des agglomérations denses et que les fondements de la gouvernance logistique de distribution sont plutôt bien identifiés (Masson, 2013, Masson et Petiot, 2012), ceux de la logistique productive doivent être précisés.

Au vu des contraintes de transport et logistique de ce secteur, une gouvernance logistique (Coe, 2014 ; Masson, 2017a) peut-elle faciliter la conciliation entre innovations localisées et ancrage productif de la bioéconomie ? Des coordinations logistiques existent entre acteurs privés (de type symbiose industrielle avec échanges territorialisés de flux, Thénot et Katir, 2017) dans le cadre de bioraffineries. La gouvernance territoriale, facilitant les conditions d'exploitation des ressources et ainsi l'ancrage, demande à être définie.

La spécification des actifs logistiques du territoire vers une logistique productive est alors du ressort de la gouvernance logistique.

3. *Gouvernance locale et processus d'apprentissage : approche théorique privilégiée*

L'approche théorique privilégiée dans mes travaux est l'approche institutionnelle. Elle permet de comprendre les processus d'apprentissage conduisant à des formes innovantes de gouvernance et à une valorisation des ressources des territoires (1). Elle s'attache aux mécanismes de la coordination d'acteurs pouvant donner lieu à l'appropriation d'une infrastructure de type LGV (2) ou d'un paradigme productif émergent comme la bioéconomie (3).

3.1. *L'approche institutionnelle : rôle de l'hétérogénéité des espaces, de la coordination d'acteurs, et des processus d'apprentissage*

North (1991) suggère un rôle possible des institutions et des modèles de gouvernance, sur des trajectoires et des dynamiques économiques différenciées pour des territoires également dotés en facteurs naturels. A partir d'un exemple¹⁹ il éclaire l'impact que peuvent avoir des différences de pratiques de gouvernance, dans la valorisation possible d'infrastructures, sur des territoires dotés de façon équivalente en facteurs. S'il raisonne à l'échelle internationale, les mécanismes de la gouvernance fonctionnent également à l'échelle infranationale ou infrarégionale, les territoires étant caractérisés par des histoires différentes et une dépendance à leurs passés.

Cela explique qu'un regain de dynamique économique locale ou des impacts en termes de développement durable soient attendus d'infrastructures de transport (LGV, corridors intermodaux, etc.). Le transport a la particularité de pouvoir capter des flux, les organiser, et les dispatcher. Cela signifie, pour des territoires, la possibilité de créer des activités autour de ces flux de biens ou de personnes, activités sources de création de valeur, directement ou indirectement.

L'économie spatiale explique l'impact mécanique des infrastructures de transport, mais le rôle des caractéristiques hétérogènes de l'espace, des acteurs, des institutions, des initiatives locales spécifiques, et l'impact des politiques publiques d'aménagement et de développement de projets autour de ces infrastructures en sont absents.

L'économie régionale rend alors compte du rôle de ces acteurs et des dynamiques possibles associées aux politiques menées (Polèse et Sheamur, 2009), mais aussi des caractéristiques spécifiques des territoires, des hommes et des activités, pour expliquer leur dynamique. Nous privilégions cette approche, au travers de la question de la coordination des acteurs, et de celle des apprentissages.

Les *processus d'apprentissage* (Hecllo, 1974), et en particulier des apprentissages par la pratique (learning by doing), sont issus de stratégies résultant de l'expérience, en réponse à des stimuli perçus et à un contexte d'incertitude. Les processus d'apprentissage issus des territoires (apprentissage territoriaux) ont surtout été analysés pour le rôle qu'ils

¹⁹ North part d'une observation empirique simple : Amérique du Sud et Amérique du Nord connaissent avant la colonisation des niveaux de développement fort comparables alors qu'aujourd'hui l'écart entre les deux régions est considérable et continue à croître. Une explication en termes de dotations initiales en facteurs est impropre car toutes deux ont des ressources importantes et comparables. La différence proviendrait alors de l'effet incitatif des institutions sur le développement économique à partir des puissances colonisatrices : l'Angleterre transmet un modèle horizontal et décentralisé, un modèle marchand qui multiplie les incitations à la recherche du profit par l'innovation et l'économie de coûts ; l'Espagne et le Portugal transmettent un second modèle, le modèle Ibérique, vertical et centralisé, bureaucratique-impérial, un modèle de rente, qui décourage l'effort productif (...), et privilégie l'économie informelle, sources de multiples coûts de transaction.

tiennent dans l'émergence d'innovations (Kirat et Lung, 1995 ; Huet et al, 2008 ; ou encore Belanger, 2013). Chez Proulx (2007) par exemple on peut distinguer deux phases de l'apprentissage : des réunions d'acteurs autour d'une problématique et le ciblage de solutions ; la mise à l'épreuve de solutions.

Ainsi, et en tenant compte de l'hétérogénéité de l'espace, on peut considérer un rôle indirect des infrastructures de transport dans la dynamique de certains territoires. Les dynamiques économiques locales, la localisation d'activités, et par corolaire l'attractivité des territoires peuvent être impactées par des stratégies d'acteurs en termes d'innovations de services combinées à des ressources locales spécifiques (Delaplace, 2009). Ce rôle des acteurs du territoire et de la gouvernance dans l'apparition de dynamiques spécifiques est mis en évidence dans les concepts de milieux innovateurs, les districts industriels, les clusters, les régions apprenantes, ou encore en économie de proximités (Torre et Rallet, 2005 ; Torre, 2006).

Ces travaux identifient les conditions dans lesquelles des dynamiques positives peuvent émerger, par une reproduction des certaines conditions sur d'autres territoires, au travers de politiques régionales spécifiques. La littérature en management public apporte un message assez complémentaire en considérant que les collectivités locales sont dotées de capacités cognitives et stratégiques, et que l'organisation sociale, les institutions locales, et les collectivités territoriales jouent un rôle essentiel dans les dynamiques émergentes (Le Lidec, 2007).

Une généralisation est toutefois difficile, les infrastructures de transport ayant des vocations différentes, selon leur type (routes, autoroutes, LGV, liaisons aériennes, voies fluviales, etc.). Les modes d'appropriation des infrastructures de transport sont donc différenciés selon le type d'infrastructure, les territoires, leurs tailles, leurs actifs spécifiques, et les types de coordination des acteurs présents. Ils répondent à des processus différenciés d'apprentissages territoriaux.

3.2. LGV, processus d'apprentissage, appropriation et impacts indirects

La mise en service d'une infrastructure à grande vitesse peut être considérée comme un élément déclencheur d'un processus d'apprentissage dès lors qu'elle relève de la mise en œuvre de réflexions stratégiques collectives et de la mise à l'épreuve de solutions adaptées aux caractéristiques du territoire. Ces solutions sont assimilables à des innovations issues d'apprentissages collectifs pouvant conduire à des retombées économiques indirectes (REI) ou « wider economic impacts », Vickerman (2007).

Les apprentissages sont caractérisés par une incertitude. L'incertitude caractérisant les LGV existe à deux niveaux : celui des impacts potentiels de l'infrastructure et celui de la conjoncture économique au moment de l'arrivée des dessertes. Chaque territoire, en fonction de ses caractéristiques propres et du contexte d'incertitude à l'entrée en service de la desserte, met en œuvre un processus d'apprentissage conduisant à des stratégies spécifiques et à une internalisation spécifique de l'infrastructure. Cette internalisation correspond à un mécanisme d'appropriation.

Si les LGV (lignes à grande vitesse) ont en premier lieu vocation à relier plus rapidement entre elles les grandes villes²¹, elles ont toutefois été adaptées aux spécificités géographiques de chaque pays, et aux vocations particulières qui leur ont été assignées politiquement, dépassant pour certaines le modèle de départ²². Ainsi *Perl et Goetz (2015)* distinguent trois modèles : les corridors (système japonais) où la massification des flux de voyageurs est la plus poussée (avantagée par une géographie longitudinale propice) ; les réseaux (systèmes dominants en Espagne et en Chine, également favorisés par une géographie spécifique adaptée aux réseaux) ; ou encore le système hybride (modèles allemand et français) où existent des lignes dédiées à la grande vitesse mais où les trains peuvent circuler également sur les lignes classiques (permettant une irrigation par la grande vitesse de villes intermédiaires ou même de petites villes).

Pour *De Rus (2009)*, il n'y a pas de bons ou de mauvais systèmes, mais plutôt des systèmes dont le sacrifice financier est plus ou moins profitable socialement. Or la mesure de cette profitabilité sociale est complexe car les impacts directs sont mesurables alors que les impacts indirects le sont beaucoup moins. De façon générale, les réseaux répondant à cette profitabilité sociale sont ceux qui massifient le plus et qui répondent à une forte demande de transport (*Vickerman, 1997*) conduisant ainsi à un report modal sur des distances qui doivent être suffisamment longues (*Givoni, 2006 ; Hall, 1999*). Dans le domaine du tourisme, par exemple, les retombées attendues dans les villes petites et moyennes sont souvent déçues (*Albalade et al., 2015*).

Toutefois certains territoires moins agglomérés ne répondant pas à cette définition de réseaux socialement profitables peuvent tirer profit des LGV en matière de développement économique local dès lors qu'un effet d'image se produit, que des innovations de service sont associées à ces dessertes (*Delaplace, 2012b*), et que des ressources spécifiques existent sur ces territoires autorisant par exemple la dynamisation du tourisme (*Bazin et al., 2010b*).

Les processus d'apprentissage autour des LGV fonctionnent à la manière d'opérateurs (*Pecqueur, 2008*), des dynamiques d'acteurs se produisant lors de l'arrivée des dessertes. Ces processus d'apprentissage font émerger (à partir de concertations et de coordinations d'acteurs autour de projets nouveaux) une appropriation de l'infrastructure. Cette appropriation transforme alors le capital organisationnel propre au territoire, en le dotant d'externalités nouvelles.

Les acteurs du territoire se mobilisent d'abord préalablement à l'arrivée de nouvelles dessertes, ce qui conduit à une évolution des modes de coordination, liée à l'image que la grande vitesse véhicule pour les acteurs du territoire. Ils se mobilisent également lors de la modification des dessertes ferroviaires classiques, consécutive aux mises en service

²¹ C'est le cas du modèle japonais, le premier à s'être développé (dans les années 60), ou du modèle chinois qui se développe depuis plus de 10 ans à un rythme rapide. C'est aussi la vocation du réseau à grande vitesse européen développé dans les années 1990.

²² Comme indiqué précédemment, en France, la cour des comptes considère par exemple que le modèle a été porté au-delà de sa pertinence initiale (*Cour des comptes, 2014*).

de LGV. La perception des positions compétitives des villes desservies et non desservies sur un même territoire (un réseau de villes, un département, une région) s'en trouve modifiée. Les conflits apparus au moment de la définition de la desserte rebattent les cartes du positionnement respectif de chaque ville et des différents acteurs au sein de ces villes. De nouveaux équilibres se forment modifiant les rapports existants au sein de la gouvernance. Conjugué aux leçons tirées des expériences passées de villes desservies, un processus d'apprentissage émerge et participe à la modification des positionnements respectifs des acteurs, des modes de coordination, et à de nouveaux compromis.

3.3. *Transposition des questions de gouvernance à la bioéconomie*

L'émergence localisée de la bioéconomie est liée à la combinaison de facteurs historiquement présents naturellement (terroirs) et d'autres construits (gouvernance), qui a un moment donné en se combinant à une évolution des contraintes environnementales et juridiques, répondent à un besoin de mutation des paradigmes productifs. Cette mutation concerne la transition d'une économie pétro-sourcée à une économie biosourcée.

Les contraintes de localisation des bioclusters expliquent des organisations logistiques différentes des filières pétro et biosourcées, notamment dans leurs phases amont et aval. Il ressort de l'analyse des « bioclusters » un facteur de localisation essentiel : un « micro climat », un « contexte scientifique, technologique, institutionnel, économique et financier », pour éclore et murir, particulièrement propice à l'innovation environnementale (*Hamdouch et Depret, 2010*). L'émergence de ces bioclusters serait liée à des facteurs de localisation particuliers, dont certains communs avec les clusters, d'autres propres à des caractéristiques spécifiques de territoires.

Si l'émergence d'innovations est territorialement ancrée et en partie dépendante de la présence de matières premières, dans leur phase d'industrialisation les entreprises sont potentiellement mobiles. Le facteur principal d'implantation est la proximité de la biomasse mais pas celle de l'innovation. Ainsi les différences d'ancrage des deux types d'économie (pétro et bio) se situent en amont (dépendance aux terroirs) et en aval (dépendance aux contraintes de recyclage). Or c'est à ces deux niveaux que les activités transport et logistique sont les plus présentes et qu'elles doivent le plus s'adapter pour répondre aux logiques de performance en amont (extraction/ transformation) et en aval (collecte/déconstruction/recyclage).

La fragilité de l'ancrage territorial de ces bioclusters arrivés à maturité (*Benoit, 2018*) nous interroge donc quant aux modalités de gouvernance locale conduisant à leur émergence et à leur ancrage. Ces conditions sont historiques, politiques, réglementaires, liées aux terroirs, et concernent aussi la performance logistique.

Plan de l'HDR

Dans cette mise en perspective des travaux depuis la thèse, les orientations de la recherche sont dressées, en interrogeant l'impact de la gouvernance locale :

- en termes de valorisation des lignes à grande vitesse dans une optique de dynamique économique locale et durable des territoires intermédiaires (parties 1 et 2) ;
- en termes d'attractivité pour la logistique, et d'ancrage productif sur des territoires intermédiaires des filières de la bioéconomie (partie 3).

La première partie resitue les résultats des travaux dans le cadre de l'économie spatiale qui explique les dynamiques de concentration des activités et la difficulté d'agir contre les forces d'agglomération, y compris par des politiques d'accompagnement. Cette approche explique le fait que les LGV confortent les flux existants mais ne les transforme pas. Elle considère comme vaines, en termes de développement économique local, des politiques visant à diffuser les flux vers des territoires intermédiaires à partir de ces infrastructures.

La deuxième partie s'attache au rôle de la gouvernance, et à identifier en quoi celle-ci permet un dépassement des conclusions de l'économie spatiale, en mobilisant l'approche institutionnelle. Nous décomposons les mécanismes par lesquels des politiques locales spécifiques peuvent influencer sur les trajectoires possibles liées aux LGV. Dans certaines conditions de taille de territoires, de qualité de desserte, de conjoncture, de politiques d'accompagnement, et de processus d'apprentissage territoriaux à partir des expériences passées ; une appropriation de l'infrastructure peut se produire.

La troisième partie s'attache à comprendre les logiques d'attractivité des territoires intermédiaires pour la logistique. Si ces territoires sont faiblement attractifs pour la logistique de distribution, ils peuvent être attractifs pour une logistique support du tissu productif. Alors que de nombreux travaux s'attachent à la performance logistique du dernier kilomètre dans l'attractivité du territoire pour des activités logistiques, nous nous intéressons à la performance du premier kilomètre comme facteur d'ancrage, notamment de filières de la bioéconomie, et à la question de la gouvernance logistique.

Le chapitre de conclusion réinvestit la notion de « capital organisationnel » présent dans la thèse qui contribue à expliquer des trajectoires différenciées de territoires. Il montre que ces trajectoires dépendent des caractéristiques de territoires mais aussi des processus d'apprentissage émergents à partir d'un élément nouveau, fonctionnant à la manière d'un opérateur. En utilisant les résultats des travaux menés sur les LGV nous effectuons une synthèse du lien entre LGV et attractivité des territoires intermédiaires. Nous y proposons une perspective de transposition de cette approche, par analogie, à un territoire intermédiaire qui vise à développer et ancrer la bioéconomie, la place qu'y tient la gouvernance, et les apprentissages territoriaux qui s'y produisent.

Partie 1- Lecture des impacts des LGV par l'économie spatiale : une polarisation des flux, difficilement compatible avec leur valorisation par des territoires intermédiaires

Comprendre le rôle des infrastructures de transport, et leur lien avec le développement économique local suppose de revenir aux origines des théories de la localisation et du rôle qu'y tiennent ces infrastructures.

Historiquement, la problématique de la localisation s'est posée dès la première révolution industrielle²⁶. L'économie spatiale est alors née au 19^{es} de la nécessité de comprendre les processus de localisation des activités et d'introduire l'espace dans la compréhension des mécanismes économiques. La croissance des échanges commerciaux en Europe à cette période et l'essor économique et industriel associé ont donné lieu à un certain nombre de modèles que nous resituons dans leur contexte historique.

Au cours de la tertiarisation des économies les facteurs de localisation se sont modifiés, les activités de service cherchant davantage la centralité, et les hommes ayant des besoins différents de mobilité (mobilité alternante, professionnelle, ou de loisirs). La saturation de certains réseaux routiers et autoroutiers a ainsi conduit à la mise en service de LGV, d'abord au Japon en 1964, puis en France en 1981 avec une première ligne Paris-Lyon.

Une analyse chronologique des théories de la localisation nous permet alors de comprendre l'importance progressive accordée aux effets d'agglomération par les économistes et géographes. Nous partons des analyses traditionnelles de la localisation focalisées sur les coûts de transport, analyses relativisées au cours de la période fordiste, alors que dans la période récente c'est le rôle des agglomérations dans la localisation des activités qui est mis en évidence (chapitre 1). Ces analyses sont ensuite confrontées au rôle des LGV (infrastructures dont la vocation est de relier entre elles les grandes agglomérations en concentrant puis en dispatchant les flux) dans la localisation des agents. D'après cette lecture, les LGV agissent de manière mécanique, renforçant les nœuds à la faveur des grandes agglomérations, laissant a priori peu de potentiel d'usage de l'infrastructure à des fins de développement local (chapitre 2) et durable (chapitre 3) pour les territoires intermédiaires.

²⁶ « Le développement de la machine à vapeur permet l'intensification des échanges maritimes pour les empires coloniaux (Grande-Bretagne, France) et des échanges par voie ferroviaire pour les empires continentaux (Allemagne). Ainsi, en Grande-Bretagne vont naître la plupart des théories du commerce et de l'échange international (théorie des avantages absolus de A. Smith, théories des avantages comparatifs de D. Ricardo, théorie utilitariste de J-S. Mill) tandis qu'en Allemagne, plusieurs économistes développent le champ de l'économie spatiale », (Gillio et Ravalet, 2012, p. 12).

Chapitre 1

Le rôle de l'agglomération dans l'attractivité des territoires interprétée par l'approche standard et la place des transports

Les analyses traditionnelles de la localisation issues de l'économie spatiale se sont focalisées sur les coûts de transport et sur l'accessibilité des unités de production à un marché, deux facteurs contribuant à affranchir les entreprises des contraintes spatiales (1). Toutefois dans les années 1990 on assiste à un renouveau des approches de la localisation, la nouvelle économie géographique affirmant en particulier la notion de centralité, qui laisse à priori peu de place aux territoires les moins polarisés en matière de politiques de d'attractivité autour des infrastructures de transport (2), l'économie géographique du développement étant quelque peu nuancée (3).

1. *Importance de la centralité dans une économie tertiarisée et rôle de l'agglomération dans l'attractivité des territoires*

L'économie spatiale permet d'expliquer les dynamiques globales d'attractivité des territoires, la localisation des activités économiques, et en particulier le rôle qu'y jouent les infrastructures de transport (1), celles-ci contribuant à polariser les flux (2).

1.1. *Economie spatiale et infrastructures de transport*

Développés à l'origine par des économistes allemands, les modèles d'économie spatiale expliquent la concentration des flux en des lieux centraux et les liens qu'entretiennent ces lieux avec leur périphérie (*Von Thünen, 1826 ; Lösch, 1940 ; Christaller, 1933*). Les travaux d'économie géographique se développent ensuite, s'inspirant des travaux fondateurs allemands et s'approprient la question de la localisation des activités, avec une approche régionale (*Isard, 1956*) et urbaine (*Alonso, 1964*). D'autres approches, centrées sur l'innovation, contribuent à expliquer les choix de localisation et la formation de pôles de croissance (*Perroux, 1961*). Le coût du travail et la disponibilité de la main d'œuvre deviennent des facteurs essentiels de la localisation des grandes entreprises.

L'économie spatiale permet donc de comprendre le rôle des lieux centraux dans l'agglomération d'activités, l'apparition de réseaux, et l'émergence de connaissances donnant lieu à des innovations localisées, dans le cadre de clusters par exemple.

Mais au terme de la période fordiste, l'espace est de moins en moins structuré par les infrastructures car la croissance du stock d'infrastructures, par leur généralisation sur les territoires dans les pays industrialisés, leur attribue un rôle moins important dans les stratégies d'implantation. Dans ces économies, les dotations en infrastructures de transport se sont homogénéisées, notamment avec le développement des autoroutes, qui permet une accélération du maillage des territoires. On a assisté également à une

diminution généralisée des coûts de transport liée à la fois à la baisse des coûts des carburants et au progrès technique intégré dans les matériels de transport qui accroît la rapidité des flux.

La plupart des modèles qui introduisent un axe de transport concluent à l'importance décroissante des coûts de transport dans la valeur de la production et donc dans les prix, liée à une amélioration de cette productivité des transports. Ils mettent en évidence le fait que l'axe de transport favorise généralement les régions situées le long de son tracé, sauf lorsqu'il s'agit d'infrastructures conduisant à un effet tunnel (comme les LGV).

A partir des années 80, l'importance de la centralité dans les choix de localisation s'impose. Le passage d'une économie de l'offre centrée sur la production à une économie de la demande centrée sur le marché modifie les modes de production et les stratégies de localisation. Une dissociation progressive et croissante entre lieux de production et de consommation se produit. Dans ce contexte, le rôle du transport sur les dynamiques économiques des territoires évolue (Savy, 2006a).

L'économie spatiale contribue donc à expliquer certaines dynamiques de localisation et d'agglomération d'activités, mais la combinaison des facteurs qui concourent aux choix d'implantation des entreprises a évolué. Le rôle des infrastructures de transport est aujourd'hui moins présent dans ces combinaisons, souvent au profit d'autres facteurs comme le capital humain.

Deux raisons expliquent cette évolution : d'une part la baisse généralisée des coûts de transport à partir du 19^{es} avec la révolution industrielle qui a réduit le rôle de ce facteur dans les choix d'implantation des acteurs (Bairoch, 1997) ; d'autre part le rôle des technologies nouvelles dans les modalités de création de valeur, et notamment dans les échanges à distance, qui a réduit l'importance de certaines mobilités et des besoins de proximité géographique dans les dynamiques économiques (Torre, 2011).

1.2. Nouvelle économie géographique, transport, et concentration des flux

En traitant de la manière dont les activités économiques se localisent dans l'espace, Krugman (1991a) contribue à donner naissance à la *New Economic Geography* (NEG). Il se focalise sur deux grandes questions : la première concerne les raisons qui poussent l'activité économique à se concentrer dans un nombre limité de régions et/ou de villes ; la seconde concerne les raisons qui poussent certaines activités économiques particulières, comme la recherche par exemple, à se concentrer dans certains lieux.

Les travaux de Krugman (1995b, 1998) ou de Crozet et Lafourcade (2009) mettent en évidence le rôle que jouent différents types d'infrastructures de transport sur les dynamiques économiques et la façon dont ces infrastructures (routes, autoroutes, voies ferroviaires classiques, LGV, etc.) peuvent modifier la dotation des territoires en facteurs de localisation : les forces d'agglomération spatiale des dynamiques économiques et des infrastructures de transport, plutôt que de diffuser ces dynamiques, ont tendance à renforcer cette concentration.

Progressivement, les travaux de l'économie géographique s'imposent sur l'économie spatiale et mettent en évidence l'importance de la centralité dans l'analyse économique spatiale et la théorie économique de l'agglomération. Le développement de l'économie urbaine contribue à l'accélération de la compréhension des effets d'agglomération, à la prise en compte de l'espace dans l'analyse économique, et à la réinterprétation des travaux fondateurs (ci-dessus cités) qui mettaient au centre de l'analyse le rôle de l'espace. Ces travaux concluent à un mécanisme de causalité circulaire²⁷.

Pour Krugman : « les économistes ont compris pourquoi l'activité économique avait tendance à s'étaler mais pas pourquoi elle avait tendance à se concentrer, le modèle central de l'économie urbaine s'est uniquement intéressé à la façon dont la concurrence pour l'occupation du sol amène les activités économiques à s'organiser autour d'un lieu central », 1995, p : 54.

Les travaux de Krugman sont toutefois contestés par un certain nombre d'économistes et géographes qui considèrent son modèle trop simpliste et relèvent son ignorance d'éléments comme les coûts de transaction et les relations sociales.

En particulier, selon l'économie géographique « les inégalités de première nature²⁸ (dotations différenciées des territoires en facteurs naturels, caractérisées comme des inégalités naturelles) ne sauraient être que difficilement corrigées par les inégalités de seconde nature (résultats des actions de l'homme pour corriger les inégalités de première nature) », (Combes et al. (2006) reprenant l'idée de Landes (1998) selon laquelle « la géographie (...) nous enseigne une vérité désagréable, à savoir que la nature, comme la vie est injuste, qu'elle accorde inégalement ses faveurs et qu'il est, de surcroît, difficile de réparer ses injustices » (Combes et al., 2006, p.3).

L'économie géographique fonde ce postulat sur deux logiques qui empêchent une réelle efficacité des inégalités de seconde nature (politiques visant à corriger celles de première nature) :

- d'une part, les interactions entre forces centripètes (poussant vers l'agglomération des activités) et forces centrifuges (poussant vers leur dispersion) agissent à la faveur du développement cumulatif des grandes agglomérations et de leur développement. Par l'effet de la causalité circulaire, les forces centripètes l'emportent ;
- d'autre part la différenciation des produits est rendue davantage possible dans les grandes agglomérations (souvent des métropoles urbaines) en raison des concentrations

²⁷ « plus il y a de consommateurs dans une région, plus le nombre d'entreprises désireuses de s'y installer est important, cela permettant de diversifier la gamme de produits offerts et d'augmenter les revenus réels des habitants, la proximité permettant aux habitants de bénéficier de meilleurs tarifs sur les biens consommés. Ceci est par ailleurs propice à l'arrivée de consommateurs supplémentaires, ce qui boucle le cercle « vertueux » ou « vicieux » de l'agglomération » (Gillio, Ravalet, 2012, p. 17).

²⁸ Citant William Cronon (1991) "Natures Metropolis. Chicago and the Great West". London, W.W. Norton.

humaines présentes, et de l'efficacité de leur production par les rendements d'échelle croissants qui opèrent.

Suivant ces deux logiques, les centres se spécialisent dans l'offre de produits et services différenciés, et les périphéries dans la production et la consommation standardisées.

2. Nouvelle Economie Géographique et efficacité contestée des politiques de désenclavement

Ces travaux ont été notamment critiqués pour avoir donné lieu à des considérations comme celles de « déséquilibres régionaux efficaces », allant à l'encontre de ce qu'affirment de nombreux spécialistes de l'aménagement du territoire. Ainsi, *Fujita et Thisse (2003)* considèrent que les effets d'agglomération et les déséquilibres régionaux auxquels ils donnent lieu peuvent correspondre à une situation efficace : « *Si les économies de localisation s'intensifient au sein des secteurs avancés de l'économie, ce que suggère le rôle croissant joué par les effets de débordement dans le secteur de la R&D, les déséquilibres régionaux observés dans la distribution géographique des activités de haute technologie peuvent ne pas correspondre à une mauvaise allocation des ressources. Bien au contraire, il se pourrait même que la taille des pôles industriels existants soit trop faible.* » (*Fujita, Thisse, 2003, p.373*).

Largement repris (voir par exemple *Crozet et Lafourcade, 2009*) suite à l'obtention de son prix Nobel en 2008, les travaux de Krugman ont aussi été contestés pour leurs conséquences possibles en termes de préconisation au regard des territoires enclavés.

Ainsi, pour *Crozet et Lafourcade (2009)* « *Les modèles de la NEG nous poussent à dépasser la croyance tenace que le désenclavement constitue un préalable nécessaire au développement des territoires ... Lorsqu'on construit une ligne à grande vitesse ou une autoroute, on (...) expose le territoire le plus fragile à une concurrence plus vive de la part de l'autre territoire. En réduisant les coûts d'accès aux zones périphériques, on offre de nouveaux débouchés aux entreprises implantées dans les zones centrales. Face à cette concurrence exacerbée, l'issue reste souvent pour les entreprises implantées dans le territoire le plus fragile de délocaliser leur production vers l'autre territoire. ... La NEG appelle ainsi une réflexion urgente sur la capacité des politiques publiques, en particulier des politiques de transport, à modifier la recomposition territoriale au profit des zones désindustrialisées* », p.77.

Morizet et al. (2010), considèrent toutefois que cette posture fait fi de la réalité économique et industrielle des territoires : « *S'il y a en France une région dont autoroute et TGV depuis 20 ans ont accéléré la désindustrialisation, c'est la région parisienne (- 16 % d'emplois manufacturiers en Ile-de-France, contre -9 % en moyenne nationale, entre 2003 et 2008)* ». Pour lui, la crainte que les liaisons TGV aspirent le tertiaire supérieur des métropoles régionales au profit de Paris est démentie par le cas de villes comme Lille ou Lyon pour qui le TGV a été au contraire un levier permettant de profiter de coûts immobiliers moindres qu'à Paris pour attirer des fonctions tertiaires supérieures dont Paris avait autrefois le quasi-monopole.

En outre, plusieurs autres limites aux résultats de la NEG sont également discutées : au-delà de son caractère simpliste à deux régions, les structures institutionnelles, sociales et culturelles, ainsi que la rente, ne sont pas considérées. Cette approche a été discutée, notamment quant à son hypothèse d'importance des coûts de transport, hypothèse à relativiser au regard de l'importance croissante du coût du travail dans les choix d'implantation (Combes, Mayer et Thisse, 2006).

L'économie géographique se situe ainsi dans un cadre plutôt libéral et considère qu'il est souhaitable ni de chercher à trop forcer les mécanismes de marché poussant vers la déconcentration, ni de trop s'opposer à la tendance à l'agglomération des activités et des hommes par des politiques trop restrictives de la croissance des principales villes (Glaeser et Gottlieb, 2008). Elle remet en question les schémas classiques d'intervention des états et fixe des limites à des visions qu'elle considère comme doctrinales et trop simplistes « *en réduisant les bénéfices générés par les économies d'agglomération, les politiques d'aménagement qui s'opposent à la concentration des activités sont susceptibles de produire des effets nuisibles à la croissance à long terme du territoire national* » (Martin, 2000).

Ainsi la NEG considère que les politiques de développement d'infrastructures peuvent aider au développement des régions les plus en retard mais avec le risque de voir l'amélioration de la convergence s'exercer au détriment de la croissance globale. La raison évoquée est que si la baisse des coûts de transaction à l'intérieur des régions les plus en retard aide à leur développement, les effets d'agglomération y sont moins favorables à la croissance globale que dans les plus avancées (Martin, 2000). Il s'ensuit que les politiques publiques visant la convergence par le biais d'infrastructures interrégionales de transport peuvent produire des effets opposés à ceux attendus et renforcer les écarts spatiaux au lieu de les atténuer²⁹.

3. L'économie géographique du développement, une contestation plus nuancée

L'économie géographique du développement est un courant plus nuancé (Prager et Thisse, 2010). Ce courant considère que les politiques d'innovation, assurées par le canal d'aides financières en faveur de la recherche et du développement économique peuvent favoriser une meilleure répartition de l'activité dans l'espace et engendrer un supplément de croissance économique, car « *la baisse des coûts de l'innovation est susceptible d'avoir un effet positif d'ensemble supérieur à l'effet négatif dû à la moindre croissance des activités dans les régions où les effets d'agglomération sont les plus faibles* » (p. 103).

²⁹ Dans cette approche, les mécanismes principalement mis en évidence sont des mécanismes de structuration spontanée de l'espace, issus de variables et de paramètres géographiques (distances, coûts de transaction, hypothèses sur les activités, les populations et les firmes, etc.) et rendent compte de phénomènes de concentration, de hiérarchie ou d'attraction, en l'absence (ou faible présence) de politiques publiques d'aménagement et de développement (Heraud et Kahn, 2012 ; Coissard, 2007).

L'économie géographique du développement suggère alors une intervention sélective des politiques publiques, insistant sur la stratégie de « différenciation positive », et l'intérêt d'une spécialisation fonctionnelle, plutôt qu'une spécialisation sectorielle (Prager, 2008). Si elle envisage que dans le long terme la diffusion du développement se fasse par « sauts concentriques » par l'intermédiaire des systèmes urbains, ce processus suppose un capital humain et un environnement économique favorables. Elle considère alors nécessaire de réduire les divisions sociales et culturelles pour augmenter les effets de diffusion des bienfaits de l'agglomération, en accordant une priorité aux villes et espaces susceptibles d'être les premiers points d'appui de cette diffusion (sans être très précis sur la taille et le type de ville).

Conclusion du chapitre 1

De façon générale, l'économie géographique correspond à une approche mécaniste d'interprétation des dynamiques spatiales. Cette mécanique est interprétée en dehors des caractéristiques spécifiques des territoires, qu'elles soient sectorielles, socio-démographiques, en termes d'aménités disponibles sur les territoires, ou institutionnelles.

On peut reconnaître dans cette approche mécaniste décrite par l'économie géographique une explication à la difficulté des investissements lourds en infrastructures de transport à contribuer à une véritable dynamique dans les espaces intermédiaires. Si l'on suit ces approches, sur ce type d'espace, la demande de mobilité à grande vitesse est insuffisante pour massifier les flux, même si le courant de l'économie géographique du développement est moins tranché.

Ces interprétations établissent le poids de la centralité dans les choix d'implantation et dans les stratégies d'investissement. Elles considèrent les investissements destinés à désenclaver les territoires comme pouvant aboutir à l'effet contraire à celui recherché, en accélérant le processus d'agglomération au détriment du territoire de taille immédiatement inférieure.

Mais si les LGV sont des infrastructures dont la vocation première est de concentrer les flux aux échelles nationales et internationales, en desservant les pôles agglomérés entre eux, à l'échelle européenne, un certain nombre de politiques tentent d'en faire un outil au service du développement local et de désenclavement, comme c'est le cas de façon prononcée en Espagne, ou même en France.

Chapitre 2

LGV et développement local : des infrastructures favorables aux grandes villes, concentrant et accélérant les flux aux échelles nationale et européenne

La mise en service des LGV répond à des objectifs différents selon les échelles spatiales.

A l'échelle européenne, les objectifs assignés aux dessertes ferroviaires à grande vitesse découlent de ceux de la politique des transports. L'article 154 du Traité de Maastricht dispose ainsi que « *en vue de contribuer à la réalisation des objectifs visés aux articles 14 (marché intérieur) et 158 (cohésion économique et sociale) et de permettre aux citoyens de l'Union européenne, aux opérateurs économiques, ainsi qu'aux collectivités régionales et locales, de bénéficier pleinement des avantages découlant de la mise en place d'un espace sans frontières intérieures, la Communauté contribue à l'établissement et au développement de réseaux transeuropéens dans les secteurs des infrastructures du transport, des télécommunications et de l'énergie* ».

A l'échelle nationale, les LGV peuvent se voir également attribuer des objectifs d'aménagement du territoire, comme en France où la construction des LGV répond avant tout à des objectifs d'aménagement du territoire en cohérence avec le principe fondateur de la LOTI de droit au transport.

Nous montrons alors que si les LGV sont conçues essentiellement pour la desserte des pôles agglomérés, comme nous l'enseignent les approches développées au chapitre précédent (1), ses impacts aux échelles territoriales intermédiaires peuvent néanmoins être discutés (2).

1. Les LGV : un outil d'intégration européenne et d'aménagement du territoire

A l'échelle européenne, c'est la réalisation du marché intérieur supposée être gage d'une cohésion qui guide initialement la politique des transports. Le 23 juillet 1996, est adoptée la directive (96/48/CE) du Conseil relative à l'interopérabilité du réseau européen de train à grande vitesse notamment entre la péninsule Ibérique et le reste du réseau transeuropéen. L'objectif est d'intégrer les systèmes nationaux, de parfaire la mobilité au sein du marché intérieur³⁰. L'objectif assigné aux LGV est également d'assurer l'intermodalité avec le transport aérien. Ainsi la concurrence entre ces deux modes de transport doit se transformer en complémentarité (EC, 2001, p. 41, p. 58). Quant au livre

³⁰ « Les États membres sont invités à harmoniser leurs systèmes ferroviaires à grande vitesse pour permettre l'interopérabilité du réseau européen. Le but est de faciliter la mobilité des personnes et des marchandises en favorisant l'utilisation du rail comme mode de transport en Europe ». Par ailleurs, l'importance du réseau à grande vitesse dans la politique européenne des transports s'accroît avec l'augmentation des distances entre métropoles associée à chaque élargissement de l'Union (EC, 2001, p. 57).

blanc des transports de 2011, son but est d'achever la construction d'un espace unique européen des transports qui soit compétitif et économe en ressources (EC, 2011). Dans ce contexte, et dans le cas français, les LGV se voient ainsi assigner un objectif d'aménagement du territoire (1) et d'intégration européenne (2).

1.1. LGV et objectifs d'aménagement du territoire dans le cas français

En France, le schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse en 1992 prévoyait la construction à long terme de 3 500 km de lignes nouvelles à grande vitesse, portant la longueur totale du réseau à grande vitesse à 4 700 km. Ce programme visait à construire un maillage cohérent du territoire métropolitain à l'horizon d'une trentaine d'année. De manière plus détaillée, les ambitions de ce schéma étaient :

- le développement d'un réseau français interconnecté grâce à la connexion des LGV Sud-Est, Atlantique et Nord en Ile-de-France et au prolongement vers Valence de la LGV Sud-Est,
- la réalisation du tunnel sous la Manche et du TGV Nord au cœur du premier projet de réseau véritablement européen.

Ce schéma facilitait aussi les relations province/province en multipliant les circulations directes sans rupture de charge grâce au système d'interconnexion (MELT, 1991).

Le projet de LGV d'interconnexion Ile de France comportait aussi un fort enjeu d'aménagement du territoire en raccordant entre elles les différentes LGV radiales et en évitant la centralisation sur Paris. Il s'agissait d'améliorer la performance des liaisons province-province en évitant une correspondance pénalisante entre gares parisiennes. L'enjeu était également d'améliorer l'accessibilité au réseau TGV de la Région Ile de France en augmentant le nombre de points d'accès (RFF, 2005b).

L'ambition était qu'en 2015 aucune partie du territoire français métropolitain continental ne soit située à plus de cinquante kilomètres ou de quarante-cinq minutes d'automobile soit d'une autoroute ou d'une route express à deux fois deux voies, soit d'une gare desservie par le réseau ferroviaire à grande vitesse. La LOADT fixait alors un objectif unique de désenclavement valable pour l'ensemble des territoires.

1.2. LGV et objectifs d'intégration européenne dans le cas français

Le schéma directeur français, même s'il constituait un outil au service de l'aménagement du territoire, devait aussi participer aux progrès de l'intégration européenne. Ce schéma ouvrait les régions françaises sur l'Europe et à l'Europe, grâce à la multiplication des connexions avec les pays voisins. Il visait à rééquilibrer l'espace européen au profit de la France en développant des interconnexions intérieures, en renforçant la vocation de la France à faciliter le transit européen du fait de sa position géographique centrale. Lors du Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIADT) de mai 1991, les objectifs de la LGV Méditerranée sont affirmés dans ce sens. Cette LGV devait permettre d'assurer

à terme la liaison avec l'Espagne et vers l'Italie, à l'image du réseau européen proposant le Thalys entre Paris-Londres, Bruxelles-Amsterdam, et Cologne pour l'Europe du Nord.

Outre le TGV Méditerranée, et le TGV Est-européen déjà décidés à cette période des années 1990, étaient prévues, par étapes, les lignes nouvelles Languedoc-Espagne, Rhin-Rhône, Lyon-Turin, Tours-Bordeaux, ainsi que Le Mans vers Rennes et Angers.

La mise en service du TGV-Est en 2007 et les nouveaux projets de LGV qui ont fait l'objet de décisions particulières dans le cadre de ce CIADT devaient concourir à améliorer l'accessibilité des métropoles à partir de Paris, à faciliter les relations interrégionales et les liaisons avec les grandes villes européennes voisines de la France.

Toutefois si en 2007 la construction de 2000 km de lignes nouvelles était prévue à horizon 2020, puis 2500 km de lignes nouvelles à horizon 2030, la plupart de ces lignes ont par la suite été renvoyées au-delà de l'horizon 2030. Le dernier tronçon de la LGV-Est a été inauguré en 2016, permettant de gagner 30 minutes entre Paris et Strasbourg.

La mise en service de la LGV SEA (Sud Europe Atlantique) a été réalisée le 1^{er} juillet 2017 (le tronçon Tours Bordeaux constitue le prolongement d'une des deux branches de la LGV Atlantique), ainsi que la LGV Bretagne-Pays de Loire (Le Mans-Rennes), le contournement de Nîmes et de Montpellier entrant en service en juillet 2018 pour le trafic voyageur. Début 2018, le projet de ligne Montpellier Perpignan a quant à lui été reporté.

2. LGV et développement local : des impacts économiques discutés sur les villes intermédiaires

Dans ce contexte, où les LGV sont avant tout conçues comme un outil de développement de l'accessibilité entre métropoles à l'échelle nationale et internationale, un certain nombre de collectivités locales cherchent néanmoins à en faire un outil au service du développement local, et formulent des attentes d'amélioration de l'attractivité. La littérature relative à la question ne confirme toutefois pas ce résultat. Elle montre le plus souvent que les LGV améliorent avant tout l'accessibilité des grandes agglomérations, avec un effet qualifié de « tunnel ». Contrairement à d'autres infrastructures de transport, comme les autoroutes qui permettent quelques effets de traversée (Plassard, 1990), les LGV renforcent les nœuds ferroviaires et profitent aux espaces agglomérés, comme les réseaux aériens qui renforcent les liens et les échanges entre grandes villes. Ainsi, si les modèles de LGV sont différenciés à l'échelle mondiale (1), ils ont globalement vocation à améliorer l'accessibilité entre grandes villes (2), leur contribution au développement de l'attractivité des villes intermédiaires étant limitée (3).

2.1. Des modèles et des vocations de LGV différenciés à l'échelle mondiale

Il est difficile de généraliser les impacts des LGV dans la mesure où existent différents modèles de lignes conduisant à des types d'irrigation différenciés des territoires. Campos

et de Rus (2009) nous en présentent la synthèse, montrant que l'efficacité économique de ces modèles dépend de la densité de la population desservie.

Ils identifient quatre types de modèles selon que les trains circulent uniquement sur des lignes dédiées (exclusive exploitation), sur lignes dédiées et conventionnelles (mixed high speed), et selon que les trains conventionnels puissent eux aussi circuler sur des LGV (mixed conventional), et inversement (fully mixed), comme l'illustre la figure 2.

Le premier modèle consiste en une séparation complète entre LGV et lignes conventionnelles : c'est typiquement le modèle du « Shinkansen » japonais qui existe depuis 1964.

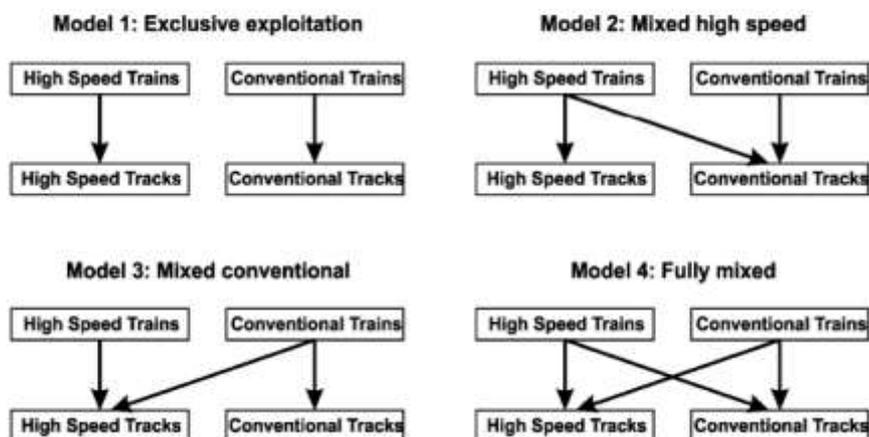
Le deuxième modèle est le modèle mixte grande vitesse : les trains (à grande vitesse) sont capables de rouler aussi bien sur les lignes dédiées que sur les lignes conventionnelles : c'est le modèle français, dont le principal avantage est de réduire le coût d'irrigation des territoires non dotés de lignes dédiées.

Le troisième modèle est le modèle mixte conventionnel : celui où les trains classiques peuvent rouler sur lignes classiques et sur LGV mais les trains à grande vitesse ne roulent que sur les LGV (à l'inverse du 2^{ème} modèle). C'est le cas du modèle espagnol (AVE : Alta Velocidad Española).

Le quatrième modèle est le modèle entièrement mixte qui permet le maximum de flexibilité : tous les trains peuvent rouler sur toutes les lignes (à vitesse correspondante à leur technologie). C'est le cas de l'ICE Allemand et de la ligne Rome-Florence en Italie.

FIGURE 2. MODELES DE LGV SELON LEURS LIENS AVEC LES LIGNES CLASSIQUES

J. Campos, G. de Rus / Transport Policy 16 (2009) 19-28



Les résultats des études menées sur les effets des LGV à l'échelle européenne considèrent que l'on assiste à une amélioration des connexions entre villes qu'elles relient (Lee, 2007).

C'est le cas entre grandes villes européennes et notamment sur la ligne Madrid-Barcelone-Frontière française (Gutierrez, 2001).

Cette amélioration de l'accessibilité interurbaine se produit en effet au profit en particulier des métropoles, pour lesquelles on assisterait à une convergence croissante au niveau des grands indicateurs socio-économiques (Kantor, 2008). Pour Janelle et Gillespie (2004), les grandes villes bénéficient plus de la contraction espace-temps que celles de taille plus réduite. Elles sont plus à même de capter les effets économiques de la mise en service des lignes à grande vitesse du fait de leur tissu socio-économique.

Cette meilleure accessibilité des espaces clés maillés par les LGV s'accompagne du constat que les grandes villes situées sur la « dorsale européenne » bénéficient majoritairement des LGV, alors que l'on constate une baisse de l'accessibilité relative des autres régions (Pol, 2003).

2.2. Les LGV : une vocation d'amélioration de l'accessibilité entre grandes villes

Si globalement les espaces bénéficient d'une meilleure accessibilité absolue, une hausse des écarts d'accessibilité relative entre grandes villes qui constituent des nœuds majeurs, et villes de plus faible taille est constatée. On assiste notamment à un accroissement des écarts d'accessibilité entre villes moyennes et grandes villes. Pour cette raison, des politiques d'accompagnement visent à intégrer les villes intermédiaires dans les corridors à grande vitesse (Cheng, 2009 ; ou Urena, 2016 dans le cas de certaines villes espagnoles).

En France, les lignes à grande vitesse contribuent difficilement au rééquilibrage prôné par la politique d'aménagement du territoire. Si l'accessibilité entre grandes villes est renforcée, l'accessibilité entre grandes villes desservies et petites ou moyennes villes non desservies se détériore souvent. Les contraintes de rentabilité conduisent à une massification des flux au profit des axes les plus dynamiques du territoire³¹ menant à un renforcement potentiel du développement des espaces qui le sont déjà.

On constate souvent une différence entre les trafics attendus et les trafics réels, conduisant à des écarts entre taux de rentabilité calculés ex-ante et ex-post (Bonnafous, 2014). En France, seule la LGV Méditerranée aurait un trafic confirmé, et toutes les lignes connaîtraient des dérives de coûts depuis leur mise en service. Les retombées économiques « directes » des infrastructures, liées aux phases de construction (Fouqueray, 2014) et de fonctionnement ou d'entretien de la nouvelle offre de transport sont généralement bien prises en compte dans les analyses coûts-bénéfices (ABC) standards (De Rus, 2012). Les retombées économiques indirectes (REI) sont cependant plus difficiles à évaluer (Graham et Melo, 2011).

³¹ Même si les élus influent sur les décisions de desserte et de localisation des gares et ce d'autant plus lorsqu'ils contribuent à financer les lignes.

Mais si certains impacts des LGV se produisent surtout sur les grandes villes, les attentes sont souvent généralisées par les acteurs locaux et deviennent importantes dans la plupart des villes desservies (tableau 2).

TABLEAU 2. ATTENTES ET IMPACTS LIES A LA MISE EN SERVICE DE LIGNES A GRANDE VITESSE

Attentes	Impacts
<i>Amélioration de l'accessibilité</i>	Amélioration de l'accessibilité des pôles les plus forts offrant plus de rentabilité à l'opérateur Possible baisse de l'accessibilité entre pôles forts et villes moyennes (desserte moins importante ; demande de mobilité moins forte dans ces villes)
<i>Développement de l'attractivité</i> - Pour les ménages	Hausse de la demande de logements limitée aux quartiers proches des gares Pas de transformation de villes TGV en villes-dortoirs
- Pour les entreprises	Dans les villes moyennes, tendance à la relocalisation interne d'entreprises Attraction de sièges dans les métropoles Echec des parcs d'activité dans les petites villes Croissance des emplois dans certaines grandes villes
- Pour le tourisme	Développement possible, sous conditions : - d'existence de ressources spécifiques connues - d'infrastructures spécifiques pour le tourisme d'affaire
<i>Modification de la composition sociale des centres-villes</i>	Modification liée à l'évolution globale des centres urbains Hausse de revenus limitée à certains quartiers

Source : Synthèse de l'auteur, à partir de Bazin et al. (2011a)

Au moment des mises en service des LGV, les agglomérations desservies sur le réseau conventionnel peuvent être confrontées à une dégradation de leur accessibilité, en termes de liaisons directes et de fréquences. Cette dégradation peut être liée à une diminution du nombre de trains, ou à des horaires moins bien adaptés. Les LGV ont donc indirectement tendance à réduire le nombre de trains régionaux longues distances dotés d'arrêts fréquents, qui jouent un rôle important en renforçant les liens régionaux. De ce fait les LGV réduisent les transports régionaux interurbains (Urena et al., 2009). Par exemple, la mise en place du TGV Rhin-Rhône s'est accompagnée d'une diminution du nombre de liaisons inter-villes comme Strasbourg-Nancy, Strasbourg-Metz, ou encore Sélestat-Colmar-Belfort et Mulhouse-Vesoul-Troyes (ADEUS, 2008).

D'autre part, les agglomérations desservies par LGV bénéficient de dessertes inégales. L'opérateur ferroviaire privilégie la rentabilité de son réseau et offre une desserte de bonne qualité là où la demande de transport est forte. Dans les villes desservies de taille réduite, la desserte est en moyenne plus faible et l'amélioration de l'accessibilité n'est pas toujours effective. Des ruptures de charge nouvelles sont de plus souvent générées (Delaplace, 2012a).

Pour qu'elle soit profitable aux villes, l'amélioration de l'accessibilité suppose que la demande de mobilité soit suffisante, vers ou en provenance de ces villes. Or, pour certaines petites ou moyennes villes desservies cette demande est insuffisante quelles

que soient les politiques d'accompagnement (Nash, 2009 ; Wolkowitsch, 1987). L'existence d'une demande préalable de transport est essentielle : la LGV répond à une demande, mais ne la crée pas. Par ailleurs, cette demande de mobilité doit intervenir dans un rayon estimé à une distance allant de 200 à 700 km (Cheng, 2009 ; Park et Ha, 2006, ou encore Lee, 2007). En deçà, le gain de temps est trop faible par rapport à la voiture ; au-delà la concurrence se produit au profit du transport aérien.

Ainsi, une LGV ne serait justifiée que si elle relie deux grands centres urbains offrant un potentiel de demande en transport ferroviaire à grande vitesse situé entre 12 et 15 millions de passagers par an, soit environ 40.000 personnes par jour (Vickerman, 1991).

L'amélioration de l'accessibilité au service du développement économique reste donc limitée à certaines villes. Si le développement de l'attractivité des territoires desservis par LGV pour les entreprises et les ménages a parfois lieu, il est difficile de faire un lien entre cette attractivité et l'existence d'une ligne à grande vitesse. Les analyses ne démontrent pas une arrivée systématique d'habitants dans les villes intermédiaires et moyennes nouvellement desservies, mais plutôt une fuite des travailleurs vers les grandes villes. Cela est aussi identifié dans l'analyse prospective des effets socio-économiques de la LGV Est européenne à partir d'expériences passées (Bazin et al. 2006d).

2.3. Les LGV : des impacts limités pour les villes intermédiaires en termes d'attractivité d'entreprises et de touristes

Vickerman (2015) considère que les LGV sont pertinentes pour les villes distantes de 400 à 600 km, et qu'en-deçà les dessertes intermédiaires ne sont pas efficaces en termes de développement économique. Plus précisément, il montre que ce n'est pas parce que certains trafics augmentent fortement qu'un développement économique y est associé, notamment dans le cas du Kent (Vickerman, 2017). En particulier, les gares TGV excentrées génèrent des problèmes d'accessibilité. C'est le cas en France de gares situées sur les LGV Sud-Est, Atlantique, et Est. En Grande-Bretagne, Preston et al. (2006) montrent que pour la gare d'Ashford (située dans le Kent, au sud de Londres) les attentes ont été largement déçues et la performance économique attendue ne s'est pas produite. Dans le cas des Pays Bas, Willigers et Wee (2011) montrent une très bonne performance en termes d'attractivité pour les activités de bureaux situées autour des gares des villes néerlandaises connectées à l'international, alors que pour les gares des villes intermédiaires du réseau c'est beaucoup moins le cas.

Ainsi, dans les villes intermédiaires, si des quartiers de bureaux se construisent autour des gares ce sont surtout des entreprises locales qui s'y implantent, à la recherche de locaux répondant aux standards les plus récents souvent peu présents ailleurs dans ces types d'agglomérations. Ces quartiers bénéficient de relocalisations liées à l'existence d'une nouvelle offre immobilière et de l'implantation d'autres entreprises de services attirées par la présence de nouveaux employés (services de restauration, banques, centres de fitness, hôtels, etc.).

A Reims, les bureaux construits dans le quartier d'arrière gare ont d'abord accueilli des entreprises locales recherchant la disponibilité de locaux neufs répondant aux standards contemporains, la proximité du centre-ville et de la clientèle, et une bonne accessibilité globale (Bazin et al., 2009a). Les entreprises qui se sont installées sur ce quartier d'affaires n'utilisaient que peu la desserte TGV au moment de la mise en service (Bazin et al., 2009a). Celles-ci l'utilisent davantage six ans après (Beckerich et al., 2016a) mais restent majoritairement des entreprises en relocalisation d'origine locale.

Dans la ville de Tours, les 33.000 m² de bureaux construits à la fin des années 1980 suite à la mise en service du TGV Atlantique ont surtout été occupés par des entreprises relocalisées dans l'agglomération (Demazières, 2003). Au Mans, le centre d'affaires Novaxis a vu d'abord la relocalisation d'activités endogènes, comme les Mutuelles du Mans puis dans un second temps l'arrivée d'autres entreprises (Bazin et al., 2004a).

Nombreux sont les exemples d'échecs de parcs d'activité créés à proximité des gares périphériques, en France notamment (SETEC, 2005 ; Villes et Régions Européennes de la Grande Vitesse, 2004) ou de délocalisation de certaines activités tertiaires vers les agglomérations desservies les plus grandes. (Bazin et al., 2006b).

Au plan touristique, le développement de l'attractivité liée aux LGV est conditionné par l'existence de ressources spécifiques davantage présentes dans les grandes villes. L'élargissement du marché touristique des grandes agglomérations desservies et des lieux touristiques connus semble se produire (Les Villes et Régions Européennes de la Grande Vitesse, 2004) du moins sur la période suivant la mise en service de la desserte. Toutefois ce développement ne se produit qu'en présence de ressources spécifiques (Bazin et al., 2010b).

Certaines études attestent de la hausse de la fréquentation touristique (Agence d'Urbanisme du Grand-Est, 2005 ; Amiard, 1997). C'est le cas par exemple en France dans la communauté urbaine de Strasbourg (période 2007-2008), 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 (INSEE Lorraine, 2009) enregistre une hausse entre 2006 et 2008 (notamment dans la zone de Sarrebourg et des Hautes-Vosges du Sud).

Plus spécifiquement dans les domaines du tourisme urbain et d'affaire, les anticipations sont importantes (Delaplace et al, 2014, pour une recension de ces anticipations). Toutefois, elles sont souvent déçues. En Espagne (Urena et al., 2009 ; Todorovitch et al., 2011), en Allemagne (DB international GmbH, 2011), ou encore aux Pays-bas (SEEDA, 2008) les impacts sont mitigés. A Taiwan (Cheng, 2009) ou en Chine (Wang et al., 2012 ; Chen et Haynes, 2012) on note une croissance du tourisme mais toujours pour certaines grandes villes desservies. Et surtout, quand le nombre de touristes augmente, la durée des séjours peut décroître, ce qui peut se traduire par une réduction des dépenses totales des touristes (Levinson, 2012), et révéler des interactions contradictoires se produisant entre TGV et tourisme (Albalade et Bel, 2012).

Dans le cas du tourisme d'affaires, les villes en capacité de recevoir des événements importants et qui ont une image touristique déjà bien établie bénéficient généralement d'une hausse de la fréquentation après la mise en service d'une ligne à grande vitesse. Mais il s'agit plutôt de destinations déjà connues et dotées d'infrastructures hôtelières importantes qui bénéficient d'un effet d'image supplémentaire. La grande vitesse peut difficilement conférer une vocation touristique aux territoires ayant peu d'attraits.

La baisse de la durée moyenne des séjours est aussi préjudiciable à l'hôtellerie et à la restauration locale (*INSEE Lorraine, 2009, Bazin et al., 2006a*), les LGV pouvant modifier les comportements touristiques en favorisant des séjours urbains courts le week-end, ou en raccourcissant les séjours d'affaires en semaine. Ainsi si de nombreuses attentes en matière de tourisme à l'échelle locale se traduisent par des politiques à cette échelle, des résultats peuvent être perceptibles sur les grandes villes mais sont à nuancer pour les autres tailles de villes.

Conclusion du Chapitre 2

Une LGV n'est pas en soi un instrument d'aménagement du territoire, les réseaux étant structurés en un nombre réduit de nœuds et la fréquence des dessertes favorisant les grandes villes.

Alors que les attentes en termes de développement économique liées aux LGV prédominent largement à l'échelle locale, notamment à l'échelle urbaine, une majorité de villes formule des perspectives de développement de leur accessibilité et de leur attractivité. Mais ces attentes se concrétisent plutôt dans le cas de certaines grandes villes qui attirent des sièges ou des activités tertiaires intéressées par la demande localisée à proximité des centres urbains. Ces grandes villes présentent généralement plus d'actifs spécifiques sur le plan touristique, ce qui constitue un terrain propice au développement de leur tourisme, alors que les actifs touristiques des villes intermédiaires sont souvent moins denses et moins valorisés. De plus, la fréquence des dessertes des villes intermédiaires est moins bonne que celle des grandes villes.

Dans les villes intermédiaires, le développement de projets immobiliers résidentiels, commerciaux et de bureaux est davantage lié aux stratégies d'urbanisme associées aux infrastructures plutôt qu'à celles directement liées à la desserte.

Si les impacts des LGV en termes de développement local sont discutés selon les tailles de villes, que ce soit en termes d'attractivité pour les ménages ou les investissements extérieurs, ou en termes de tourisme urbain ou d'affaire, qu'en est-il des interactions LGV et développement durable ?

Chapitre 3

LGV et développement durable : une interaction discutée pour les territoires intermédiaires

Au début des années 2000, émerge une préoccupation relative à la prise en compte de considérations environnementales en lien avec les LGV. Le livre blanc adopté en 2001 qui décrit la politique européenne des transports à l'horizon 2010 (EC, 2001) indique que la politique de transport doit être « *une politique écologiquement viable* ». (EC, 2001, p. 56). L'action de la Communauté doit être recentrée « *en faveur de l'émergence de corridors multimodaux à priorité fret et d'un réseau rapide pour les voyageurs* » (EC, 2001, p. 56).

Au-delà de la cohésion territoriale, le réseau transeuropéen à grande vitesse doit ainsi également permettre d'améliorer les performances environnementales des transports de voyageurs et de marchandises. L'objectif est de redresser le transport européen de marchandises en lui dédiant des sillons internationaux. L'extension du réseau de lignes à grande vitesse peut y contribuer dans la mesure où les sillons libérés sur les lignes classiques pourront être utilisés pour le fret. (EC, 2001, p. 35, p. 57). Apparaît aussi dans ce livre blanc l'idée de constituer un corridor transeuropéen, (EC, 2001, p. 58) Ouest-Est à grande capacité tant pour le fret que pour les voyageurs comprenant des lignes à grande vitesse associées à des lignes pour le fret. Dans un premier temps de Stuttgart – Munich à Salzbourg/Linz – Wien, cet axe pourrait être étendu vers Budapest, voire Bucarest et même Istanbul (EC, 2001, p. 58). Est également évoqué un corridor ferroviaire Nord-Sud en Italie.

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement (loi du 12 juillet 2010), la France s'était pour sa part engagée dans un programme de 2000 km de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse à l'horizon 2020, avec un objectif de développement durable. Les investissements en infrastructures changent de nature en faveur des infrastructures alternatives à la route. Le développement de la grande vitesse ferroviaire répond « *au besoin d'accroissement de la mobilité à longue distance tout en promouvant le mode de transport le plus sûr et le plus respectueux de l'environnement* ».

Toutefois, les LGV semblent connaître certaines difficultés à répondre réellement à cette vocation de développement durable. La revue de la littérature nous éclaire sur les impacts attendus dans ce domaine et la capacité des LGV à y répondre (1). Pour les territoires intermédiaires, les résultats obtenus dans le cadre d'une étude prospective des impacts socio-économiques de la LGV-Est pour la région Champagne-Ardenne (Bazin et al., 2006d) et d'une étude PREDIT (Bazin et al., 2013) confirment cette difficulté (2).

1. LGV et développement durable, un lien controversé d'après la littérature pour les villes intermédiaires

Les LGV sont souvent présentées comme des outils de transport durable dans les politiques de transport, sans que les différentes échelles territoriales soient véritablement distinguées. Les trois volets du développement durable sont ici questionnés : économique (1), social (2), et environnemental (3).

1.1. LGV et volet économique du développement durable dans le cas de villes intermédiaires

Au plan économique, l'impact des LGV en matière d'attractivité fait essentiellement référence à l'attraction d'entreprises et au développement du tourisme, domaines où les LGV bénéficient davantage aux grandes villes (*cf. chapitre 2* où ces points ont été développés).

Le volet économique du développement durable concerne également l'emploi. Les acteurs locaux attendent du TGV un élargissement du marché du travail et une croissance des emplois de cadres, ce qui contribuerait à la vocation tertiaire des villes TGV desservies (*Preston, 2009*). Mais la croissance de l'emploi dans les villes intermédiaires comparables à Reims desservies par TGV n'apparaît généralement pas supérieure à la moyenne, même si une desserte peut favoriser le maintien des entreprises existantes, comme cela a été le cas au Mans (*Bazin et al., 2006d*).

Un raisonnement par taille de ville ne suffit toutefois pas toujours.

Sur 231 unités urbaines françaises desservies et non desservies par TGV et dotées de spécialisation productives différenciées (productives et présentes) une hétérogénéité importante des impacts sur l'emploi est montrée (*Koning et al., 2015*) entre 1982 et 2010. Certaines unités urbaines perdent des emplois, d'autres en gagnent. La réduction des temps de trajet due au développement des LGV et des TGV sur lignes classiques bénéficie davantage aux emplois des unités urbaines présentes. Et cette croissance est d'autant plus importante lorsque celles-ci sont connectées aux unités urbaines productives, par exemple pour le couple de villes « Rennes (productive)/Saint-Malo (présentielle) » (*Koning et al., 2015*).

Inversement, les unités urbaines productives perdent plus d'emplois que la moyenne après une diminution des temps de parcours. Si ces résultats ne nous éclairent pas spécifiquement sur la question des villes intermédiaires, ils nous indiquent que la taille et la fonction de la ville ne suffisent pas toujours à la compréhension des dynamiques, que la dynamique est plus complexe, et que la notion de couple de villes (comme le couple « productive, proche de présente dotée d'aménités spécifiques ») est à approfondir. Il en est de même de couples de villes capitale/ville proche dotée d'aménités particulières (comme Madrid/Tolède ; Barcelone/Tarragone (*Saladié et al., 2016*) ou Paris/Tours pour la visite des châteaux de la Loire).

1.2. LGV et Volet social du développement durable dans le cas des villes intermédiaires

Au plan social, les LGV peuvent améliorer l'accessibilité pour les catégories d'usagers qui l'utilisent. Certains usagers potentiels y renoncent pour des raisons de tarification ou d'éloignement des lignes qui les obligent à effectuer une partie du trajet en voiture. Les LGV peuvent alors induire une exclusion géographique et économique, participant à une exclusion sociale telle que définie par *Kenyon et al. (2002)*, *Preston et Rajé (2007)* ou encore *Church et al. (2000)*. Des différences d'accessibilité entre groupes sociaux se traduisent par une inéquité sociale de l'usage des LGV, et des différences d'accès à la grande vitesse entre localisations renvoient à l'inéquité spatiale donnant lieu à une insuffisante cohésion territoriale (*Ortega et al., 2014*).

Concernant l'inéquité sociale, les LGV seraient sur-utilisées par les catégories sociales élevées et les travailleurs mobiles, en particulier les consultants et dirigeants (*Klein et Claisse, 1997*) ou *Mannone (1995)* concernant le cas français. Les LGV en réduisant les temps de trajet peuvent rendre possible un aller-retour dans la journée. *Zhao et al. (2015)* montrent que leur usage est influencé par la valeur des gains de temps, généralement déterminée par le niveau de salaire, le coût du trajet et les comparatifs de temps de trajet. Pour la Chine, ils montrent que pour les revenus moins élevés, les usagers du train préfèrent les trains de nuit, plutôt que les TGV pour les longues distances. Mais dans certains pays, et pour certaines lignes, les passagers n'ont plus le choix entre les LGV et les lignes classiques, des lignes classiques étant supprimées (*Bazin et al., 2013a*).

Les évolutions liées au TGV peuvent également être perçues comme conduisant à une modification de la composition sociale des centres villes. Une analyse prospective du projet de LGV au Texas indique que les LGV, que ce soit en France ou au Japon, se traduisent par une augmentation des inégalités avec une éviction des familles à bas revenus des centres villes (*O'Toole, 2009*). Seuls ceux dont les transports sont pris en charge par leur entreprise et qui travaillent en centre-ville, ou ceux qui accordent beaucoup de valeur au temps gagné, seront prêts à payer l'augmentation des loyers en centre-ville (cas de certaines professions à revenus supérieurs, comme celles de banquiers, avocats, etc.).

Les LGV n'auraient de plus conduit à une hausse du revenu moyen des ménages urbains que dans certains cas seulement. Au Japon, une hausse plus forte de revenu par tête par rapport à la moyenne est en effet enregistrée là où existe soit une gare TGV (progression de 2,6 %), un mode de transport express (6,4 %), ou les deux (9,5%), (*Sands, 1993, p. 11*). Mais cette hausse du revenu serait en particulier liée à la modification de la composition sociale des centres villes et au développement urbain liés à d'autres éléments que le seul TGV (*SEEDA, 2008 ; DIACT, 2009*).

Par ailleurs les grandes villes étant davantage desservies que les autres, les LGV sont aussi source d'inéquité spatiale. En Corée, une analyse des impacts de l'expansion des LGV sur les modifications d'accessibilité et l'équité spatiale montre que les deux premières générations de lignes ont été concomitantes d'un effet de polarisation autour des villes principalement desservies (Séoul et Daejeon) et d'une moindre compétitivité pour les

espaces éloignés de ces villes (Kim et Sultana, 2015). De plus, la fréquence des trains qu'elle soit quotidienne, de semaine ou de week-end est très différente selon les villes, cette fréquence étant corrélée à la taille de l'unité urbaine (Delaplace, 2012b). En France, le développement des LGV est spatialement inéquitable selon Bouf et Desmaris (2014) pour trois raisons : les LGV sont caractérisées par des impacts économiques contrastés selon les villes, la tarification est inégale selon les lignes, et les montants des contributions des collectivités territoriales au financement du réseau sont aussi très différents selon les lignes.

Dans le cas des villes intermédiaires, le volet social du développement durable lié aux LGV présente un bilan faible. Au niveau tarifaire ces villes bénéficient de façon moindre des offres LGV à bas prix. L'écart entre tarifs TGV et tarifs trains classiques est moins facilement absorbé par des revenus en moyenne inférieurs à ceux des grandes villes. En termes d'équité spatiale, si la plupart des grandes villes sont desservies dans les pays ayant développé les LGV, les villes intermédiaires le sont moins systématiquement, et les projets de dessertes sont souvent remis en cause (Cour des comptes, 2014) ; rapports Duron, 2018 ; et Spinetta, 2018.

1.3. LGV et volet environnemental du développement durable dans le cas des villes intermédiaires

Au plan environnemental, le débat concerne le transfert modal espéré de l'air et de la route vers les LGV, la réattribution des sillons libérés par les lignes classiques vers le fret, et les impacts des chantiers de construction et de l'exploitation des lignes sur les émissions de gaz à effet de serre.

En termes de transfert modal, dans le cas de la France, le transport de voyageurs (985 Md de km-passagers en 2013) est dominé par la route à 88% (dont la voiture individuelle pour 83%). Le trafic TGV a connu notamment une décroissance (- 0,5%) en 2013 en comparaison à 2012, après une croissance ininterrompue pendant environ 30 ans (Cour des Comptes, 2014). Selon le CGDD (2012) 51% du trafic TGV est un trafic induit. Par conséquent, si une LGV permet le report modal, elle génère un accroissement de la mobilité et contribue ainsi à l'émission de Ges. Les LGV génèrent en effet de nouveaux types de mobilité : c'est le cas des alternants (Troin, 2010) et dans certains cas des touristes (Pagliara et al., 2015 ; Delaplace et al., 2015).

De plus, la baisse fréquente des dessertes classiques peut conduire à un report modal inverse du train vers la voiture souvent sous-estimé. C'est le cas par exemple de villes en France situées le long de la Vallée de la Marne (Château-Thierry, Epernay, Châlons en Champagne, Vitry-le-François) dont la desserte a été dégradée avec la mise en service de la LGV-Est (Bazin et al., 2013b). De plus la voiture est souvent utilisée pour accéder à la gare. Quant au report modal air-fer, il se produit pour les trajets de moins de trois heures en train (Dobruszkes, 2011). Ce report modal s'est produit en France avec la LGV Méditerranée pour l'aéroport de Marseille-Provence mais pas pour les aéroports de Toulon et Nice (SETEC, 2004). Si la ligne aérienne Paris-Strasbourg a disparu avec l'ouverture de la LGV Est Européenne, Behrens et Pels (2009) montrent que la LGV est

encore en concurrence avec les lignes aériennes classiques et low-cost Londres-Paris. Pour ce qui est de la ligne Milan Rome, le trafic aérien a chuté d'1,3 million de passagers en un an et la part modale de la ligne Rome-Milan est passée de 36% à 66% de 2008 à 2012 (ECORYS, 2014). Toutefois quand le tarif du TGV est plus élevé que celui de l'aérien, le report modal reste limité.

Le report modal vers le rail peut conduire à un impact environnemental négatif si le marché est trop restreint. En cas de taux d'occupation faibles des LGV, les impacts environnementaux par passager sont négatifs car la consommation de Ges lors de l'exploitation des lignes (entretien, etc.) est fixe (D'Alfonso et al., 2015)³². La baisse des émissions de Ges dépend donc des comportements de mobilité et de l'adaptation des voyageurs aux nouvelles alternatives de transport collectif (Matute et Chester, 2015, pour le cas californien) et pas seulement de l'offre existante.

Enfin, les impacts de la construction des lignes sur l'empreinte carbone sont également controversés. En France, la *cour des comptes* (2014) les considère comme coûteuses en termes d'empreinte carbone, pour des avantages environnementaux limités : cette empreinte carbone est liée à la construction des lignes, à l'exploitation de l'activité, et au processus de fabrication de l'énergie consommée. Cela dépend aussi du mode de production de l'électricité utilisée (Yue et al., 2015).

Le report modal peut aussi être indirect, par une réaffectation au fret des sillons du réseau classique, ou par le développement du fret à grande vitesse. Depuis 2006 un projet européen de création d'un réseau de fret à grande vitesse a vu le jour (Eurocarex : eurocargorail express), connecté aux aéroports et aux pôles logistiques (Londres, Liège, Amsterdam, Paris et Lyon). Ses promoteurs le présentent comme une alternative au transport aérien ou routier pour le fret express sur des liaisons de 300 à 800 km, ou comme un complément au fret express aérien en connectant les LGV aux aéroports. Toutefois l'ouverture prévue initialement en 2015, a été reportée en 2017 puis en 2020.

Pour ce qui est de la réaffectation des sillons libérés sur les lignes classiques lors de la mise en service des LGV, en France il ont surtout profité au trafic régional de passager (Bazin et al., 2013c). Mais cela est en partie lié à une absence de priorité de développement du fret ferroviaire spécifique à la France.

Le tableau 3 resitue la place des LGV dans l'ensemble des politiques de transport durable menées aux différentes échelles spatiales en France, avec pour principale ambition le report modal. La littérature retient ainsi globalement le fait que les avantages sociaux, économiques ou encore environnementaux des LGV ne sont pas si évidents, sont différenciés selon les tailles de villes, et sont surtout à l'avantage des grandes villes où les fréquences de dessertes et certains revenus prédisposent davantage au report modal.

³² En termes d'exploitation, certains chiffres nuancent cette affirmation : l'ADEME considère que pour un aller-retour Paris Lille, les émissions de CO2 par passager (g/km) sont de 2,7 pour le TGV contre 153 pour l'avion et 115,7 pour la voiture (EC, 2009, p. 96). Pour un aller-retour Paris Londres, l'évaluation est de 11 (g/km) pour l'Eurostar contre 168 pour l'avion (EC, 2009, p.97).

TABLEAU 3. PLACE DES LGV (EN GRAS) DANS LES POLITIQUES DE TRANSPORT DURABLE MENEES AUX DIFFERENTES ECHELLES SPATIALES

Echelle européenne	Echelle nationale	Echelles Régionales et Locales
<p><u>Normes et incitations à favoriser la réduction des émissions (normes Euro, etc.)</u></p> <p><u>Livre blanc des transports (2001-2011)</u> 2001 : Forte volonté de report modal (préconisation de report du routier vers modes doux) dont la volonté de développer le réseau européen à grande vitesse 2006 : Examen à mi-parcours, émergence de la notion de co-modalité (recours à différents modes isolément ou en combinaison) et optimisation du potentiel de chaque mode (ambition de départ revue) : efficacité technique et organisationnelle (gestion des flux) 2008 : volonté de développer le fluvial</p> <p><u>Livre blanc 2011-2020</u> Feuille de route vers un « système de transport compétitif et économe en ressources ». Transport réaffirmé comme moteur de la croissance économique et de la création d'emploi. Pas question de diminuer la mobilité. <u>Ambitions affichées pour 2050</u> Baisse de 60% des émissions de CO2 par rapport à 1990 avec un triple objectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Baisse de l'utilisation des véhicules traditionnels dans les centres villes, hausse de l'usage du rail pour les passagers (plus de la moitié) - Basculement de plus de 30% du routier pour les distances supérieures à 300 km (pour 2030) et de 50% pour 2050 	<p>2007 : Grenelle de l'environnement (Ambition du Grenelle 1, plus modeste dans le Grenelle 2) : budget de départ de 4,5 Mrds revu à 2,5 Mrds)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Objectif de baisse des émissions de co2 de 20% à 2020 par la baisse du trafic automobile et un report sur les transports collectifs - Investissements en métros et tramways - Contribution des usagers par le bonus/malus écologique et la taxe poids lourds (annulée par la suite) <p>Projets LGV: volonté de doublement du réseau LGV à 2020 (2000 km de lignes nouvelles: LGV PACA, Bretagne-Pays de Loire, Sud-Europe Atlantique)</p> <p><u>Juillet 2013</u> : remise en cause de la décision (rapport Duron). Les LGV BPL et SEA sont en cours de construction, la ligne Bordeaux-Toulouse serait conservée (puis projet reporté par la suite). <u>Fret ferroviaire</u> : volonté du Grenelle I de passer la part du fret ferroviaire à 25% en 2022 (2006 : 14%), mais baisse à 12% en 2009. Ambition jugée difficilement tenable pour le fret.</p> <p><u>Fluvial</u> : Canal Seine Nord Europe reporté en raison de prévisions de trafic revues à la baisse.</p>	<p><u>Politiques régionales</u> Le développement durable est traité dans le CPER comme un axe transversal à l'ensemble des projets (SRADDT).</p> <p><u>Politiques départementales</u> Contrats territorialisés de développement durable depuis 2009 (CTDD) avec soutien financier aux projets, et soutien aux projets multimodaux (pôles)</p> <p><u>Politiques urbaines</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>PADD</u> (programmes d'aménagement et de développement durable), traduction des SCOT en matière de DD, doivent s'articuler aux SRADDT : fixent les grands équipements et dessertes pour les transports collectifs, les obligations en matière de stationnement (véhicules motorisés) - <u>PDU</u> : organisent les déplacements de personnes et de marchandises et cherchent à privilégier les transports les moins polluants (pistes cyclables, voies piétonnes, organisation des stationnements, livraison des marchandises en ville, sécurité des déplacements). <p>La place des LGV comme infrastructure de transport durable, au niveau local se traduit par des politiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - intermodales autour des gares desservies - de viabilisation des quartiers gare - de développement du tourisme - d'attractivité des entreprises en lien avec le TGV (agences de promotion du territoire)

Source : Modifié à partir de Bazin et al., 2014b

2. LGV et développement durable pour les territoires intermédiaires : les résultats nuancés de deux études

A partir des résultats de *Bazin et al. (2006d)* c'est sous l'aspect économique qu'une lecture des LGV en matière de développement durable sur les villes intermédiaires est proposée (1). Dans *Bazin et al. (2013)* les autres volets du développement durable sont interrogés pour différentes villes, avec un recentrage ici sur les villes intermédiaires (2).

2.1. LGV et volet économique du développement durable dans des villes intermédiaires comparables : résultats sur l'emploi

Au plan économique du développement durable et notamment d'emplois, une analyse prospective des impacts de la LGV-Est européenne montre que pour deux villes intermédiaires françaises desservies dans les années 1990 (Tours et Le Mans), comparables à Reims en termes d'emploi et de distance à Paris, la dynamique observée n'était pas plus forte neuf ans après par rapport aux villes non desservies³³.

En matière d'emploi, deux des trois villes non desservies (Orléans, 475.000 habitants dans l'aire urbaine ; Caen, 380.000 habitants ; Reims³⁵, 321.000 habitants) présentaient une dynamique supérieure aux deux villes intermédiaires desservies (Tours, 484.000 habitants ; Le Mans ; 347.000 habitants) entre 1990 et 1999.

En matière d'emploi tertiaire, la tendance était encore plus marquée. Entre 1990 et 1999, Le Mans et Tours, villes intermédiaires desservies connaissaient une variation de leur emploi tertiaire plus défavorable que les trois autres villes intermédiaires non desservies. Au contraire, Reims et Orléans, et dans une moindre mesure Caen connaissaient une meilleure dynamique d'emploi tertiaire sur cette période. Cela pouvait toutefois s'expliquer par une spécialisation de départ dans l'emploi tertiaire supérieure dans les villes non desservies observées, en particulier pour Orléans, Reims, et aussi Caen.

De façon générale les situations sont relativement hétérogènes, que les villes soient ou non desservies, ce qui revient à attribuer un faible rôle de la desserte TGV dans une dynamique particulière de l'emploi en général et d'emploi tertiaire en particulier.

Seul un domaine paraît devoir connaître une meilleure tenue à spécialisation égale dans les deux villes intermédiaires desservies étudiées, celui de l'emploi industriel. Dans ces unités urbaines, la décroissance de l'emploi industriel est plus faible que dans les unités urbaines intermédiaires non desservies (même si certaines d'entre-elles présentent de très bons résultats, comme Orléans). Mais si l'emploi industriel des deux villes intermédiaires TGV semble mieux résister, c'est peut-être en raison d'une moindre

³³ L'étude mentionnée s'intéressait à des villes desservies et non desservies de taille d'emploi et de distance à Paris comparables aux villes de Champagne-Ardenne.

³⁵ Reims n'était pas desservie en 1999.

spécialisation industrielle initiale en 1990 (Tours et le Mans). Ainsi, c'est sans doute plus la structure industrielle de départ qu'un effet TGV qui se produit sur ce type de villes.

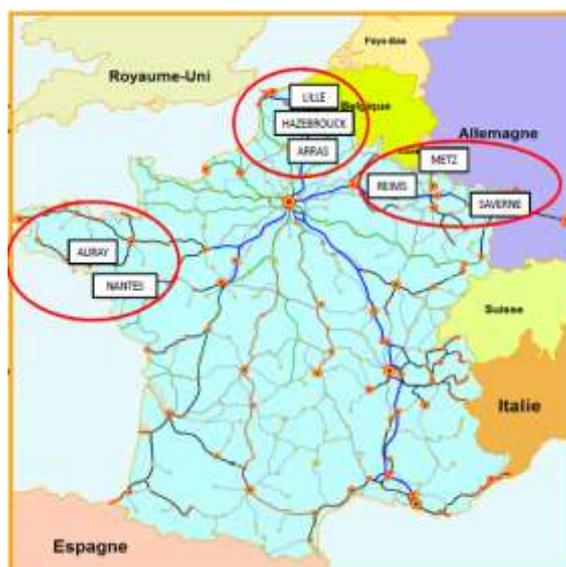
Il est alors difficile d'attribuer clairement un rôle positif au TGV sur ce type de villes dix ans après sa mise en service. La spécialisation de départ de ces villes, que ce soit sur le plan de l'emploi tertiaire ou de l'emploi industriel joue un rôle majeur au-delà du fait de bénéficier d'une desserte.

Une interrogation des acteurs économiques directement concernés par la desserte nous permet alors d'affiner l'analyse sur la question de développement durable.

2.2. LGV et développement durable dans huit villes françaises : focus sur le cas des villes intermédiaires

Une recherche PREDIT financée par l'ADEME (Bazin et al., 2013b) dont l'un des objectifs était d'identifier le lien entre LGV et développement durable, nous permet d'établir un faible impact des LGV dans ce domaine, notamment pour les territoires intermédiaires. La grille de lecture classique du développement durable est ici questionnée au regard de la littérature précédemment développée et des implications du TGV en termes de développement durable pour les entreprises et les territoires. Huit villes ont été enquêtées, deux grandes (Lille et Nantes), une moyenne (Arras), deux intermédiaires (Metz et Reims)³⁸, et trois petites (Auray, Saverne, Hazebrouck), (carte 2).

CARTE 2. LES HUIT VILLES ENQUETÉES



Source: Beckerich et al, 2016b

³⁸ Dont la population de l'aire urbaine se situe entre 200.000 et 500.000 habitants.

Soixante entretiens ont été réalisés³⁹. Les interrogations portaient sur les implications de l'offre ferroviaire à grande vitesse pour les entreprises et les territoires au travers des trois dimensions du développement durable.

Dans les villes intermédiaires, en matière de dimension économique du développement durable, les dessertes ont surtout été utilisées comme un motif d'aménagement urbain et économique autour des gares (Reims, Metz) et ont donné lieu à une construction importante de bureaux (Reims).

En matière de productivité, les entreprises de ces villes considèrent que si le TGV alourdit la facture des déplacements, les gains de temps qui lui sont associés entraînent une plus forte productivité au travail. Pouvoir faire l'aller-retour vers Paris dans la demi-journée (pour les villes les moins éloignées de Paris) est un atout par rapport à la situation antérieure où un déplacement à Paris nécessitait une journée complète. Pour des déplacements nécessitant les trois-quarts de journée, le retour peut avoir lieu suffisamment tôt pour positionner une réunion en début de soirée. L'amélioration est également manifeste pour les villes intermédiaires pour lesquelles le déplacement sur la journée devient possible (comme Metz). Et si le TGV est considéré comme cher, il permet de réduire les factures d'hôtels pour des séjours professionnels qui impliquaient des nuitées à l'extérieur.

En revanche, l'amélioration de l'accessibilité n'a pas véritablement permis de gagner de nouveaux marchés. L'accès à la province est potentiellement plus rapide, mais l'absence de TGV n'empêchait pas les entreprises d'en démarcher les clients et d'obtenir des marchés. Et surtout, la faible fréquence vers certaines destinations de province à partir de certaines villes intermédiaires (comme Reims vers Lille) conduit au maintien de nombreux déplacements en voiture.

En matière de dimension sociale du développement durable, les deux aspects soulignés dans la littérature sont questionnés : l'équité sociale et l'équité spatiale.

Au plan de l'équité spatiale, l'évolution de la desserte dans les villes étudiées indique que les grandes villes bénéficient d'une meilleure desserte après la mise en service (Lille, Nantes), alors que celle-ci est stable ou diminue pour les autres.

On observe donc une inéquité spatiale entre grandes villes d'un côté, villes petites et moyennes dont la desserte diminue, et villes intermédiaires de l'autre (qui voient leur desserte soit tout juste se maintenir, comme Metz, soit se dégrader légèrement, comme Reims au moment de l'arrivée de la ligne), tableau 4.

En termes d'équité sociale, il n'est pas toujours possible de retrouver la tarification avant/après LGV, notamment pour les villes desservies depuis 1990.

³⁹ Dont 27 auprès d'entreprises et 33 auprès des acteurs publics des 8 villes, 3 desservies par le TGV Nord (Arras, Hazebrouck et Lille), 3 par le TGV Est-européen (Metz, Reims et Saverne), et 2 par le TGV Atlantique (Auray et Nantes).

TABLEAU 4. EVOLUTION DE LA DESSERTE FAIBLEMENT FAVORABLE AUX VILLES INTERMEDIAIRES DESSERVIES PAR TGV

Villes ⁴¹	Population dans l'aire urbaine avant LGV	Gains de temps vers Paris			Evolution de la desserte + nombre d'AR directs par jour vers Paris (2010)	
		Temps de trajet moyen	Baisse du temps de trajet	Date d'ouverture de la ligne	Evolution de la desserte	Nombre d'AR directs vers Paris
Reims	312.021 (2006)	0h45	50%	2007	- 1	8 / sem. 4 / w-end.
Hazebrouck	25.134 (1990)	1h50	33%	1993	NC	6 / sem. 4 / w-end.
Metz	389.529 (2006)	1h25	45%	2007	0	10 / sem. 9 / w-end.
Saverne	17.482 (2006)	2h00	47%	2007	- 4	2 / sem. 1 / w-end.
Nantes	658.158 (1982)	2h15	31%	1989	+ 3	19 / sem. 13 / w-end
Auray	17.508 (1990)	3h30	25%	1991	- 1,5	7 / sem. 10 / w-end
Lille	1.099.928 (1990)	1h	50%	1993	+ 7	26 / sem 15 / w-end
Arras	122.884 (1990)	0h50	50%	1993	- 3	12,5 / sem 9,5/w-end

Source: Modifié et reconstitué à partir de de Bazin et al, 2013b

Cependant les entretiens indiquent nettement des hausses de tarification avec la mise en service des LGV. Ce sont les grandes villes qui bénéficient le plus des tarifs promotionnels, notamment vers Paris, soit dans le cas d'opérations ponctuelles de communication, soit avec les dessertes à bas coûts. Pour une ville intermédiaire comme Reims par exemple, le tarif avant/après TGV a en moyenne doublé pour une desserte légèrement réduite (-1) au moment de la mise en service.

Dans ces villes intermédiaires, des progrès sont toutefois clairement mis en avant dans l'évolution des conditions de déplacements professionnels, au regard des temps de transport et de la qualité du confort de déplacement. La réduction des temps de transport permet un départ plus tardif le matin et un retour plus tôt le soir au domicile pour les salariés. Dans certains cas, on assiste également à une diminution du nombre de nuitées hors domicile, ce qui est perçu comme une amélioration des conditions de travail.

Dans le cas d'entreprises dont les temps de trajet ne sont pas comptabilisés en temps de travail, cette amélioration est encore plus forte. Une des entreprises enquêtées à Reims, compense le temps de trajet par des primes annuelles. Avec une prime annuelle identique et des temps de trajets plus courts les salariés sont gagnants⁴². Cette situation est surtout

⁴¹Les villes intermédiaires sont indiquées en gras.

⁴² Dans cette entreprise la prime annuelle est globalisée et n'est pas proportionnelle au temps de trajet.

vraie vers Paris mais pas pour toutes les destinations. Vers d'autres villes, le TGV est plus faiblement utilisé. Certains déplacements professionnels continuent à être réalisés en voiture, en raison d'une desserte TGV directe trop peu fréquente. C'est donc vers Paris centre que l'amélioration est significative mais pas vers la province où la voiture reste très utilisée. Enfin, la sécurité des personnes est davantage assurée en TGV qu'en voiture.

Au plan social, les progrès se traduisent donc par une diminution de la fatigue, un confort plus important, une plus grande fiabilité des temps de parcours, et une plus grande sécurité des personnels dans le cadre des migrations alternantes et des déplacements professionnels. Toutefois, en termes d'équité spatiale, les grandes villes sont à l'évidence davantage privilégiées, avec des dessertes plus fréquentes et améliorées par rapport à la situation antérieure au TGV.

Au plan environnemental, si le report modal occasionné par le TGV entraîne théoriquement une réduction du nombre de voitures sur les routes et autoroutes, l'étude citée ne mesure pas ce possible report modal. Elle permet au mieux de noter des modifications de certaines habitudes et pratiques de transport à partir des villes petites et moyennes situées à proximité des métropoles susceptibles d'encombrements routiers : plutôt que de se rendre à la gare TGV en voiture, les usagers se déplacent plus volontiers en TER vers les gare TGV des grandes villes. Ce préacheminement en TER permet de fiabiliser le temps de transport mais suppose une offre intermodale correcte.

Il est toutefois un domaine non pris en compte dans ces trois volets et qui nous paraît intéressant en termes de cohérence de projets territoriaux autour du TGV, celui des innovations institutionnelles qu'il peut générer.

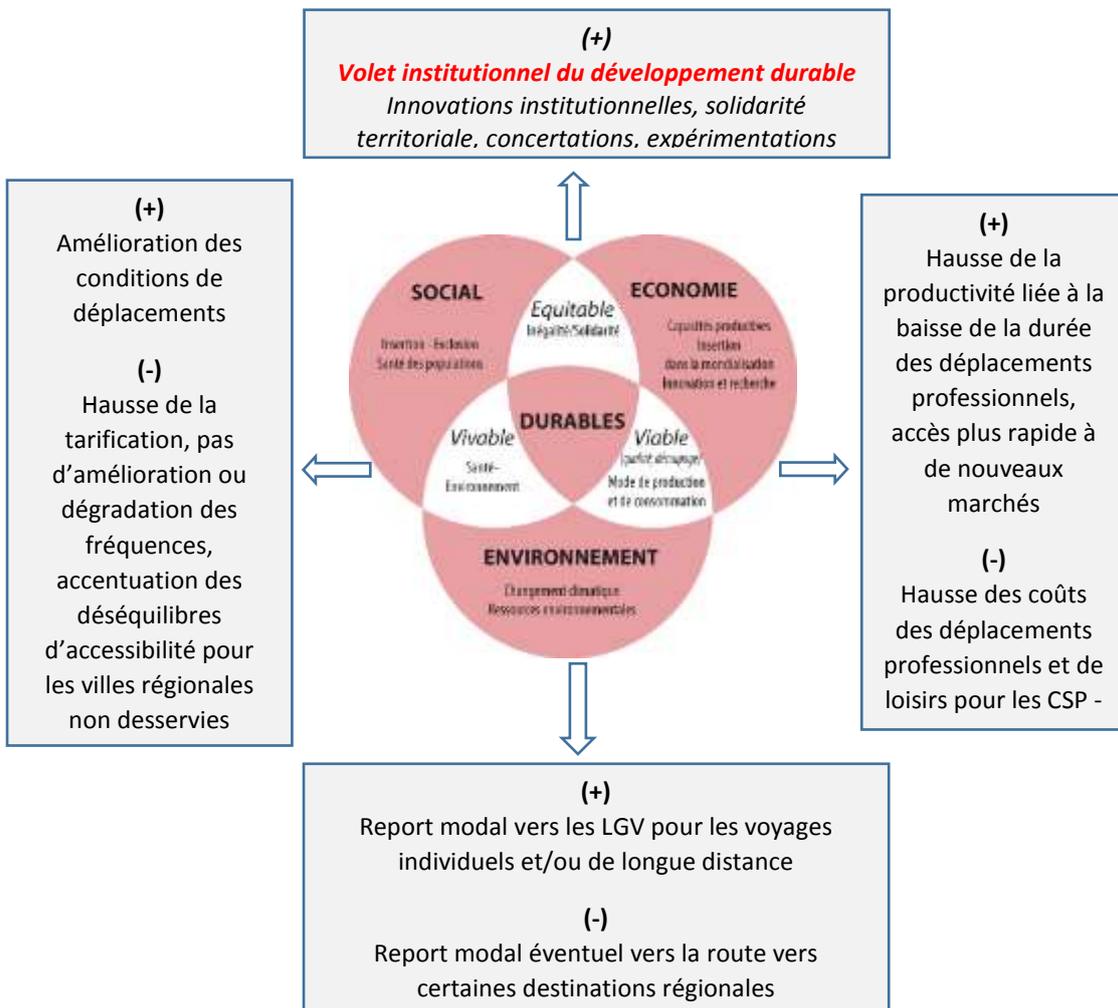
Ce volet des innovations institutionnelles liées au TGV doit en effet être souligné, à l'image de ce que Buclet (2011) qualifie de dimension « institutionnelle » du développement durable. L'arrivée d'une desserte TGV est en effet un outil de concertation locale. Elle induit des pratiques de coordination d'acteurs, notamment au moment de la définition du service et avant son arrivée. Dans le cas de la LGV Est en Champagne Ardenne, ces pratiques se sont manifestées par des « comités TGV » dans la Marne, sous forme de réunions thématiques transversales aux acteurs, ou encore des réunions de concertation avec l'opérateur ferroviaire à l'échelle régionale où ont été décidées les dessertes secondaires. Se manifestent également des volontés d'évaluer les impacts du TGV par la création d'observatoires TGV. Ces observatoires permettent des rencontres d'acteurs n'ayant pas l'habitude de travailler ensemble, les LGV les mobilisant de façon transversale.

Les LGV ont également permis des expériences en matière de solidarité territoriale dans les régions où les territoires périphériques ont bénéficié de la desserte TGV en circulant sur des lignes classiques. L'ex région Nord Pas-de-Calais a ainsi financé des TER-GV en achetant des places dans les TGV pour les abonnés TER puis en louant des rames TGV spécifiquement pour eux, vers des villes comme Saint-Omer, Calais, ou Dunkerque. Ces politiques subventionnées par les collectivités locales, sont l'expression d'une solidarité

territoriale dans l'usage des LGV. Celles-ci sont alors détournées de leur usage de liaison entre nœuds de grande importance, pour un usage en faveur de la périphérie de ces nœuds. Ces expériences n'ont toutefois pas toujours été pérennes, à l'image de villes comme Calais ou Saint Omer qui ont vu leur desserte TERGV disparaître en raison d'une trop faible fréquentation et de subventions couteuses (Bazin et al., 2013c).

La figure 3 propose un bilan de la relation développement durable/LGV pour ces villes, en ajoutant cette dimension institutionnelle à la grille de lecture classique du développement durable. Le tableau 5 recense les résultats de cette relation, par taille de ville.

FIGURE 3. EFFETS POSITIFS (+) ET NEGATIFS (-) DES LGV EN TERMES DE DEVELOPPEMENT DURABLE SUR LES VILLES INTERMEDIAIRES ETUDIEES



Source : L'auteur à partir de la grille de lecture du développement durable, et de Bazin et al., 2013c.

TABLEAU 5. LGV ET DEVELOPPEMENT DURABLE : UNE RELATION FONCTION DE LA TAILLE DES VILLES, FAIBLEMENT PRESENTE DANS LES VILLES INTERMEDIAIRES

Volets	Grandes villes	Villes intermédiaires	Villes petites et moyennes
Economique			
Attractivité / productivité	Renforcement de l'attractivité économique et de la productivité dans les déplacements	<i>Maintien de certaines entreprises, relocalisations internes, développement de l'activité immobilière. Meilleure productivité des entreprises (si desserte maintenue), baisse des temps de trajets</i>	Peu d'attractivité économique liée au LGV en raison des faibles dessertes
Tourisme	Renforcement de l'attractivité touristique	<i>Développement du tourisme en cas d'aménités importantes et d'une bonne intermodalité. Mais réduction fréquente de la durée des séjours</i>	Peu de développement du tourisme en lien avec les LGV
Emploi	Dynamisme de l'emploi en partie lié au TGV et à l'attractivité des compétences	<i>Dynamisme indirectement liée au TGV (projets immobiliers, offre de bureaux, aménagement des gares), possible meilleur maintien de l'emploi industriel, Pas de meilleure dynamique de l'emploi tertiaire</i>	Dynamisme de l'emploi peu lié au TGV
Social			
Equité sociale	Plus de confort, hausse de la desserte, exclusion sociale par les tarifs du TGV mais revenus plus adaptés à la hausse des tarifs, tarifs promotionnels	<i>Plus de confort (si la desserte n'est pas dégradée) Inéquité sociale (tarifs TGV plus élevés) Moins de tarifs promotionnels</i>	Voiture privilégiée quand desserte faible ou dégradée Exclusion sociale par les tarifs du TGV Pas de tarifs promotionnels
Equité spatiale	Forte car bonne desserte	<i>Conditionnée par le maintien de la desserte Desserte soit équivalente soit en baisse sur cette taille de villes</i>	Faible
Environnemental			
Report modal	Report modal vers le TGV fréquent surtout vers Paris	<i>Report modal dépendant de la fréquence, et des nouvelles destinations possibles sans rupture</i>	Faible report modal
Emissions Ges liée à l'exploitation	Faibles (bon taux de remplissage généralement)	<i>Conditionnée par les taux de remplissage</i>	Dépend des taux de remplissage
Institutionnel			
	De nombreux projets d'accompagnement incitent souvent à la coordination d'acteurs (ex : Lille, gare TGV en centre-ville)	<i>Possibles concurrence pour les dessertes (ex : Metz/Nancy, gare localisée entre les deux villes) Mais politiques d'accompagnement incitant à la coordination (tourisme, bureaux), à la concertation, et à la solidarité territoriale</i>	Solidarité territoriale envers les petites villes en cas de dessertes secondaires vers ces villes (dessertes subventionnées)

Source : reconstitué à partir des entretiens réalisés dans Bazin et al., 2013c

La vocation des LGV en termes de développement durable est ainsi à nuancer pour les villes intermédiaires. Des limites ont été soulignées tant en termes d'équité sociale que spatiale et de développement économique exogène qui reste faible. Au plan environnemental le report modal est faible pour les territoires intermédiaires en raison de la fréquence des dessertes souvent dégradée par rapport à la situation avant TGV, excepté vers Paris.

Sur le plan environnemental, et en termes de report modal, différents cas de figure se présentent souvent liés aux évolutions de dessertes avant/après TGV. Si les villes moyennes voient souvent leur desserte se réduire depuis la mise en service (Arras par exemple), et la desserte des grandes villes au contraire s'améliore (Nantes, Lille), les villes intermédiaires quant à elles connaissent soit une stabilité de leur desserte (comme Metz) soit une légère baisse (comme Reims), mais rarement une amélioration. Cette tendance, conjuguée à une forte hausse des tarifs avant/après TGV, n'engage que faiblement au report modal, excepté dans des cas de déplacements professionnels ou de mobilité alternante. Sur le plan tarifaire en France, si des offres promotionnelles sont à noter, elles restent souvent limitées aux liaisons entre grandes villes.

Sur le plan social, la situation des villes intermédiaires ne se voit pas particulièrement améliorée suite à la mise en service de dessertes TGV, en termes d'emplois notamment.

Les progrès liés aux LGV se mesurent plutôt par la réduction des risques et de la fatigue pour les professionnels en mobilité ou pour les alternants. Mais des conditions de fréquence des dessertes sont nécessaires afin que les ruptures de charge pour les trajets en correspondance ne fassent pas perdre le bénéfice de la grande vitesse. Or les villes intermédiaires sont peu favorisées par les fréquences.

Sur le plan institutionnel toutefois un certain nombre d'innovations se produisent souvent à l'arrivée du TGV, en termes de concertation et de coordination d'acteurs conduisant à des projets de développement local. C'est donc plus indirectement que des impacts possibles du TGV peuvent se produire sur les villes intermédiaires.

C'est sur ce point que la partie 2 se focalisera.

Conclusion de la partie 1

Les territoires bénéficiant des retombées économiques des mobilités liées à la mise en service des LGV sont généralement déjà fortement agglomérés, conformément à la vocation première de l'infrastructure destinée à relier entre elles des villes de grande taille⁴³. Les économies d'agglomération (de localisation et d'urbanisation) expliquent l'agglomération d'activités dans des lieux qui leur permettent de bénéficier de services ou de sous-traitants communs et d'avoir accès à un large marché.

Les LGV y bénéficient d'une plus forte demande d'usagers, ce qui conforte leur rentabilité en comparaison des dessertes des villes intermédiaires. La fréquence de la desserte, généralement bonne sur ces grandes villes et en hausse par rapport aux dessertes préalables, la rend propice à un report modal en provenance soit de la route, soit de l'aérien pour les distances inférieures ou égales à 800 km.

En revanche, pour les villes intermédiaires, l'efficacité des politiques de valorisation de la grande vitesse ferroviaire pour développer leur attractivité et leur durabilité n'a rien d'évident au regard des résultats de l'économie géographique.

On voit ainsi clairement apparaître l'antagonisme entre des politiques de transport visant la mobilité durable qui profitent surtout à une concentration de flux, irriguant par des nœuds, les territoires les plus attractifs ; et la volonté pour les territoires intermédiaires de profiter de ces flux pour générer du développement local, alors qu'ils n'ont pas mécaniquement l'attractivité suffisante pour capter les activités traditionnellement localisées sur de tels nœuds. Il en est de même des attentes des villes intermédiaires en termes de développement local.

Aussi, loin d'être tous en accord avec la logique selon laquelle les forces d'agglomération ne peuvent avoir lieu qu'à la faveur des territoires les plus denses, certains travaux (tout en prenant la mesure de ces effets d'agglomération) examinent les politiques locales d'accompagnement qui se produisent autour des LGV. Ils analysent leur pertinence en termes de surcroît d'attractivité possible pour les territoires intermédiaires, ainsi que les mécanismes de gouvernance locale qui opèrent. Ces travaux montrent en particulier que selon les pays, les ressources spécifiques des territoires, les processus d'apprentissage qui se produisent dans le cadre de la gouvernance locale, ou encore les périodes d'implantation des LGV, des impacts différenciés peuvent apparaître pour les villes intermédiaires.

C'est le cas de nos travaux, dont est proposée une relecture au prisme de la gouvernance et ce sur des territoires intermédiaires, dans la partie 2.

⁴³ Même si une seconde vocation est née de la volonté d'aménagement du territoire en France ou en Espagne, d'irriguer de façon secondaire des villes de moindre taille.

Principales contributions personnelles en lien avec la partie 1

Thèse

Bazin-Benoit S. (1996) *Les politiques locales d'attraction d'entreprises : d'une logique concurrentielle à une logique organisationnelle. Le cas des régions Nord-Pas de Calais et Rhône-Alpes* », 1996, Université de Lille 1

Articles classés

Beckerich C., **Benoit-Bazin S.**, Delaplace M., (2016a), Dessertes TGV et localisation des entreprises dans les quartiers gares : une activation du potentiel de proximité avec Paris ? Le cas du quartier Clairmarais à Reims, *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 69-70, pp. 3-35

Beckerich C., **Benoit S.**, Delaplace M. (2016b) High-speed rail service and local sustainable development. A qualitative survey in height French cities, *European Review of Service Economics and Management (ERSEM)*, vol 2. n°2, pp. 67-91

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. (2013), « Desserte TGV et villes petites et moyennes, Une illustration par le cas du tourisme à Arras, Auray, Charleville-Mézières et Saverne », *Les Cahiers Scientifiques des Transports*, N° 63, pp. 33-62

Bazin S., Beckerich C. et Delaplace M. (2009) « Gare TGV et attractivité d'un quartier d'affaires : entre offre immobilière, centralité et représentations des acteurs, le cas de la gare centre de Reims », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°56, pp. 37-61

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., Masson S. (2006b), « La LGV-Est Européenne en Champagne-Ardenne : Quels effets sur la cohésion territoriale champardennaise », *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°2, 2006, pp. 245-261

Bazin S. (1998a), « Passage d'une logique concurrentielle à une logique organisationnelle des politiques locales d'attraction d'entreprises : le rôle de la gouvernance locale, 1998 », *Revue d'Économie Régionale et Urbaine* n°4

Autre article à comité de lecture

Bazin S., Beckerich C., Blanquart C., Delaplace M. et Vandebossche L. (2013), Dessertes ferroviaires à grande vitesse et dynamiques locales : une analyse comparée de la littérature, *Géotransports* n°1-2, pp. 15-34

Chapitres d'ouvrages

Bazin S. (1998b), « *Les politiques locales d'attraction d'entreprises : une analyse de l'offre de sites en terme d'offre de biens de clubs* » in B. Kherdjemil, Mondialisation et dynamiques des territoires, *L'Harmattan*

Bazin S., Kherdjemil B. (1998), « *Les sites et l'attraction de capital* » in H. Zaoual, Socioéconomie des territoires : expériences et théories, pp. 25-38, *L'Harmattan*

Bazin S. (1995), « *Local policies to attract mobile investments : a theoretical survey with an application to two sets of local organizations in France* », in P. Cheshire and I. Gordon, Territorial Competition in a integrating Europe, Avebury

Rapports de recherche

Bazin S., Beckerich C., Blanquart C., Delaplace M., (2013), Les enjeux et opportunités de la Grande Vitesse Ferroviaire en termes de développement local et de développement durable : une analyse fondée sur la production et l'appropriation des innovations de services, Rapport final, Contrat PREDIT, financement ADEME, mai

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. et Scherr T. (2006), *Analyse de faisabilité d'un observatoire régional des effets socioéconomiques de la LGV Est-européenne*, final pour le Conseil Régional Champagne-Ardenne, novembre 2006

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. et Masson S. (2006), *Analyse prospective des impacts de la Ligne à Grande Vitesse Est-européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne*, Rapport final de recherche pour le Conseil Régional Champagne-Ardenne, 2 tomes + annexes et synthèse, février 2006

Benoit S. (1995), « L'offre de sites : de la concurrence entre juridictions à la concurrence entre organisations territoriales », Contribution au rapport *Les processus économiques Spatiaux et Urbains*, pour le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, Université de Lille1

Benoit S. (1994), « La politique d'attraction d'entreprises du couple métropole lilloise/région Nord-Pas de Calais » Contribution au rapport *Développements méthodologiques en Economie Spatiale et Urbaine*, pour le Ministère de l'équipement, des transports et du tourisme, Université de Lille 1

Benoit S., Jayet H. (1992), *Les comités d'expansion aujourd'hui*, rapport de recherche pour la DATAR et le CNERP, Université de Lille 1

Communications

Beckerich C., **Benoit Bazin S.**, Delaplace M. (2016), The High Speed Rail and real estate programs in an intermediate city in France : a renewed dynamism from local firms ?, World Conférence on transport Research (WCTR), Shangai, 10-15 july

Bazin Benoit S., Delaplace M. (2015), High Speed Rail and tourism : what can we learn from the past 50 years ?, 9th World Congress on High Speed Rail, UIC/JRE, Tokyo, 7-10 july

Bazin S., Delaplace M., Pagliara F. (2014), High-speed railway system and development of tourism market: which lessons from the cases of served cities?, 54th ERSA Congress (European Regional Science Association), Regional development and globalisation : Best practices, Saint Pétersbourg, Russie, 26-29 august

Bazin S., Delaplace M. (2014), Mise en service des dessertes TGV et processus de gouvernance dans le domaine du tourisme : un éclairage à partir du cas de villes

françaises, Colloque « Grande vitesse ferroviaire et gouvernance locale », UTBM, Belfort, 10-11 juillet

Bazin S., Beckerich C., Blanquart C., Delaplace M. (2012), TGV et tourisms dans les villes petites et moyennes, le cas d'Arras, Aury, Charleville-Mézières et Saverne, XLIXe Colloque de l'ASRDLF, Session spéciale « TGV, Tourisms et Territoires », Belfort, 9-11 juillet

Bazin S., Beckerich C., Blanquart C., Delaplace M. (2011), Les effets des dessertes ferroviaires à grande vitesse : Des divergences d'objectifs qui limitent la portée des stratégies d'accompagnement, XLVIIIe Colloque de l'ASRDLF, Session spéciale « Les effets des dessertes à Grande vitesse : un vieux débat au coeur d'une actualité nourrie », Schoelcher, Martinique, 6-8 juillet

Bazin S., Beckerich C., Blanquart C., Delaplace M. et Vandenbossche L. (2011), High speed Rail service and socio-economic transformations in space, a review, Transportation Research Board 2011 Annual Meeting, Washington DC, 23-27 January

Bazin S., Beckerich C., Blanquart C., Delaplace M., Vandenbossche L. (2010), High speed Rail service and socio-economic transformations in space, a review, ERSA 50th conference, Jönköping (Sweden), August 19-23, 2010, Sustainable Regional Growth and Development in the Creative Knowledge Economy, ERSA-NECTAR Special Session on High-Speed Rail as a new transport network

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. (2009), High speed railway, specific assets enhance value and urban tourism development, communication for the Congress « Advances in tourism Economics 2009 », Lisbonne, April

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. (2007) « L'évolution des marchés immobiliers résidentiels dans l'aire urbaine de Reims : un effet de la Ligne à Grande Vitesse Est-européenne ? », 47th Congress of the European Regional Science And ASRDLF (44th Congress) Paris - August 29th -September 2nd

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., Masson S. (2005), *L'arrivée de la ligne à grande vitesse Est-Européenne en région Champagne-Ardenne : un processus de métropolisation sous quelles conditions ?*, XLle colloque de l'ASRDLF, Dijon, 5,6 et 7 septembre 2005

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., Masson S. (2005), *Grande vitesse et métropolisation : Quels enseignements des expériences passées pour la Champagne-Ardenne*, Colloque pluridisciplinaire « Logiques métropolitaines : modèles, acteurs et processus », Lille, 2 et 3 juin 2005

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., Masson S. (2004), *Some prospective elements on the effects of the Eastern France European High Speed Railway line in Champagne-Ardenne region*, European Transport Conference, Strasbourg, 4-6 octobre 2004

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., Masson S. (2004), *Ligne à grande vitesse et proximité de Reims à l'Île-de-France : des hypothèses prospectives*, IVème journées de la proximité, Marseille, juin 2004

Partie 2

Des projets de LGV à leur appropriation : processus d'apprentissage et impacts indirects

La mise en service des lignes à grande vitesse dans le monde s'est accélérée, plus de 50 ans après l'entrée en service de la première ligne au Japon en 1964 (UIC, 2015), et continue à susciter des attentes spécifiques dans de nombreux pays et dans les villes desservies, toutes tailles confondues.

Si la causalité directe entre infrastructures de transport lourdes (autoroutes, LGV) et développement économique régional a été à un moment donné affirmée, elle a ensuite clairement été remise en question (Bonnaïfous et Plassard, 1974 ; Plassard, 1977 ; Offner, 1993). L'infrastructure de transport est davantage envisagée aujourd'hui comme un élément permissif du développement, à condition que soient mises en place des politiques d'accompagnement, privilégiant une approche systémique d'interactions entre infrastructures de transport et territoires (Plassard, 2003, Masson, 2013).

Cependant les infrastructures de transport sont toujours considérées par les acteurs locaux comme des outils au service du développement local, en termes de communication mais également d'action par les politiques d'accompagnement qui y sont liées. Jouant les « prophéties auto-réalisatrices » (Staszak, 2000) certaines de ces politiques peuvent donner lieu à des dynamiques spécifiques, ce qui laisse à penser qu'elles peuvent jouer un rôle, dans ce cas plutôt indirect.

En quoi la gouvernance locale liée à la mise en service des LGV peut-elle alors agir sur le développement local au travers des politiques d'accompagnement mises en œuvre ; et en quoi les territoires intermédiaires ne sont pas que des réceptacles neutres sur lesquels des logiques déterministes interviennent ?

Si la partie précédente s'est attachée aux impacts indirects qui paraissent faibles voire absents, d'autres impacts liés aux logiques d'appropriation de l'infrastructure semblent toutefois dans certains cas se produire (spécificités des ressources et de la coordination). Ces éventuels impacts de spécification et leurs conséquences sur l'attractivité de territoires intermédiaires sont discutés dans cette partie.

L'approche de la gouvernance locale éclaire les mécanismes de coordination d'acteurs qui se produisent, et les types d'appropriation de l'infrastructure qui en découlent en lien avec les processus d'apprentissage (chapitre 4). Cette appropriation peut se produire aux échelles régionale, urbaine, et des quartiers à la mise en service de l'infrastructure (chapitre 5), en fonction des ressources spécifiques de territoires, des politiques mises en œuvre et de leur degré de coordination, comme dans le domaine du tourisme (chapitre 6).

Chapitre 4

Impacts de spécification des LGV sur les villes intermédiaires : dépendance au sentier, aux mécanismes de coordination, et d'appropriation

Quelles que soient les tailles et les fonctions des villes desservies par des LGV, les lignes apparaissent dans des contextes historiques particuliers en lien avec le transport ferroviaire, jouant un rôle sur la perception de ces projets par les acteurs. Est alors défendue l'idée qu'à tailles de villes équivalentes, les impacts des infrastructures de transport dépendent des caractéristiques socio-économiques des territoires, mais aussi des spécificités institutionnelles qui les caractérisent. Celles-ci sont façonnées par l'histoire du territoire, les liens historiquement construits entre acteurs, et les ressources spécifiques de ces territoires, conduisant à une appropriation spécifique de l'infrastructure.

Nous proposons de retracer les contextes historiques spécifiques qui ont vu naître les LGV au plan international (1), les modes de coordination d'acteurs qui se sont produits autour de différentes lignes renvoyant à la gouvernance et aux processus d'apprentissage (2), ainsi que les types d'appropriation de l'infrastructure qui en découlent, selon les territoires traversés (3).

1. Une dépendance au sentier : des contextes historiques, géographiques, technologiques et environnementaux spécifiques de déploiement des LGV

Les contextes d'apparition des LGV sont caractérisés par un certain nombre d'éléments : les choix historiques et politiques réalisés, souvent liés au contexte économique et géopolitique des pays concernés (1.1) ; la géographie des territoires sur lesquels les LGV sont construites ou en projet et les enjeux technologiques et environnementaux qui les caractérisent (1.2).

1.1. Les contextes spécifiques : des choix historiques ancrés

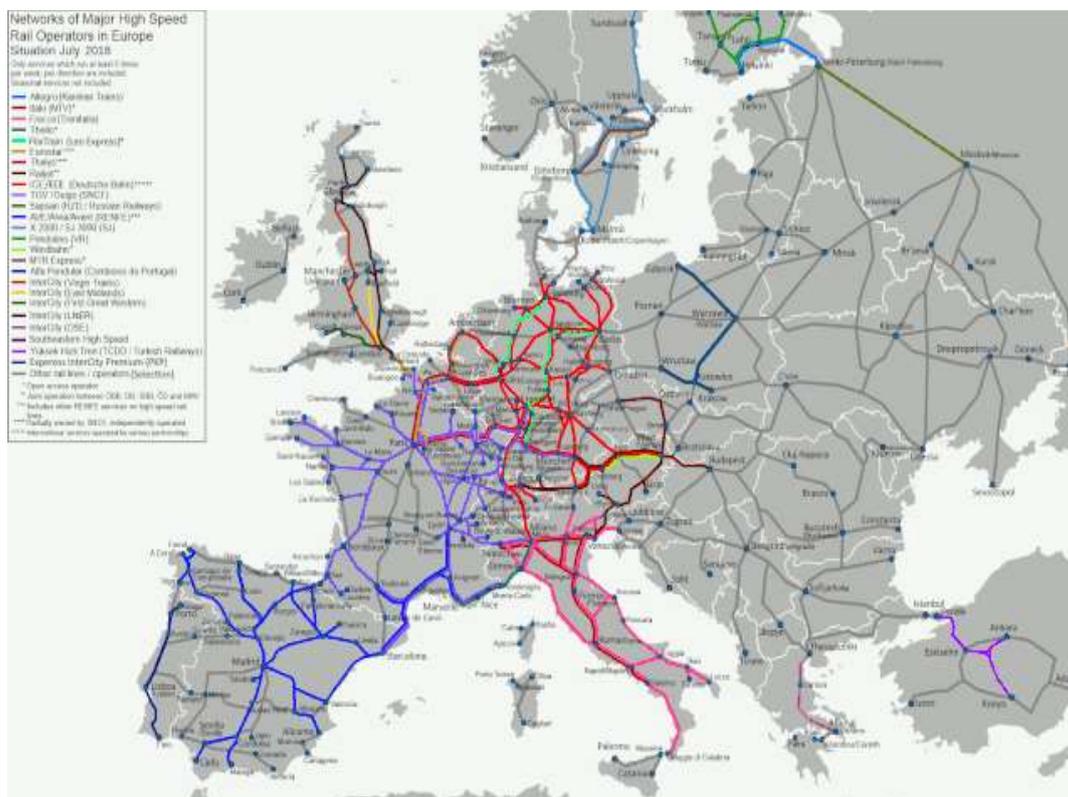
Les choix historiques effectués expliquent souvent la représentation que les acteurs ont de l'infrastructure, et indirectement les impacts qui en sont attendus.

C'est le Japon, qui en 1964 a mis en service la première ligne à grande vitesse du monde reliant Tokyo à Osaka (515 km) à 210 km/h. Cette ligne a été la base d'un réseau à grande vitesse appelé le « Shinkansen » roulant actuellement entre 250 et 320 km/h.

En Europe, dans les années 1960, la vitesse de 200 km/h a été pratiquée en Allemagne en 1965 (entre Munich et Augsburg) et en France en 1967 sur certaines sections entre Paris et Toulouse. En **France**, la ligne Paris-Lyon a été mise en service en 1981, mettant Paris à 2h de Lyon à 270 km/h. Les rames TGV, circulant sur un réseau TGV spécifique, utilisent

les pénétrations urbaines déjà existantes à Paris et à Lyon, et leur continuation sur les lignes classiques, où elles roulent à vitesse normale. Suivront le TGV Atlantique ouvert en 1989 (comprenant un tronç commun puis deux branches vers Le Mans et Tours) et le TGV Nord ouvert en 1993 (vers Calais et le Tunnel sous la Manche, et vers l'étoile ferroviaire centrée sur Lille dont les branches partent vers la Grande-Bretagne, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne (Paris-Bruxelles entrant en service en 1996). Ce réseau, conçu au départ à l'échelle européenne (lignes reliant Paris, Londres, Bruxelles, Cologne et Amsterdam) constitue la base du futur réseau ferroviaire à grande vitesse européen.

CARTE 3. LE RESEAU A GRANDE VITESSE EUROPEEN EN 2017



Source : UIC, 2017

La LGV Est européenne est ainsi mise en service en juin 2007 pour son premier tronçon, le second en juillet 2016. En juillet 2017 sont mises en service la LGV Bretagne et la LGV Sud Atlantique, et le contournement Nîmes-Montpellier. La longueur du réseau français est de 2800 km.

Ce rôle précurseur de la France dans la construction du réseau TGV européen (carte 3) est lié à la position historique d'entreprise publique de l'opérateur SNCF, nationalisé en 1938, à une volonté politique au cours de la crise pétrolière et au rôle d'Alstom dans la conception puis la modernisation des TGV. Cette position explique les investissements importants effectués pour la construction du réseau TGV, soutenus par l'Etat français. A partir de la construction de la LGV-Est mise en service en 2007, les collectivités locales

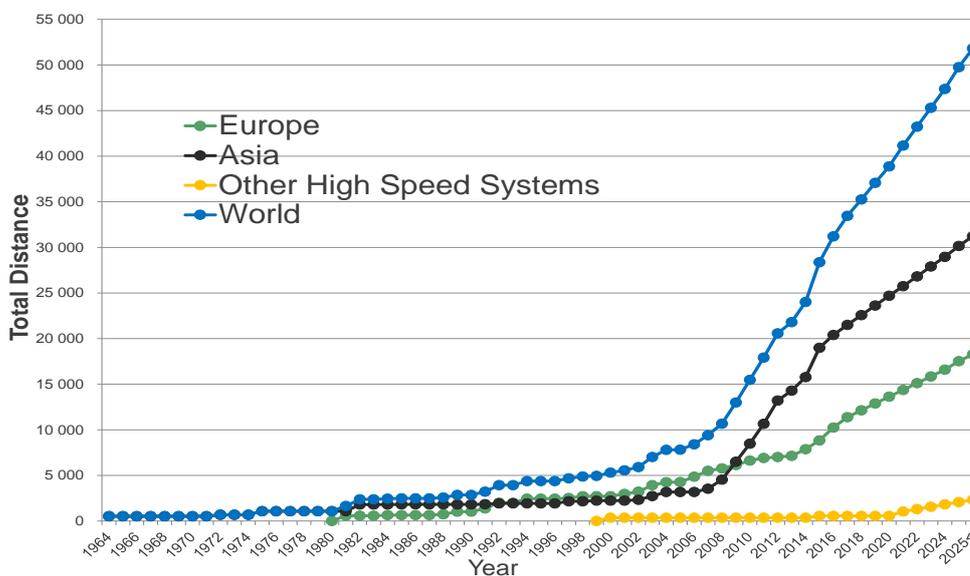
françaises sont sollicitées financièrement ex-ante, ce qui n'a pas été le cas précédemment.

En Europe, c'est l'**Espagne** qui bénéficie du réseau le plus étendu (le deuxième au monde), même si les premières lignes sont entrées en service plus de dix ans après la première ligne française. Actuellement premier réseau européen, l'Espagne dispose de 3240 km de lignes (AVE). Ayant bénéficié de fonds européens importants, elle a aussi consenti des investissements très lourds dans le réseau LGV, politique parfois contestée au regard du caractère aujourd'hui déficitaire de son réseau.

Pour le reste de l'Europe, c'est l'Allemagne (1658 km de LGV), l'Italie dès 1977 (896 km) et dans une moindre mesure le Royaume-Uni (113 km) qui ont également opéré des choix significatifs dans la grande vitesse ferroviaire.

En Asie, le **réseau japonais** s'est rapidement élargi dès 1975 avec la constitution d'une artère à grande vitesse de 1075 km, puis en 1982, et en 2011. Cet élargissement s'explique en partie par la géographie longitudinale de l'archipel, formé d'une multitude d'îles, avec par ailleurs un relief accentué en raison de sa position entre deux plaques sismiques ; mais aussi par une démographie caractérisée par une forte concentration urbaine. Ce réseau japonais est considéré comme techniquement très riche car il répond à des normes sévères à l'égard des nuisances sonores et des risques sismiques. Il est constitué d'un nombre imposant d'ouvrages d'art (viaducs, ponts, souterrains) avec 25% à 40% des parcours en souterrain selon les lignes, en raison d'une géographie très complexe. Le projet d'allongement du réseau actuel est à échéance 2020.

GRAPHIQUE 1. ÉVOLUTION DES LGV CONSTRUITES DANS LE MONDE DEPUIS 1964



Source : Union internationale des chemins de fer, 2015

Le Shinkansen Hayabusa est le dernier train à grande vitesse japonais, développé par la East Japan Railway Company, et mis en service le 5 mars 2011. Ses 320 km/h permettent de relier Tokyo à Aomori (Extrême nord) en 3 heures contre 5h30 auparavant.

Le réseau ferroviaire **chinois**, qui était plutôt ancien et lent (le réseau de transport ferroviaire en Chine est l'un des plus grands du monde) s'accompagne au cours des décennies 2000 et 2010 par le développement très rapide d'un réseau de lignes à grande vitesse. La Chine est ainsi devenue le pays disposant du plus grand réseau de lignes à grande vitesse dans le monde. Début 2018 son réseau est de 25.000 km de LGV. Il devrait atteindre 30.000 km en 2020, pour une exploitation commerciale située entre 250 et 350 km/h.

Aux **Etats-Unis**, en 2008, sur les 787 milliards de dollars de plan de relance de l'économie, 8 devaient être réservés à la réalisation d'un train à grande vitesse. Ce projet devait permettre de créer des emplois, de réduire les émissions de Ges et d'aider le pays à atteindre l'indépendance énergétique. Ce projet avait pour ambition de désengorger aéroports et agglomérations, tout en rattrapant le retard sur l'Europe et l'Asie. Ce « retard » est donc surtout lié à un choix historique des Etats-Unis. En 2020 la LGV californienne devrait relier San Francisco à Los Angeles. De même des TGV devraient relier Boston et Washington à plus longue échéance.

Au cours de la première moitié du vingtième siècle, les gouvernements européens optent donc pour une organisation ferroviaire recouvrant pour la plupart un monopole public intégré (*Chabaliér, 2005*), alors qu'aux Etats-Unis dès le départ, le choix a été davantage de développer les autoroutes et de privilégier le transport routier, les longues distances étant réservées au transport aérien.

Ainsi, les choix historiques, effectués dès les années 1960 au Japon, les années 1980 en Europe, et les années 2000 en Chine, en lien avec la place historique du transport ferroviaire contribuent à expliquer la conception de la grande vitesse ferroviaire dans chacun des pays (gains de temps au Japon avec une géographie et une densité de population idéales pour rentabiliser le TGV ; maillage territorial à grande échelle en Europe d'où les attentes en matière de développement local ; outil au service des liaisons entre très grandes villes en Chine). En France en particulier, le rôle historiquement important de la SNCF dans le maillage du territoire explique en partie aujourd'hui les attentes liées au TGV en matière de développement local. Et la participation financière des collectivités locales au financement des LGV dès 2007 et leur rôle dans l'organisation des transports régionaux renforcent ces attentes. Mais ces choix sont aussi largement dépendants de la géographie spécifique des pays et des territoires au sein de ces pays.

La carte 4 recense les LGV en service, en construction, et en projet, dans le monde en 2014⁴⁴.

⁴⁴ Notons également les nombreux projets de LGV à travers le monde : en Turquie, en Algérie, au Maroc, en Arabie Saoudite, en Inde, en Thaïlande, au Laos, au Brésil, au Mexique, et en Argentine.

CARTE 4. LES LGV EN SERVICE, EN CONSTRUCTION, ET EN PROJET, DANS LE MONDE EN 2014



Source : IUC, 2015

1.2. Rôle des spécificités géographiques et des enjeux technologiques

Quand la géographie est très accidentée ou les distances entre villes très importantes, le choix de l'aérien s'est davantage imposé pour le transport de voyageurs. C'est le cas des Etats-Unis qui aujourd'hui cherchent à rattraper ce retard ferroviaire en matière de transport de voyageurs, alors que la part modale du rail dans le transport de marchandises est plus importante qu'en Europe. A la suite d'une dérégulation radicale du fret ferroviaire, les grandes entreprises américaines ont entrepris d'optimiser leur rentabilité au travers d'alliances. Les nombreuses fusions survenues dans l'industrie du rail ont donné naissance à un marché oligopolistique que se partagent quelques grands groupes. L'exemple américain doit donc être apprécié compte tenu de ses spécificités géographiques qui permettent une plus forte rentabilité du fret ferroviaire (qu'en Europe) en raison d'étendues importantes, et la priorité accordée à la politique de fret ferroviaire.

Ce n'est pas le cas du Japon, malgré une géographie accidentée, et un relief accentué par sa situation critique, entre deux plaques sismiques. La construction d'un réseau ferroviaire à grande vitesse homogène dans les régions intérieures, dans les régions les plus excentrées (Hokkaido, au nord, Kiushu, au sud), ou pour relier les métropoles entre elles, a été difficile. En 1982, deux nouvelles lignes *Shinkansen* sont réalisées (le Joetsu *shinkansen* entre Tokyo et Niigata (270 km), et le Tohoku *shinkansen* entre Tokyo et Morioka (492 km)), et présentent la particularité de desservir des régions intérieures beaucoup plus accidentées que les régions littorales. Pour les japonais, les choix technologiques et économiques ont été plus forts que les difficultés techniques liées à la géographie.

Au cours de la période récente le développement des LGV s'est produit dans les pays présentant de grands espaces et des distances importantes entre grandes villes. C'est le cas depuis les années 2000 en Chine, avec le plus grand réseau du monde. En Russie, la ligne Saint Pétersbourg-Helsinki existe depuis 2011 et Moscou-Gorki depuis 2013. Un projet de ligne Moscou-Pékin est par ailleurs à l'étude, devant les relier les en deux jours.

La maîtrise des technologies liées à la grande vitesse est également stratégique dans les choix de développement de la grande vitesse ferroviaire car elle permet d'alimenter une industrie à forte valeur ajoutée, et elle est censée répondre à des préoccupations en matière de protection de l'environnement (réduction des GES, désengorgement des aéroports et des agglomérations). Elle est d'autant plus stratégique dans un contexte de remise en cause de la priorité technologique donnée au TGV au profit d'un nouveau système davantage orienté vers la rentabilité (plus de sièges par rame) et le confort (rames connectées), l'ensemble des opérateurs souhaitant se positionner sur le secteur du « low cost ». *Ruggeri (2016)* considère ainsi que le paradigme de la vitesse, moteur des innovations dans le transport depuis près de deux siècles s'essouffle, laissant place à des enjeux économiques, sociaux, et territoriaux majeurs.

La grande vitesse ferroviaire permet enfin de répondre à des préoccupations en matière d'indépendance énergétique dans un contexte où l'usage d'énergies durables est devenu crucial. Toutefois la production d'électricité est également consommatrice d'énergies carbonées, ce qui relativise cette notion de durabilité.

La géographie des territoires, ainsi que les évolutions technologiques et environnementales récentes expliquent donc le développement passé et actuel des réseaux TGV, à qui est octroyée une vocation spécifique de maillage territorial tout particulièrement en France et en Espagne, davantage que dans d'autres pays.

Les politiques locales d'accompagnement liées aux contextes spécifiques expliquent l'usage qui en est fait au service du développement local, et l'image qui en est véhiculée en tant qu'outil de développement local.

2. LGV et coordination d'acteurs liée à ces contextes spécifiques

Ces contextes spécifiques expliquent différents modèles développés dans le monde et les différentes vocations assignées aux LGV, influant ainsi sur les contextes locaux (2.1). Ces vocations ont un impact sur le déploiement plus ou moins affirmé de politiques d'accompagnement et la coordination d'acteurs autour de ces politiques (2.2), la gouvernance locale intégrant les LGV de manière différenciée (2.3).

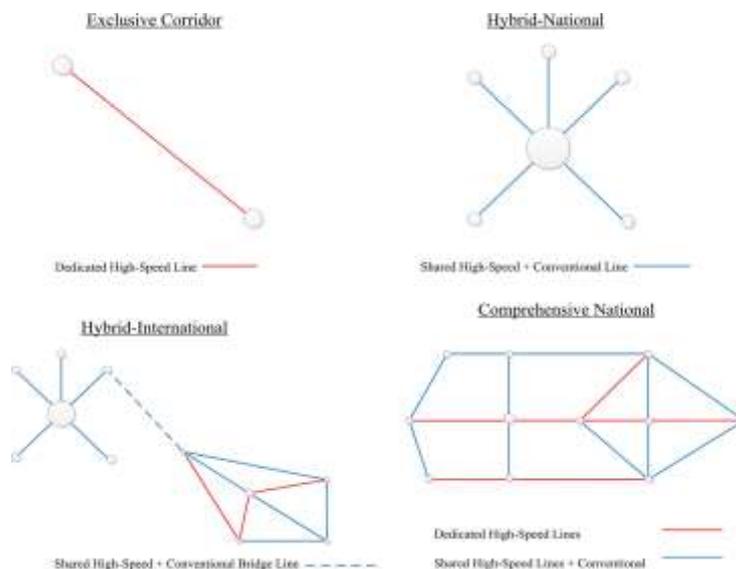
2.1. Les formes de LGV et l'irrigation différenciée des villes intermédiaires

Si *Campos et de Rus (2009)* classent les LGV en quatre catégories (figure 2, chapitre 2) suivant leurs liens avec les lignes classiques, *Perl and Goetz (2015)* proposent une catégorisation plus complexe en y ajoutant d'autres caractéristiques. Leurs liens avec les lignes classiques sont déjà présents dans *Campos et de Rus (2009)*. S'y ajoutent les formes de réseaux selon les spécificités géographiques (corridor au Japon, centralisation en

France, décentralisation en Allemagne) et leur caractère national ou international (figure 4). Cette catégorisation est la suivante :

- Les lignes dédiées (Japon : exclusive corridor)
- Les lignes hybrides (nationales et internationales : France et Allemagne) partagées sur lignes dédiées et réseau conventionnel, le réseau français étant centré vers Paris permettant une irrigation de certaines villes sans rupture de charge à partir des gares périphériques de connexion en Ile de France (Roissy, Marne-la-Vallée, Massy)
- Les réseaux nationaux (Espagne, Chine)

FIGURE 4. MODELES DE LIGNES FERROVIAIRES A GRANDE VITESSE DANS LE MONDE



Source : Perl and Goetz, 2015, p. 136

Le réseau français a ainsi trois spécificités : il est hybride (réseau national et européen), sur lignes classiques mais aussi avec rabattements sur lignes conventionnelles et radial (centré vers Paris). Seule L'Allemagne possède deux de ces spécificités (hybride et partagé), mais son réseau est non radial (décentralisé). L'Espagne se rapproche assez du réseau français, car il est radial (centré sur Madrid), et il est à la fois dédié et partagé.

Ces spécificités du réseau français, associées au contexte historique et de dépendance au sentier exposé plus haut, contribuent à expliquer des attentes fortes des acteurs lors des mises en service des LGV. Elles expliquent en particulier des politiques d'accompagnement autour des LGV pour le cas de la France :

- d'une part, toutes les villes affirment vouloir profiter du potentiel économique de leurs liaisons avec Paris, en raison du caractère radial du réseau,
- d'autre part, les villes petites, moyennes, et intermédiaires desservies sur le réseau conventionnel estiment pouvoir profiter des mêmes avantages que les grandes villes, agissant par mimétisme et par généralisation, du fait de l'antériorité de certaines LGV, occasionnant un processus d'apprentissage.

2.2. Le concept de gouvernance locale et sa relation avec les LGV

Avant d'être appliqué au territoire, le concept de « gouvernance » était principalement employé en Sciences de Gestion, essentiellement à partir des travaux *Coase (1937)*. *Coase* voit en la gouvernance un moyen de réduction des coûts de transaction au sein de la firme. *Williamson (1975, 1985)* étend ce concept aux Etats à la fin des années 1980 pour caractériser les modalités de management des grandes agglomérations et des métropoles. Cette référence aux modes de gestion, aux stratégies et aux organisations adoptées dans les entreprises, a été utilisée par les acteurs publics dans une période de remise en question des outils et des diagnostics de développement économique local. Ceux-ci y voient un moyen de légitimer un renouvellement de leurs pratiques en vue d'une optimisation et d'une justification de la gestion publique locale. De même, les travaux sur les districts industriels marshalliens, les systèmes productifs localisés et plus généralement sur les réseaux coopératifs d'entreprises ont contribué à étendre le concept de gouvernance aux territoires (*Dumont, 2012*).

Sur un territoire se mettent en place des interactions et des collaborations entre acteurs poursuivant des objectifs différents. Appliqué aux entreprises, aux Etats, aux organisations internationales ou aux territoires, « *le point commun des diverses approches (de la gouvernance) réside dans la prise en compte de l'élargissement du champ des acteurs impliqués, de l'interdépendance des acteurs et des organisations tant privées que publiques dans le processus de prise de décision et de l'action, et dans l'imbrication des divers niveaux de pouvoir tant infranational que transnational ou supranational* » (*Leloup, Moyart, Pecqueur, 2005*).

La gouvernance des territoires renvoie ainsi au pilotage de logiques interdépendantes, de nature politiques, juridiques, géographiques, sociologiques, économiques, voire environnementales. Elle s'est développée en France dans un contexte de décentralisation où l'expertise devient un facteur de réussite des politiques locales : « *Les types de gouvernance locale se caractérisent par des décisions prises au sein d'une organisation où se rencontrent des stratégies d'acteurs publics et privés : pour la science politique, la sociologie, la géographie et l'urbanisme, la notion de gouvernance qualifie un processus de transformation et de recomposition des modes d'action publique mettant en jeu la construction des mécanismes de régulation des acteurs au sein des sociétés locales* », (*Jaquier, 2008, p1*).

La gouvernance locale s'est en particulier développée en lien avec les questions environnementales (*Beaurain, 2002*). L'émergence et l'omniprésence des contraintes liées au développement durable dans les préoccupations des acteurs publics locaux ont en effet ouvert un chantier gigantesque pour les questions de gouvernance environnementale (*Zuindeau, 2010*). Appliquée aux politiques d'attractivité du territoire, elle se traduit par des coordinations nouvelles, cherchant à dépasser des pratiques concurrentielles et visant à renforcer l'attractivité du territoire, dans le cadre d'une organisation territoriale préexistante (*Bazin, 1996*).

L'organisation territoriale (caractérisée par une histoire, un mode de fonctionnement institutionnel et des compromis spécifiques entre acteurs) est dotée d'un capital organisationnel propre. De nouveaux compromis entre acteurs et des coordinations innovantes émergent dans la gouvernance locale et peuvent donner lieu à une amélioration de l'attractivité des sites, par un renouvellement de leur capital organisationnel (Bazin, 1998).

Les LGV sont de fait, pour les territoires traversés, perçues comme des actifs nouveaux qui interrogent, parfois inquiètent, et les amènent souvent à se repositionner par la mise en œuvre de politiques pouvant impacter les formes de coordination préalables.

L'arrivée des LGV a un impact sur la coordination des acteurs. Ceux-ci se positionnent afin de tirer parti de la nouvelle infrastructure de manière optimale. A la manière d'un élément exogène qu'il s'agit d'internaliser, les acteurs s'en emparent avec une ambition variable suivant le niveau de repositionnement auquel aspire le territoire, et selon son degré préalable d'attractivité. Les territoires économiquement fragilisés le perçoivent comme un élément de repositionnement majeur, notamment lorsque cette fragilisation relève d'une désindustrialisation brutale (bassin minier et sidérurgique du Creusot-Monceau les Mines desservi dans les années 1980 (Mannone, 1995), Le Mans desservi dans les années 1990 (Bellanger, 1991), ou encore Lille dans les années 1990 (Ménérault, 1997)). L'infrastructure est alors intégrée dans le processus de gouvernance du territoire afin de l'internaliser comme un actif de repositionnement et de renouvellement de l'attractivité.

Préalablement à la mise en service des LGV, les acteurs du territoire s'interrogent sur son potentiel de valorisation en termes de développement local (Bazin et Delaplace, 2015). Cela donne lieu à des études prospectives (Bellanger, 1991 pour la LGV Atlantique ; Bazin et al., 2006d, pour la LGV Est ; Bazin et al, 2013b pour une revue de ces études qualifiées de « littérature grise »). A partir de réflexions sur le devenir du territoire, ces études débouchent sur des projets et sur la mise en place de politiques d'accompagnement. Ces politiques s'articulent généralement autour de trois dimensions : l'attractivité du territoire, la mobilité, et les politiques de communication (tableau 6).

En termes d'attractivité, les acteurs locaux voient dans les LGV des facilitateurs de la venue d'entreprises, de ménages, d'étudiants, ou de touristes dans les villes dotées d'un potentiel dans ce domaine. Des centres d'affaire autour des gares, des zones résidentielles nouvelles et des zones d'activité à proximité des quartiers des gares sont alors construits et les acteurs participent à des modes de coordination nouveaux. Par exemple dans le domaine de l'immobilier d'entreprise et résidentiel, ces acteurs sont : les villes, les propriétaires des réserves foncières, les promoteurs immobiliers, les bailleurs sociaux, les associations de défense du patrimoine (pour la préservation de façades classées en cas de démolition de bâtiments anciens), voire les habitants si des procédures d'expropriation interviennent.

TABLEAU 6. POLITIQUES MISES EN ŒUVRE AUTOUR DES LGV ET ACTEURS CONCERNES

	Politiques	Acteurs
Attractivité	Construction de centres d'affaire autour des gares centrales et périphériques Construction de zones résidentielles Prospection d'entreprises	Villes Propriétaires immobiliers Bailleurs sociaux Associations de défense du patrimoine (préservation des bâtiments anciens, façades) Habitants
Mobilité	Politiques d'intermodalité (dessertes intra urbaines, entre gares) Création de dessertes urbaines nouvelles collectives (tramway), individuelles (taxis, vélibs)	Villes, intercommunalités Prestataires privés, opérateurs de transport urbain (régies, PPP) Associations d'usagers Architectes-urbanistes
Communication	Promotion de paniers de biens touristiques Promotion dans les gares des grandes villes Marketing territorial	Associations de promotion du territoire (locales, nationales (ex. Atout France), etc.) Offices de tourisme Opérateurs ferroviaires Financeurs territoriaux des LGV (Villes, Conseils Régionaux, Départementaux)

Source : L'auteur

En termes de mobilité, outre la possible induction de trafic, les acteurs s'attendent à des reports modaux de la route vers le TGV, ou le TER dans le cas de combinaisons de trajets TER/TGV. Ils visent alors à améliorer l'intermodalité, à mettre en place des dessertes intra-urbaines plus adaptées à la future demande, des dessertes entre gares centres et gares TGV. Une coordination des horaires des TGV et de la desserte urbaine se produit, ainsi qu'un aménagement des pôles intermodaux autour des gares. La mise en service des LGV peut également être concomitante de la création de dessertes urbaines nouvelles, collectives comme des tramways, ou individuelles comme des taxis ou des vélos en libre-service. Les acteurs concernés par la coordination autour de ces projets sont : les villes ou structures intercommunales, les prestataires privés comme les taxis, les opérateurs de transport urbain comme les régies ou des partenariats publics-privés, les associations d'usagers des transports, et les architectes qui intègrent à leurs projets ces nouvelles configurations intermodales.

En termes de communication, la mise en service d'une LGV constitue une opportunité dont la plupart des territoires se saisissent en multipliant les opérations, préalablement, au moment et postérieurement à la mise en service. Les formes de communication sont diverses, avec des cibles nationales et internationales, dans le domaine de la prospection d'investisseurs extérieurs (associations de promotion du territoire) et du tourisme (promotion par le biais des agences de développement). Ainsi en France, le TGV fait l'objet de politiques de communication par les villes qu'il dessert (cf. Carrouet (2013) concernant la LGV Rhin-Rhône ; ou ISIS (2004) pour la LGV Est-Européenne).

La recherche d'une image est également associée à un effet « club » pour les villes desservies. En France, la SNCF, lors de la mise en service des dernières dessertes, a créé des clubs TGV. A ces clubs adhèrent de nombreuses collectivités à différentes échelles (agglomérations, départements ou régions) qui les utilisent pour communiquer. Ces politiques de communication participent à l'évolution de la gouvernance territoriale car en cherchant à modifier l'image véhiculée par le territoire à l'extérieur, les acteurs modifient également l'image qu'ils ont d'eux-mêmes. Cela contribue à renforcer la confiance et l'ambition qu'ils peuvent avoir pour leur territoire et à bâtir les politiques associées à cette ambition.

2.3. LGV, apprentissages, et renouveau de la gouvernance

Le renouveau de la gouvernance lié aux LGV se produit préalablement à l'arrivée de l'infrastructure, puis au moment de la mise en service, et ensuite postérieurement (*Bazin et Delaplace, 2015*).

Préalablement à la mise en service de l'infrastructure, la gouvernance est impactée par l'ensemble des réflexions et décisions issues de la concertation entre acteurs pour la définition de la nouvelle desserte, la localisation des gares, et pour les politiques d'accompagnement à mettre en place. La question de la localisation des gares nouvelles sur LGV se pose très en amont du processus de construction de la ligne lors de la définition des tracés. C'est à ce moment-là que les territoires traversés s'impliquent et que les conflits sont les plus vifs, chacun souhaitant obtenir une gare au plus proche de sa ville.

La définition de la nouvelle desserte donne lieu à une concertation entre l'opérateur ferroviaire et les villes concernées, les associations d'usagers, et les financeurs. Cette concertation est supposée faire émerger un consensus quant aux réaménagements nécessaires des dessertes secondaires impactées par les effets indirects et collatéraux de la nouvelle ligne. Les discussions préalables aux compromis font ressortir une lutte d'intérêts et un positionnement spécifique de chaque acteur vis-à-vis des attentes qu'il formule par rapport à la nouvelle infrastructure. Ces réunions de concertation modifient les rapports entre acteurs et contribuent à la redéfinition du positionnement de chacun dans les rapports existant sur le territoire concerné par la ligne.

Une fois les compromis trouvés, certains territoires, à des échelles spatiales variables, cherchent à mettre en place des politiques d'accompagnement du TGV dans divers domaines : immobilier résidentiel et d'entreprises, intermodalité, économique, universitaire, touristique, etc.. Les attentes des acteurs dans ces domaines sont souvent fortes et les anticipations sont parfois démesurées. Certains territoires toutefois attendent la mise en place de la desserte avant d'agir. Une intégration tardive de la

desserte dans les politiques peut compromettre son degré de territorialisation. Par exemple, une décision localisation de gares entre deux villes est difficilement révoquée⁴⁶.

Au moment de la mise en service de la ligne, les politiques sont surtout axées sur la communication et l'évènementiel organisés par les villes, généralement en association avec l'opérateur ferroviaire. Cet évènementiel mobilise acteurs publics et privés, les retombées commerciales attendues étant souvent importantes. Des opérations ponctuelles sont proposées à cette période par l'opérateur, telles que des trajets à faible tarification, ou une tarification spécifique à un évènementiel. Ces opérations concernent toutefois généralement les plus grandes villes et les évènements les plus connus (braderie à Lille, marché de Noël à Strasbourg, etc.). L'opérateur ferroviaire apparaît alors souvent maître du jeu des politiques de valorisation de la ligne à des fins de fréquentation évènementielle ou touristique.

Après la mise en service de la ligne, un certain nombre de politiques se poursuivent, avec en priorité l'aménagement des abords des gares. On assiste à un aménagement et une amélioration des accès à la gare, et à un renouvellement de l'offre d'immobilier résidentiel et d'entreprise à proximité immédiate des gares. Ces politiques concernent les collectivités locales, des promoteurs, voire des bailleurs sociaux qui ont une emprise sur des terrains. Les acteurs publics cherchent aussi à définir des outils de mesure des impacts potentiels liés aux LGV en mettant en place des observatoires (*Bazin et al, 2006e*). Ces observatoires rassemblent tous types d'acteurs concernés par les LGV (agences d'urbanisme, villes, universitaires, représentants de l'Etat, etc.) qui engagent un dialogue. Parallèlement, des négociations ont lieu avec la SNCF concernant les horaires et la fréquence des dessertes.

L'ensemble de ces réflexions, décisions et politiques liées à la mise en service des lignes modifie le positionnement de chaque acteur en fonction des intérêts espérés de la mise en service d'une LGV ou des inconvénients potentiels. Cela renouvelle de fait le mode de gouvernance du territoire qui s'en trouve impacté.

3. Gouvernance locale, processus d'apprentissage et appropriation des LGV

De cette mécanique découlent des appropriations différenciées de l'infrastructure, dépendant des caractéristiques des territoires, et en particulier de leur taille, des modes de coordination/concurrence préalables (1), ainsi que des processus d'apprentissage (2).

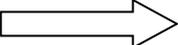
3.1. Gouvernance locale et appropriation

L'influence des LGV sur la gouvernance locale est conditionnée par les caractéristiques des territoires desservis, les compromis (préalables à l'infrastructure) entre acteurs et/ou

⁴⁶ Ainsi en France, les désaccords entre les villes de Metz et Nancy quant à la localisation de la gare ont conduit à implanter la gare TGV entre les deux villes, posant des problèmes d'accessibilité à la gare TGV, celle-ci n'étant pas connectée au réseau ferroviaire conventionnel.

les conflits historiquement présents donnant lieu à des modes de coordination spécifiques, et les politiques d'accompagnement de l'infrastructure (tableau 7).

TABLEAU 7. GOUVERNANCE LOCALE ET TERRITORIALISATION DES LGV

Interaction de trois facteurs		
<i>Caractéristiques des territoires et des LGV</i>	<i>Contexte préalable de coordination / concurrence des acteurs concernés</i>	<i>Politiques d'accompagnement de l'infrastructure</i>
<p><u>Taille</u> de la ville, des territoires desservis principalement et secondairement</p> <p><u>Localisation</u> des villes (centrale, périphérique, montagnarde, en façade maritime, frontalière, place dans le réseau de villes, etc.)</p> <p><u>Localisation</u> des gares, fréquence et évolution de la desserte (avant/après)</p> <p><u>Taille et structure de l'emploi</u> : répartition sectorielle de l'activité ; poids des activités tertiaires et industrielles</p> <p><u>Actifs spécifiques</u> : sectoriels (dont aménités <i>touristiques</i>) potentiellement valorisables par une LGV)</p>	<p><u>Acteurs publics</u> Villes, structures intercommunales, Conseils départementaux, régionaux</p> <p><u>Acteurs parapublics</u> CCI, CRCI Agences de promotion Agences d'urbanisme Offices de tourisme</p> <p><u>Opérateurs de transport publics et privés</u> : ferroviaire, routier (interurbain, urbain) individuels et collectifs</p> <p><u>Acteurs privés</u> : Entreprises, promoteurs, associations d'usagers, clubs de réflexion</p>	<p><u>Expertises</u> réalisées préalablement à la mise en service de l'infrastructure</p> <p><u>Politiques d'accompagnement</u> : Concertation d'acteurs publics, coordination d'acteurs publics et privés dépendant : - Du degré de consensus et de conflit autour de l'infrastructure (pour la localisation des gares, programmes autour des gares, négociation des dessertes secondaires) - Des moyens financiers mobilisés</p>
<p> Territorialisation différenciée de l'infrastructure</p>		

Source : L'auteur, à partir de Bazin et Delaplace, 2015

Les caractéristiques socio-économiques des territoires sont un des déterminants des modes de gouvernance autour des LGV. La taille des villes desservies conditionne les politiques d'accompagnement mises en place et le niveau de coordination des acteurs. Les grandes villes ont davantage de capacités à mobiliser des budgets importants.

La présence d'actifs spécifiques conditionne la valorisation de l'infrastructure (actifs productifs, climatiques, géographiques (territoires de montagne ou littoraux) et patrimoniaux). Sur le plan productif, la présence de sièges d'entreprises ou d'établissements de grande taille, suppose une mobilité professionnelle par TGV. L'existence d'aménités climatiques spécifiques suppose une mobilité résidentielle (domicile-travail) ou de tourisme. Il en est de même pour les territoires disposant d'aménités liées au tourisme de montagne ou balnéaire.

Les acteurs concernés par les politiques mises en place sont en premier lieu les acteurs publics : principalement les villes, communautés d'agglomération, et autres formes de regroupement de villes. Les Conseils départementaux parfois cofinancent des équipements indirectement liés aux LGV, comme des bretelles ou contournements routiers ou autoroutiers liés à la mise en service de nouvelles gares. Les acteurs parapublics tels que les CCI participent à la réflexion concernant les politiques d'accompagnement à mettre en œuvre, ainsi que les agences de promotion du territoire. Selon les situations spécifiques de chacune des villes (*cf. tableau 7*) une diversité d'appropriation des LGV émerge.

Les LGV sont perçues, selon les territoires et à divers degrés, comme une opportunité nouvelle de développement local. La gouvernance locale liée aux LGV aboutit à des décisions plus ou moins optimales. Elles peuvent se traduire par des localisations de gares entre deux villes en cas de désaccord sur la localisation, ou par des projets surdimensionnés par rapport à la ville (notamment autour des gares). A Vendôme, par exemple, les projets touristiques n'ont pas abouti. Ailleurs des dessertes secondaires subventionnées ont été sous-utilisées. Des politiques isolées d'acteurs mènent parfois à un surdimensionnement des fonds publics utilisés face aux retombées possibles.

Ces formes sous-optimales de gouvernance locale sont issues soit d'échecs de coordinations d'acteurs en raison de conflits existants⁴⁷, soit à des surdimensionnements des politiques d'accompagnement résultant d'expertises ou de diagnostics véhiculant le « mythe » d'un effet bénéfique des LGV.

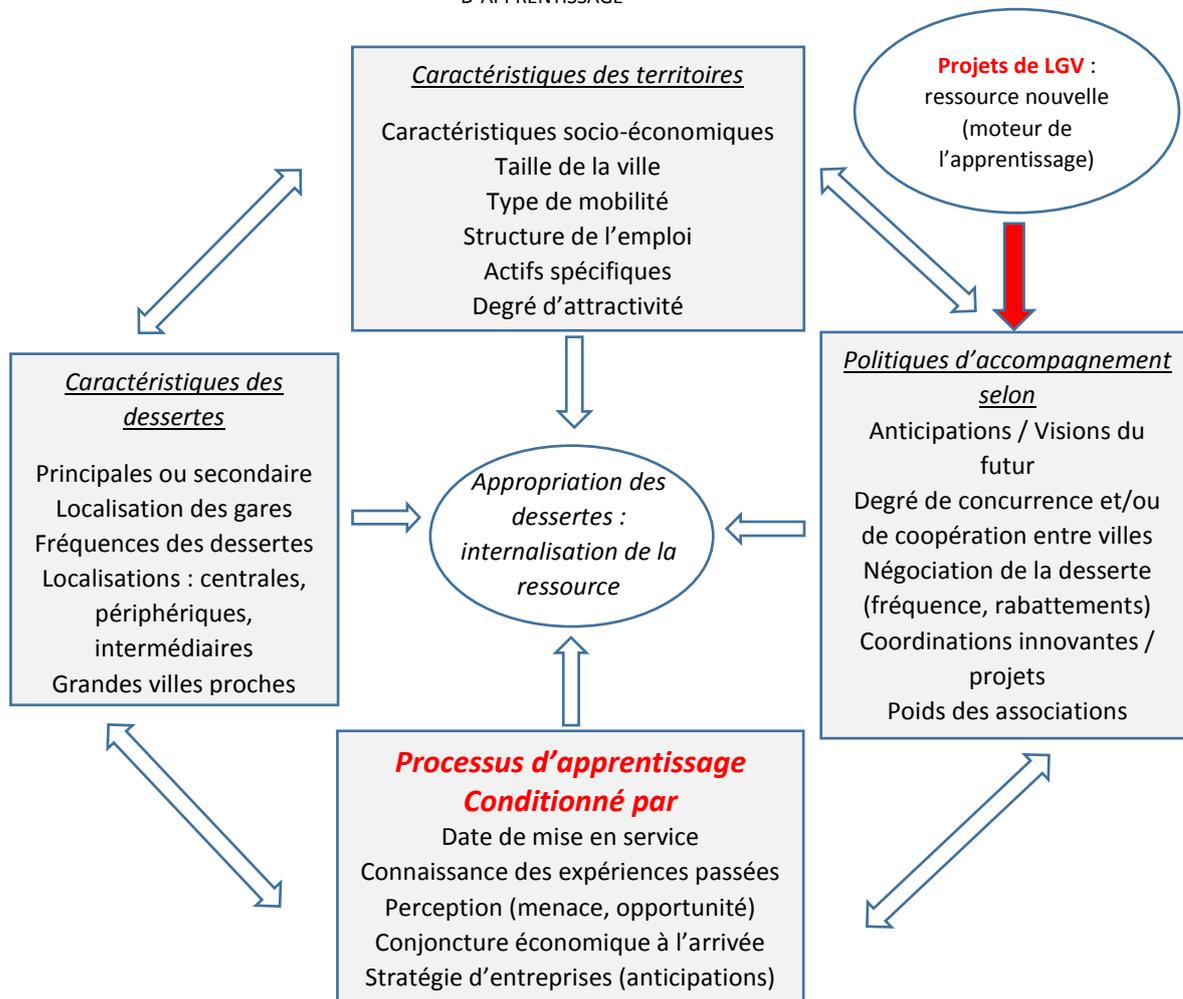
Les types de compromis locaux existant, ou au contraire de conflits historiquement présents ont ainsi une influence sur la gouvernance. La localisation des villes joue également un rôle important. Qu'elles soient centrales ou périphériques, les attentes liées aux LGV sont différentes. Si les LGV bénéficient généralement à la centralité, des villes périphériques ont des attentes spécifiques. Une ville de petite taille, périphérique, mais en façade maritime, peut exprimer des attentes importantes et mettre en place des politiques associées comme dans le domaine du tourisme. La localisation de la gare influe sur les attentes et sur les politiques mises en place. La structure de l'emploi conditionne également les impacts potentiels des LGV (*Bazin et al, 2011a*).

3.2. LGV, gouvernance locale, et processus d'apprentissage

Les LGV sont mises en service dans des contextes nationaux, historiques et dans le cadre de réseaux spécifiques. Les politiques d'accompagnement visent alors à activer cette ressource et l'internaliser pour la valoriser au profit du territoire, en cherchant d'une part à corriger ses effets d'agglomération, et d'autre part à l'utiliser comme un outil d'attractivité (figure 5).

⁴⁷ Les conflits existants avant la construction des lignes, liés notamment au choix des tracés et de localisation des gares, peuvent empêcher la mise en place de politiques concertées au moment de l'arrivée des dessertes.

FIGURE 5. L'APPROPRIATION DES LGV, UNE INTERNALISATION DE LA RESSOURCE LGV PAR PROCESSUS D'APPRENTISSAGE



Selon les contextes historiques (dates de mise en service, types de réseaux), les acteurs locaux bénéficient d'informations d'ampleur différente liées aux expériences passées, qui déterminent des attentes et des politiques d'accompagnement différentes. De même la conjoncture à l'arrivée des TGV conditionne les stratégies des entreprises.

Il s'agit là de deux éléments clés des processus d'apprentissage (Hecló, 1974) : la mise en œuvre de comportements qui résultent de l'expérience (expériences passées), en réponse à des stimuli perçus ; et un contexte d'incertitude.

La gouvernance en lien avec les LGV se construit dans un double contexte d'incertitude :

- Une incertitude quant aux impacts potentiels de l'infrastructure, d'où le foisonnement d'une littérature « grise » (Bazin et al., 2013b) ayant pour but de rassurer en dessinant un portrait optimiste de ces impacts, y compris en imaginant des schémas qui se sont produits sur des villes aux caractéristiques tout à fait différentes,

- Une incertitude quant à la conjoncture économique au moment de l'arrivée des dessertes. Par exemple, dans le cas de la LGV-Est européenne, c'est dans l'un des pires contextes économiques (la crise économique de 2008) que la mise en service s'est produite (juin 2007).

Les infrastructures de transport, avant d'être ancrées dans le territoire et d'en devenir une composante, sont des ressources génériques. Leur appropriation en lien avec les spécificités du territoire les transforme alors en une ressource spécifique, avec des degrés d'activation différents, selon les modes de coordination qui se produisent et l'usage qui en est fait (*Pecqueur, 2005*). Ainsi, « institutions et infrastructures de transport apparaissent comme des ressources de coordination » (*Meunier, 1999, p.80*), « la proximité spatiale étant de nature à favoriser l'apprentissage collectif favorable à la coordination en facilitant la communication des idées, et la constitution de représentations communes » (*Meunier, 1999, p. 79*).

3.3. Des politiques d'accompagnement visant à atténuer les effets d'agglomération et à potentialiser l'attractivité

Différentes expériences d'atténuation des effets d'agglomération des LGV ont été menées en France.

La LGV Nord a ainsi été utilisée pour connecter Lille avec les villes secondaires de la région (*Urena et al., 2009*) par un effet de rabattement des rames sur le réseau ferroviaire classique, à vitesse réduite sur ce réseau. En Champagne-Ardenne, la même logique a été adoptée au moment de la mise en place de la desserte TGV. Des rabattements sur le réseau TER classique ont été réalisés de façon à irriguer le réseau de villes champardennais, et éviter un renforcement de la prédominance de Reims, principalement desservie, au détriment des autres villes (*Bazin et al., 2006b*). Si la correction des effets d'agglomération est difficile, le drainage du territoire par la circulation de TGV sur lignes classiques est un signal positif pour les entreprises des territoires desservis sur lignes classiques.

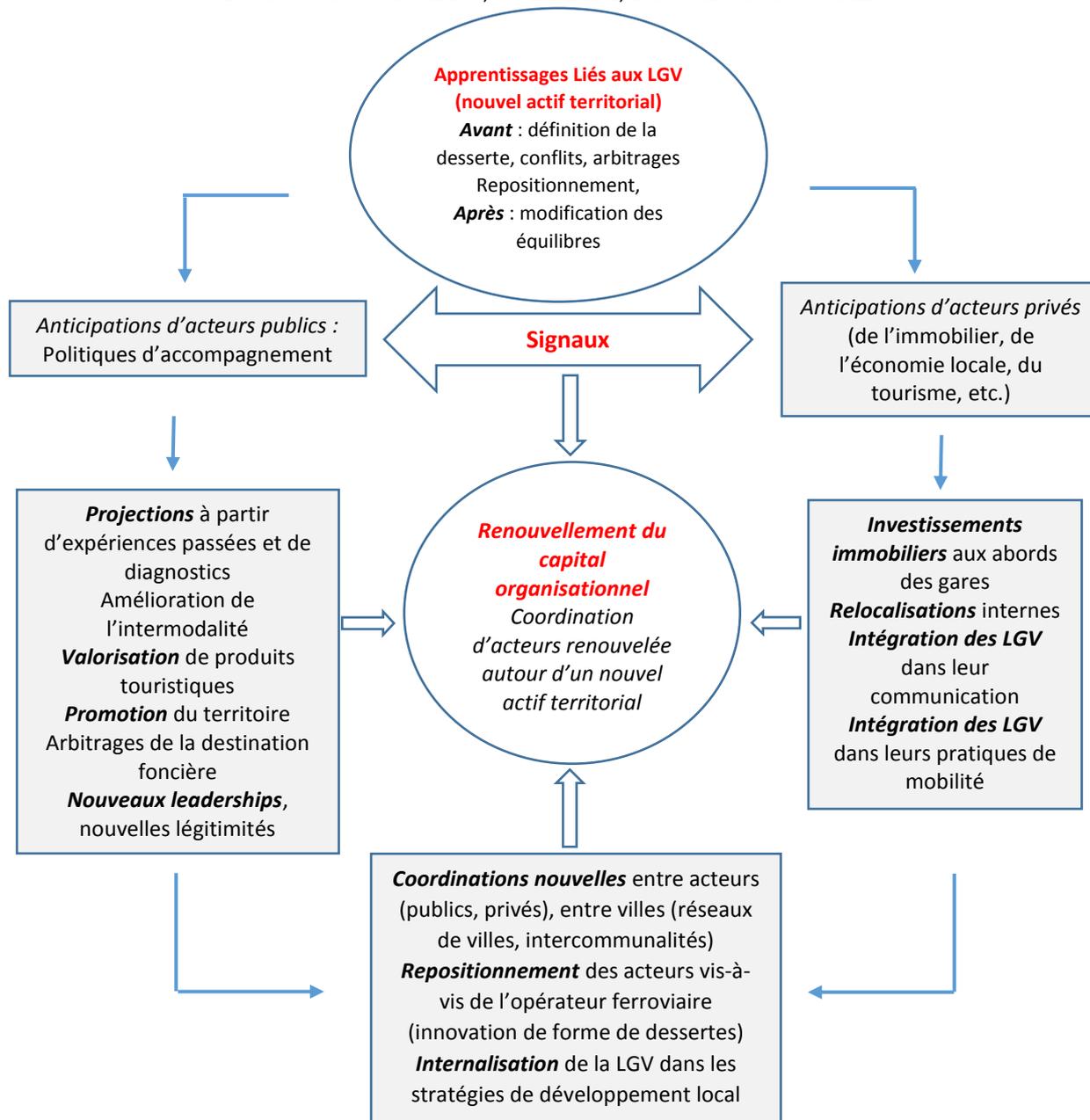
Le contexte politique spécifique de la France (*cf. plus haut*) contribue à la présence de fortes attentes. L'image de service public et de désenclavement des territoires (image liée à une des vocations historiques de la SNCF) perdure⁴⁸. De plus, la communication politique tente de convaincre l'électeur, qui contribue à financer la ligne ou les aménagements concomitants, que ces dessertes seront économiquement profitables au territoire. C'est le cas de lignes récemment mises en service auxquelles les collectivités locales ont participé financièrement. La participation financière des collectivités locales aux dessertes joue un rôle paradoxal. D'un côté elle suscite des espoirs mais de l'autre elle prive les acteurs locaux de ressources financières pouvant être utiles aux politiques d'accompagnement. La LGV-Est européenne en est un exemple. Son cofinancement par les collectivités territoriales a été imposé comme préalable à la construction de la ligne

⁴⁸ D'autant plus que les discours politiques l'entretiennent et qu'un certain nombre de responsables politiques ou administratifs ayant en charge les dossiers transport ont effectué une carrière à la SNCF.

par les autorités de tutelle compte tenu de sa rentabilité insuffisante. Le poids de ces financements sur les taxes locales peut être particulièrement lourd (O'toole, 2009) et susceptible d'entraver les politiques d'accompagnement.

Le type d'appropriation d'une LGV est alors dépendant des formes d'apprentissage qui se mettent en place à différentes temporalités et qui contribuent à modifier le capital organisationnel présent sur le territoire (figure 6).

FIGURE 6. APPROPRIATION D'UNE LGV, APPRENTISSAGE, ET CAPITAL ORGANISATIONNEL



Source : L'auteur

Dans les petites ou moyennes villes desservies par quelques arrêts, le bâtiment ferroviaire et ses abords ne subissent que peu de transformations, alors que dans la plupart des villes bénéficiant de dessertes plus importantes, la SNCF réhabilite la gare, et des promoteurs se chargent de construire des immeubles résidentiels ou de bureau. On assiste alors à une mutation des fonctions des gares, et à une disparition des frontières entre l'espace ferroviaire et la ville.

Les anticipations des acteurs publics et privés agissent comme des signaux. Les acteurs publics formulent des projections et de nouveaux leaderships apparaissent. Les acteurs privés se positionnent par leurs investissements, leurs relocalisations, et l'intégration des LGV dans leurs politiques de communication et de mobilité. Les coordinations nouvelles et Les nouveaux positionnements contribuent à internaliser les LGV dans les stratégies et conduisent à un renouvellement de ce capital organisationnel.

Conclusion du chapitre 4

Les types de lignes, les contextes historiques, géographiques, socio-économiques et technologiques dans lesquels les LGV apparaissent, et les représentations qu'ont les acteurs du transport ferroviaire conditionnent le type d'appropriation des LGV. Les anticipations liées aux LGV formulées par les acteurs publics et privés sont à l'origine de positionnements nouveaux, agissant comme des signaux modifiant les représentations des territoires. Les processus d'apprentissage (conflits, arbitrages, repositionnements) donnent lieu à des politiques d'accompagnement (publiques) et des stratégies d'investissements immobiliers (privées) faisant évoluer le capital organisationnel territorial. Selon les échelles spatiales et selon les tailles de villes, la prédisposition à l'appropriation des lignes est différenciée.

Dans l'inconscient collectif en France, et cela ressort de l'analyse historico-géographique comparative, en raison de l'histoire du chemin de fer, le train bénéficie de l'image de maillage du territoire. Cela justifie l'intervention des collectivités locales tant aux yeux des acteurs publics que des usagers, alors même que de nombreuses petites lignes ont été supprimées et que d'autres pourraient l'être. Les politiques sont alors orientées vers cet inconscient collectif et cherchent à faire adhérer les acteurs au repositionnement suggéré par l'infrastructure. *Aschan-Leygonie (2000)* exprime ce repositionnement en formulant une analyse en termes de résilience des systèmes spatiaux. L'adaptabilité d'un système territorial face à un évènement spatial serait dépendant de plusieurs paramètres : la capacité des acteurs à anticiper et à élaborer une réponse adaptée ; leur aptitude à intégrer le changement dans le fonctionnement territorial dépendant de leur réactivité, de leur complémentarité, de leurs représentations, et de leur capacité d'apprentissage.

Le chapitre suivant propose une illustration de cette approche par une décomposition des logiques d'appropriation des LGV sur différents territoires, et de façon plus spécifique sur des villes intermédiaires.

Chapitre 5

Gouvernance, apprentissage et appropriation des LGV à différentes échelles spatiales pour les villes intermédiaires

L'appropriation des LGV se décline différemment selon les échelles spatiales auxquelles on s'intéresse. Si la logique réticulaire (desserte des nœuds de réseaux captant les flux les plus importants) entre en conflit avec la logique territoriale (irrigation des territoires par la grande vitesse afin de développer l'accessibilité des territoires intermédiaires), les hinterlands des villes principalement desservies cherchent à capter les éventuels gains d'accessibilité (Facchinetti-Mannone et Bavoux, 2010).

Les villes intermédiaires se trouvent dans des situations différenciées vis-à-vis des LGV selon leur contexte urbain, régional, leurs positions par rapport à d'autres villes, et leurs caractéristiques sectorielles (villes productives, présentes, etc.). Nous distinguons trois échelles spatiales auxquelles nos travaux se sont attachés et qui permettent d'identifier les politiques d'accompagnement issues des processus d'apprentissage autour des LGV, visant à privilégier l'irrigation de ces territoires intermédiaires :

- A l'échelle régionale, nous nous intéressons aux cas de deux LGV : la LGV Nord qui a fait l'objet de nombreuses études en raison des innovations organisationnelles qui se sont produites au moment de la desserte ; et la LGV-Est pour laquelle a été réalisée une recherche prospective des impacts socio-économiques en Champagne Ardenne (1).
- A l'échelle urbaine, celle des villes desservies et de leurs agglomérations. Nous nous intéressons principalement au cas de Reims et de son agglomération (2).
- Enfin, à une échelle plus fine, celle des quartiers. Nous nous intéressons principalement aux quartiers des gares de Reims, la gare centre et la gare périurbaine (3).

1. Une appropriation des LGV à l'échelle régionale liée au degré de cohésion préalable, à la géographie régionale, et aux politiques autour de la desserte

Aux échelles régionales, l'appropriation des lignes est généralement fonction de la géographie des dessertes, du poids démographique des villes centres, et du degré de cohésion régionale préalable à la desserte. Ces éléments sont déterminants dans l'efficacité des choix opérés, du positionnement de la desserte principale et des dessertes secondaires. Nous comparons les politiques d'appropriation des LGV dans deux régions, l'une desservant principalement une grande ville (Lille) et irriguant d'autres villes, l'autre desservant une ville intermédiaire (Reims). Des attentes importantes étaient liées aux LGV dans ces deux régions, notamment en raison d'un tissu économique dépressif et d'un contexte de désindustrialisation au moment de la mise en place des dessertes. Cette comparaison permet de faire ressortir le rôle de la taille de la ville principalement desservie dans l'appropriation qui se produit.

La région Nord Pas de Calais est emblématique d'un contexte institutionnel ayant présidé à des choix spécifiques de dessertes, traversée depuis 1993 par la LGV Nord, Lille étant principale ville desservie (1.1). Le diagnostic proposé pour la Champagne Ardenne (Bazin et al., 2006b) et les enseignements à en tirer en termes de gouvernance et d'attractivité un peu plus de 10 ans après la mise en service de la desserte de Reims sont ensuite présentés (1.2).

1.1. La LGV Nord : une adhésion régionale forte au projet, une géographie propice, et des politiques d'accompagnement

L'appropriation régionale de la LGV Nord a été liée à trois éléments :

- d'une part le positionnement central de Lille au sein de l'ex-région Nord Pas de Calais et sa situation transfrontalière avec la proximité de Bruxelles et de Londres,
- d'autre part le contexte institutionnel spécifique qui a permis la localisation de la gare TGV en centre-ville, à proximité immédiate de la gare centrale historique,
- enfin, l'armature et la densité urbaines de la région, la prédisposant à une valorisation du TGV, l'efficacité des LGV reposant sur une clientèle potentielle importante.

En termes de positionnement géographique, Lille (234.000 habitants, plus d'un million avec son agglomération) bénéficie d'une forte centralité, avec au Nord la ville de Calais desservie sur LGV (ligne rouge sur la carte), et Dunkerque et Boulogne desservies par TGV sur ligne classique (lignes noires sur la carte) ; au sud Arras desservie sur LGV, à l'Est Valenciennes et à l'Ouest Lens, desservies par TGV. Cette structure en étoile, mettant la métropole Lilloise au centre d'un réseau ferroviaire lui-même au centre du triangle Londres, Paris, Bruxelles, la prédispose à un usage optimal du TGV en termes d'amélioration de l'accessibilité en région (carte 5).

CARTE 5. DESSERTE DE LA LGV NORD



Source : SNCF

Sur le plan institutionnel, Ménérault (1997) explique en quoi le projet a fait l'objet d'un fort investissement régional et d'une forte territorialisation de l'infrastructure. Il montre

que le projet a été en particulier fortement personnalisé par le maire de la ville, Pierre Mauroy, qui a remporté l'adhésion politique nécessaire au passage du TGV dans Lille. Alors que cette option aurait pu être porteuse d'un déséquilibre territorial au travers d'une polarisation et aurait pu sembler paradoxale, elle a été compensée par une organisation des dessertes permettant un raccordement du TGV au réseau régional.

L'étude du processus de décision ayant conduit au choix du tracé, montre le poids de la gouvernance locale dans la décision finale, résultat d'un apprentissage lié aux expériences passées et à un enseignement important de ces expériences, le caractère problématique des gares excentrées en termes d'attractivité. Au préalable, une variante du tracé était soutenue par les Amiénois qui proposaient une gare à Nœux-les-Mines (alors que les principaux nœuds d'éclatement étaient Lille et Arras). Par ailleurs un projet concurrent passant par Saint Quentin avait été écarté en raison de la division des Picards. Si au départ des oppositions au passage du TGV dans la ville se sont manifestées, les choix ont finalement pesé en faveur du passage du TGV à Lille. Le secrétaire général adjoint de la ville de Lille, le directeur des transports de la région Nord Pas de Calais, et le directeur régional de la SNCF ont porté conjointement ce projet de passage du TGV dans Lille, qui était complètement novateur à cette période.

Gérardin (1990) considère que la problématique de l'articulation TGV-TER en Nord Pas de Calais a exigé de « concilier le souci de renforcer la vocation européenne de la métropole lilloise avec celui de limiter les conséquences négatives en termes d'accessibilité et de qualité de desserte ferroviaire pour les zones desservies par le TGV Nord. *Boursier-Mougenot et Ollivier-Trigalo (1991)* analysent la problématique de l'articulation TGV-TER comme permettant une continuité spatiale à l'échelle régionale dans une logique de couverture maximale du territoire. La gouvernance autour du TGV s'est donc traduite dans cette région par une irrigation des territoires à partir de la desserte principale.

Sur le plan de l'armature et de la densité urbaine, la région était caractérisée par un poids démographique important, avec une forte densité et un nombre important d'agglomérations : elle se situait au troisième rang des régions françaises (hors Ile-de-France) derrière Rhône-Alpes et PACA avec 4 millions d'habitants ; la densité de la population (plus de 300 habitants/km²) la plaçait en tête des régions françaises (hors Ile-de-France) ; et elle comptait 9 agglomérations de plus de 100.000 habitants, soit autant que Rhône-Alpes dont la surface est 3,5 fois plus importante. Cela prédisposait la LGV Nord à une appropriation forte liée à la fréquentation potentielle de la ligne.

Au total, l'appropriation régionale de la LGV Nord a reposé sur un triptyque associant une prédisposition géographique ; une volonté institutionnelle de créer une gare TGV en centre-ville tout en irriguant les autres agglomérations de la région ; et une armature urbaine forte et dense. Cette appropriation régionale d'une part a tiré les enseignements des expériences passées et d'autre part était animée par une vision innovante pour le territoire.

1.2. La LGV Est-Européenne : un faible consensus régional autour du projet, une géographie peu propice à l'irrigation, et une appropriation circonscrite

La LGV-Est voit le jour en 2007 dans un contexte tout à fait différent, celui d'une faible cohésion territoriale en Champagne Ardenne (Bazin et al., 2006a) et d'une densité régionale beaucoup plus faible.

Les caractéristiques de l'arrivée de la LGV-Est en Champagne Ardenne étaient en effet très différentes de celles de la LGV-Nord : Reims, capitale économique de la région, était déjà relativement proche de l'Île de France (1h30 en train), cette proximité a donc été moins fortement modifiée (gain de 45 minutes, soit une baisse de 50% des temps de parcours). De plus, cette LGV a été la première mise en place depuis la régionalisation des TER, ce qui permettait aux acteurs régionaux d'assurer une articulation TGV/TER.

Par ailleurs, la LGV-Est européenne était la première ligne à laquelle les collectivités locales apportaient une contribution financière ex-ante (la Région Champagne-Ardenne (34%), la ville de Reims (37%), le district (3%), les Conseils généraux de la Marne (20%) et des Ardennes (6%), à hauteur d'un total de 124,25 millions d'euros). Cela était justifié, pour la SNCF, par la faible rentabilité économique (9,7%) et financière (4,1%) prévisionnelle de la LGV-Est, contre respectivement 12,2% et 8% pour la LGV Méditerranée par exemple.

Cet élément permet d'appréhender le fait que la valorisation régionale de l'infrastructure n'était pas du tout évidente à cette période.

Enfin, une partie de la Marne et des Ardennes devait être reliée directement à la LGV, tandis qu'aucune ville des départements de l'Aube et de la Haute-Marne ne l'était. Il y avait donc une impression d'isolement face à ce projet, et des craintes de diminution de l'attractivité de la part de ces deux départements, d'autant que le trafic passager de la ligne Paris Bâle, passant par Troyes (ligne 4) risquait de se reporter sur la LGV Est-européenne (carte 6).

Dans une région où régnait déjà une faible cohérence économique, une faible attractivité, et un faible sentiment d'appartenance régionale, le tracé et les fréquences faisaient apparaître une double inégalité : toutes les villes n'allaient pas être desservies et certaines allaient l'être plus que d'autres. Cela risquait de renforcer l'écartèlement géographique de même que les inégalités économiques existantes.

Enfin, contrairement au Nord-Pas de Calais où la légitimité de la desserte de Lille était devenue évidente, une concurrence entre Reims (sous-préfecture), Châlons-en-Champagne (Préfecture) et Epernay (capitale revendiquée du Champagne) ne permettait pas la reconnaissance de la légitimité naturelle de la desserte de Reims. Le tracé d'origine avait envisagé un positionnement de la gare LGV non pas à Bezannes en périphérie de Reims (choix définitif), mais entre Châlons-en-Champagne et Reims. Le territoire régional était caractérisé par une population à dominante rurale, répartie sur quatre départements, relativement peu qualifiée, et en diminution. Il se peuplait au Sud-Ouest

(Troyes, seule ville à gagner de la population, mais non desservie), et se désertifiait à l'Est et au Nord-Est.

CARTE 6. REGION CHAMPAGNE ARDENNE ET TRACE DE LA LGV-EST EUROPEENNE



Source : SNCF

L'armature urbaine de la région était déjà lâche, en l'absence d'une véritable métropole régionale (Reims est la seule agglomération à dépasser les 200.000 habitants, Châlons-en-Champagne, la préfecture atteignant 60.000 habitants). Enfin, la structure économique était fortement spécialisée dans l'agriculture, les industries agro-alimentaires, et les industries de biens intermédiaires, le tertiaire y étant sous représenté.

Contrairement au cas de la région Nord Pas de Calais, l'appropriation régionale de la LGV-Est était beaucoup moins évidente, malgré une volonté des acteurs régionaux d'irriguer le territoire par le TGV sur ligne classique.

Dans ce contexte, les hypothèses quant à l'arrivée de la LGV en Champagne Ardenne étaient diverses : à un extrême, Reims et de façon plus diffuse, la Champagne-Ardenne pouvaient voir s'aggraver leurs situations périphériques, et leurs rôles de ville et de région de passage se renforcer, la proximité à L'île de France permettant les allers-retours quotidiens. A l'autre extrême, la LGV pouvait constituer une opportunité permettant

d'optimiser un potentiel mal valorisé et amener Reims et sa région à un repositionnement stratégique leur permettant de profiter de la nouvelle proximité à l'Île de France.

Une analyse du jeu d'acteurs à cette période⁵⁰, faisait ressortir les éléments suivants : à l'origine du projet de TGV, une multitude de lieux de parole (comme les comités TGV ou encore le G10 autour de Reims)⁵¹ avaient vu le jour dans la région, par rapport à la fois à la question du tracé ; et à celle du financement de la ligne par les collectivités locales. Cela supposait que les collectivités répondent à la question « un TGV : pour quoi faire ? ».

Toutefois, alors que cet engagement financier des collectivités locales aurait pu, à cette période, permettre aux acteurs de se positionner relativement tôt (dès la définition du tracé) sur les effets attendus de la mise en service de la LGV-Est, le débat ne s'est affirmé que plus tard, environ deux ans avant l'arrivée du TGV.

La participation financière de la région et des collectivités desservies, a néanmoins pesé dans les négociations menées avec la SNCF permettant la desserte de Châlons-en-Champagne/Vitry-le-François dans la Marne, et de Charleville-Mézières/Sedan dans les Ardennes. Ceci a été un élément déterminant du consensus et de son aboutissement.

Ce consensus, bien que tardif, a amené le Conseil départemental de la Marne à organiser des réunions thématiques autour de la question de la valorisation de la LGV future, appelées « comités TGV ». Ces comités traitaient des questions économiques, touristiques, universitaires, ou encore de l'intermodalité. Ceux-ci n'ont toutefois pas été pérennisés après la mise en service de la ligne.

1.3. Des gouvernances différenciées liées à la taille des villes principalement desservies et à la légitimité de la ville centre de la région

Ainsi la comparaison des projets régionaux de LGV en Nord Pas-de-Calais et en Champagne-Ardenne fait ressortir des différences importantes en termes de démographie et d'armature urbaine :

- un poids démographique de la métropole lilloise lui conférant une reconnaissance et une légitimité pour être desservie et profiter d'éventuels impacts économiques liés à la desserte, ce qui n'était pas le cas de la Champagne-Ardenne, La desserte TGV « en étoile » sur ligne classique en région Nord Pas de Calais, Lille ayant une position centrale qui permettait un drainage de la grande vitesse dans les principales villes de la région (villes au poids démographique supérieur à celles de Champagne-Ardenne).

⁵⁰ Confirmant l'idée selon laquelle une LGV « apparaît alors comme un révélateur des rapports (et des conflits) des collectivités avec la SNCF et du rôle des collectivités dans la vie publique, et comme un analyseur de la cohérence des politiques de transport menées par les régions et les départements » (*Boursier-Mougenot et Ollivier-Trigalo, 1991*)

⁵¹ Groupe de dix villes situées sur des départements différents mais réunies par une « communauté de destin » et travaillant ensemble sur des dossiers thématiques.

A l'inverse du Nord-Pas de Calais, en Champagne Ardenne la concurrence historique (ci-dessus évoquée entre Reims, Châlons-en-Champagne, et Epernay, toutes trois faiblement attractives) ne les a pas amenées à travailler ensemble. Dans le département des Ardennes, des oppositions avaient également vu le jour entre Charleville-Mézières et Sedan, quant à la localisation de la gare devant accueillir le TGV. Finalement les deux gares ont été desservies, la desserte de Sedan étant minimale. Enfin, les deux départements éloignés de la desserte se sont sentis indirectement menacés par la nouvelle desserte, la ligne Paris-Bâle desservant Troyes risquant de s'affaiblir. Ce contexte explique une faible mobilisation régionale autour du projet.

Si l'appropriation de la LGV s'est faite à l'échelle régionale en Nord Pas de Calais, celle-ci a été plutôt limitée à l'agglomération rémoise, dans le cas de la Champagne-Ardenne. Au plan régional elle a surtout cristallisé des craintes et renforcé la faiblesse du sentiment d'appartenance et de cohérence régionales.

La grille de lecture de la proximité (Bazin et al., 2006c) nous permettait d'affirmer « *la grande vitesse pourrait rapprocher Reims, d'un côté de l'Île de France, de l'autre du grand Est (Nancy, Metz, Strasbourg), et l'éloigner de ses autres pôles régionaux (Châlons-en-Champagne, Vitry-le-François, Troyes, Saint-Dizier, etc.) mais aussi inter-régionaux (Château-Thierry)* », p. 60.

En réalité, neuf ans après l'arrivée du TGV, un autre élément semble avoir été davantage fédérateur que le TGV ne l'a été, et déclencheur d'un sentiment d'appartenance face à une menace collective : la fusion des régions au 1er janvier 2016, qui a suscité des volontés de mobilisation et de concertation nouvelles. Face à cette fusion considérée comme une menace, la Champagne-Ardenne s'est interrogée sur les politiques à mettre en œuvre pour éviter un facteur supplémentaire d'éclatement et d'affaiblissement de l'économie régionale. Cette crainte est d'autant plus marquée que Reims est reliée à la gare Lorraine (entre Metz et Nancy) et à la gare de Strasbourg en TGV.

Si l'appropriation régionale d'une LGV dépend des liens de coordination préexistants entre les différents territoires, de la cohésion préalable du tissu économique, et de la possible irrigation des territoires à partir de la ville principalement desservie, une appropriation à l'échelle urbaine relève d'autres facteurs.

2. Une appropriation à l'échelle urbaine liée à la coordination avec les autres villes, aux spécificités économiques locales, et aux politiques d'accompagnement

En termes d'appropriation à l'échelle urbaine, nous nous focalisons sur le cas de Reims, autour de deux volets : l'appropriation du TGV au service d'un processus de métropolisation (2.1), et d'une politique d'affectation fonctionnelle des quartiers de la ville (2.2).

2.1. Une appropriation limitée du TGV au service d'un processus de métropolisation

Dans un contexte de faible métropolisation en Champagne-Ardenne, l'appropriation du TGV pouvait contribuer à accélérer un processus de métropolisation autour de Reims (Bazin et al., 2006b), en référence à la définition de la métropole de Wackerman (2000) : « un pôle urbain majeur doté de la totalité ou de la quasi-totalité des fonctions urbaines au niveau qualitatif le plus élevé Elle concentre des activités de commandement dans les domaines les plus divers, participe à la maîtrise de l'espace mondial et appuie son rayonnement sur un territoire continu relativement vaste » (p. 60).

Pour identifier un rôle possible du TGV en matière de métropolisation, les attributs métropolitains retenus étaient les suivants :

- Des attributs logistiques : la métropole étant un point nodal majeur, elle génère des flux, y compris immatériels, et assure la concentration (polarisation) et la redistribution des flux divers (hommes, biens, capitaux),
- Des attributs directionnels : elle se caractérise par ses activités de commandement (attraction de sièges sociaux, foyer d'innovation, centre d'un secteur tertiaire multipliant les services aux entreprises (Joignaux, 1999) et se distinguant du tertiaire banal,
- Des attributs identitaires : la métropole est une ville vitrine, qui reflète une forte image d'elle-même au-delà des frontières nationales (qualité urbanistique, atouts environnementaux, patrimoniaux, culturels), dotée d'universités et d'écoles de renommée mondiale (Gachelin, 1992),
- Des attributs de gouvernance à l'articulation des réseaux (d'entreprises, de transport, de communication, d'information et d'innovation, etc.) qu'elle est capable de coordonner, contribuant à enclencher une taille critique sur un territoire métropolitain par un dépassement des antagonismes locaux et un partage d'une vision commune du futur par ses acteurs (Paris, 2004).

Au regard de ces attributs, l'agglomération rémoise ne pouvait pas exactement être considérée comme une métropole en tant que telle. Tout au plus pouvait on évoquer l'émergence d'une métropole polynucléaire (Brillaud, 2004) autour de Reims, entourée de sept aires urbaines petites et moyennes. En quoi la LGV Est pouvait donc éventuellement venir modifier cette situation et accélérer ce processus de métropolisation ?

En matière d'attributs logistiques, l'agglomération rémoise était relativement bien dotée : au croisement des autoroutes A4, A26, A34, avec une desserte ferroviaire de bonne qualité (sauf vers Troyes où elle n'existe pas), et l'aéroport de Vatry qui commençait à s'ouvrir au trafic passager. La LGV-Est devait conforter cette situation.

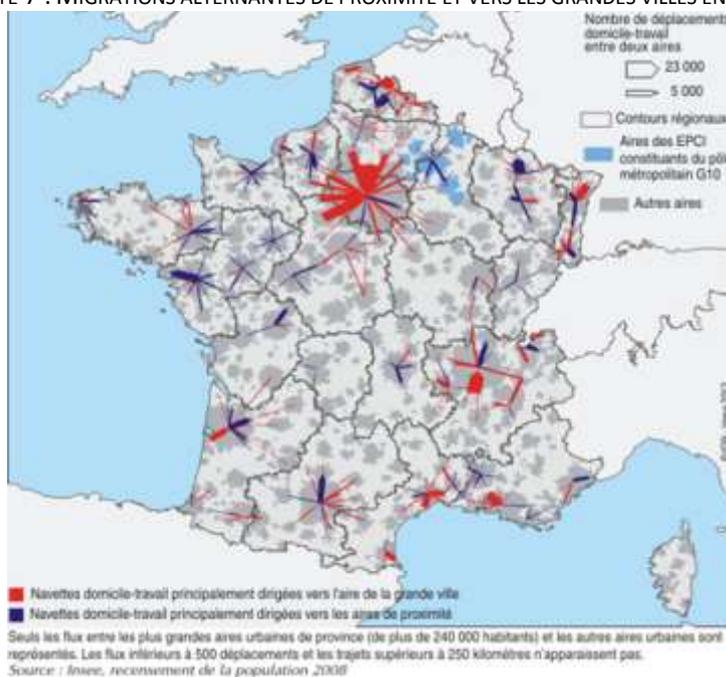
Ses attributs directionnels étaient faibles : taux d'autonomie faible, services aux entreprises présents mais sous-représentation des services financiers et des emplois métropolitains supérieurs dans les services aux entreprises (en comparaison de la France

métropolitaine). Cela ne permettait pas de considérer l'agglomération rémoise comme dotée d'atouts directionnels d'une métropole.

Toutefois, au regard des migrations alternantes, l'influence de Reims dépassait les seules limites de son aire urbaine. Elle attirait une partie des actifs des aires urbaines proches, confirmant un processus de métropolisation polynucléaire autour d'elle. Par rapport à Paris, les migrations alternantes faisaient apparaître une moins forte dépendance que celle d'autres agglomérations de la région.

La carte 7 indique cette relative indépendance (Troyes et Châlons-en-Champagne ayant des migrations quotidiennes plus marquées avec Paris) et cette polarisation avec les villes proches, confirmant ce processus de métropolisation.

CARTE 7 : MIGRATIONS ALTERNANTES DE PROXIMITE ET VERS LES GRANDES VILLES EN 2008



En termes d'attributs identitaires, Reims bénéficiait déjà d'une réelle notoriété en raison d'attributs touristiques et de la présence du Champagne, mais cette notoriété devait gagner à une meilleure valorisation collective. La présence de l'Université, d'une école de commerce de renommée et d'un pôle de compétitivité à vocation mondiale la prédisposait également à développer ces attributs identitaires.

Sur le plan de la gouvernance, aucune des différentes tentatives pour faire émerger une coopération entre agglomérations situées autour de Reims n'avait abouti en 2006. En revanche en 2005 un réseau entre dix villes situées autour de Reims, en région et hors région a été construit afin d'en renforcer leurs complémentarités (le G10). Ce groupe de travail a tenté d'intégrer la question du TGV à l'ensemble de ses travaux sans véritable résultat.

Dans ce contexte où Reims bénéficiait d'un processus de métropolisation encore embryonnaire, d'une taille trop moyenne, privée du statut de capitale régionale, et caractérisée par un relatif conservatisme (en raison de la rente conférée par le champagne), sous quelles conditions l'arrivée du TGV pouvait-elle modifier les choses ?

Deux hypothèses étaient retenues : celle de la métropolisation et celle de la satellisation.

La grande vitesse ferroviaire était susceptible de modifier d'une part les attributs logistiques en renforçant la position de concentration et de redistribution des flux et en favorisant l'accessibilité. En renforçant la polarisation des activités sur le territoire, elle pouvait contribuer à un processus de métropolisation. Elle était également susceptible de modifier les attributs directionnels en favorisant l'accessibilité du territoire aux centres de décision extérieurs, en favorisant la délocalisation de sièges, et en favorisant les rencontres entreprises/clients. Elle pouvait également faciliter les connexions avec d'autres centres, le recrutement de cadres et de chercheurs, et favoriser le développement de pôles de compétence reconnus.

En termes d'attributs identitaires, un effet d'image était attendu (*Colletis-Wahl et Burmeister, 1996*), la ligne pouvait par exemple favoriser le tourisme de loisirs et d'affaire. Mais les expériences passées montraient qu'il ne fallait pas en attendre un afflux massif de population, ni une croissance forte des actifs travaillant à Paris. *Klein et Claisse (1997)* montrent effectivement qu'en termes de mobilité professionnelle, l'offre TGV ne suscite pas l'apparition ou le développement de nouvelles pratiques de déplacement. Sur le plan de la coordination et de la gouvernance, les expériences passées montraient toutefois qu'une forte cohérence territoriale dans les projets autour de la grande vitesse, pouvait favoriser son appropriation et un usage positif pour le territoire, notamment dans le cas du Nord Pas de Calais (*Ménerault, 1996 et 1997*), de la Wallonie, et de la Bretagne (*Ménerault, 2000*).

L'hypothèse, avant l'arrivée du TGV, était que Reims possédait un potentiel d'attractivité limité, voire très limité au niveau international. En conférant une meilleure accessibilité en 2007, la ligne pouvait faire émerger certains attributs métropolitains. Mais sans une coordination forte avec les aires urbaines environnantes, il était difficile d'envisager la formation d'une métropole « polynucléaire », et de permettre une irrigation du territoire à partir de la LGV (dynamique entrante) et par la LGV (dynamique sortante).

Aujourd'hui, une dynamique de coordination nouvelle semble toutefois enclenchée, soit dix ans après, avec la construction du « Grand Reims », composé de 144 communes et 294.000 habitants, ayant vu le jour le 1^{er} janvier 2017. Deux scénarii étaient possibles en 2017 : la création d'une grande intercommunalité unissant Châlons-en-Champagne et Reims (projet pendant longtemps privilégié) ; ou la création d'un grand Reims incluant le complexe scientifique et industriel Pomacle-Bazancourt et une communauté de commune avec une vaste zone commerciale. C'est le deuxième scénario qui s'est finalement produit. Le grand Reims laisse donc à l'écart Châlons-en-Champagne, déjà doublement pénalisée : par la suppression de sa base militaire et celle du siège du Conseil Régional, ne conservant qu'une direction régionale : celle de l'agriculture et de la forêt.

La volonté de peser dans la région Grand-Est suite à la fusion des régions⁵² semble donc avoir été plus forte, en termes de dynamique de coordination des acteurs autour de Reims, que la desserte TGV, même si cette coordination s'est réalisée à l'échelle locale et non départementale. La desserte TGV a donc été le déclencheur d'une dynamique mais plutôt limitée à l'agglomération rémoise. Cette dynamique s'est manifestée en particulier au plan de l'immobilier d'entreprise et résidentiel.

2.2. Une gouvernance visant une affectation fonctionnelle des quartiers de la ville

Le TGV est très souvent utilisé par les villes comme un outil modifiant l'allocation du foncier. Dans le cas de Reims cette stratégie a été marquée. La date d'arrivée du TGV explique en partie le fait qu'à la lumière des expériences passées, la ville ait souhaité reproduire certaines politiques considérées comme des succès, notamment celle de construction de quartiers d'affaire associés à une mixité fonctionnelle. De nombreuses réserves foncières ont été ainsi constituées en amont de l'arrivée du TGV autour des gares par les collectivités locales, et dans le reste de la ville par les bailleurs sociaux. Un quartier d'affaire a ainsi été construit derrière la gare centrale de Reims (quartier Clairmarais), ainsi qu'autour de la gare périurbaine de Bezannes. Et une dynamique de construction assez vive est apparue dans le centre-ville après l'arrivée de la ligne.

Dans ce contexte l'analyse des stratégies des promoteurs immobiliers ayant investi dans le quartier d'arrière gare (Clairmarais) et en centre-ville (5 sur le quartier Clairmarais, 2 sur des quartiers de centre-ville), (*Bazin et al., 2016*) a mis en évidence le rôle stratégique de la ville, de l'agence de développement et des promoteurs locaux dans l'affectation foncière et fonctionnelle de ce quartier.

Des promoteurs et des investisseurs locaux ainsi qu'un promoteur extérieur ont décidé conjointement de construire des bureaux dans le quartier Clairmarais. Les premières opérations ont été réalisées dès 2004 (trois ans avant l'arrivée du TGV). Le quartier avait déjà commencé à être investi par des entreprises locales, ce qui révélait l'existence d'une demande locale en locaux tertiaires de meilleurs standards, neufs ou rénovés.

Les premières réalisations de locaux tertiaires (30.000 m²) dans ce quartier, juste derrière la gare, résultent de l'association de plusieurs acteurs :

- Un promoteur local, issu d'une entreprise familiale dont l'activité était ancrée à Reims,
- Un promoteur national implanté dans dix villes françaises qui a commencé à investir à Reims en 2000 (stratégie de repositionnement en taille de ville),
- Une filiale de banque locale spécialisée dans les opérations immobilières.

Cette association d'investisseurs (l'un d'origine locale, les deux autres originaires du grand Nord-Est de la France) a convergé avec la volonté de la ville de développer une zone tertiaire autour de la gare TGV centrale, ces constructions ayant contribué à résorber le manque de bureaux aux standards neufs à cette période.

⁵² « Un grand Reims pour peser dans le Grand Est », la gazette des communes, Frédéric Marais, le 27/04/2016.

La première opération, commencée en 2004 avait aux deux tiers « preneur » (regroupement des activités du siège régional de la SNCF), le troisième tiers (initialement effectué en blanc) ayant trouvé également rapidement preneur. Ces investisseurs se sont également positionnés, mais de façon plus marginale, sur une offre résidentielle hôtelière (deux hôtels) et de parkings, la volonté de la ville étant de mixer bureaux et habitat sur ce quartier.

D'autres promoteurs se sont intéressés au quartier, mais ont renoncé au projet pour deux raisons principales : d'une part le prix d'acquisition élevé du foncier rendait l'opération risquée ; d'autre part certains ne souhaitaient investir que dans l'habitat. Ceux-ci ont investi pour la première fois à Reims dans le centre-ville dans l'habitat résidentiel, en 2008 à proximité de l'hyper centre et en 2010 dans l'hyper centre.

Ainsi, sept ans après l'arrivée du TGV (2014) le bilan permettait de faire ressortir un jeu d'acteurs, dotés d'une connaissance inégale du marché et de stratégies d'investissement différentes avec la volonté de la ville et de la SNCF d'attendre l'arrivée du TGV pour valoriser un ensemble de réserves foncières sur ce quartier, et de créer un « effet TGV ».

La gouvernance locale a donc joué un rôle clé dans la dynamique de construction de ce quartier, la politique menée par la ville ayant été déterminante dans sa destination tertiaire. Celle-ci a imposé aux promoteurs et aux investisseurs la construction de surfaces mixtes : bureaux et habitat. Cela a d'emblée exclu les investisseurs (notamment nationaux) uniquement intéressés par des investissements résidentiels (moins risqués). Le service Urbanisme de la ville a par ailleurs facilité la viabilisation de ce quartier. Cette volonté a été associée à une forte politique de communication. Avec la Chambre de commerce et d'industrie « Reims-Epernay », la ville de Reims a créé en 2004 une agence de développement économique afin de promouvoir le territoire près des entreprises extérieures. Cette agence, « Invest in Reims » a vocation de « facilitateur » dans l'accueil d'entreprises extérieures.

D'autres opérations de communication ciblant par exemple le public parisien ont cherché à modifier l'image de cette ville, considérée alors comme plutôt calme. L'arrivée dans ce quartier d'un investisseur ayant investi dans « Euralille » (quartier d'affaire TGV de Lille) a rassuré les acteurs locaux dans leurs espoirs d'obtenir une dynamique semblable, provoquant un effet de signal, malgré une différence de taille de ville par rapport à Lille.

3. A l'échelle des quartiers, une appropriation du TGV autour des gares, liée aux politiques foncières locales dans le cas de Reims

Si l'aspect le plus visible de l'impact de l'arrivée du TGV est souvent la construction immobilière, c'est le cas surtout dans les grandes villes. Mais les villes intermédiaires connaissent des dynamiques sensiblement équivalentes, par effet de mimétisme (apprentissage) et dans un contexte de raréfaction du foncier pour les investisseurs privés. A Reims une telle dynamique de l'immobilier résidentiel (3.1), puis de l'immobilier d'entreprise autour des gares desservies (3.2) se sont produites.

3.1. Une appropriation du TGV autour des gares liée aux stratégies ciblées des acteurs de l'immobilier résidentiel

Une dynamique immobilière se produit généralement à l'arrivée des LGV, autour des quartiers de gares pour deux raisons majeures :

- Premièrement en raison d'une capitalisation immobilière des aménités et de l'image de la ville résultant des politiques de valorisation du TGV. L'accès aux transports participant à la formation des prix immobiliers (*Beckerich, 2001*), les acteurs (publics et privés) mènent des stratégies en vue de capter les bénéfices anticipés du changement entraîné par la desserte TGV. Des diagnostics sont réalisés, des restructurations urbaines sont entreprises autour des gares et en centre-ville, accompagnant un changement d'image.
- Deuxièmement, les LGV sont associées à des anticipations liées à des croyances sur les marchés immobiliers. Les acteurs économiques d'un territoire en voie d'être desservi sont généralement convaincus du fait qu'une progression des prix va se produire en raison d'une arrivée attendue de population. Ces croyances sociales au sens d'*Orléan (2002)*⁵⁶ amènent les ménages à accepter de payer leur logement au-dessus de son prix réel et à précipiter leur achat (*Renard, 2003*). Les investisseurs locaux et nationaux anticipent la réalisation de plus-values et choisissent des villes bientôt desservies pour leurs investissements. De même, les promoteurs, comme cela a été montré au Mans, avec une forte hausse de la demande de permis de construire (*Chevalier, 1997*), anticipent une hausse des prix et ont tendance à investir dans les villes desservies, alors qu'un afflux de produits immobiliers sur le marché peut à l'inverse, provoquer une baisse des prix.

L'analyse de la situation de l'agglomération rémoise sur la période 1999-2006 (*Bazin et al., 2010a*), fait ressortir un marché immobilier en croissance après une phase d'apathie et de quasi-arrêt de la construction entre 2000 et 2003. A partir de 2004, alors que les travaux de génie civil ont commencé à être visibles, des projets de construction sont apparus en nombre important. Malgré une attractivité de l'agglomération rémoise faible et caractérisée par une perte démographique (*INSEE, 2006*) la construction est devenue plus dynamique, en raison des anticipations précédemment décrites. Une analyse des transactions immobilières, à partir des données PERVAL, indiquait notamment la prévalence d'acquéreurs franciliens (passant de 1,9% à 16,5% de 1999 à 2006, sur le segment des appartements neufs), caractérisant ce type d'anticipations.

Les prix des appartements proches de la gare de Reims connaissent une évolution supérieure à la moyenne à partir de 2003. Si le quartier d'arrière-gare avait pendant longtemps pâti d'une mauvaise image, il allait subir une transformation importante, avec un projet de 70.000 m² de bureaux mixé à plusieurs projets résidentiels. Une analyse de la rotation des logements, caractéristique des phénomènes de spéculation, met en évidence une accélération de cette rotation sur les années 2003 et 2004, couplée à une hausse plus forte des prix autour de la gare centrale. La surreprésentation des PCS de

⁵⁶ L'individu i croit que le groupe croit que la proposition P est vraie. Ces croyances sociales remettent en question le caractère rationnel du comportement individuel des agents.

cadres et professions intellectuelles supérieures chez les acquéreurs franciliens (55,9% contre 25,2% pour la moyenne des acquéreurs) expliquait en grande partie ces évolutions spécifiques sur le quartier gare.

De nouveaux promoteurs sont arrivés sur le marché, alors que les opérateurs privés sont restés longtemps des opérateurs locaux, se cantonnant à des petites opérations, compte tenu de l'omniprésence des bailleurs sociaux. A partir de 2005, des promoteurs nationaux se sont engagés dans des opérations haut de gamme, sur des emplacements prestigieux.

Malgré une démographie peu dynamique, l'arrivée de la LGV à Reims a donc été associée à des anticipations entraînant un dynamisme particulier de la construction immobilière et un intérêt (qui ne s'était pas produit jusque-là) des promoteurs nationaux pour les marchés immobiliers rémois. Cela confirme des anticipations pas forcément associées à une attractivité démographique plus forte mais à une restructuration et à une « mise à niveau » du marché immobilier, confortant le changement d'image de la ville associée au TGV et amenant des investisseurs et des promoteurs extérieurs à y investir.

La place des acteurs publics et privés et de leur coordination dans le processus qui préside à la gouvernance autour des LGV (cf. figure 6, chapitre 4) est mise en évidence ici.

3.2. Une appropriation du TGV liée aux stratégies d'investisseurs en immobilier de bureaux ciblant une demande de locaux neufs

Les impacts spécifiques des dessertes TGV sur la localisation dans les quartiers de gare renvoient au possible élargissement des marchés (*Ollivro, 1997*) ou à la proximité temporaire entre clients et prestataires de services (*Torre, 2006*). Les effets du TGV seraient plus marqués pour des entreprises ayant une clientèle extérieure à la région (*Bricout, 1996*). De même, le TGV peut être un vecteur de production d'informations et de réduction d'incertitude, en raison de campagnes de promotion qui véhiculent une image renouvelée de la ville.

En Espagne, la littérature montre que les dessertes autour des gares centrales permettent également un renouveau urbain (*Bellet et al. 2016*). En Grande-Bretagne, à Londres notamment, la desserte Eurostar à Saint-Pancras a été considérée comme un élément susceptible de renforcer la localisation des entreprises de services dans le domaine de la finance dans le quartier de King's Cross-St Pancras (*Bertolini and Spit, 1998*). De même en France, les quartiers autour de gares centrales se développent. A Reims et autour de la gare centrale, les locaux disponibles ont rapidement trouvé preneurs au fur et à mesure de leur construction (*Bazin et al., 2009a et 2016*).

Ce rôle des investisseurs privés dans la gouvernance est confirmé par une enquête réalisée en 2008 près des entreprises implantées dans le quartier Clairmarais à Reims. Elle révèle la présence importante d'entreprises du secteur des services ainsi qu'une majorité de relocalisations internes à l'agglomération.

Cette offre d'immobilier d'entreprise dans la localisation des activités de services a un caractère déterminant, notamment à compter des années 1970 en France, où la

construction de bureaux commence à s'inscrire dans un logique d'investissement de fonds anglo-saxons (Crouzet, 2003). Les promoteurs ont en premier lieu une logique financière mais sont aussi contraints par la disponibilité du foncier dont les collectivités locales ont la maîtrise. Or les quartiers gares font presque toujours l'objet de réhabilitations et de viabilisations foncières au moment de la mise en service des lignes.

Dans ce contexte, ce sont les promoteurs, conjointement aux collectivités locales (qui président à la destination foncière) qui dessinent la carte des localisations possibles pour les entreprises de service. Les dessertes TGV les rassurent sur la vente des immeubles construits en lien avec l'image du TGV qui sera utilisée commercialement.

Alors que la plupart des enquêtes montrent que les quartiers TGV sont principalement investis par des entreprises opérant une relocalisation intra-urbaine (Demazières, 2003, pour Tours ; Bazin et al., 2004, pour Le Mans). Une enquête réalisée dans le quartier gare Clairmarais à Reims près des cinquante entreprises présentes vérifie ces hypothèses (Bazin et al., 2009a). Les résultats confirment le fait que ces entreprises soient majoritairement d'origine locale (68,8%) et de services courants (84,38%).

La disponibilité des locaux avait permis à beaucoup de ces entreprises, pour la plupart localisées précédemment dans des locaux anciens, de trouver des locaux correspondant aux normes contemporaines, standards ; et mieux adaptés à leur activité en termes d'équipement et de taille ; ces caractéristiques favorisant (cf. entretiens réalisés) la productivité des personnels. La relocalisation d'entreprises de l'agglomération rémoise sur ce quartier coïncide souvent avec une activité en croissance et des locaux devenus trop étroits.

Les facteurs de localisation sont fortement liés à l'offre immobilière et à la proximité du centre-ville et de l'autoroute, le TGV n'étant un facteur de localisation que faiblement cité (2,7%). La gare est citée pour les déplacements professionnels et les migrations alternantes domicile/travail où c'est surtout le TER qui est utilisé par certains salariés. Concernant les déplacements professionnels effectués en train, le TGV est utilisé quasi exclusivement vers Paris, surtout pour les déplacements vers le siège de l'entreprise. Cependant, le TGV apparaît assez peu parmi les facteurs spontanément cités. Le rôle de l'accessibilité existe mais le TGV joue un rôle secondaire dans les choix de localisation. C'est la disponibilité de locaux en centre-ville qui est le premier facteur de localisation.

La centralité est donc utilisée par les investisseurs comme un moyen de rentabiliser rapidement leurs opérations. Elle permet un accès plus facile aux marchés, directement par la présence des clients, ou plus indirectement parce que les infrastructures présentes, notamment l'autoroute, permettent de les atteindre facilement.

Le TGV est donc assez peu utilisé par les entreprises locales mais permet aux salariés d'entreprises ayant leur siège à Paris, de se rendre à une réunion et de revenir dans la demi-journée. La primauté de l'image du TGV sur son usage réel est manifeste ici. Mais le TGV a été déterminant dans le développement de l'offre immobilière de cette ville intermédiaire et constitue l'élément déclencheur d'une dynamique immobilière et donc d'attractivité renouvelée de ce quartier d'arrière gare.

A court terme, l'appropriation du TGV par les entreprises est donc principalement une appropriation en termes d'image (véhiculée par les investisseurs puis les promoteurs) et résulte des stratégies de destination foncière définies en amont par les villes.

Cette attractivité des quartiers de gare TGV plutôt limitée aux entreprises locales conduit toutefois à envoyer un signal à des entreprises en création qui y deviennent plus nombreuses dans le long terme. C'est ce qu'indiquent les résultats de cette même enquête réitérée en 2014 sur le même quartier (Bazin et al., 2016a).

3.3. Appropriation du TGV autour des gares centrales dans le long terme : des entreprises encore locales mais des évolutions perceptibles dans le cas de Reims

Une seconde enquête réalisée huit ans après sur le même quartier montre que les entreprises implantées sont toujours principalement locales (73,81 %) mais les créations endogènes ont fortement augmenté (47,62 % contre 9,4% en 2008). Ceci pourrait attester d'un surcroît de dynamisme local. Les créations exogènes résultant des décisions des acteurs extérieurs à Reims ne représentent que 21,43 % mais sont en légère hausse (18,7% en 2008). Ce sont des activités métropolitaines qui sont implantées, mais les entreprises de conseil aux entreprises et les laboratoires de recherche attendus, ne se sont pas venus. L'étude comparée des facteurs de localisation entre les deux périodes montre l'importance de la disponibilité de bureaux (20,24 %), du TGV (11,90 %), de l'image du quartier (10,71 %) et de la proximité des clients (10,71 %). La proximité des clients, l'image et l'utilisation du TGV comme facteurs de localisation sont donc plus importants en 2014 qu'en 2008.

En particulier, alors qu'il n'était cité que par 2,8% des entreprises en 2008, le TGV est devenu en 2014 le deuxième facteur le plus cité. La desserte TGV est donc plus importante, indiquant une appropriation progressive de son usage. L'usage du TGV pour les déplacements professionnels concerne les cadres dirigeants et les autres cadres. Les entreprises correspondant à des créations exogènes utilisent moins le TGV que celles correspondant aux créations endogènes. Enfin, le TGV attire peu d'employés résidant à Paris, très peu d'entre eux utilisant le TGV pour leurs déplacements domicile-travail.

Ainsi l'utilisation du TGV est globalement plus importante en 2014, Les entreprises en ont intégré les avantages pour les déplacements professionnels alors que ce n'était pas le cas en 2008.

La confrontation des deux enquêtes confirme trois résultats importants, montrant une appropriation progressive du TGV par les acteurs, ainsi qu'un rôle de la gouvernance dans cette appropriation :

- dans le jeu d'acteurs, la ville a eu un rôle majeur d'anticipation, au travers de la constitution des réserves foncières, de l'affectation mixte du quartier (alors que certains promoteurs ne souhaitaient réaliser que des immeubles à vocation résidentielle), du rôle

donné à l'agence de promotion pour attirer des entreprises, et dans la rénovation et la modernisation du quartier gare,

- l'effet d'image associé au TGV a eu un impact sur le dynamisme du quartier, par l'attraction de promoteurs ayant construit des locaux neufs, attirant dans un premier temps des entreprises locales en relocalisation interne (enquête de 2008) puis dans un second temps davantage d'activités résultant de créations endogènes (enquête de 2014). Même si ces promoteurs ont spéculé sur un effet d'image (par mimétisme avec ce qui s'est produit sur des grandes villes) celui-ci a été facteur de dynamisme pour ce quartier « vitrine » de la ville et d'appropriation du TGV par les entreprises locales,

- si le TGV n'était quasiment pas utilisé par les entreprises à son arrivée, celles-ci l'utilisent davantage. Il est devenu un facteur de localisation plus important, après la disponibilité de bureaux neufs.

Ainsi, dans le temps long, l'appropriation du TGV par les entreprises localisées dans le quartier de la gare centre de Reims a été progressive. D'une appropriation en termes d'image, celle-ci a glissé vers une appropriation en termes d'usage des fonctionnalités d'un quartier de gare TGV : accès à des bureaux neufs lié aux stratégies des investisseurs, accès à un marché élargi, intermodalité renforcée par les politiques publiques, usage ponctuel du TGV pour des déplacements au siège de l'entreprise, participation à des salons parisiens (comme visiteur ou exposant), ou à des formations.

3.4. Le cas de la gare périphérique de Reims : une gouvernance conduisant à un début d'appropriation de ses caractéristiques fonctionnelles dix ans après

Si les programmes d'immobilier de bureaux développés autour des gares centrales trouvent généralement preneurs, les zones autour des gares périphériques ne connaissent pas la même dynamique. La littérature montre que les parcs d'activités conçus pour l'arrivée du TGV en périphérie des villes ne connaissent pas toujours le même succès même lorsque les acteurs locaux ont fortement anticipé cette arrivée. Ainsi le montrent les travaux de *Mannone (1997)*, *Facchinetti-Mannone (2006)* et *Facchinetti-Mannone et Bavoux (2010)*, et dans le cas de villes petites⁵⁷ et moyennes⁵⁸ en France.

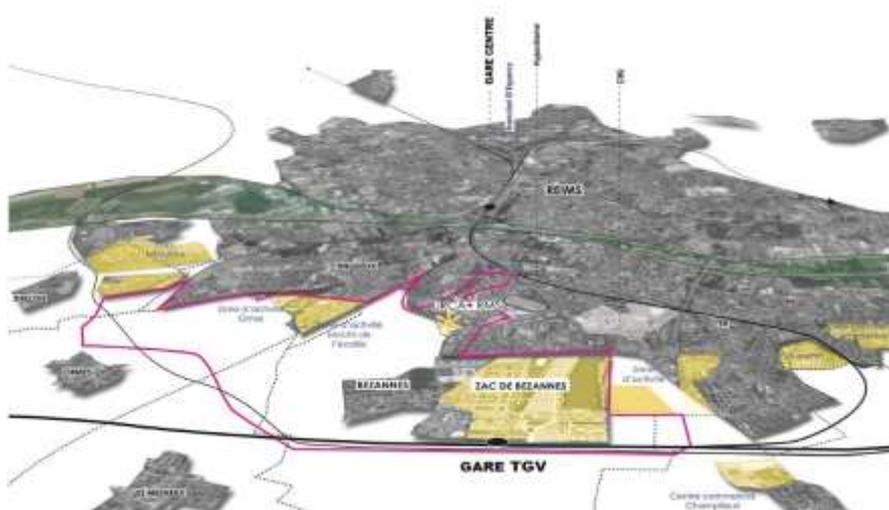
⁵⁷ A Vendôme dès le milieu des années 1980, 140 hectares de ZAD étaient programmés pour un parc technologique, avec des parcelles équipées en fonction des demandes. Si l'objectif était de créer 1000 emplois, en 2004, presque 15 ans après la mise en service de la ligne Atlantique, 16 entreprises sont installées. En 2010, elles sont 22 sur 6,6% des surfaces du parc (*Facchinetti-Mannone et Bavoux, 2010*).

⁵⁸ A Macon, le parc d'activités de 55 ha, n'était toujours pas rempli plus de 20 ans après l'arrivée du TGV. En 1997, elle n'accueillait que 2 entreprises (*Mannone, 1997*). En 2010, soit presque 30 ans après, 45 entreprises y sont implantées et le parc est quasiment rempli mais l'immeuble de bureaux créé au milieu des années 1990 ne l'est pas. A Montchanin-Le Creusot, l'espace Coriolis n'a pas non plus été une réussite.

Dans le cas de grandes villes, la comparaison de gares périphériques de Londres, Paris et Madrid (Mohino et al., 2014) montre qu'une distance modérée entre gares (20-35km) associée à des connexions efficaces en termes de transport avec le centre accroît la possibilité de créer de nouvelles centralités internes lorsque ces lignes sont associées à des équipements importants. C'est le cas de la gare de Chessy-Marne-la-Vallée, de celle de Charles-De-Gaulle à Paris et de celle de Stratford-Olympics près de Londres. En revanche la relocalisation d'activités de bureaux est plus difficile quand la gare est plus éloignée du centre (50 kms).

Dans le cas des villes intermédiaires, les avantages respectifs de la centralité et de la périphérie ont été analysés sur les deux quartiers de gares à Reims. Les choix de localisation des entreprises autour des deux gares de l'agglomération rémoise (gare-centre et gare périphérique, figure 7) ont été comparés (Beckerich et al., 2017) afin d'identifier les arbitrages réalisés entre centralité et périphérie dans les implantations.

FIGURE 7. LA LOCALISATION DES DEUX GARES DANS L'AGGLOMERATION REMOISE



Source: Beckerich et al. (2017) modifié à partir de <http://www.saisonmenu-architectes.com/projets/reims-pole-urbain-de-l-innovation/>

La gare périphérique de Reims, située sur la commune de Bezannes, assure une desserte de Paris avec 6 allers-retours par jour⁶⁰. Elle permet également les connexions avec d'autres villes françaises par l'intermédiaire du réseau à grande vitesse, avec l'aéroport Charles-de-Gaulle et de façon plus limitée avec l'international (Bruxelles et Luxembourg).

Cette gare est devenue la porte d'entrée ouest de la région "Grand-Est" avec Strasbourg, sa capitale régionale à 1h17 en TGV. Depuis le 2 juillet 2017, elle accueille des TGV OUIGO à destination de Strasbourg, Marne-la-Vallée et Roissy-Charles-De-Gaulle. Elle est desservie par des trains express régionaux (TER) classiques à partir et vers la gare centrale.

⁶⁰ La desserte de la gare Champagne-Ardenne s'est accrue depuis 2007, date à laquelle seuls 2 allers-retours vers Paris étaient en service.

L'ex région Champagne-Ardenne et l'État ont financé cette ligne permettant de relier les deux gares. Reims métropole a financé la desserte de cette gare par tramway (mis en service en 2011) et par bus.

Le maire de la ville de Bezannes, initialement opposé à l'implantation d'une gare TGV sur sa commune, modifie entièrement sa stratégie en 2004 avant la mise en service de la ligne. Avec Reims métropole il propose un projet d'aménagement de 172 hectares sous forme d'une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) avec une volonté, comme autour de la gare centre, de mixité fonctionnelle : 1/3 de la ZAC est dédié au logement, 1/3 aux bureaux, commerces et services et 1/3 aux espaces verts. Si la viabilisation de la zone débute peu après l'arrivée du TGV, sa concrétisation est beaucoup plus tardive et son développement très lent. Il faudra attendre 2010 pour que des locaux d'entreprises soient construits. Les années 2013 et 2014 connaissent ensuite un développement significatif, et la tendance s'accélère fortement sur la période 2015-2018.

Dix ans après la mise en service de la ligne, la dynamique d'implantation commence à y être très forte. Si autour de la gare centre ressort une spécialisation dans les services et notamment les services aux particuliers, sur cette gare périphérique, la structure est complètement différente, avec une forte spécialisation dans les activités de bureaux liées aux industries, une présence forte de sièges de groupes industriels locaux, d'activités scientifiques et techniques, de services administratifs et de soutien ; et d'activités d'hébergement (*Beckerich et al., 2017*).

En termes de facteurs de localisation, c'est clairement l'accessibilité, l'image du quartier et les locaux disponibles qui prédominent, le TGV arrive loin derrière, beaucoup plus loin que sur la gare centrale. Selon les distances entre les gares, mais aussi selon les tailles de villes, les résultats en termes de dynamique économique des zones de gares périphériques sont très variables. Le dynamisme de la zone de Bezannes est le résultat de politiques d'accompagnement importantes, et ce à des temporalités différentes.

L'appropriation du TGV au sein de cette zone est donc liée, comme pour la gare-centre, aux caractéristiques économiques fonctionnelles de la gare TGV (accessibilité, image, disponibilité d'immobilier de bureaux, intermodalité, parkings, image) plus qu'à l'usage du TGV lui-même, et surtout aux politiques d'accompagnement qui ont présidé à la production de ces caractéristiques et qui ont façonné la gouvernance. En amont du tracé, les élus ont réussi à obtenir une localisation de gare en périphérie urbaine, alors qu'elle devait au départ se situer entre Reims et Châlons-en-Champagne, et que les gares excentrées étaient économiquement considérées comme des échecs.

Les élus ont obtenu de la SNCF une desserte de Paris intra-muros à partir de cette gare périphérique, décision innovante dès lors que jusque-là les gares périphériques desservaient d'autres gares périphériques (et non Paris intra-muros), pour des gains de temps. La desserte de Paris a d'ailleurs été augmentée depuis sa mise en service. Cette négociation s'explique par la participation financière des collectivités à la ligne. Les politiques d'accompagnement au niveau de l'intermodalité ont été fortes, avec une

desserte TER entre les deux gares, ainsi qu'une desserte par Tramway à partir de 2011. Un arrêt de tramway supplémentaire dans la zone est ajouté au moment où une polyclinique a démarré son activité en mai 2018.

La gouvernance qui s'est produite autour des LGV à Reims peut ainsi être généralisée. La gouvernance modifie le capital organisationnel préalable. Au-delà des actifs de territoire (formant le capital territorial), ce capital organisationnel renvoie à la capacité des acteurs à se coordonner, et à dépasser certains clivages afin de spécifier collectivement le nouvel actif. Cette spécification se réalise par sa combinaison aux actifs préalables du territoire et contribue à des appropriations différenciées de l'infrastructure (tableau 8).

TABLEAU 8. GOUVERNANCE, APPROPRIATION ET SPECIFICATION DES CARACTERISTIQUES FONCTIONNELLES DES LGV A DIFFERENTES ECHELLES SPATIALES DANS LES VILLES INTERMEDIAIRES

	<i>Echelle régionale/départementale</i>	<i>Echelle urbaine/des quartiers</i>
<i>Gouvernance</i>	Politiques d'irrigation des territoires non traversés (dessertes secondaires) Apprentissages liés aux échecs des expériences passées (ex. rapprochement des gares ex-urbanisées des gares centres ; desserte de Paris à partir de la gare périphérique)	Maitrise de la destination foncière (types d'activités autour des gares, politique de mixité foncière) Politiques intermodales aux gares Politiques de valorisation du panier de biens touristiques
<i>Evolution du capital organisationnel</i>	Coordination entre l'échelon régional et l'opérateur ferroviaire (implantation des gares, dessertes secondaires, desserte de Paris centre à partir des gares périphériques) Coordination thématique entre acteurs à l'échelle départementale (ex. comités TGV) Coordination (négociation) avec les opposants des projets et compromis trouvés	Coordination avec de nouveaux acteurs privés (arrivée de promoteurs nationaux de l'immobilier ; entreprises en relocalisation et extérieures) ; Repositionnements stratégiques d'acteurs publics (opposants / partisans des projets), Modification des équilibres de pouvoir (nouvelles légitimités de villes) Coordination publique/privée des acteurs du tourisme
<i>Des appropriations différenciées</i>	Renforcement des légitimités régionales des villes principalement desservies (conditionnée par le degré de coordination ou de concurrence préexistant) Nouvelles pratiques de mobilité (conditionnées par le poids démographique, la composition du tissu socio-économique, le degré de réduction des temps de parcours, l'intermodalité)	En termes : De métropolisation (conditionnée) D'image pour la ville et les quartiers de gare De caractéristiques fonctionnelles nouvelles des gares (relocalisations) De segmentation spatiale des activités De tourisme (fréquentation, types de séjour)

Source : l'auteur

Conclusion du chapitre 5

Ce chapitre met en évidence une appropriation du TGV principalement en termes d'image pour les acteurs économiques des villes intermédiaires. Plutôt que l'usage du TGV lui-même, c'est l'usage des caractéristiques fonctionnelles des quartiers de gares et d'une ville TGV qui fait l'objet de cette appropriation, par les acteurs de l'immobilier et par les entreprises et les ménages qui se localisent. Le rôle de la ville dans sa politique de destination foncière joue un rôle majeur dans cette appropriation, et dans l'anticipation de cette politique en amont de la mise en service de la desserte.

Dans le cas de Lille, cette appropriation a été d'autant plus forte que la gare LGV est centrale et que la configuration régionale en étoile était propice à une irrigation des autres territoires par TGV sur ligne conventionnelle. L'armature urbaine forte et dense et la volonté institutionnelle ont également renforcé cette appropriation.

Dans le cas d'une ville intermédiaire comme Reims, les négociations des acteurs publics avec la SNCF afin de desservir Paris intra-muros à partir de la gare périphérique ont joué un rôle dans cette appropriation. La modification du capital organisationnel qui en résulte est caractérisée par des équilibres nouveaux entre acteurs du territoire, en termes de coordination, de pouvoir dans les négociations, de positionnements stratégiques, et d'image vis-à-vis de l'extérieur. Mais les dynamiques observées ont surtout eu lieu autour des gares, et même en présence d'une mobilisation régionale forte, certaines dessertes secondaires subventionnées n'ont pas pu être pérennisées.

L'examen des dynamiques liées aux LGV s'étant produites à Reims ne fait pas ressortir une attractivité plus importante pour les entreprises extérieures mais plutôt une dynamique indirecte liée aux stratégies publiques locales. Cette dynamique se traduit par une spécification de l'infrastructure, celle-ci se combinant aux actifs territoriaux à partir de politiques données. Ayant tiré des enseignements des expériences passées sur d'autres territoires (apprentissage), ces politiques ont imposé aux investisseurs leur vision pour le territoire (mixité, affectation fonctionnelle). Des repositionnements, de nouveaux équilibres de pouvoir entre villes, et de nouvelles coordinations publiques/privées ont donné lieu à cette appropriation spécifique de l'infrastructure.

Chapitre 6

Une appropriation des LGV en matière d'attractivité touristique pour les villes intermédiaires

Le dynamisme décrit précédemment et perceptible suite aux implantations de LGV est souvent très localisé, et circonscrit aux quartiers des gares, dans le cas de l'immobilier de bureaux et résidentiel.

Si les LGV sont susceptibles, pour des territoires de taille intermédiaire, d'induire une dynamique surtout circonscrite aux gares, leur appropriation peut-elle se produire au profit de l'attractivité du territoire notamment dans le secteur du tourisme ? Les résultats d'un certain nombre de travaux (Urena et al., 2012 ; Vickerman et Ulied, 2006 et 2012 ; Pagliara et al., 2014 et 2015 ; Bazin et al., 2013 et 2014 ; Bazin-Benoit et Delaplace, 2013 et 2015) montrent qu'une telle dynamique peut être observée dans le secteur du tourisme dans certaines conditions (1), d'où une tentative de caractérisation de l'appropriation des LGV en matière de tourisme dans ces villes intermédiaires (2).

1. Appropriation des LGV en matière de tourisme : une relation conditionnée à la spécificité des ressources touristiques et à la coordination d'acteurs

Les évolutions des mobilités touristiques en lien avec les dessertes TGV nécessitent l'élaboration d'un cadre conceptuel permettant de comprendre leur impact possible dans une ville sur le dynamisme de son tourisme. Les travaux présentés se sont efforcés de construire un tel cadre, à partir :

- d'une revue de la littérature, faisant ressortir des évolutions contrastées, selon les dates de mise en service des lignes et les tailles de villes (Bazin-Benoit et Delaplace, 2013),
- d'enquêtes sur différentes tailles de villes, dotées d'aménités touristiques différenciées, de taille petite et moyenne (Bazin et al., 2013a) et intermédiaires (Bazin et al., 2014a),
- d'une focalisation particulière sur le cas de l'agglomération rémoise qui montre une appropriation collective de la LGV dans le domaine du tourisme fortement conditionnée par la coordination de ses acteurs et par l'existence d'actifs spécifiques (Bazin et al., 2010),
- d'une généralisation de la question de la gouvernance dans le domaine du tourisme en lien avec les LGV sur différentes tailles de ville (Bazin-Benoit et Delaplace, 2015).

A partir de la revue de la littérature (1.1), nous montrons le rôle des aménités dans la valorisation du tourisme par les LGV dans les villes intermédiaires (1.2).

1.1. Une revue de la littérature faisant ressortir une attractivité touristique en lien avec les LGV dépendante de la taille des villes

La revue de la littérature grise (rapports, études) et théorique pluridisciplinaire (économie, géographie, aménagement) relative aux interactions entre desserte ferroviaire à grande vitesse et tourisme montre que si les attentes en matière de dynamisation du tourisme suite à l'arrivée de LGV sont importantes, elles ne se réalisent pas systématiquement.

Les évolutions constatées sont différentes selon les lignes, leurs périodes de mise en service, la taille des villes, et les aménités présentes (Bazin-Benoit et Delaplace, 2013). Les types de tourisme impactés sont essentiellement les tourisms urbains et d'affaire dont les activités sont souvent concentrées au cœur des villes (Bazin et al., 2011a). La fréquentation touristique peut croître dans des villes dotées en actifs très spécifiques, et à l'aide de politiques d'accompagnement fortes (Troin, 2012). Mais un des paradoxes (précédemment évoqué) en matière de tourisme est que la desserte est souvent associée à une réduction de la durée des séjours. La dynamisation éventuelle du tourisme ne repose donc pas sur la seule amélioration de l'accessibilité.

Si la présence d'une LGV peut influencer sur les choix de destination touristiques (Bazin et al., 2014a), et élargir les marchés touristiques (Wang et al., 2012 ; Chen et Haynes, 2012), on assiste à un renforcement de la concurrence entre destinations touristiques (Coronado et al., 2012) et à une diminution de la durée des séjours (Bazin et al., 2011a).

Dans le cas de la LGV Est-européenne, deux ans après la desserte, et sur toutes les grandes agglomérations desservies, seule Strasbourg connaît une dynamique sensible (INSEE, 2009). Le taux d'occupation avait augmenté en 2007 au moment de la desserte, puis était revenu à un niveau proche de celui précédant l'arrivée du TGV, avec cependant une progression de l'offre en chambres de 6%.

Le lien entre grande vitesse et mobilités touristiques est donc ambivalent et variable selon le type d'aménités présentes et selon la taille des villes.

L'appropriation de la grande vitesse ferroviaire au service du tourisme dans les grandes villes est facilitée par la présence généralement plus importante d'aménités touristiques dans ces villes par rapport aux autres tailles de villes. S'il est clair qu'un lien positif peut être établi entre TGV et tourisme dans les grandes villes à l'échelle européenne (Urena et al., 2009 pour les villes de Lille, Saragosse et Cordoue⁶⁴) ou internationale (Cheng, 2009 dans le cas de Taiwan), celui-ci est nettement moins évident pour les villes intermédiaires.

Dans le cas des petites et moyennes villes, les travaux montrent la faiblesse d'une telle appropriation au service du développement du tourisme. Une enquête réalisée près de quatre de ces villes (Auray, Saverne, pour les petites ; Charleville-Mézières et Arras pour

⁶⁴ Si les auteurs qualifient ces villes de grandes villes intermédiaires, selon notre définition retenue (entre 200.000 et 500.000 dans l'aire urbaine) nous les classons dans les grandes villes.

les moyennes) situées à des distances variables par rapport à Paris, et bénéficiant d'aménités touristiques, permet d'établir la difficulté pour elles à valoriser une desserte à grande vitesse pour développer leur attractivité touristique (Bazin et al, 2013a). Certains types de tourisme, comme le tourisme vert (Saverne) ne sont pas appropriés à une valorisation par les LGV. D'autres (tourisme littoral, Auray) souffrent d'une rupture de charge avec le TGV qui accroît le temps de parcours final. D'autres formes de tourisme encore, même avec un bon potentiel (tourisme urbain, évènementiel, ou mémoriel comme à Arras) ne bénéficient pas d'un effet d'image lié au TGV suffisant pour se développer en rapport direct avec celui-ci.

1.2. Une appropriation de la grande vitesse au bénéfice du tourisme fonction des aménités présentes dans le cas des villes intermédiaires

Le tourisme est un domaine où les anticipations sont fortes dans les villes intermédiaires (Vazquez Varela et Martinez Navarro, 2016). La question a été étudiée pour quatre villes intermédiaires françaises situées à moins d'1h30 de Paris en TGV (Bazin et al., 2014a). Nous nous focalisons sur l'effet d'image du TGV en termes de valorisation touristique de patrimoines spécifiques pour ces villes. Et nous nous référons aux travaux relatifs à l'économie du patrimoine (Barrère, 2005 ; Nieddu et al., 2009) qui définissent les patrimoines collectifs, le secteur du tourisme développant des produits dont certains sont issus de la valorisation du patrimoine collectif. Ainsi parmi les vecteurs d'activation possibles des ressources touristiques (notion d'opérateur territorial développée chez Landel et Pecqueur, 2011) on identifie des politiques de « mise en tourisme », de communication (Carrouet, 2013), des incitations au développement d'une offre d'hébergement de qualité, et des politiques d'amélioration de l'accessibilité des sites pour les touristes, dont peut faire partie le TGV. De ce fait, le TGV, en diminuant les temps de parcours peut accroître l'aire de marché ; mais aussi modifier l'utilité des touristes et accroître la concurrence entre destinations (Masson et Petiot, 2009).

Des villes intermédiaires (Le Mans, Metz, Reims et Tours) sont comparées, en termes d'aménités touristiques, de politiques de valorisation des produits touristiques et des marchés ciblés, de places des marchés franciliens et étrangers et de durées de séjour, puis de desserte TGV et de son usage à des fins de tourisme.

Ces villes sont dépositaires d'aménités touristiques patrimoniales variables, leur ayant permis, pour certaines, d'obtenir le label « Ville d'art et d'histoire » et pour Reims d'être inscrite au Patrimoine mondial de l'UNESCO. Certaines possèdent d'autres aménités comme la gastronomie et des manifestations spécifiques comme « Les 24 h » au Mans.

Elles sont à moins d'1h30 de Paris par TGV et ont été desservies en 1989-1990 pour Tours et Le Mans, et en 2007 pour Metz et Reims (donc dans des conjonctures très différentes : favorable pour les premières, de crise pour les dernières). Elles bénéficient d'une bonne desserte en termes de fréquences (Metz, Reims, Tours) voire très bonne (Le Mans). Dans tous les cas, les gains de temps ont été importants suite à la mise en service du TGV puisque leur desserte se fait principalement sur ligne à grande vitesse. Elles se distinguent

par l'importance de leur patrimoine et la dynamisation de leur tourisme suite à l'arrivée du TGV.

Au Mans le patrimoine était initialement limité. De nouveaux produits essentiellement de court séjour axés sur le tourisme urbain ont été développés. Plus de vingt ans après la desserte, c'est toujours le circuit des 24h du Mans qui attire les visiteurs. Le tourisme d'affaires est également présent. L'activité de congrès a progressé, avec un nombre de manifestations de congrès qui a doublé de 1987 à 1993. Mais l'accessibilité accrue y a favorisé la réduction de la durée des séjours qui y est passée de 2 à 3 jours à 1,5 jour quelques années après l'arrivée du TGV (*Mannone, 1995*). La localisation du Palais des Congrès, à proximité de la gare, a permis à certains établissements manceaux qui dépendent de directions parisiennes de les réunir ainsi au Mans.

Tours et plus largement la Touraine disposent de nombreuses aménités et étaient déjà une destination touristique. Le TGV a pu inciter les parisiens à y venir de façon plus importante. L'impact sur la clientèle étrangère a été probablement plus faible, car elle cherche avant tout à visiter les châteaux de la Loire alors que ceux-ci ne sont pas directement desservis. Cette dispersion des aménités touristiques sur une zone relativement large ne se prête pas à l'utilisation du TGV. En limitant la rupture de charge, la voiture et le car paraissent préférables. S'il existe des circuits organisés en Touraine au départ de Tours permettant de visiter les châteaux de la Loire dans le cadre d'excursions en minibus sur ½ ou 1 journée, la question de l'intermodalité insuffisante est récurrente.

À Metz, les acteurs publics du tourisme considèrent que le TGV a favorisé son dynamisme. Avec Strasbourg la ville a connu la plus forte progression de la fréquentation touristique entre 2006 et 2007 (*INSEE Lorraine, 2009*). La demande de tourisme d'affaires y a augmenté de 60 % entre 2006 et 2007 (*CETE de l'Est, 2009*). Cependant, la politique commerciale de la SNCF et un été pluvieux (favorable au tourisme urbain) y ont contribué. Entre 2007 et 2008, le nombre de nuitées touristiques globales s'est rétracté. En termes de tourisme d'affaires entre 2008 et 2009, le nombre de nuitées congressistes s'est effondré passant de 13 540 à 8 000 sous l'effet d'une conjoncture dégradée. Globalement les touristes utilisent peu le TGV. La plupart des visiteurs du Centre Pompidou-Metz sont Lorrains ou Allemands et s'y rendent en voiture particulière⁶⁶. Les acteurs privés du tourisme en Moselle sont réservés quant à l'impact du TGV sur leur activité (*CETE de l'Est, 2009*). Et les taux d'occupation hôteliers sont en baisse par rapport à la période d'avant TGV (-4,7 points pour Metz).

Reims a toujours été une destination touristique du fait de son patrimoine architectural et du vin de Champagne. La voiture personnelle y est cependant le premier moyen de transport (77,4 % des séjours), avant le train (13,5 %) et les voitures de location (5,4 %), (*ORT Champagne-Ardenne, 2008*). La part des touristes en demande d'informations à l'office de tourisme de Reims (considéré comme un bon indicateur de fréquentation)

⁶⁶ Seuls 19 % des visiteurs en 2011 sont venus en TGV (observatoire de la LGV-Est Européenne).

montre une modification de la structure de la clientèle. Sur la période 2005-2012, la part de la clientèle française a baissé de 5,5 %, alors que la part de la clientèle étrangère a cru de 5,5 % (passant respectivement de 48 à 42,5% pour la première et de 52 à 57,5% pour la seconde). Alors que la part de la clientèle française dans la clientèle totale diminue, la part des Franciliens augmente de 10 %, passant de 23,7 % à 33,5 %, soit un tiers de la clientèle française (*OT Reims, 2012*). Parmi la clientèle demandant des informations au point d'accueil de gare TGV, par rapport à la clientèle totale des deux points d'accueil, en 2012 on observe une surreprésentation des chinois, des brésiliens, des américains et des franciliens. Le TGV a donc été concomitant d'une modification de l'origine des touristes tant nationale qu'internationale.

Toutefois, selon les analyses de l'INSEE Lorraine entre 2007 et 2008, la durée des séjours touristiques est en recul dans presque toutes les zones desservies par la LGV Est-européenne et dès 2007 à Reims (*INSEE, 2009*).

Deux résultats ressortent ainsi de cette analyse comparative réalisée sur ces quatre villes :

- D'une part le TGV est associé à un effet d'image positif pour les villes qui souffraient d'un déficit d'image (comme le Mans, Metz ou Reims), à condition de politiques de communication appropriées à l'occasion de l'entrée en service des lignes en direction de la clientèle parisienne et étrangère,
- D'autre part, la nécessité de la construction d'un panier de biens pour densifier une offre autour de plusieurs produits liés à un produit phare (Cathédrale pour Reims, Centre Pompidou pour Metz, les 24h pour Le Mans, les châteaux pour Tours) pour tenter d'égaliser le niveau d'offre des grandes villes mais aussi d'éviter la réduction de la durée de séjour, et un renouvellement régulier de cette offre.

S'il est donc difficile d'attribuer au TGV un véritable rôle dans le développement du tourisme sur ces villes, il a toutefois incontestablement contribué à l'émergence de politiques collectives de développement du tourisme par la valorisation du patrimoine. Ces quatre villes ont en effet fortement développé leur offre de produits touristiques, surtout urbains pour Le Mans et Reims (et en particulier évènementiel à Reims) mais avec des problèmes d'intermodalité à Tours (pour la visite des circuits de châteaux) et une faible utilisation du TGV à Metz en raison du profil des touristes.

Il ressort de l'analyse du lien TGV/tourisme sur ce type de villes un rôle central de la coordination d'acteurs impulsée par la gouvernance dans le développement de produits appropriés aux tourisms urbain et d'affaire, de l'intermodalité, et de la communication (*Bazin et al., 2014a ; Delaplace et Bazin-Benoit, 2017*).

2. Gouvernance et appropriation collective des LGV en termes de mobilités touristiques

Une gouvernance se produit donc autour des produits touristiques, par la densification du panier de biens, la coordination entre acteurs publics et privés du tourisme et le

développement d'une stratégie ciblant une clientèle TGV. Une caractérisation de cette gouvernance locale croisant mobilités touristiques et TGV a été dressée, (tableau 9) en lien avec les caractéristiques des territoires desservis (Bazin et Delaplace, 2015).

TABLEAU 9. CARACTERISATION DU LIEN DESSERTES TGV ET GOUVERNANCE LOCALE DANS LE SECTEUR DU TOURISME

<i>Expertises, politiques et nouvelles formes de coordination</i>	<i>Acteurs impliqués dans les politiques</i>	<i>Des politiques variables selon les caractéristiques des territoires desservis</i>
<p><u>Expertises</u> préalables à la mise en service de l'infrastructure, en lien avec le tourisme et concertations d'acteurs (comités de réflexion)</p> <p><u>Politiques d'accompagnement</u> : Financement des gares centrales, négociation des dessertes secondaires, campagnes de communication, développement de l'Intermodalité inter et intra-urbaine, amélioration de la signalétique des sites à visiter</p> <p><u>Nouvelles formes de coordination</u> Redéfinition des stratégies de valorisation du tourisme (packages, produits nocturnes, TGV dédiés à des opérations touristiques, évènementiel, etc.)</p>	<p><u>Acteurs publics</u> Villes, communautés d'agglomération, Conseils généraux (CDT), Régionaux (CRT), formations dans le secteur du tourisme)</p> <p><u>Acteurs parapublics</u> Palais de Congrès Offices de tourisme (OT), CCI, CRCI (promotion des filières touristiques) Associations organisatrices d'évènementiel</p> <p><u>Opérateurs ferroviaires</u> SNCF (opérations liées à l'évènementiel urbain et à une offre tarifaire)</p> <p><u>Acteurs privés</u> Entreprises de services touristiques (hôtellerie, restauration), promoteurs (implantation d'hôtels), voyagistes, clubs hôteliers</p>	<p><u>Taille</u> de la ville et des villes proches proposant des aménités touristiques</p> <p><u>Localisation</u> : centrale, périphérique, en façade maritime ou montagnarde, et localisation par rapport aux autres villes</p> <p><u>Accessibilité</u> : amélioration ou détérioration avec le TGV (temps de parcours, fréquence, horaires adaptés aux types de tourisme), localisation de la gare, irrigation des territoires (dessertes secondaires sur lignes classiques)</p> <p><u>Intermodalité</u> : liaisons entre gares et à la ville, taxis en sortie de gare, vélos en libre-service, location de voitures, liaison avec aéroport, etc.</p> <p><u>Taille de l'offre de services hôteliers et de restauration</u> : nombre de lits, standing des hôtels (clientèle étrangère), restaurants étoilés</p> <p><u>Actifs spécifiques</u> : Aménités touristiques (patrimoine historique, culturel, architectural, gastronomique, climat, géographie), évènementiel, offre de paniers de biens (pass), villes secondaires à visiter</p>

Source : Bazin et Delaplace, 2015

L'analyse du lien tourisme/TGV indique que les acteurs se coordonnent de manière différente selon les territoires et les types de concurrence préalables à la mise en service des dessertes, aux choix des tracés et de localisation des gares. Les politiques de communication, de renforcement de l'intermodalité et d'offre de paniers de biens sont

surtout efficaces dans les grandes villes et villes intermédiaires dotées d'un potentiel touristique important et diversifié. Cette valorisation touristique des villes TGV, par taille de ville, est caractérisée par des politiques de communication, d'accessibilité, et de construction de paniers de biens (tableau 10).

Une coordination entre villes proches, dans le cas des villes intermédiaires, pour densifier le panier de biens permet d'éviter la réduction de la durée de séjours souvent consécutive à l'arrivée des dessertes. Mais des problèmes notamment d'intermodalité subsistent dans le cas des quatre villes étudiées.

Dans le cas de l'agglomération rémoise, alors qu'au moment de la mise en service de la LGV Est européenne en 2007, la remise en cause de l'offre de produits touristiques et la volonté de construire une stratégie collective dans le domaine du tourisme ne s'était pas encore concrétisée (Bazin et al., 2010b), en 2013, soit 5 ans après l'arrivée du TGV, ce travail collectif était en cours et l'offre de paniers de bien avait été renouvelée (Bazin et Delaplace, 2013).

TABLEAU 10. TYPES DE GOUVERNANCE DANS LA VALORISATION TOURISTIQUE DES VILLES TGV, PAR TAILLE DE VILLE ET SPECIFICITES DES VILLES INTERMEDIAIRES

Types de gouvernance	<u>Grandes villes</u> Lille, Nantes	<u>Villes Intermédiaires</u> Reims, Tours, Metz, Le Mans	<u>Villes petites et moyennes</u> Auray, Saverne, Charleville-Mézières, Arras, Vendôme
Communication sur le positionnement géographique	<p><u>Lille</u> Communication sur le Positionnement sur la LGV Nord Europe (Bruxelles, Londres, Paris) ; et sur l'évènementiel (braderie de Lille, Lille capitale européenne de la culture)</p> <p><u>Nantes</u> : communication forte depuis quelques années sur l'évènementiel et en direction des parisiens et du Grand Ouest</p> <p>Prise de conscience à la fin des années 1990 de l'intérêt du tourisme (Voyage à Nantes, Estuaire, les folles journées)</p>	<p><u>Les quatre villes</u> : communication sur les temps de parcours de paris</p> <p><u>Le Mans</u> : communication sur la proximité de Roissy et temps de parcours des villes de province (site OT)</p> <p><u>Metz</u> : promotion en Allemagne</p> <p><u>Tours</u> : communication sur la proximité des châteaux de la Loire</p> <p><u>Metz</u> : communication sur le musée Pompidou-Metz</p> <p><u>Reims</u> : communication sur des noms ayant marqué l'histoire de la ville (Jeanne d'Arc, Just Fontaine, etc.), sur le champagne et la cathédrale</p>	<p>Positionnement très indirect vis-à-vis de Paris mais des tentatives de communication sur ce positionnement : Charleville-Mézières</p> <p><u>Saverne</u> : communication sur la proximité de Strasbourg</p> <p><u>Arras</u> : communication sur la proximité de Paris (50 minutes)</p> <p><u>Vendôme</u> : volonté de promouvoir le tourisme et d'attirer les touristes parisiens à Vendôme (abbaye de la Trinité) et plus largement dans la région (vallée du Loir et du Perche, Blois et Vallée de la Loire)</p>
Accessibilité Positionnement des gares, adaptation de la desserte pour le tourisme, intermodalité aux gares	<p><u>Lille</u> Positionnement central de la gare TGV suite à une volonté politique forte ; bonne desserte de WE ; bonne intermodalité avec le métro, tramway, bus, taxis, vélibs.</p> <p><u>Nantes</u> : positionnement central de la gare ; Insertion de la gare dans les circuits touristiques (Voyage à Nantes)</p> <p>Articulation tourisme- transport au cœur de la ville autour du slogan « le voyage à Nantes commence à Montparnasse »</p> <p>Promotion tarifaire : package duo à Nantes, consistant à rembourser 1 billet TGV pour 2 payés</p> <p>Projet : Loire à vélo (Train + vélo)</p>	<p><u>Reims</u> : bonne connexion entre les gares (tramway dessert gare Champagne) ; pas de connexion au patrimoine oenotouristique</p> <p><u>Metz</u> : problèmes d'intermodalité à la gare</p> <p><u>Tours</u> : problèmes d'intermodalité pour les châteaux et la visite de caves</p> <p><u>Le Mans</u> : TGV faiblement adapté aux les visiteurs des 24h</p>	<p><u>Arras</u> : tourisme mémoriel, nécessite un véhicule, TGV peu adapté</p> <p><u>Auray</u> : tourisme littoral dispersé sur le pays d'Auray, TGV peu adapté excepté pour la clientèle de thalassothérapie</p> <p><u>Saverne</u> : tourisme essentiellement vert, TGV peu adapté</p> <p><u>Charleville-Mézières</u> : rayonnement plutôt régional, TGV peu adapté</p> <p><u>Vendôme</u> : terminal touristique envisagé à côté de la gare</p> <p>Politique en termes d'accessibilité non axée sur le tourisme</p>
Panier de biens Développement du panier, renouvellement des produits, évènementiel	<p><u>Lille</u> : Pass combinant plus de 20 produits, produits en renouvellement régulier (depuis Lille Capitale européenne), évènementiel (braderie)</p> <p><u>Nantes</u> : Voyage à Nantes, Estuaires, Folles journées, valorisation articulée des différents patrimoines de Nantes mais aussi Saint-Nazaire</p>	<p><u>Reims</u> : évènementiel important (800 ans cathédrale avec mise en lumière, juste après l'arrivée de la LGV) mais faiblement renouvelé; visites de caves en centre-ville ; faible mise en valeur du patrimoine vinicole</p> <p><u>Le Mans</u> : volonté de mise en tourisme, nuits des chimères, mais actifs peu spécifiques</p> <p><u>Tours</u> : séjours à thèmes, visites guidées de nuit</p> <p><u>Metz</u> : city pass avec nombreux produits</p>	<p>Faiblesse de l'offre touristique de ces villes ; difficulté pour développer un panier de biens ; peu d'actifs en termes de tourisme urbain (ex : festival bi-annuel de marionnettes à Charleville-Mézières, rayonnement plutôt local)</p> <p><u>Vendôme</u> : prise de conscience de la nécessité de monter des « packages » adaptés à la demande ; Projet de circuits vers les châteaux de la Loire, la vallée du Loir et la Sarthe</p> <p>Projet parc de Loisirs, projet de golf à proximité de la gare</p>

Source : Reconstitué à partir de Bazin et Delaplace (2015) et de Bazin et al. (2013a et 2014a)

Cette synthèse de l'interaction entre tourisme et lignes à grande vitesse indique clairement que les rabattements de dessertes LGV vers les petites et moyennes villes profitent rarement au tourisme, le tourisme de court séjour étant peu adapté aux multi-destinations, sauf pour des grandes villes (Bazin, Delaplace, 2015).

Pour les villes intermédiaires, dans le domaine du tourisme, comme dans le domaine de l'immobilier résidentiel et d'entreprises, le TGV agit comme un catalyseur de coordinations nouvelles des acteurs autour d'un actif dont ils cherchent à internaliser les fonctionnalités.

Dans le cas du Mans, Metz et Reims, le TGV a permis d'améliorer leur image et s'est traduit par un dynamisme du tourisme immédiatement après son arrivée. Il a cependant souvent été associé à une baisse de la durée des séjours. Ce regain de dynamisme a aussi été permis par des politiques de communication et de valorisation importantes, associées à une offre de produits événementiels.

Toutefois, ce dynamisme n'est pas toujours durable, notamment lorsque l'arrivée du TGV se produit dans une conjoncture dégradée. De plus, la généralisation des dessertes TGV accentue la concurrence des villes ayant pour cible les clientèles francilienne et étrangère.

Les fonctionnalités nouvelles du TGV en matière de tourisme sont alors : une image renouvelée pour le territoire, des nouvelles mobilités touristiques possibles pour une clientèle nouvelle : sur la journée pour la clientèle internationale en visite principalement sur une autre grande ville ; en courts séjours de week-end pour la clientèle française ou européenne dont les villes sont connectées au réseau à grande vitesse.

Ce rôle de catalyseur est indirectement lié à la desserte : il stimule des projets de valorisation et de mise en tourisme du patrimoine. Il est conditionné par l'existence préalable d'actifs touristiques spécifiques et la volonté d'actions coordonnées d'acteurs publics et privés, dans le cadre d'une gouvernance que la desserte à grande vitesse autorise à renouveler par une appropriation ciblée.

Les dessertes contribuent à l'amélioration de l'image de la destination et à générer une coordination entre les acteurs au sein de cette destination. Cette coordination n'apparaît pas toujours ni avant, ni au moment de la mise en service des dessertes. C'est parfois dans le temps long que les processus de spécification de l'infrastructure aux actifs touristiques se produisent.

Conclusion de la Partie 2

Les résultats des travaux présentés alimentent le débat qui clive les tenants d'une grande vitesse ferroviaire réservée à la desserte des grandes villes, lesquelles pourraient indirectement tirer la croissance des pôles intermédiaires ; et les tenants de dessertes plus diffuses pour qui une desserte à grande vitesse des pôles intermédiaires associée à des politiques d'accompagnement peut leur permettre un regain d'attractivité.

Ces résultats ne se situent ni dans la posture des effets structurants, ni dans leur totale réfutation. Nous proposons plutôt une grille de lecture considérant que l'infrastructure et ses dessertes n'arrivent pas là par hasard, qu'elles sont le résultat de projets répondant à des logiques historiques, à des anticipations, à des trajectoires technologiques, et à des stratégies économiques, dont les acteurs s'emparent de manière différente. Ils se les approprient par des processus d'apprentissage, différents selon les périodes d'arrivée des lignes, les conjonctures économiques, les caractéristiques socio-économiques des villes, les contextes politiques, historiques et géographiques, et les types de conflits ou consensus propres à chaque territoire.

Dans l'agglomération rémoise, ville intermédiaire desservie en 2007, la desserte TGV apparaît avoir été déclencheur d'un dynamisme mais plutôt circonscrit au plan de l'immobilier d'entreprise et résidentiel et au plan du tourisme. Le TGV y a été perçu comme une opportunité à l'échelle métropolitaine, et a suscité des ambitions nouvelles, mais plutôt limitées à la ville centre et à certains acteurs de l'immobilier. La coordination s'est produite surtout à l'échelle des acteurs de la ville (autour de la valorisation du tourisme, de la maîtrise de la destination foncière des quartiers de gares, et de la prospection d'entreprises). La stratégie, qui a tenté de reproduire une dynamique identifiée sur des grandes villes (processus d'apprentissage) a été décisive de la destination actuelle des quartiers de gare. Dans le cas d'autres villes intermédiaires (Le Mans, Tours, Metz), la présence de ressources spécifiques préalables et la mise en place de politiques d'accompagnement ont été déterminantes dans l'appropriation des LGV. Dans le cas de villes petites et moyennes, y compris en présence de politiques d'accompagnement, cette appropriation est plus difficile, notamment en raison de dessertes souvent faibles et d'aménités notamment touristiques qui le sont aussi.

Les effets positifs en termes d'image, les relocalisations intra-urbaines associées à la dynamique immobilière et aux politiques de destination foncière, et le développement de politiques touristes conférées par les LGV, peuvent être alors être considérés comme des impacts de spécification pouvant améliorer l'attractivité de ces villes intermédiaires par la dynamisation qui s'y produit en termes de gouvernance.

Les LGV semblent ainsi contribuer à la construction de la dimension fonctionnelle des villes intermédiaires et de leur rôle d'intermédiation entre grandes aires métropolitaines et villes de plus faible taille qu'elles polarisent et encadrent. Le rôle de charnière et d'articulation que ces lignes renforcent dynamise indirectement leur attractivité dès lors que des politiques de spécification s'y développent.

Principales contributions personnelles de la partie 2

Articles classés

Bazin-Benoit S., Beckerich C., Delaplace M. (2014), Valorisation touristique du patrimoine et dessertes TGV. Le cas de quatre villes intermédiaires proches de Paris, *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 5, pp. 865-883

Bazin-Benoit S., Delaplace M., (2013) Desserte ferroviaire à grande vitesse et tourisme : entre accessibilité, image et outil de coordination, *Téoros*, vol.32, n°2, p.37-46

Bazin S., Beckerich C. et Delaplace M. (2010), « Ligne à grande vitesse et évolution des marchés immobiliers résidentiels : attractivité renouvelée ou phénomènes spéculatifs localisés ? Le cas de l'aire urbaine de Reims », *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°1

Bazin S., Beckerich C. et Delaplace M. (2010), Desserte ferroviaire à grande vitesse, activation des ressources spécifiques et développement du tourisme, le cas de l'agglomération rémoise, *Belgé*. (HCERES 23-24)

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., Masson S. (2006), « L'arrivée de la LGV en Champagne-Ardenne et la nécessaire réorganisation des rapports de proximité », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°49, 2006, pp. 51-76. (EconLIT, HCERES C et CNRS 37, cat 4)

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., Masson S. (2006), « La Ligne Grande Vitesse Est-européenne en région Champagne-Ardenne : Un outil au service d'un processus de Métropolisation ? », *Recherche Transport et Sécurité*, n° 92, pp.171-185

Autres articles à comité de lecture

Beckerich C., **Benoit S.**, Delaplace M. (2017) Does High Speed Rail Affect the Behaviour of Firms Located in Districts around Central Stations? The Results of Two Surveys Conducted in Reims in 2008 and 2014, *Transportation Research Procedia*, Volume 25, 2017, pp. 3021–3038

Bazin-Benoit S., Beckerich C., Delaplace M. (2016), High Speed Real estate and firm location in the central business district : the results from two surveys (2008; 2014) in Reims, *The open Transportation Journal (TOTJ)*

Bazin S., Delaplace M. (2015), Mise en service des dessertes TGV et gouvernance dans le domaine du tourisme : le cas de villes françaises, *Revue Géographique de l'Est (RGE)*, Vol 55, n°3-4

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., Masson S. et Petiot R. (2004) « La LGV : Un outil d'ouverture des espaces et de renforcement de l'attractivité touristique ? », *Revue d'Economie Méridionale*, Vol. 52, n° 205-206, 1-2/2004, pp. 57-83

Chapitres d'ouvrages

Bazin-Benoit S., Delaplace M., (2016), High speed rail services and tourism expansion: the need for cooperation, in *Evaluating High Speed Rail: interdisciplinary perspectives*, Routledge

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. (2011), "*High speed railway, service innovations and urban and business tourisms development*", in Sarmiento M. & Matias A. "*Economics and Management of Tourism: Trends and Recent Developments*", pp.115-141, *Collecção Manuais, Universidade Lusitana Editora, Lisboa*

Rapports de Recherche

Bazin S., Beckerich C., Blanquart C., Delaplace M., (2013), Les enjeux et opportunités de la Grande Vitesse Ferroviaire en termes de développement local et de développement durable : une analyse fondée sur la production et l'appropriation des innovations de services, Rapport final, Contrat PREDIT, financement ADEME, mai

Köning M., Beckerich C., **Benoit S.**, Blanquart C., Delaplace M., Joignaux G., Savy M. (2015) « Dessertes TGV et dynamiques économiques locales : un éclairage à partir de la distinction entre territoires productifs, résidentiels, ou intermédiaires », Direction IFSTARR SPLOTT, Rapport final PREDIT, Groupe 6

Communications

Beckerich C., **Benoit S.**, Delaplace M. (2017) "Central vs. peripheral HSR stations: opportunities for companies to relocate? The cases of Reims central Station and Campagne-Ardenne Station", October 4-6th 2017, Ciudad Real (Spain)

Beckerich C., **Benoit S.**, Delaplace M. (2017) Centralité versus périphérie et choix de localisation des entreprises autour des gares desservies par la grande vitesse ferroviaire, Les cas des gares de Reims-centre et de Reims-Champagne-Ardenne, Colloque ASRDLF 2017, Athènes, 5-7 juillet

Bazin Benoit S., Delaplace M. (2015), L'intermodalité en gare, un élément clef des politiques de valorisation des dessertes TGV en termes de tourisme, Le cas de villes françaises, Congrès mondial des gares, Nexstation, Marrakech, 21-22 octobre

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. (2015), High-speed rail, corporate real estate programs and firm attractiveness : The results from two surveys (2008 ; 2014) concerning the 'Clairmarais' business district of Rheims", International Conference High Speed Rail and the city, Université de Paris-Est Marne la Vallée, 21-23 janvier

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. (2013), Valorisation touristique du patrimoine et lignes à grande vitesse dans les villes intermédiaires à moins d'1h30 de Paris : les cas de Reims, Metz, Le Mans et Tours, Colloque de l'ASRDLF, 8-11 juillet, Mons, Belgique

Bazin S., Beckerich C., Blanquart C., Delaplace M., Vandenbossche L. (2010), Grande vitesse ferroviaire et développement économique local, Une revue de la littérature, Colloque joint AISRE - ASRDLF 2010, Aoste, 20–22 Septembre

Bazin S., Beckerich C., Blanquart C., Delaplace M., Vandenbossche L., (2010), Lignes ferroviaires à grande vitesse et dynamiques locales : une analyse comparée de la littérature, Colloque international Transport et développement des territoires, Commission de Géographie des Transports, Le Havre, 8-10 septembre

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. (2009), « Grande vitesse et développement du tourisme urbain : le rôle central de l'appropriation collective dans l'activation des ressources spécifiques », Colloque du Comité National Français de Géographie - Commission de géographie des transports, Bruxelles, 9-11 septembre 2009

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. (2008) « Gare TGV et attractivité d'un quartier d'affaires : entre accessibilité et représentations des acteurs, Le cas du quartier Clairmarais dans l'agglomération rémoise », communication au Colloque ASRDLF « Territoires et action publique territoriale : nouvelles ressources pour le développement régional » Rimouski, Canada, 25-26-27 août

Bazin S., Beckerich C., Delaplace (2007) « La grande vitesse, un outil de valorisation de ressources spécifiques : le cas de la LGV-Est européenne et du tourisme dans l'agglomération rémoise », XLIII Colloque de l'ASRDLF, « Les dynamiques territoriales : Débats et enjeux des différentes approches disciplinaires », Grenoble et Chambéry, 11-12 et 13 juillet

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., Masson S. (2006), *Ligne à Grande Vitesse, image et identité des territoires desservis : Le cas de l'agglomération rémoise*, Communication au colloque international « Identité et Espace » Reims, 22-23-24 novembre 2006

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. (2006), *La LGV Est européenne, un outil au service de l'attractivité des entreprises dans l'agglomération rémoise ?* Communication au Colloque Habiter « La Champagne-Ardenne et la Picardie face aux défis de l'attractivité et de la compétitivité des territoires », Reims, 22 et 23 juin 2006

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. et Masson S., (2004), La LGV-Est Européenne en Champagne-Ardenne : quels effets sur la cohésion territoriale champardennaise ?, XLe colloque de l'ASRDLF, Bruxelles, 1-3 septembre

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., Masson S. (2004), La LGV : un outil d'ouverture des espaces et de renforcement de l'attractivité touristique ? », 2^{es} Journées Académiques du Tourisme, Perpignan – 23, 24 et 25 septembre 2004

Partie 3

Attractivité des territoires, logistique, et gouvernance : perspectives de recherche pour la bioéconomie

Cette troisième partie est davantage exploratoire. Partant de mes travaux consacrés à la logistique, elle dresse les perspectives de recherche articulant attractivité des territoires, bioéconomie, et gouvernance. Le point commun avec les deux parties précédentes réside dans la difficulté des territoires intermédiaires à attirer des activités logistiques qui par nature ont tendance à s'implanter sur les territoires agglomérés. Et lorsqu'elles s'implantent sur des zones moins denses les pratiques de report modal sont faibles. La logique d'agglomération est la même qu'il s'agisse de LGV ou de logistique⁶⁷.

Si l'intérêt pour la question du rapport logistique/territoire est sensiblement en marge des travaux présentés dans les parties qui précèdent, il s'est manifesté ponctuellement et a connu un regain récent. Cet intérêt est lié d'une part au poste occupé dans un département Gestion Logistique et Transport (GLT) à l'IUT de Reims, m'amenant à m'intéresser aux stratégies logistiques des entreprises et à les croiser avec ma thématique de recherche d'origine, celle de l'attractivité des territoires. Il est lié d'autre part à une recherche PREDIT⁶⁸, dans le cadre de laquelle les nouveaux modes de distribution et les activités de transport et logistique en tant qu'enjeu pour les économies locales⁶⁹ ont été analysées (Bazin, 2003).

Outre certains travaux qui ne sont pas présentés ici car ne présentant pas un lien direct avec la problématique traitée (Bazin et Beckerich, 2006 et 2008), une participation à un contrat de recherche relatif aux activités de déconstruction/recyclage, comme opportunité de développement économique pour la Champagne Ardenne (Bascourret et al., 2009) faisait ressortir une déconnexion entre tissu productif spécifique en Champagne Ardenne et bassins de consommation (où ces produits sont collectés pour être recyclés).

⁶⁷ Il peut paraître surprenant de comparer le transport de voyageurs et de marchandises, mais la logique de coût de transport et de flux répond à la même logique de massification, densifiant l'offre là où est la demande.

⁶⁸ Les conséquences du développement de nouvelles formes de relation au client final sur l'organisation de la chaîne logistique : Analyse de différents modèles de distribution, Ministère de l'équipement, des transports et du logement, Direction de la Recherche et des affaires scientifiques et techniques, mars 2003, 215p (coordination IREPP).

⁶⁹ Il apparaissait en effet au début des années 2000 que des évolutions majeures étaient en cours en termes de logistique d'entreprise, et que celles-ci allaient impacter de façon importante à la fois la localisation des activités logistiques, perçues comme une source potentielle de création d'emplois, mais aussi les flux existants et les modes de transport utilisés

Cela ne prédisposait pas la région à détenir un avantage concurrentiel dans ce domaine en raison d'un potentiel logistique (de massification) insuffisant en termes d'infrastructures de déconstruction/recyclage (Bazin et al., 2009b).

Plus récemment, dans un numéro spécial de la revue « logistique management » proposant un regard croisé logistique/territoires, les pratiques logistiques d'industries agro-sourcées contribuant à leur ancrage sont analysées (Benoit, 2017). Certaines de ces industries ont réussi leur ancrage, alors que d'autres, comme la filière bois sont fragilisées par la faiblesse de la coordination d'acteurs au sein de la chaîne de valeur. Nous montrons que lorsque le territoire développe des avantages compétitifs pour un secteur, l'ancrage local de ce secteur peut être maintenu par un renforcement de sa compétitivité logistique amont, elle-même conditionnée par des stratégies organisationnelles. Ces stratégies impliquent principalement les acteurs privés, mais également des acteurs publics en charge d'assurer la présence d'infrastructures adaptées ou d'impulser une coordination entre acteurs.

Dans le prolongement de cette question une recherche en cours s'intéresse aux ancrages productifs des activités émergentes de bioéconomie, en lien avec la gouvernance dont l'un des volets est orienté logistique (Benoit, 2018).

Cette troisième partie articule ces travaux autour de trois chapitres :

le premier consiste en une généralisation, d'un point de vue théorique, du lien entre logistique et territoire, partant des théories de la localisation et montrant le passage d'une logique d'implantation basée sur les coûts de transport à une logique basée sur la centralité. Nous en déduisons la difficulté pour les territoires intermédiaires à attirer des activités logistiques et développer le report modal, y compris avec des politiques spécifiques dans ce domaine (chapitre 7).

Le second s'intéresse à l'attractivité des territoires liée aux activités logistiques aval : politiques associées au développement du e-commerce et à la plateformesisation logistique ; aux volontés de développement de filières d'écologie industrielle (déconstruction-recyclage) et d'infrastructures de report modal. Les difficultés auxquelles ces politiques sont confrontées dans les territoires intermédiaires sont soulignées (chapitre 8).

Le troisième s'interroge sur la place de la logistique amont dans l'ancrage territorial de la bioéconomie, et au rôle de la performance logistique comme support de compétitivité et d'attractivité, à partir du constat qu'une gouvernance émerge autour de ces activités dans certains territoires intermédiaires, dont les acteurs envisagent une « réindustrialisation écologique » (chapitre 9).

Chapitre 7

Logistique et attractivité des territoires : une segmentation géo-fonctionnelle de la logistique profitant aux agglomérations denses

L'analogie entre les travaux sur les LGV présentés dans les deux premières parties et les travaux sur la logistique, réside dans la question de l'agglomération qui limite l'attractivité des territoires intermédiaires. Qu'il s'agisse de LGV ou de flux logistiques, les deux modèles reposent sur une efficacité économique liée à l'agglomération des flux. Les investissements dans ces infrastructures paraissent donc naturels pour les grandes villes (desservies par les LGV ou/et pourvues de plate-forme logistiques, éventuellement connectées aux infrastructures de report modal). Cette analogie est soulignée chez *Blanquart et Delaplace (2009)*.

L'attractivité des territoires intermédiaires pour les entreprises de logistique est réelle, mais le report modal y est faible. De nombreuses villes cherchent à attirer des activités logistiques en créant des zones logistiques et des infrastructures embranchées (fer, fleuve, air) afin de développer cette multimodalité. L'objectif de ce chapitre est d'interroger ces logiques, en distinguant la diversité des activités logistiques au travers de leur segmentation géo-fonctionnelle. La tendance au « desserrement logistique » perceptible dans la dernière décennie mérite également une attention dans la mesure où elle concerne ces territoires intermédiaires.

Une revue de la littérature met ainsi en évidence la place de la logistique comme facteur d'affranchissement des contraintes spatiales pour les entreprises et la segmentation géo-fonctionnelle de la logistique qui en découle. Nous y montrons que si les analyses traditionnelles de la localisation se focalisent sur l'importance des coûts de transport pour comprendre la localisation des activités, les analyses les plus récentes concluent à l'importance de la centralité et donc de la logistique dans ces localisations (1). La logistique ayant contribué à affranchir les entreprises de leurs contraintes spatiales et au découplage production/distribution (2), elle explique la segmentation géographique et fonctionnelle actuelle des espaces logistiques (3).

1. Théories de la localisation et logistique : de l'importance des coûts de transport à celle de la centralité

Les théories de la localisation sont historiquement centrées sur l'importance des coûts de transport à une période où les espaces étaient fortement différenciés par leurs dotations

en infrastructures⁷⁰. A partir des années 1960, ce rôle est relativisé, au profit d'autres éléments, en raison de la diminution de la part des coûts de transport dans les prix des biens, et de la généralisation de la dotation des territoires en infrastructures.

Dans les premières théories de la localisation, issues de l'école allemande, l'espace était surtout perçu comme une contrainte de coût. Les infrastructures de transport y sont considérées comme un facteur d'organisation de l'espace. C'est le cas dans le modèle de localisation des activités agricoles de *Von Thünen (1851)* qui répond à une logique de maximisation de la rente foncière et de minimisation des coûts de transport, ou dans celui de la localisation industrielle de *Weber (1909)*, où la localisation optimale est au point qui rend minimale la somme de trois distances (aux matières premières, au marché, à la main d'œuvre). Dans la théorie des places centrales, *Christaller (1933)* explique les localisations par la hiérarchie des réseaux urbains dans l'Allemagne du Sud et par les densités urbaines, tandis que *Lösch (1940)* relativise également le rôle des coûts de transport. *Isard (1956)* dans une théorie générale de la localisation et de l'espace intègre ces éléments de base, relativisant à son tour le rôle des coûts de transport.

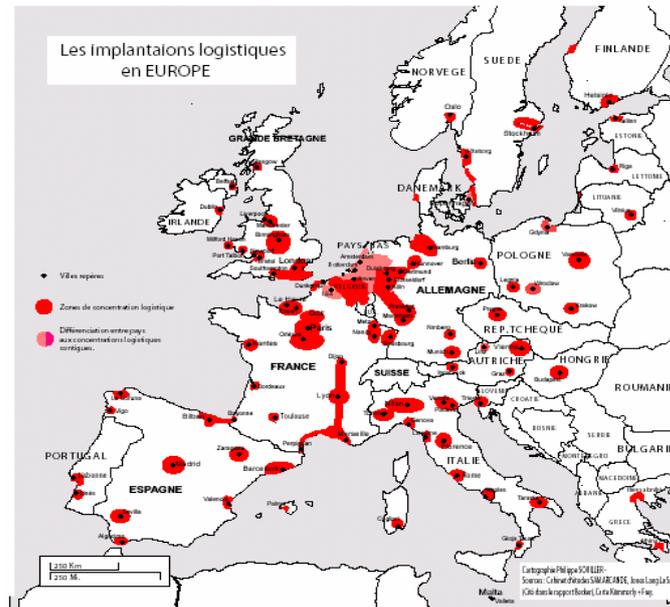
En France, si jusque dans les années 1950 l'industrie était surtout localisée à proximité des gisements de matières (charbon, fer) et à proximité des grandes agglomérations, à partir des années 1960 ce sont les zones industrialo-portuaires sur les façades maritimes qui se développent. La généralisation des infrastructures engendre un maillage des territoires et leur confère un rôle moindre dans les stratégies d'implantation. Le rôle de l'innovation tient une importance croissante dans ces choix et explique la formation de pôles de croissance (*Perroux, 1955*).

Le coût du travail et la disponibilité de la main d'œuvre deviennent des facteurs essentiels de la localisation des grandes entreprises. L'économie industrielle est alors mobilisée pour comprendre le rôle de la distance dans les relations de marché et dans la production d'innovation. *Thisse et Perreur (1977)* montrent que la localisation répond à la maximisation du profit de la firme qui effectue un arbitrage global en acceptant dans certains cas une hausse des coûts de transports. L'économie géographique s'approprie alors la question de la localisation des activités. *Krugman (1991b)* formalise les gains liés à l'efficacité économique d'une bonne accessibilité aux différents inputs et met en évidence les rendements croissants liés à l'agglomération d'activités (cf. chapitre 1), le rôle des coûts de transport sur les tendances à l'agglomération et l'importance de la centralité dans la théorie économique de l'agglomération (*Krugman, 1995a*).

A l'échelle européenne, les pôles logistiques (carte 7) identifiés coïncident avec les grands bassins de consommation (*Savy, 2006a*).

⁷⁰ Les territoires étant historiquement faiblement maillés, certaines activités s'implantaient à proximité des voies naturelles de transport. D'autres activités, conditionnées par la localisation des ressources naturelles, ont été à l'origine de la création de réseaux d'infrastructures, comme les activités d'extraction minières.

CARTE 7. PRINCIPALES IMPLANTATIONS LOGISTIQUES EN EUROPE



Source : Samarçande, Jones Lang Lasalle, in M. Savy, 2006a

A la question des coûts de transport se substitue celle de l'accessibilité, le « supply chain management » impliquant des organisations logistiques innovantes et des systèmes d'information coordonnés et connectés aux infrastructures de transport (tableau 11).

TABEAU 11. PLACE DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE DANS LA THEORIE DE LA LOCALISATION

Périodes	<i>Théorie de la localisation</i>	<i>Place du transport et de la logistique</i>
Fin 19 ^e / Début 20 ^e	Coûts de transport, proximité des marchés et des matières premières <i>Von Thünen (1826), Weber (1909), Christaller (1933), Lösh (1940), Isard (1956)</i>	Place importante des coûts de transport Implantations dépendantes des infrastructures (rareté des réseaux de transport) et des localisations de matières premières (<i>extraction minière, sidérurgie, etc.</i>)
Début 20 ^e / milieu années 1970	Disponibilité de la main-d'œuvre, capacité d'innovation, implantation suivant le cycle de vie du produit, économies de localisation <i>Perroux (1961)</i>	Homogénéisation des infrastructures de transport, diminution des coûts de transport, rapidité croissante (baisse des délais) et économies d'échelle dans les transports. Le facteur « main d'œuvre » supplante le facteur transport dans les choix d'implantation <i>(industries automobile, textile, etc.)</i>
Milieu années 1970 / Début 21 ^e	Recherche d'économies d'agglomération (production et distribution) réduction des coûts de transaction (externalisation) <i>Williamson (1975, 1985), Porter (1980), Krugman (1995b, 1998)</i>	Découplage production/distribution, centralité accrue des implantations logistiques, massification des flux, externalisation, concentration des transports, renforcement des corridors. Indissociabilité transport / logistique. Approche Supply Chain Management, éclatement géographico-productif (<i>délocalisations secteurs textile, automobile, informatique, etc</i>)

Source : Benoit, 2017

La période post-fordiste est ainsi caractérisée par une dissociation croissante entre lieux de production et de consommation (*Dornier, Fender, 2001*) que permet la réduction des coûts de transport et des délais associés à la modification des organisations logistiques. Dans ce contexte d'éclatement spatial des activités et de découplage des réseaux de production/distribution, le rôle du transport et de la logistique sur les dynamiques économiques des territoires évolue, le management logistique devenant de plus en plus stratégique (*Colin, 2005*). Les industries se relocalisent sur des sites à faibles coûts de production favorables à l'approvisionnement de matières ou de biens intermédiaires (*Savy, Duong, 2008 ; Bost, 2011*), tandis que les économies occidentales se recentrent sur les secteurs à plus forte valeur. La logistique de distribution se polarise à proximité des grandes agglomérations, répondant à leurs besoins de consommation.

2. La logistique, expression de la centralité : une fonction qui modifie les flux, et affranchit les entreprises des contraintes spatiales

La fonction logistique a ainsi contribué à modifier le rapport espace/temps et à contrôler trois contraintes associées à l'espace : l'incertitude, les coûts, et les délais.

L'incertitude relative aux marchés impacte les modes de production (*Wilding, 1998*) et amène les entreprises à mettre en place des sécurités : des stocks (*Davis, 1993*), des transports express, ou une organisation productive plus flexible. *Van der Vorst et Beulens (2002)* montrent que cette incertitude est réduite par la mise en place de partenariats avec les fournisseurs clés et les clients, et par le maintien de la flexibilité dans le système productif de façon à minimiser ces risques. L'incertitude a une répercussion sur l'organisation spatiale des flux et sur les prestations logistiques qui l'absorbent⁷².

Les stratégies logistiques cherchent à réduire l'incertitude de la supply chain, et mieux en maîtriser les délais (*Bhatnagar et Sohal, 2005*). Dans cette recherche d'affranchissement des contraintes spatiales, la proximité organisationnelle remplace la proximité géographique (*Paché, 2006*). La logistique introduit une proximité organisationnelle entre acteurs (*Torre et Rallet, 2005*), notamment dans le cadre de chaînes logistiques caractérisées par le « juste-à-temps » (*Paché, 2006*). Cette proximité organisationnelle permet une diminution des coûts de transaction liés à la décomposition géographique des activités.

La logistique est également un outil de diminution des coûts liés à l'espace (coûts de transport et de stockage). La concentration du stockage conduit à des effets d'échelle induisant mécaniquement une diminution du coût logistique par produit. Cette massification se traduit par une augmentation de la taille et de la hauteur des entrepôts,

⁷² Cela se traduit par des évolutions des formes de localisation : parfois recherche d'une proximité géographique entre donneurs d'ordre et prestataires afin de synchroniser les flux amont et aval (flux synchrones dans l'automobile) ; d'une proximité aux infrastructures de transport ; ou à des plates-formes avancées permettant la disponibilité des produits et leur livraison rapide.

la diversification des familles de produits stockés, l'automatisation des flux, le recours à des progiciels de gestion intégrée. Au niveau du transport, les infrastructures doivent associer flexibilité et rapidité. Les plates-formes logistiques se situent donc généralement à proximité de routes, autoroutes, et plates-formes multimodales permettant une combinaison des modes. Les économies d'entreposage compensent en partie la recrudescence des coûts de transport (Aslog, 2009).

L'espace est enfin générateur d'un délai, que cherche à maîtriser la logistique. Le temps de transport suppose un délai d'attente du consommateur pour le produit commandé, représentant un coût commercial (coût d'attente), un coût d'obsolescence, de transaction (sous-traitance) et d'immobilisation financière des produits.

Incertitude, coûts et délais forment ainsi le triptyque de la maîtrise des contraintes spatiales mise en œuvre dans le cadre des stratégies logistiques des entreprises, celles-ci étant devenues un outil de coordination d'activités spatialement dissociées. Cette réponse de la logistique au besoin de maîtrise des contraintes spatiales des entreprises se manifeste par des implantations correspondant aux spécialisations fonctionnelles des espaces et à leurs caractéristiques productives et de consommation.

Les territoires ciblés par les fonctions logistiques de distribution sont les territoires les plus denses, proches des bassins de consommation. L'offre foncière logistique y est importante, les compétences recherchées et la main d'œuvre (besoins en manutention) y sont présentes, de même que les infrastructures de report modal (Benoit, 2017).

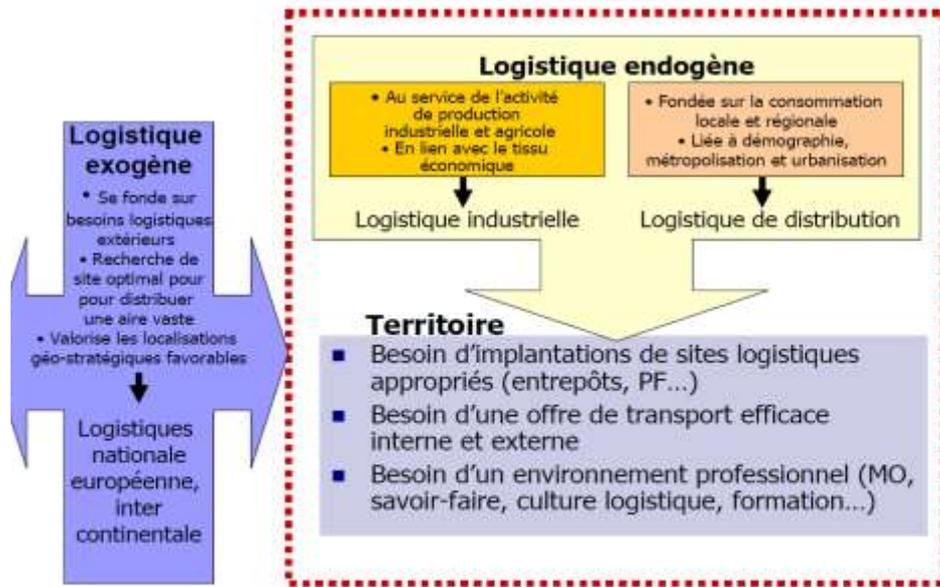
3. Performance logistique et territoires : une segmentation géographique et fonctionnelle des espaces

Les territoires présentent des potentiels de performance logistique différenciés selon leurs caractéristiques de densité, de performance en infrastructures, d'offre intermodale, de compétences, de besoins logistiques (amont/aval), de risques sociaux historiquement marqués (grèves), ou encore de spécialisation productive, etc.

L'index de performance logistique place la France en 2016 au 16^{ème} rang mondial, et au 9^{ème} rang européen (Arvis et al., 2016) alors que l'Allemagne se situe au premier rang. Cet indice reflète une spécialisation logistique et des niveaux de performances très disparates au plan international, et dans une moindre mesure au plan européen. A ces spécialisations logistiques aux échelles internationale et européenne se superposent des spécialisations logistiques territoriales : les territoires de la logistique endogène, répondant aux besoins des activités productives et de distribution locales, et ceux de la logistique exogène ayant un positionnement géographique de nature barycentrique (Pipame, 2009, p. 17, figure 8).

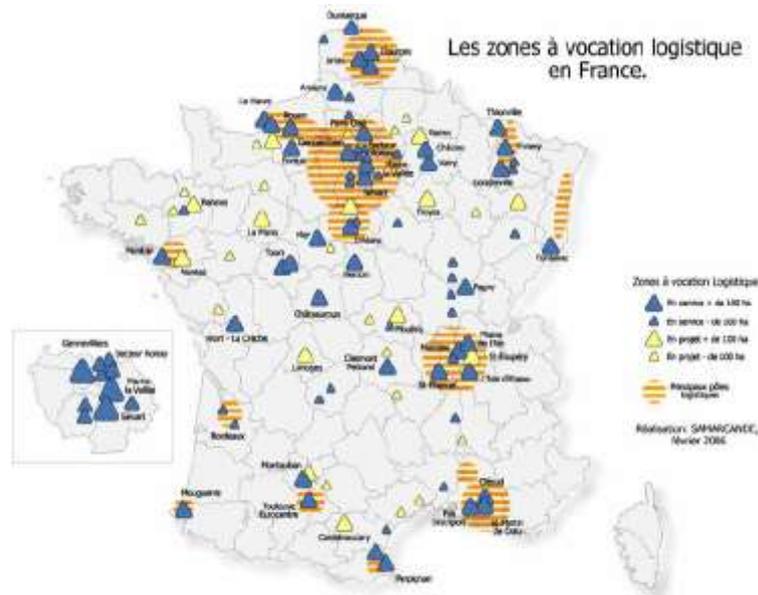
La plupart des travaux faisant le lien entre logistique et territoires mettent en évidence la présence d'emplois logistiques dans les régions centrales, densément peuplées, offrant des infrastructures routières et multimodales, associées à des activités logistiques aval (carte 8).

FIGURE 8. LOGISTIQUE EXOGENE ET LOGISTIQUE ENDOGENE



Source : Pipame, 2009

CARTE 8. ZONES D'IMPLANTATION LOGISTIQUE EN FRANCE



Source : Pipame, 2009

Cette segmentation géo-fonctionnelle de la logistique attribue aux territoires résidentiels des qualités d'accueil pour la logistique de distribution, et aux territoires productifs une attractivité pour des activités logistiques liées à la production, à l'image de la segmentation fonctionnelle des territoires (productifs/résidentiels) proposée par *Davezies et Talandier (2014)*.

Les logistiques sont aussi spécialisées en fonction de leur performance en termes de durabilité selon leur offre de report modal (*Blanquart et Carbone, 2010*). Une contradiction est alors soulignée : les volets « performance logistique » et « environnement durable » de la logistique durable supposent une forte concentration des flux et ne permettent pas d'assurer le volet « équité spatiale », puisqu'elles conduisent à une concentration spatiale de ces activités sur un nombre restreint de zones (*Masson et Petiot, 2013*).

Conclusion du chapitre 7

L'approche historique des théories de la localisation nous permet d'appréhender le rôle prépondérant de la logistique pour les entreprises. Elle leur permet des gains de productivité avec l'automatisation croissante des flux. La recherche de la centralité logistique explique l'agglomération des activités logistiques autour des agglomérations denses. La spécialisation logistique croissante des territoires, et une segmentation logistique des espaces selon leur niveau de densité conduisent les implantations à privilégier ces zones denses.

La segmentation géo-fonctionnelle de la logistique qui en ressort est multi-niveaux :

- Une segmentation amont/aval, les types de logistiques étant dépendants des caractéristiques spécifiques des territoires : productifs, résidentiels, mixtes,
- Une segmentation endogène /exogène, les territoires de la logistique exogène étant des « relais » logistiques, maillons intermédiaires entre les logistiques amont et aval, comme dans le cas des ports ; la logistique endogène étant davantage basée sur les besoins de distribution et de production finale.

Cette segmentation géo-fonctionnelle se double d'un progressif « desserrement logistique » (*Raimbault, 2014 ; Dablanc et Raimbault, 2016*) identifié autour de la couronne francilienne puis en province. Cela constitue un argument d'aménagement de zones logistiques de la part des collectivités locales qui cherchent à en faire un outil d'attractivité de leurs territoires, y compris les moins agglomérés d'entre elles. Ces collectivités tentent d'en tirer profit en matière d'attractivité, en mettant en place une « gouvernance » logistique territoriale dans l'optique de dynamiser l'emploi, notamment sur les territoires intermédiaires qui cherchent à capter de nouvelles activités.

Le chapitre suivant réalise un focus sur ces stratégies de développement des activités logistiques aval et leurs limites, notamment sur les territoires intermédiaires.

Chapitre 8

Une gouvernance logistique confrontée au faible pouvoir de polarisation des territoires intermédiaires pour les flux aval

Ce chapitre identifie les difficultés pour un territoire intermédiaire à être attractif en termes de logistique aval, au travers de la littérature et de la relecture de résultats de mes recherches. Le caractère complexe de la gouvernance logistique pour ces territoires en ressort.

L'impact des modifications des modes de distribution vers le client final sur les territoires peut être décliné à différents niveaux.

Nous montrons d'une part en quoi l'évolution des modes de distribution, notamment le développement du commerce électronique, modifie la place des activités de transport et logistique dans l'économie et constitue un enjeu pour les économies locales (1).

Nous montrons ensuite que cette évolution conduit à des stratégies de gouvernance territoriale visant à attirer des implantations logistiques (2).

Cette volonté se heurte toutefois au difficile pouvoir de polarisation des territoires intermédiaires pour les flux aval. Nous l'illustrons par l'exemple des stratégies de développement d'activités de déconstruction recyclage rencontrant cette difficulté (3).

1. Modification de la relation marché/client final, agglomérations logistiques et enjeux pour les économies locales

Au début des années 2000, le commerce électronique était en phase de décollage et de nombreuses questions se posaient aux collectivités locales en termes de logistique urbaine et de gouvernance à mettre en place dans ce domaine. Ces questions concernent tout d'abord la réglementation visant à limiter les encombrements urbains et enrayer les externalités environnementales négatives des transports dans les villes (*Savy, 2000*), question largement traitée aujourd'hui au sein de travaux consacrés à la logistique urbaine. Elles concernent également les stratégies de développement d'infrastructures des collectivités locales pour attirer des activités liées à ce type de commerce, et aux créations d'emploi associées. Pour *Colin (2001)* la complexité des problèmes logistiques à résoudre tient dans le fait qu'à côté d'une offre de prestation logistique classique qui existe déjà aux niveaux mondial et national dans les modes de distribution classiques, doit se construire une offre complémentaire au plan local pour faciliter ce développement du commerce électronique (points relais, casiers tri-températures, etc.).

Au début des années 2000, les acteurs locaux avaient des réponses à apporter face à l'évolution des modes de distribution (*Bazin, 2003*), dans l'intérêt de la collectivité, en matière de développement durable (encombrement, environnement) et de

développement local (faire partie des implantations possibles et les faciliter). Si les flux logistiques longue distance étaient bien structurés et caractérisés par des acheminements massifs sur quelques nœuds (*Paché, 1999 ; Burmeister, 2000*), ceux liés à l'acheminement final étaient encore à stabiliser. Les collectivités locales se sont alors positionnées afin d'encourager le maillage de l'espace urbain, par exemple par la viabilisation d'un foncier destiné aux petites plates-formes de groupage/dégroupage en entrées de villes et autres infrastructures de logistique urbaine comme les hôtels logistiques (*Gonzalez-Feliu, 2013*, pour un panorama des modèles de logistique urbaine).

Les collectivités locales ont en effet un rôle d'impulsion à donner pour faciliter la venue d'investisseurs et pour orienter les flux dans l'intérêt de la collectivité (*Duong, 1993*), mais certaines s'appuyant sur l'image positive de la multimodalité, et parfois sans étude préalable des marchés potentiels, se sont trouvées confrontées à des échecs. C'est le cas de la plate-forme logistique de Vatry (Marne), créée en 2000 et dont la gestion, dans un premier temps confiée à un exploitant privé, a été reprise depuis 2016 par le Conseil départemental de la Marne. Ses flux multimodaux sont aujourd'hui très faibles (trafics aériens et ferroviaires) par rapport aux objectifs fixés en 2000.

Se pose alors la question des choix d'investissements publics, du besoin d'une meilleure identification des dynamiques d'implantation logistique, et de la nécessité d'une stratégie globale nationale en logistique (*CNL, 2015*).

Dans le contexte d'une géographie du juste à temps (*Lung et Mair, 1993*) et d'environnement concurrentiel, la conciliation entre la massification des flux en amont et celle de fragmentation des flux en aval (d'autant plus forte dans le cas du commerce électronique) est difficile. Cette géographie se traduit par une tendance à la localisation d'activités de transport et de logistique à proximité des zones denses, épousant les infrastructures de transport qui les irriguent (*Savy, 2006b*). Les territoires intermédiaires sont de ce point de vue moins attractifs, même si des tendances au desserrement logistique existent (*Guerrero et Proulhac, 2016*).

2. Des stratégies de « gouvernance territoriale » visant un desserrement logistique

Si les stratégies logistiques des entreprises tentent de les affranchir des contraintes spatiales, cet affranchissement est relatif.

Les relocalisations de proximité (Est de l'Europe, Turquie, Maghreb, (*Ejarque et Roquefeuil, 2006*)) sont liées aux besoins de réactivité importants des chaînes de production caractérisées par la différenciation retardée (*Battezzati, 2001*). Ces contraintes s'expriment par exemple dans l'industrie automobile par le fonctionnement en flux « synchrones » qui implique une localisation des fournisseurs à proximité immédiate de l'assembleur (*Wafa et al., 1996*). Dans la fabrication de réservoirs, la proximité des fournisseurs et des assembleurs permet d'éviter de transporter des produits composés d'espaces vides sur de longues distances (*Adam-Ledunois et Renault,*

2001) ; les contraintes de stockage reposant sur le fournisseur. Ces stratégies diminuent ainsi les risques (délais) et les coûts (stockage) liés à la distance. Parallèlement, d'autres modèles fonctionnent conjointement à ceux évoqués, avec une mise en réseau des firmes au plan mondial (Wackermann, 2005).

Paché (2006) met en évidence cette dualité des modèles, raisonnant en termes de « proximité de délais », les contraintes de délai étant intégrées différemment dans chacun des modèles. Le transport n'est plus une simple activité d'exécution, mais fait partie intégrante de la chaîne productive. Le niveau de complexité et la qualité de la prestation de transport disponibles sur un territoire font partie des décisions stratégiques d'organisation des réseaux de production.

Le transport est aussi un enjeu important de la politique environnementale des territoires. Ceux-ci investissent dans des infrastructures susceptibles de faire évoluer la prestation de transport. Par exemple, le canal Seine-Nord Europe (en construction) a pour objectif d'accroître les possibilités d'utilisation du transport fluvial (Joignaux, 2008a), et de redonner aux ports français la possibilité de capter des trafics aujourd'hui majoritairement détenus par les ports du Bénélux. Plus largement, la réalité du transport durable (OCDE, 2002 ; Blanquart, 2009 ; Blanquart et al., 2013b) et de la logistique durable (Carbone et al., 2007), passent par une appropriation de l'infrastructure par les acteurs productifs (Blanquart et al., 2013a).

L'aménagement de zones logistiques et la réorganisation et la dotation des territoires en réseaux de transport de fret, performants d'un point de vue économique et environnemental, sont des enjeux de développement devenus importants pour les collectivités locales depuis les années 1990.

Ainsi la gouvernance logistique s'affirme (Masson, 2017a) tant du point de vue des infrastructures de transport qui apportent des réponses aux contraintes environnementales, que de la viabilisation de zones logistiques. Cette gouvernance n'est toutefois pas toujours pertinente pour des territoires intermédiaires dotés d'un plus faible pouvoir de polarisation des flux.

3. Une illustration de la gouvernance dans la filière déconstruction-recyclage, et de la difficile mise en œuvre du report modal pour les territoires intermédiaires

Afin de saisir l'opportunité que constitue le développement durable en matière de développement de filières nouvelles, le Conseil Régional Champagne-Ardenne souhaitait connaître le fonctionnement des filières de déconstruction/recyclage et inciter leur émergence dans les secteurs correspondant aux spécialisations productives locales. Un rapport de recherche relatif à cette question (Bascourret et al., 2009) montre que les spécialisations productives de cette région étaient insuffisantes pour la prédisposer au développement de telles filières en raison du découplage géographique production/

distribution des activités. Ce résultat illustre la difficulté des territoires intermédiaires à se spécialiser dans ces filières demandeuses d'infrastructures logistiques massifiant la collecte et la déconstruction (3.1). Ces territoires rencontrent également des difficultés à répondre aux enjeux de durabilité du transport par le report modal (3.2).

3.1. Emergence de filières de déconstruction/recyclage et faiblesse des atouts logistiques des territoires intermédiaires

Les filières de déconstruction recyclage font l'objet d'un intérêt particulier d'acteurs locaux qui cherchent à les développer, car elles sont génératrices d'emplois. Ces filières n'émergent toutefois pas de manière uniforme dans l'espace puisqu'elles sont dépendantes des bassins de consommation où sont collectés les produits en fin de vie, de la main d'œuvre nécessaire à la déconstruction, de la présence d'infrastructures particulières, et des contraintes logistiques de massification.

Le premier élément déterminant dans leur émergence est le poids de la réglementation.

Les phases de collecte et de déconstruction sont des opérations préalables au recyclage, quels que soient les secteurs⁷⁴. La réglementation vise le réemploi des matières et oblige les entreprises à prévoir la déconstruction et le recyclage dès la conception des produits. Elle est définie à l'échelle européenne (Directive 2008/98/CE) avec une accélération au cours de la dernière décennie. Ces directives sont transposées différemment selon les pays (transposition en droit français par exemple par le plan déchets 2015-2025). Cette hétérogénéité de la transposition dans les formes et les délais conduit à une émergence différenciée de l'innovation dans l'espace (*Delaplace, 2009*), le statut du déchet ayant un impact important dans la mise en œuvre de l'écologie industrielle (*Adoue, 2007*).

Au-delà de la réglementation, ce sont aussi les ressources productives locales, et donc les spécialisations productives de départ qui pourraient expliquer un avantage concurrentiel et un potentiel particulier pour un territoire à développer des innovations correspondant à ces filières, dès lors que ces ressources productives sont activées (*Pecqueur, 2003*).

L'écologie industrielle nous permet de comprendre leur émergence. Celle-ci est définie comme : « *la recherche de synergies entre acteurs qui suppose des formes de coopération entre entreprises et collectivités territoriales, notamment au niveau des territoires, au périmètre non défini à priori. L'enjeu est de coupler une meilleure gestion des ressources environnementales avec le développement économique d'un territoire* » (*Buclet, 2011, p. 66*). Cette démarche volontariste des acteurs conduit à développer des « symbioses industrielles » à l'origine de nouveaux procédés, constituant une forme particulière de systèmes productifs locaux (*Brulot et Maillefert, 2010*).

⁷⁴ Les secteurs concernés par la recherche étaient divers : bâtiment (BTP), véhicules hors d'usage (VHU), avions, navires, déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE), emballages, papier, métaux, textile, alimentaire.

Ces systèmes productifs nouveaux n'émergent toutefois pas forcément sur une base spatiale, car les lieux de collecte peuvent différer radicalement des lieux de production. La transition d'un système productif classique à un système productif d'économie circulaire demande alors de repenser le schéma spatial de l'organisation productive classique, intégrant ces nouvelles contraintes et les nouveaux coûts logistiques des phases de collecte, déconstruction et recyclage.

Ainsi, des filières industrielles nouvelles issues des démarches écologiques émergent soit localement, conjointement aux systèmes productifs dont elles dépendent (en termes de technologies, de compétences, ou de ressources locales) soit dans des lieux différents si cette dépendance est faible ; les technologies étant parfois génériques (*Bazin et al., 2009b*). Les compétences de déconstruction/recyclage contenues dans les procédés industriels peuvent être différentes de celles de la filière productive, de même que les contraintes logistiques propres aux procédés de collecte/déconstruction.

Pour certains produits, les coûts de transport peuvent être plus élevés que la valeur résiduelle des matières secondaires. C'est le cas par exemple du secteur du BTP où les matières à recycler sont particulièrement lourdes et volumineuses. L'optimisation des activités transport/logistique conduit de ce fait certaines activités (nécessitant une concentration des flux en amont du recyclage) à s'affranchir des ressources productives locales, d'autres à en être plus dépendantes. Dans le cas de produits dont les matières à recycler sont à forte valeur et caractérisées par des verrous technologiques lors de la déconstruction, ce sont les ressources spécifiques qui priment. C'est le cas des filières de déconstruction des avions ou des navires (*Bazin et al., 2009b*).

Dans d'autres cas, comme celui des DEEE (déchets d'équipements électriques et électroniques) ou des VHU (véhicules hors d'usage) où les coûts logistiques sont élevés relativement à la valeur des matières à recycler, c'est la localisation de la demande et donc la proximité des zones de consommation qui est privilégiée (*Bascourret et al., 2009*). L'existence de gisements diffus sur l'ensemble du territoire et les contraintes de déplacement des déchets favorisent l'émergence de ces filières au plus proches de lieux où les infrastructures de déconstruction existent (broyeurs pour les VHU). On obtient alors une déconnexion entre lieux de collecte/déconstruction (proches de lieux de consommation) et de recyclage (les matières ayant été compactées elles sont moins chères à transporter) localisés davantage à proximité des filières utilisatrices.

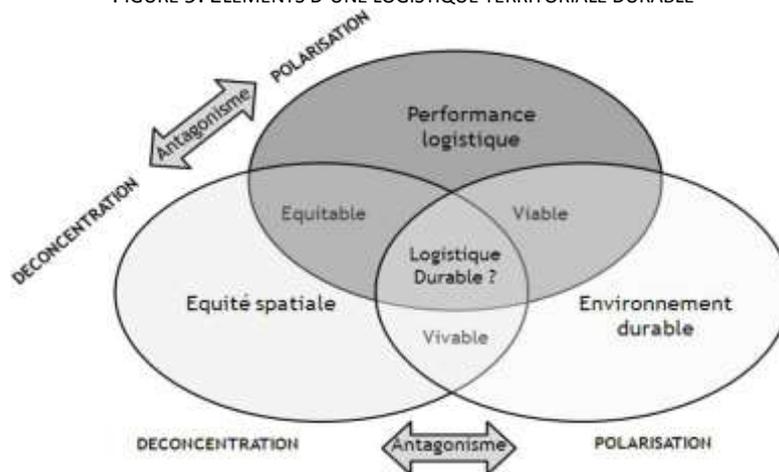
L'émergence de ces filières d'économie circulaire à proximité des bassins de consommation tend donc à renforcer le poids des zones de forte densité logistique. Une gouvernance locale visant à développer ces filières est donc confrontée à une mécanique économique qui limite l'attractivité des territoires intermédiaires pour la logistique aval.

3.2. Transport et logistique durable : des territoires intermédiaires moins propices à optimiser les flux et à leur durabilité

La logistique est perçue comme un levier de compétitivité pour les territoires (Joignaux et Verry, 2004 ; Joignaux, 2008b) et de développement durable. Mais les zones logistiques dotées d'infrastructures de report modal (de la route vers le fluvial ou le ferroviaire) souffrent d'un déficit d'usage dans les territoires intermédiaires.

Masson et Petiot (2012) définissent la logistique territoriale durable comme devant concilier efficacité environnementale (baisse des émissions polluantes), économique (massification) et sociale (équité dans la répartition spatiale des activités). Or cette équité, qui voudrait un saupoudrage d'infrastructures logistiques, contribue au « mitage » territorial et baisse la performance logistique (laquelle suppose au contraire une concentration des flux). L'usage de la route, mode le plus flexible pour atteindre des zones disséminées est alors privilégié. La figure 9 souligne la difficile compatibilité entre développement durable et développement local pour les territoires peu polarisés.

FIGURE 9. ELEMENTS D'UNE LOGISTIQUE TERRITORIALE DURABLE



Source : Masson, Petiot, 2012

Cette figure montre l'antagonisme développement local/développement durable en matière de logistique aval, et la difficulté pour les territoires intermédiaires à bénéficier des investissements logistiques répondant à la définition de la durabilité. Si les zones logistiques localisées sur ces territoires présentent de bons taux de remplissage en termes de surfaces de stockage et d'entreposage, elles accueillent des marchandises qui transitent encore beaucoup par la route, l'utilisation des autres modes restant limitée.

La volonté de modernisation des infrastructures et de développement des transports alternatifs au routier et à l'aérien s'est traduite par l'ouverture d'autoroutes ferroviaires (ligne Perpignan-Luxembourg en 2011) et maritimes (autoroute de la mer Saint-Nazaire-

Gijon ouverte en 2010). Dans le secteur fluvial un contrat d'objectifs et de performance (2011 à 2013) entre VNF (voies navigables de France) et l'Etat a été réalisé.

Toutefois, le rééquilibrage effectif des modes de transport au profit des modes les moins émissifs reste limité pour le fret (CGDD, 2012). Le transport routier restait le principal mode émetteur de CO2 en 2011, la France étant dans ce domaine relativement mal placée par rapport à l'ensemble de l'Union Européenne : la part du fret non routier et non aérien y est de 10,9% contre 23,5% pour l'UE 27 en 2010. La prédominance du transport routier dans la part des émissions de CO2 par mode a continué à croître entre 1990 et 2010, sa part dans le total des émissions par modes étant de 95,3 % en 2010 (tableau 12).

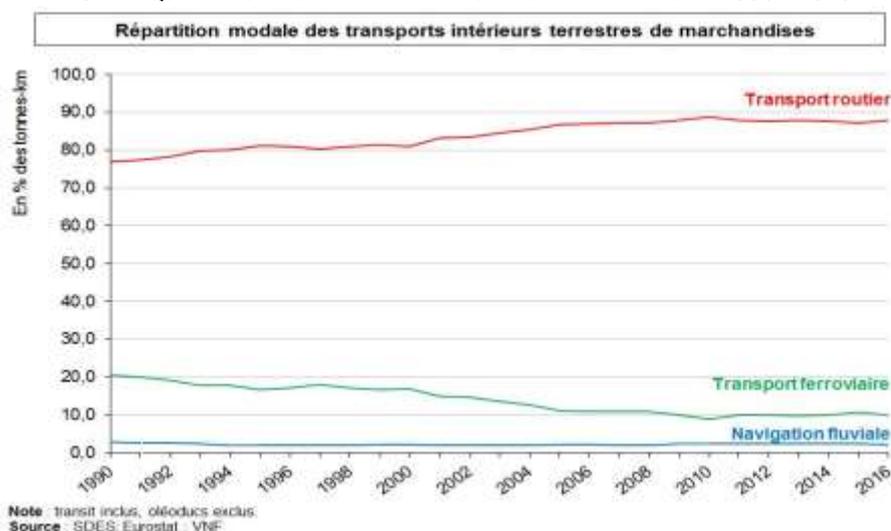
TABLEAU 12. EMISSION DE CO2 PAR MODES

	Millions de tonnes		Part	
	1990	2010	Part 1990 (%)	Part 2010 (%)
Transport routier	110,8	120,7	94	95,3
Transport aérien domestique	3,5	3,4	3	2,7
Transport maritime domestique	1,6	1	1,3	0,8
Autres (y compris fluvial)	0,8	1,1	0,7	0,9
Transport ferroviaire	1,1	0,5	1	0,4
Total	117,8	126,7	100	100

Source : Citepa/format Secten avril 2012

Si certaines initiatives locales sont prises en France pour développer des plates-formes logistiques multimodales, les trafics du transport fluvial et ferroviaire de marchandises observés sur ces plates-formes sont faibles, alors que les zones logistiques se remplissent rapidement, et que le transport routier y est toujours prédominant (graphique 2).

GRAPHIQUE 2. EVOLUTION DE LA REPARTITION MODALE EN FRANCE DE 1990 A 2016



C'est le cas de la plate-forme multimodale de Dourges (Delta 3) créée en 2003, en bordure de l'A1, à 25 km de Lille. Celle-ci permet une combinaison entre la route, le rail et la voie d'eau. Si la zone logistique s'est très rapidement remplie⁷⁷, le trafic de transport combiné évolue plus difficilement. Ainsi, sur la période 1990-2016, la répartition modale en France a continué à évoluer en faveur du transport routier

Conclusion du chapitre 8

Les configurations des activités logistiques aval ont considérablement évolué au cours des trente dernières années, associées à trois types de transitions majeures :

- Un découplage croissant entre activités de production et de distribution à l'échelle internationale conduisant à des besoins logistiques inconnus jusqu'alors et à une polarisation de fonctions logistiques de plus en plus « plateformisées » et industrialisées,
- L'émergence du commerce électronique, amenant les entreprises à revoir leurs modes de distribution et les collectivités locales à être parties prenantes des questions logistiques, tant dans la viabilisation de plate-forme que dans la conception de la logistique urbaine,
- Les besoins liés à la logistique des retours (produits en fin de vie) dont les activités de recyclage constituent une ressource clé dans la valorisation des matières et qui offrent des marchés nouveaux impliquant fortement les collectivités locales.

Il ressort de la synthèse de ces travaux une plus grande difficulté pour les territoires intermédiaires à être attractifs pour la logistique aval. Les espaces les plus polarisés bénéficient d'effets d'échelle plus efficaces, que ce soit en logistique de distribution ou en logistique de collecte/déconstruction/recyclage, au regard de l'évolution des modes de consommation, et de production. L'accélération probable du développement de l'économie circulaire risque de renforcer cette tendance.

La gouvernance logistique a ainsi un caractère indispensable mais complexe tant dans les choix d'investissements en infrastructures de transport visant le report modal, que dans les arbitrages en matière de destination logistique du foncier. Cette complexité est d'autant plus forte pour les territoires intermédiaires dont la concentration des activités logistiques en aval est plus faible.

Cette gouvernance est toutefois justifiée pour les territoires intermédiaires attractifs pour d'autres types de logistique que la logistique de distribution, et notamment pour des logistiques davantage orientées vers leur tissu productif.

Le chapitre 9 est centré sur cette question.

⁷⁷ Avec l'implantation d'enseignes cherchant de grandes surfaces d'entrepôts et une proximité de l'autoroute (Kiabi, Gefco, Fnac éveil et jeux, Kuene et Nagel, Décathlon, le groupe Holder, etc.).

Chapitre 9

Logistique amont et ancrage industriel sur les territoires faiblement agglomérés : bioéconomie et gouvernance logistique

Si les territoires intermédiaires ont des atouts limités en matière de logistique aval, on observe toutefois une dynamique d'implantations logistiques sur certains d'entre eux. C'est le cas notamment de certains territoires intermédiaires comme Orléans, Dijon, Amiens, ou encore Reims (Guerrero et Proulhac, 2016).

Cette dynamique de périurbanisation logistique peut s'expliquer par un desserrement des activités logistiques lié à l'augmentation du coût du foncier logistique autour des grandes agglomérations expliquant un « délestage » vers les agglomérations plus petites assez proches et bien desservies en axes de transport.

Mais celle-ci peut aussi s'expliquer par une externalisation d'activités logistiques liées à la spécificité du tissu productif.

En quoi la logistique peut-elle alors être un support d'ancrage productif des territoires industriels (1) ? Des réponses sont apportées pour le cas de la bioéconomie en Champagne-Ardenne, les filières betterave et bois ayant été étudiées respectivement et nous permettant de dresser les enjeux de la gouvernance logistique pour ce secteur⁷⁸ (2).

1. La logistique amont, un des supports de l'ancrage industriel sur des territoires intermédiaires

La gouvernance logistique des territoires est caractérisée par des politiques locales visant à faciliter le développement de plates-formes logistiques (cf. chapitre 8) et les infrastructures de transport associées. Ces plates-formes, généralement localisées à proximité des bassins de consommation, alimentent les besoins des grandes agglomérations (Savy, 2006a). L'attractivité logistique⁷⁹ privilégie ainsi les aires métropolitaines : « *les principaux nœuds logistiques en Europe sont les aires métropolitaines, grandes villes et conurbations, dont l'approvisionnement est un aspect central de l'activité logistique* », Straele (2010, p.5).

Toutefois certains territoires, notamment à dominante productive, ont développé des fonctions logistiques davantage orientées vers l'amont des chaînes logistiques, où l'externalisation des fonctions a également été croissante, et a permis à certaines activités de se maintenir, contribuant au soutien de leur compétitivité (Pipame, 2009). Les fonctions logistiques support des industriels ne sont pas systématiquement externalisées

⁷⁸ Il s'agit d'un travail exploratoire, réalisé dans le cadre d'un contrat de recherche PSDR4 interdisciplinaire « Bioca » qui vise à définir les conditions d'émergence des filières de la bioéconomie en Champagne-Ardenne.

⁷⁹ Ces déterminants sont : une main-d'œuvre abondante et flexible, un marché immobilier logistique attractif, et des axes de transport suffisants.

car plus spécifiques, conformément à la théorie des coûts de transaction qui indique que lorsque les coûts de coordination sont trop élevés, l'internalisation est préférable (Williamson, 1975).

Les fonctions logistiques amont sont alors moins souvent analysées que celles de l'aval, dans leur contribution à la compétitivité des territoires. La logistique y est moins concentrée, et plus dispatchée à proximité des activités industrielles ou diluée dans l'activité industrielle elle-même.

Les emplois logistiques en lien avec les activités productives sont de plus diffus et plus difficilement identifiables que les emplois de la logistique aval. L'INSEE quantifie les emplois des ouvriers qualifiés de la manutention, du magasinage et du transport, source d'identification des localisations principales des grandes plates-formes de distribution, mais pas des emplois logistiques diffus et leur place en amont des filières industrielles. Ces emplois, bien qu'ayant des contenus en compétences logistiques (emplois d'encadrement et administratifs du transport et de la logistique) sont généralement classés dans d'autres PCS, et sont faiblement externalisés, alors qu'ils font partie des supports de la performance d'activités industrielles en lien avec des spécialisations productives, et d'ancrage territorial de ces activités.

Aussi est-il important de s'interroger sur les liens qu'entretiennent avec leurs territoires les logistiques spécifiques en amont des chaînes de valeur (qu'il s'agisse de la logistique directement liée à l'extraction des ressources et à leur transport/stockage en amont de la production, de la logistique industrielle, ou interindustrielle). Cette fonction peut aussi être un support de la valorisation des ressources productives, au sens d'une logistique organisationnelle et stratégique (Fabbe-Costes et Paché, 2013), et donc d'ancrage de patrimoines productifs collectifs (Nieddu et al., 2014).

Nous cherchons alors à identifier en quoi la gouvernance logistique autour des agro-industries historiquement présentes en Champagne-Ardenne peut contribuer à leur compétitivité, à leur ancrage territorial, et à de nouvelles valorisations.

2. La logistique support d'ancrage productif d'un territoire intermédiaire : cas des filières betterave et bois en Champagne-Ardenne

Si la logistique peut contribuer à la délocalisation d'activités productives, en leur permettant un affranchissement des contraintes spatiales, une logistique performante peut également contribuer à maintenir localement des activités industrielles contraintes par la ressource locale. Nous nous intéressons en particulier au cas des agro-industries en Champagne Ardenne (2.1), et à la place qu'y tiennent les activités logistiques comme support d'ancrage ou de nomadisme des deux filières étudiées : celle de la betterave encore fortement ancrée (dont la suppression des quotas sucriers depuis 2017 fait peser

un risque d'accroissement de la concurrence au plan international, conduisant à un choix d'allongement des campagnes), et celle du bois (secteur déjà fragilisé par la concurrence) au contraire géographiquement éclatée (2.2).

2.1. Spécialisations industrielles et logistiques en Champagne-Ardenne, une région faiblement polarisée

L'ancienne région Champagne-Ardenne, à l'Ouest de la nouvelle région Grand Est est caractérisée par deux éléments qui orientent sa spécialisation logistique :

- d'une part une faible densité de population⁸⁰ qui en fait un territoire peu attractif pour la logistique de distribution, avec une proximité des grandes plates-formes logistiques de l'Est du bassin parisien à partir desquelles les besoins de la grande distribution sont alimentés, et ce bien qu'elle soit un territoire de transit important par sa bonne irrigation routière et autoroutière (couloir logistique axes A4 / A26) ;
- d'autre part une présence encore très marquée de l'activité industrielle (8^e région/26 en 2014 pour ses emplois industriels avec 15,6% des emplois contre 12,3% pour la France de province) ; et du secteur agricole avec 6,2% des emplois régionaux, ce qui la place au 1^{er} rang des régions pour ses emplois agricoles⁸¹.

Cette spécialisation se traduit de la manière suivante en termes de logistique :

- la logistique exogène correspond à des besoins de stockage et de distribution des produits finis ou semi-finis à destination d'autres régions ou à l'export, certaines filières (viticoles et agricoles) étant fortement exportatrices,
- la logistique endogène correspond aux activités productives les plus présentes : industrie automobile et métallurgie (grands groupes comme Valéo, PSA, Faurecia) ; et industries agro-alimentaires (19% des effectifs industriels en 2012) avec l'industrie du champagne, du sucre, et des céréales.

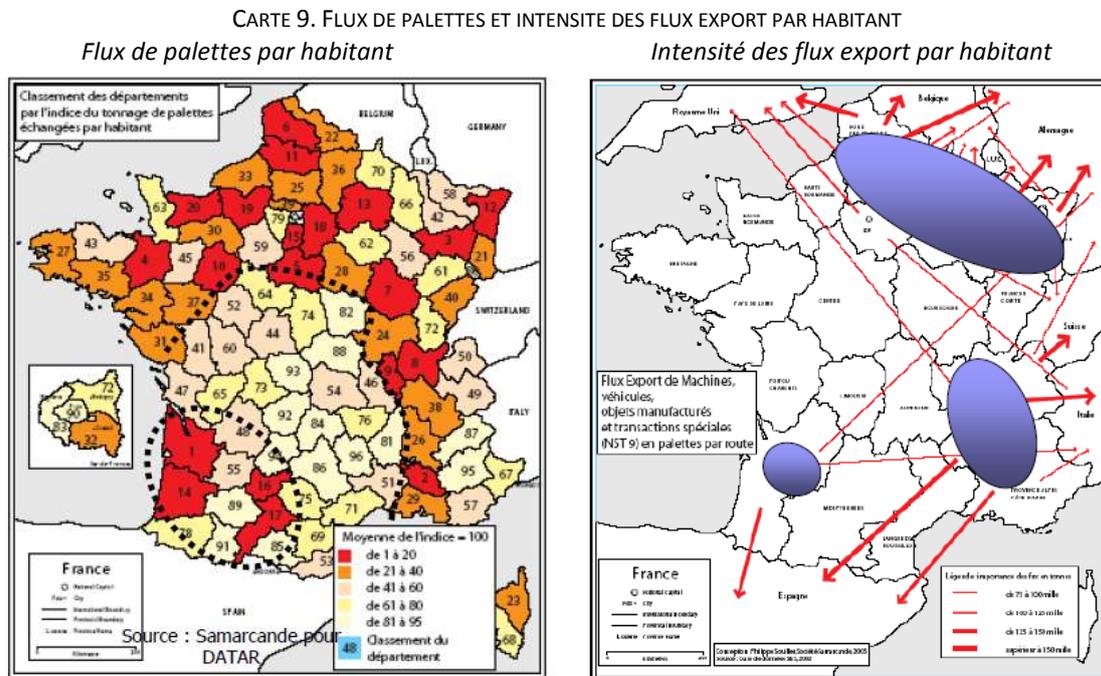
Ainsi la faible spécialisation en logistique de distribution par rapport à d'autres régions, lui vaut le qualificatif de territoire de contact et de transit (*Pipame, 2009, p. 114*). Les besoins logistiques sont présents, mais davantage orientés vers une logistique productive et d'échange, et moins apparents statistiquement pour certains emplois logistiques encore fortement internalisés. La part des effectifs salariés du transport routier de fret dans l'emploi logistique y est surreprésentée (50,7%, contre 34,2% en France entière, *OPEQ, 2014*).

⁸⁰ La densité de population de la Champagne-Ardenne est de 52 habitants/km² en 2012, contre 117 pour la France métropolitaine (*INSEE, 2012, Recensement de la population*).

⁸¹ La Champagne Ardenne est la première région française pour sa contribution à la VA agro-alimentaire (en raison surtout du Champagne qui tire fortement la valeur ajoutée du secteur), leader dans la production de céréales, de colza et second pour le blé tendre et la betterave (*CCI Champagne Ardenne, 2015*).

Alors qu'au niveau national les créations d'entreprises de transport de fret augmentent de 4% entre 2009 et 2013, cette hausse est de 17% pour la Champagne-Ardenne (OPEQ, 2014). On note un taux de valeur ajoutée dans le secteur transport-entrepôt de 34% de la valeur ajoutée des activités de service en 2012, taux supérieur à la moyenne de la France de province (CCI Champagne Ardenne, 2015).

On note également un relatif dynamisme de la logistique immobilière de cette région avec un poids conséquent des mises en chantier de surfaces de stockage non agricoles, dans les agglomérations de Reims et Châlons en Champagne. Cela les situe au 3^{ème} et 4^{ème} rang de la région Grand-Est, après Strasbourg et Mulhouse, et avant Nancy et Metz qui bénéficient pourtant d'une densité de population plus importante (ORT CA, 2015). On note enfin un flux de palettes par habitant en 2009 dans la Marne parmi les plus élevés de France (carte 9).



Source : Reconstitué par l'auteur, à partir de Pipame, 2009

Ces éléments sont des signes de la dynamique d'une logistique davantage orientée vers les activités productives. Les risques de nomadisme industriel peuvent alors être limités par une logistique performante, et des stratégies de gouvernance logistique (tableau 13).

TABLEAU 13. RISQUES DE NOMADISME INDUSTRIEL EN CHAMPAGNE ARDENNE ET GOUVERNANCE LOGISTIQUE

Filières	Risques	Réponses logistiques possibles / risques
Automobile (forte présence d'équipementiers)	Délocalisations (forte dépendance de PSA, centres de décision hors région). Marchés low cost en développement.	Optimiser le transport et les modes alternatifs. Intégrer la logistique dans les véhicules du futur. Massification des flux d'approvisionnement.
Métallurgie (sidérurgie, transformation des métaux)	Concurrence des pays émergents (Asie), fluctuation des cours, sensibilité aux crises	Développement des filières de récupération. Partenariats inter-industriels : mutualisation fluviale et ferroviaire. Développement de zones multimodales. Interopérabilité des réseaux ferroviaires européens. Amélioration des connections portuaires des ports du Nord.
Viticole (nombreux intrants localement présents : verre, etc.)	Concurrence des vins du nouveau monde Erosion consommation de vins de champagne Affaiblissement des petites exploitations	Renforcement de la part transport et logistique dans la démarche bilan carbone. Renforcement mutualisation des envois massifs pour favoriser les modes alternatifs à la route (effet image fort dans le secteur du luxe).
Laitière	Activités d'élevage fragilisées et en crise	Coopérations pour massifier les flux, plates-formes d'export communes, véhicules de collecte à énergies alternatives (image).
Céréalière (filière contrôlée par les coopérateurs)	Faibles risques (ressource locale, centres de décisions forts en région) mais avantages à consolider (concurrence européenne forte)	Consolidation trafics internationaux, massification des flux de première transformation, préservation réseau ferré secondaire, mise à grand gabarit de la Seine à Nogent. Aménagement de site de stockage pour bio-carburants à proximité de la voie d'eau.
Sucre (filière contrôlée par les coopérateurs)	Fort ancrage (ressource locale) mais concurrence (Allemagne, pays émergents), et en 2017 libéralisation des quotas	Croissance des flux de première transformation, développement des flux alternatifs à la route pour les marchés export, consolidation des plates-formes vers la distribution. Consolidation de la logistique amont.
Bois (Présence importante de PME locales)	Quelques grands sites papiers mais concurrence étrangère, faible compétitivité dans le meuble, coûts de main-d'œuvre élevés en production (concurrence pays à bas coûts)	Gestion mutualisée des massifs par les propriétaires privés, industrialisation de l'exploitation biomasse (déchets de sciage), mise en place de plate-forme multimodale déchets bois, restauration de l'utilisation du rail pour le transport de bois rond. Meilleure coordination des flux sur une supply chain multi-acteurs.

Source : synthèse de l'auteur, à partir de Duong (2015)

2.2. Filières agro-ressources et organisations productives : quelle gouvernance logistique ?

Les filières betterave et bois bénéficient d'un ancrage lié à l'origine locale de la ressource, du poids historique des coopératives et au rôle des politiques d'accompagnement de ces filières dans le cadre du pôle de compétitivité « industries agro-ressources » créé en 2004.

Si l'ancrage concerne toutes les phases du processus de production pour la filière betterave, cela est moins vrai pour la filière bois dont une partie importante de la matière première est exportée. Une analyse plus fine du fonctionnement de chacune des filières nous apporte un éclairage sur le rôle de la logistique dans la contribution à cet ancrage et fait ressortir trois éléments favorables à l'ancrage.

Le premier élément est le relationnel spécifique entre acteurs de la filière betterave. Le poids des coopératives agricoles explique ce relationnel issu de la coordination des coopérateurs. Le niveau d'implication spécifique et historique de ces coopératives en termes de responsabilité sociale en France (*Taddei et Delécolle, 2012*), et l'existence d'une rente basée sur des stratégies solidaires des producteurs de produits différents au sein de ces coopératives (*Pecqueur, 2001*), expliqueraient le maintien d'un bon niveau de rente dans la supply chain de la filière. Cette coordination, support de l'efficacité des supply chain, notamment dans les industries agro-alimentaires où le caractère périssable du produit conduit à des exigences spécifiques de la prestation (*Gereffi et Lee, 2012*), serait naturellement présente dans les modes de gestion des coopératives, caractérisées par un capitalisme « patient » (*Schieb et al., 2014*).

Ce relationnel spécifique existe aussi avec les prestataires des activités transport et logistique dans ces secteurs. Pour la filière betterave, une relation de « filialisation⁸⁴ » est instaurée entre le coopérateur et son prestataire logistique. Entre le betteravier et ses transporteurs, des rotations sont conçues de façon à réduire à 4 minutes le chargement au champ, et à 8 minutes le temps de déchargement à l'usine, organisation ayant permis de passer de 650 à 900 camions/jour. Ainsi des transporteurs ayant délaissé ce marché y reviennent devant la rentabilité de l'activité (facturation à la tonne). De même, des bennes grillagées remplacent des bennes classiques de façon à réduire l'emprise au vent et donc la consommation de carburant. Ces éléments sont l'expression d'innovations organisationnelles au sens de Hyard (2013) essentielles dans la soutenabilité des activités transport.

A l'inverse, dans le cas de la filière Bois, composée majoritairement de PME, cette coordination est plus complexe et expliquerait en partie la difficulté pour la filière d'être compétitive localement ainsi que la part importante d'exportation de grumes (ORTAL, 2016). L'organisation actuelle de la filière est structurée autour d'un réseau d'acteurs nombreux et diversifiés de par leur taille et leur activité, avec un relationnel insuffisamment robuste pour maintenir sa résistance (*ORT Grand Est, 2016*).

Le second élément qui explique cet ancrage est lié à des investissements technologiques importants chez les betteraviers alors qu'à l'inverse, la filière bois a très peu investi dans

⁸⁴ Terme utilisé par le directeur d'agence du prestataire logistique du second betteravier français implanté en Champagne-Ardenne. Celui-ci distingue clairement la relation qui existe avec ce client coopérateur et les autres industriels avec qui il travaille, qu'il qualifie de relation de « filialisation ».

son industrie de première transformation et a perdu en compétitivité par rapport aux pays d'Outre-Rhin et scandinaves, le réseau français étant resté sur le modèle d'artisans scieurs⁸⁸. Cette faiblesse des investissements dans les industries de transformation est soulignée dans *Levet et al. (2015)* comme facteur du déficit commercial français de ce secteur alors que la France dispose de ressources en bois supérieures à certains pays affichant un fort excédent.

Le troisième élément expliquant l'organisation logistique spécifique de ces filières tient à la mutualisation de la recherche décidée entre coopératives. Un centre de recherche mutualisé (ARD) céréaliier/sucrier/luzernier a été créé en 1992, travaillant sur la valorisation des produits agricoles et leurs co-produits. Les années 2000 ont vu une accélération de cette dynamique avec une recherche relative aux procédés d'une bioraffinerie. Celle-ci fonctionne sur le modèle d'une « symbiose industrielle » basée sur des flux d'eau, de vapeur, et de co-produits (la plus grosse éthanolerie européenne en est issue) valorisant en amont les produits issus de la sucrerie et de l'amidonnerie-glucoserie, et en aval le CO2 dans l'unité de liquéfaction de CO2 biologique implantée en 2012 (*CATEI, 2014*). Ce centre de recherche vise à développer une rente dite de « qualité territoriale » combinant la qualité intrinsèque du produit et son ancrage en un lieu spécifique, avec son histoire et ses savoir-faire (*Mollard, 2000*), en augmentant la valeur ajoutée issue des produits agricoles.

Un résultat de ces synergies est la création d'un Institut Européen de Bioraffinerie (IEB) en 2014 dont l'objectif est d'utiliser l'ensemble des constituants des végétaux, en optimisant les liens avec le territoire, dans une logique d'écologie industrielle. Celle-ci est caractérisée par un double ancrage au territoire : par la ressource, et par la bioraffinerie (co-localisation d'activités, intrinsèque à la circularité du flux interindustriel). Elle est aussi le résultat des synergies organisationnelles, impulsées par la dynamique d'acteurs du pôle de compétitivité (assistance à la construction, à l'exploitation des installations, formations) à l'image des parcs éco-industriels, dont pour *Farel et al. (2016)* l'efficacité est conditionnée à un niveau de coordination élevé d'acteurs publics et privés.

⁸⁸ A titre d'exemple, une entreprise locale spécialisée dans la fabrication de maisons modulaires en bois massif et non traité, expédie le bois au Portugal pour y être usiné et séché, ces composants industrialisés étant ensuite re-transportés et assemblés en France (cf. entretien réalisé avec un ingénieur bois).

Les territoires intermédiaires, moins attractifs pour les activités logistiques de distribution par rapport aux territoires plus polarisés, peuvent néanmoins disposer d'une dynamique logistique orientée vers leurs filières productives.

L'analyse comparée de deux filières montre la diversité des modèles de logistique amont : un modèle (filière betterave) fortement ancré localement et dont la logistique apparaît comme une fonction support de cet ancrage ; un autre modèle (filière bois) faiblement ancré dont la logistique est à l'inverse un outil de son éclatement productif.

Les filières émergentes en bioéconomie sont susceptibles du même nomadisme que les filières industrielles classiques, ce que montre le cas d'une entreprise produisant de l'acide succinique biosourcé ayant émergé sur un biocluster dans la Marne et s'étant délocalisée au Canada en raison d'aides en investissements de capital fixe (Béfort, 2016).

Dans ce contexte la gouvernance territoriale peut accompagner les entreprises dans la mise en place de supply chain efficaces associées à la réindustrialisation écologique et à une exploitation locale de la biomasse sur toutes les phases amont de la chaîne.

Au-delà des stratégies de viabilisation de zones logistiques par les collectivités locales, en termes de logistique amont ce rôle se situe à plusieurs niveaux :

- un rôle de diagnostic des blocages ne permettant pas l'industrialisation locale complète de la filière. Un tel diagnostic a été réalisé pour la filière bois par l'ORT Grand Est (ORT, 2016) et indique quelques voies à suivre afin de lever des points de blocage,
- un rôle de mise en réseau des acteurs et de coordination autour d'expériences innovantes visant à la ré-industrialisation de ces filières, tel que cela s'est produit autour d'un centre de recherche mutualisé (céréales, sucre, luzerne) et d'un institut européen de bio-raffinerie dans le cadre d'un pôle de compétitivité,
- Un rôle d'identification des innovations organisationnelles logistiques propres au développement de la bioéconomie, mais aussi de prévention des nuisances logistiques et transport qui en sont issues afin d'accompagner ce développement au plan environnemental, ces filières générant une intensification des flux.

La fonction logistique amont des chaînes de production a ainsi un rôle à jouer en termes de compétitivité des filières de la bio-économie, par la maîtrise de la performance du premier kilomètre contribuant à leur compétitivité ; et par un diagnostic des implications environnementales afin que les gains de la transition à la bioéconomie ne se traduisent pas par de nouvelles externalités négatives liées au transport.

Dans ce domaine, comme dans celui des lignes à grande vitesse des politiques d'accompagnement sont mises en œuvre, contribuant aux apprentissages territoriaux orientés vers l'attractivité et l'ancrage d'activités.

Conclusion de la partie 3

Les collectivités locales s'emparent des questions logistiques en mettant en place une gouvernance logistique, visant à capter les opportunités de cette fonction.

Le renforcement des fonctions logistiques des entreprises impacte leurs stratégies d'implantation. Dans le découplage entre lieux de production et de distribution, la logistique permet de concilier la réduction des coûts de production et la proximité organisationnelle vis-à-vis des marchés. Ces stratégies logistiques, développées dans le cadre du « Supply Chain Management » contribuent à affranchir les entreprises d'un certain nombre de contraintes spatiales. La fonction contribue à homogénéiser l'espace, les coûts de transport faisant de moins en moins obstacle à la circulation des biens, et la logistique permettant la maîtrise des délais.

En matière de logistique aval, des politiques sont mises en place à l'échelle locale pour tirer profit de ces nouvelles activités en matière de création d'emplois. Ces activités sont liées au développement du commerce électronique, à la personnalisation des produits en fin de chaîne, ou à leur démantèlement en fin de vie, et contribuent à de nouvelles implantations à proximité des marchés.

La logique de massification des flux de la logistique aval conduit à l'attractivité des aires urbaines plutôt denses en termes d'implantation. Pour les activités de déconstruction-recyclage, les localisations confortent la thèse de la difficile conciliation entre logistique et développement durable pour les territoires intermédiaires.

Si les territoires fortement polarisés sont performants en termes de logistique aval, d'autres sont davantage caractérisés par des activités logistiques amont, en lien avec leur tissu productif.

En matière de logistique amont, alors que des organisations logistiques génériques contribuent au nomadisme des entreprises, des organisations logistiques spécifiques peuvent à l'inverse contribuer à leur ancrage, sous certaines conditions :

- une culture productive spécifique d'où découle des coordinations spécifiques entre acteurs et des innovations organisationnelles (conditions que peut réunir notamment le modèle de la symbiose industrielle),
- une ressource et des acteurs ancrés au territoire associés à des investissements technologiques importants,
- une politique de recherche forte et mutualisée entre filières permettant un repositionnement à partir des filières classiques et le développement de co-produits.

La logistique peut alors être un support de valorisation de la ressource et de son ancrage industriel pour des territoires intermédiaires, davantage productifs que présents, des modes de coordination spécifiques construits entre entreprises territorialement proches contribuant à cet ancrage.

La gouvernance logistique visant l'amont des chaînes logiques renvoie à la coordination d'acteurs et à la question de l'apprentissage territorial autour des spécialisations productives et du capital organisationnel spécifique aux territoires.

Cette gouvernance logistique « productive » se situe au croisement de l'approche des « proximités » (la logistique étant le résultat d'une proximité organisationnelle, Paché, 2006) et de l'économie territoriale (Courlet et Pecqueur, 2013) fondée sur l'existence de ressources qu'il convient de valoriser et sur le potentiel de coordination localisé des acteurs.

Appliquée à la bioéconomie, elle comporte plusieurs enjeux : la prise en compte des nouveaux flux générés par l'intensification de l'exploitation de la biomasse ; le contrôle des nuisances environnementales liées à la multiplication des flux de proximité ; et la durabilité des ancrages productifs.

Pour ce secteur, la gouvernance logistique consiste finalement à construire un référentiel (infrastructures, management durable des ressources, process logistiques, formations) qui tienne compte des contraintes particulières d'un modèle productif en émergence et dont tous les paramètres ne sont pas encore précisément connus.

Cette troisième partie de l'HDR, de nature différente des deux premières, se veut exploratoire d'un domaine de mes travaux moins investi à ce jour, mais amené à se renforcer.

Principales contributions personnelles de la partie 3

Articles classés

Benoit S. (2017), Logistique, ancrage productif local, et supply chain de proximité : cas des agro-industries en Champagne-Ardenne et focus sur les filières betterave et bois, *Logistique Management*, 25 (3), pp. 168-179

Bazin S. et Beckerich C. (2008), « Le renforcement des contraintes spatiales des entreprises : le transport comme vecteur de valorisation de la prestation logistique », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°54, pp.49-72.

Chapitre d'ouvrage

Bazin S. et Beckerich C. (2006), « *Le secteur du transport et de la logistique : évolutions organisationnelles des entreprises et transformation des métiers* » in D. Potocki-Malicet, *Compétences – Métiers-Formation*, L'Harmattan

Rapports de Recherche

BIOCA (Bioéconomie en Champagne-Ardenne), contrat de recherche PSDR4 en cours (Pour et Sur le développement régional) sous la direction de M. Nieddu (2016-2018) et de F-D Vivien (2018-2020) en cours d'évaluation, Laboratoires REGARDS, HABITER, URCA

Bazin S. (2003), *Nouveaux modes de distribution et valorisation des activités de transport et logistique : quel enjeu pour les économies locales*, in rapport IREPP (Institut de recherche et de prospective postale) pour le PREDIT, Nouvelles formes de relation au client final et organisation de la chaîne logistique, Mars 2003

Bazin S. (2000), Contribution au rapport *Réduction de la durée du travail et compétences*, sous la direction de D. Malicet-Potocki, rapport de recherche pour la DRTEFP Champagne-Ardenne (Laboratoire AEP, URCA)

Communications depuis 2000

Benoit S. (2018) Logistique amont et ancrage d'industries en bioéconomie : un rôle de la gouvernance ?, Colloque de la commission de géographie des transports, Université de Cergy, laboratoire MRTE, 11-13 septembre.

Benoit S. (2017) La logistique, un facteur d'ancrage productif des filières agro-ressources en Champagne-Ardenne ? Colloque ASRDLF 2017, Athènes, 5-7 juillet

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. (2014) Transport et développement durable : la difficile conciliation dans une optique de développement local, Colloque de l'ASRDLF

Métropolisation, cohésion et performances : quels futurs pour nos territoires, 7-9 juillet, Université de Paris-Est Marne-la-Vallée

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. (2009) Les déterminants de l'émergence de filières productives de déconstruction/recyclage : patrimoines productifs, proximités organisées et/ou proximité géographique, 6ème journées de la proximité, " Le Temps des Débats " 14, 15 et 16 octobre 2009 - Poitiers

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. (2009) Patrimoines industriels locaux et développement des filières de déconstruction/recyclage, communication au XLVIe Colloque ASRDLF, 6-8 juillet, Clermont Ferrand

Bazin S. (2003) *Stratégies logistiques et localisation des entreprises*, Communication au Colloque ASRDLF, Lyon, Septembre 2003

Bazin S. (2001) Mutations dans la gestion des flux : une reconfiguration du rôle de l'espace ?, Journées de la proximité, Paris, 13 et 14 Décembre 2001

Bazin S. et Beckerich C. (2001) *Le secteur du transport et de la logistique : évolutions organisationnelles des entreprises et transformation des métiers, Quelles compétences ? Pour quelle professionnalisation ?*, Colloque du laboratoire AEP, Reims, 8-9 novembre 2001

Bazin S. (2001) *Mutations dans le secteur transport et logistique et rupture des mécanismes de régulation : le cas du transport routier*, communication au Colloque «Marché du travail et différenciations sociales », Aix en Provence, 21-23 Juin 2001

Bazin S. (2000) *Stratégies logistiques des entreprises et analyse spatiale : une réflexion*, Communication au Colloque ASRDLF, Crans Montana, 3-5 Septembre 2000

Cette synthèse et mise en perspective de mes travaux s'est articulée autour de trois parties faisant ressortir un élément commun aux deux premières, celui d'un *capital organisationnel spécifique à chaque territoire, produit de la gouvernance locale et résultat de processus d'apprentissage*.

Ce capital accumulé dans le temps long est le résultat d'une interaction entre des gouvernances locales spécifiques caractérisées par des jeux d'acteurs, et des ressources territoriales spécifiques révélées par cette gouvernance. Le résultat en est un co-construit spécifique (capital) d'acteurs publics et privés qui se coordonnent sur un territoire (organisationnel).

La lecture des logiques d'attractivité liées à un capital organisationnel spécifique permet d'éclaircir un certain nombre de constats relatifs à l'hétérogénéité des impacts socio-économiques des lignes à grande vitesse sur les territoires intermédiaires, qui n'ont pas à priori de prédispositions fortes à une valorisation de l'infrastructure (parties 1 et 2).

De façon plus marginale, et en lien avec des travaux moins investis à ce jour, nous nous interrogeons sur les interactions entre acteurs privés et publics pouvant donner lieu à des logiques d'ancrage et de compétitivité de filières industrielles internationalement concurrencées, tandis que d'autres filières ne résistent pas aux logiques d'éclatement productif (partie 3).

Trois résultats majeurs se dégagent de cette synthèse des travaux :

- L'attractivité des territoires répond à des logiques économiques classiques liées aux facteurs de production présents et à leur valorisation par les politiques publiques locales. L'attractivité liée aux LGV sur les territoires intermédiaires résulte ainsi d'impacts indirects, notamment en termes d'image et de projets de territoires, influencés par les jeux d'acteurs et leur coordination (1),
- La gouvernance se nourrit d'apprentissages en lien avec un nouvel élément extérieur impactant le territoire. Ces processus conduisent à une évolution du capital organisationnel du territoire, produit d'innovations organisationnelles nées de la coordination d'acteurs et de nouvelles logiques d'implantation associées. Ils conduisent à une territorialisation de la ressource nouvelle (internalisation) par processus de spécification/appropriation. Dans le cas des LGV, l'appropriation de l'infrastructure ajoute une dimension au capital organisationnel du territoire, selon le degré d'internalisation (2),
- Ce lien attractivité des territoires/processus d'apprentissage peut alors être généralisé à d'autres éléments que les LGV. C'est le cas d'autres infrastructures de transport modifiant

l'accessibilité interurbaine, d'infrastructures culturelles, ou d'innovations majeures impactant le tissu productif du territoire (3).

A partir de ces résultats, les perspectives de recherches sont finalement présentées (4).

1. *Attractivité des territoires et gouvernance : rôle des LGV*

L'attractivité des territoires est dépendante de ses caractéristiques géographiques, historiques, de localisation, socio-économiques, et de gouvernance. Elle dépend du caractère résidentiel ou productif du territoire, de ses caractéristiques fonctionnelles dans l'armature urbaine et le réseau de ville auquel il appartient ; de sa taille ; du type d'aménités ou d'actifs patrimoniaux présents ; et de l'attractivité des territoires proches.

Cette attractivité se mesure par l'évolution démographique (résidentielle et d'entreprise) mais aussi par celle des résidents non permanents (touristes, retraités, étudiants, etc.). Les territoires étudiés, de tailles différentes dans les recherches présentées (grandes villes dans la thèse, villes de tailles hétérogènes dans les travaux consacrés aux LGV, focus sur des villes de taille intermédiaire dans ce mémoire d'HDR) ont la caractéristique d'être en déficit d'attractivité par rapport à d'autres villes de taille équivalente.

Les territoires intermédiaires, plus spécifiquement, cumulent un double handicap : celui d'une plus faible mécanique d'agglomération d'activités (par rapport aux grandes villes desservies) qui ne leur permet pas une attractivité naturelle ; celui lié à une capacité plus réduite à mobiliser des dépenses publiques visant à renforcer cette attractivité, notamment quand les collectivités locales participent financièrement aux lignes.

Les LGV sont avant tout des infrastructures destinées à massifier les flux de voyageurs sur des réseaux où la demande de mobilité est forte et en particulier à relier entre elles en un temps réduit des villes de grande taille, au plan national et international.

Ce double handicap ne prédispose pas les villes intermédiaires à valoriser une infrastructure de transport de type LGV.

Des politiques d'accompagnement permettent toutefois à certaines de ces villes de bénéficier d'impacts indirects liés aux LGV. Ces impacts se manifestent surtout, en termes d'image, tant pour les acteurs extérieurs au territoire, que pour l'image qu'ont les acteurs de leur propre ville les conduisant à des anticipations.

En raison d'une raréfaction du foncier, certaines villes intermédiaires, au départ caractérisées par la présence d'investisseurs immobiliers surtout locaux, connaissent une évolution de leur attractivité dès lors qu'elles sont desservies. Des investisseurs nationaux s'intéressent alors, dans un premier temps aux quartiers de gare, puis à ceux de centre-ville et de première couronne urbaine (Bazin et al., 2014).

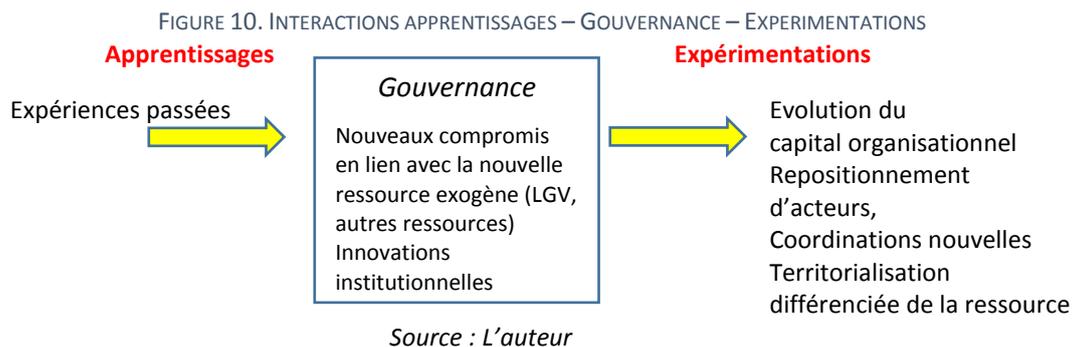
Des villes dotées d'actifs patrimoniaux faiblement valorisés construisent des stratégies de valorisation incluant la desserte qui (même si elle est faiblement utilisée par les touristes) est un puissant vecteur d'image (Bazin-Benoit et Delaplace, 2013). Les quartiers de gare rebaptisés « quartiers d'affaire » attirent des entreprises principalement locales, mais en phase de développement d'activité, et qui utilisent marginalement mais de façon

croissante le TGV (Beckerich et al., 2016a). Si les entreprises extérieures implantées sont minoritaires, la desserte participe de l'accessibilité globale recherchée par les entreprises extérieures sur les quartiers de gares périphériques (Beckerich et al., 2017) et contribue à quelques implantations exogènes.

Les acteurs du territoire se mobilisent d'abord préalablement à la mise en service de dessertes, ce qui conduit à de nouveaux **modes de gouvernance**, manifestation d'une évolution des modes de coordination liée à l'image que les LGV véhiculent pour le territoire lui-même. La modification des dessertes ferroviaires consécutive aux mises en service de LGV influe sur la perception des positions compétitives des villes desservies et non desservies sur un territoire (un réseau de villes, un département, une région). Les confits apparus au moment de la définition de la desserte rebattent les cartes du positionnement respectif de chaque ville et des différents acteurs au sein de ces villes. De nouveaux équilibres et déséquilibres se forment modifiant les rapports existants au sein de la gouvernance. Conjugué aux leçons tirées des expériences passées de villes desservies, et aux projections qui en sont faites pour l'avenir du territoire, un processus d'apprentissage spécifique émerge et participe à la modification des positionnements respectifs des acteurs, des modes de coordination, et des nouveaux compromis.

Ainsi une mécanique « image nouvelle liée à un élément exogène venant impacter le territoire »-« nouveaux compromis/équilibres dans la coordination d'acteurs »-« apprentissages liés aux expériences passées » modifie la gouvernance et conduit à des stratégies de valorisation. Pour les territoires intermédiaires, l'impact de ces stratégies est alors indirectement (plus que directement) lié à l'infrastructure mais n'est pas neutre.

Les résultats des travaux présentés illustrent cette dynamique pour un certain nombre de villes françaises, comme Tours, Le Mans, Metz, ou encore Reims (figure 10).



En région Champagne-Ardenne, par exemple, des inquiétudes sont nées dans certaines villes non desservies (Bazin et al., 2006c) anticipant une perte d'attractivité en raison d'une desserte LGV présentant le risque d'appauvrir leur propre desserte sur ligne conventionnelle aux yeux des élus et des usagers. De nouveaux rapports de proximité sont apparus dans cette région, en lien avec la réduction des temps de parcours de certaines villes « de et vers » Paris, et en lien à l'inverse avec la dégradation de la desserte « de et

vers » Paris pour d'autres villes. La question de la métropolisation à construire entre villes régionales a alors émergé dans les débats, afin d'éviter l'émiettement de leur attractivité qui se produirait à l'avantage de Paris. Des conflits ont émergé sur cette question et de nouveaux équilibres en sont issus (Bazin et al., 2006b).

Un réseau de villes a été créé entre dix villes de « destinée commune » au-delà des frontières administratives, puisque situées sur deux régions différentes (le G10). Ces villes ont cherché à mieux coordonner leurs politiques en matière d'économie et de tourisme. Aujourd'hui la question de la métropolisation autour de Reims est toujours en débat, ce débat étant réapparu au moment de la fusion des régions en 2016. La construction du Grand Reims au 1^{er} janvier 2017 est une des réponses à la menace que cette fusion présentait pour la Champagne-Ardenne, la moins densément peuplées des trois régions.

La coordination nouvelle entre acteurs à partir d'une infrastructure nouvelle s'est aussi manifestée autour de la desserte elle-même. Un positionnement commun vis-à-vis de la SNCF a conduit à une innovation en termes de desserte : la gare périphérique destinée généralement à desservir les autres villes de province, devait aussi pouvoir desservir Paris intra-muros à la demande des acteurs locaux. Cela devait éviter aux alternants d'autres villes proches, et aux professionnels en mobilité vers Paris, d'être obligés de se rendre en gare centrale, ce qui représente une perte de temps.

Cette stratégie a été innovante et visionnaire en Champagne-Ardenne pour la desserte de la ville de Reims, puisqu'aujourd'hui de trois aller-retour par jour, cette desserte gare périphérique/Paris intra-muros est passée à six par jour. La demande de mobilité y est plus forte que prévu, ce dont doutait la SNCF à la mise en service de la desserte. Toutefois, dix ans après, la ville principalement desservie (Reims) n'a pas gagné en population extérieure, même si un déclin a peut-être été enrayeré.

A l'inverse, la ville de Troyes qui se sentait menacée par la desserte continue à gagner en population. Les tendances préexistantes en termes d'attractivité résidentielle n'ont donc pas été inversées. Ce sont les dynamiques institutionnelles et les équilibres internes qui ont surtout été modifiés.

2. Apprentissages territoriaux et capital organisationnel : rôle des LGV

Les LGV sont mises en service dans des contextes historiques, géographiques et institutionnels spécifiques (année de mise en service, types de réseaux, existence ou non d'expériences passées, conjoncture à l'arrivée, autres infrastructures présentes) déterminant des attentes et des politiques d'accompagnement.

Dans le cadre des **processus d'apprentissage** précédemment décrits, des stratégies sont mises en œuvre résultant des expériences passées (dans un contexte d'incertitude). Dans le cas des LGV cette incertitude existe à deux niveaux : celui des impacts potentiels de l'infrastructure, celui de la conjoncture économique au moment de l'arrivée des dessertes. Les LGV agissent ainsi à la manière d'une dynamique d'agencement (Huet et al., 2008) et de « régénération » du milieu (p. 56). Ce concept d'agencement renvoie aux relations que les acteurs entretiennent avec leur environnement, au processus de

combinaison d'éléments hétérogènes qu'il permet, et au rôle des « catalyseurs », « des individus aux qualités spécifiques dans la mise en relation d'échanges entre d'autres gens, s'impliquant au sein de différents lieux organisationnels de différents projets, ils permettent la mise en relation des différents acteurs en vue d'atteindre des objectifs spécifiques » (Proulx, 2007, p. 153). Ainsi chez Belanger (2013), l'apprentissage collectif est un « processus collectif permettant la création, l'acquisition ainsi que le développement de différents savoirs ou de savoir-faire » (p. 28).

Ces apprentissages constituent alors un moteur de la gouvernance territoriale et impactent le capital organisationnel qui caractérise le territoire. Ce capital organisationnel (Benoit-Bazin, 1996) renvoie :

- aux caractéristiques du territoire (taille, ressources spécifiques, actifs productifs, ressources potentiellement activables au sens de Pecqueur (2008), caractéristiques sociales, localisation, aménités, etc.),
- à ses caractéristiques organisationnelles (modes de gouvernance, type de leadership dans le réseau de villes, conflits historiquement présents, modes de règlement des conflits, compromis),
- à ses caractéristiques culturelles et identitaires lui conférant une aptitude à la résilience territoriale et au repositionnement face à un événement exogène impactant le territoire.

L'infrastructure modifie potentiellement le **capital organisationnel** en faisant évoluer les règles de la gouvernance et les positions compétitives des territoires vis-à-vis des autres. L'infrastructure est alors progressivement internalisée au territoire. Cette internalisation intervient préalablement à sa mise en service, en véhiculant un imaginaire et une représentation collective sur le futur du territoire, et en provoquant des politiques d'accompagnement dans différents domaines. S'il est admis que la gouvernance est caractérisée par une « path dependency », elle est également « future dependent » : les anticipations et les projections des acteurs, à partir des expériences positives ou négatives vécues sur d'autres territoires impactent les politiques d'accompagnement.

L'internalisation de l'infrastructure, en tant que ressource nouvelle, intervient également au moment de sa mise en service par des stratégies d'ajustement face aux nouveaux comportements de mobilité qui se produisent, et face aux stratégies des acteurs privés de l'immobilier (qui eux-mêmes l'internalisent dans leurs stratégies). Dans le temps long, l'infrastructure est intégrée aux actifs territoriaux par un processus d'appropriation collectif et cesse d'y être extérieur. C'est le processus de territorialisation.

Il convient ainsi de distinguer deux types d'impacts des infrastructures : un *impact mécanique* correspondant à la nature de l'infrastructure, et un *impact spécifique* lié à la gouvernance et aux processus d'apprentissage qu'elle suscite.

En termes d'*impacts mécaniques*, les LGV étant des infrastructures dont la vocation est de concentrer les flux aux échelles nationales et internationales, elles sont a priori surtout un outil de mobilité au service des pôles agglomérés. D'où des impacts économiques très discutés aux échelles territoriales intermédiaires, notamment dans le cas français du « modèle mixte grande vitesse » ou espagnol du « modèle mixte conventionnel » (partie

1) qui irrigue les territoires intermédiaires, voire les villes petites et moyennes (VPM). Il en résulte souvent un surplus d'attractivité pour les pôles fortement agglomérés mais plus discutable pour les villes intermédiaires, et plus marginal et contesté pour les VPM en matière de tourisme ou encore d'immobilier d'entreprise.

En termes d'impacts spécifiques les résultats sont différents. Nous avons montré que certains impacts peuvent apparaître dans les domaines de l'immobilier et du tourisme, en lien avec un effet d'image de l'infrastructure. Cet impact de spécification est donc indirect, lié à l'effet de « catalyseur » des LGV. Il est de nature identitaire et institutionnel.

Dans le domaine de l'immobilier, dans le cas d'une ville intermédiaire comme Reims, on a assisté à :

- l'arrivée d'investisseurs nationaux alors que l'agglomération avait jusque-là attiré des investisseurs locaux. Un partenariat entre un promoteur local, un promoteur extérieur et une banque ayant permis d'amorcer la venue d'autres investisseurs nationaux, par un effet de signal,
- la volonté de la collectivité locale de maîtriser la destination foncière du quartier d'affaire de la gare centrale en imposant une mixité bureaux/habitat, alors que les investisseurs nationaux souhaitaient limiter les risques en ne construisant que de l'habitat. Cette volonté s'est révélée déterminante dans la dynamique actuelle d'activités de bureaux de ce quartier et de son affectation fonctionnelle,
- une hausse des prix anticipée avant l'arrivée du TGV, qui est finalement restée limitée, sauf sur certains quartiers très proches de la gare centre. Cela est lié d'une part à l'arrivée massive de logements neufs sur le marché en raison d'anticipations et de spéculations d'investisseurs ; d'autre part à la hausse des prix qui avait déjà eu lieu avant l'arrivée du TGV (liée à ces anticipations) ; et de la quasi concomitance entre arrivée du TGV en 2007 et crise économique en 2008,
- un quartier de gare périphérique dont la dynamique immobilière (résidentielle et d'entreprise) est perceptible dix ans après l'arrivée du TGV, qui contribue à structurer l'espace urbain, à segmenter les localisations, et qui représente un contre-exemple par rapport aux dynamiques d'autres gares péri-urbaines. Les implantations sur ce quartier de gare péri-urbaine sont principalement des relocalisations internes d'entreprises dont l'activité se développe, dans des locaux plus adaptés et bénéficiant d'une accessibilité globale. Elles représentent majoritairement des activités de bureaux d'industries fortement ancrées localement (liées à la base industrielle du territoire) ou des activités médicales et hospitalières endogènes relocalisées. A l'inverse, le quartier d'affaire de la gare centrale accueille surtout des activités de services,
- des bureaux qui trouvent assez rapidement preneurs en raison d'anticipations de développement d'activités par les entreprises qui, même si elles restent majoritairement locales, perçoivent l'infrastructure comme une source potentielle de développement de leurs marchés.

Dans le domaine du tourisme, alors que ce sont les grandes agglomérations qui sont les plus prédisposées à bénéficier d'une fréquentation accrue, des impacts indirects se produisent toutefois sur les territoires intermédiaires dotés d'aménités touristiques. C'est le cas lorsque ces aménités sont spécifiques et que l'infrastructure est utilisée comme un vecteur de valorisation :

- l'effet d'image de l'infrastructure est fortement présent en termes de tourisme, activité qui suppose une mobilité et une bonne accessibilité, et dont les supports de communication utilisent fortement le TGV pour valoriser la destination. Même si le touriste ne vient pas en TGV, cette image associée à la ville participe de son choix de destination. De plus, si une LGV peut être facteur de réduction de la durée des séjours, elle peut aussi apporter un tourisme supplémentaire « à la journée » en visite secondaire associée à la visite principale d'une autre ville,
- la présence de l'infrastructure produit une confiance nouvelle des acteurs en leur pouvoir d'attractivité lié à l'image renouvelée de leur territoire. Ils s'en emparent pour construire des politiques de valorisation du tourisme, en impulsant la création de paniers de biens qui supposent une coordination d'acteurs publics et privés ; en recrutant des compétences nouvelles (qui ont fait leurs preuves dans d'autres grandes villes) pour piloter ces projets ; et en rénovant les structures d'accueil en lien avec le tourisme,
- le renouveau de la gouvernance dans le domaine du tourisme peut conduire au portage de projets d'envergure, en lien notamment avec des classements UNESCO. Avec un fort rayonnement en termes d'image, ces classements bénéficient à des investissements nouveaux liés au tourisme, à l'hôtellerie, et au commerce.

Certaines villes TGV, sur dessertes LGV ou classiques ont bénéficié d'implantations de musées nationaux. C'est le cas de Metz ou de Lens, les dessertes TGV ayant contribué à ces choix de villes.

De façon générale, des politiques de valorisation d'actifs associant acteurs publics (villes, intercommunalités) et privés (clubs hôteliers, restaurateurs, offices de tourisme) sont entreprises et renforcent le poids de la gouvernance en matière de tourisme dans la production renouvelée de l'offre. Le TGV agit comme un « opérateur territorial » au sens de *Landel et Pecqueur (2011)* lorsque des ressources spécifiques existent (*Pecqueur et Peyrache-Gadeau, 2002*).

Nous avons ainsi montré dans quelle mesure les LGV peuvent, sous conditions de préexistence d'actifs spécifiques et de gouvernance visionnaire, produire des impacts de spécification dans les territoires intermédiaires. Ceux-ci peuvent bénéficier à la dynamique du territoire liée à la modification de la perception du territoire par les acteurs eux-mêmes, qu'ils soient internes ou externes au territoire. Cette perception conduit à des repositionnements et à un apprentissage organisationnel collectif permettant une internalisation de la ressource et son appropriation/territorialisation. Le capital organisationnel s'en trouve modifié, enrichi d'un nouvel actif autour duquel les acteurs se coordonnent, et fait évoluer les modes de gouvernance préalables.

3. Une généralisation du lien apprentissages territoriaux/attractivité des territoires

Il est possible de *généraliser le rôle des apprentissages territoriaux* dans l'évolution de l'attractivité des territoires à d'autres éléments exogènes impactant les territoires.

Une infrastructure, un évènementiel, une évolution de la réglementation, un changement de paradigme productif, ou une innovation majeure ; en interrogeant le territoire et les différentes parties prenantes, participent aux apprentissages qui modifient la gouvernance. La modification des règles du jeu, l'ajustement des équilibres existants lié à l'adoption des nouveaux consensus ou l'apparition de conflits (*Torre et Traversac, 2011*), et les nouveaux modes de coordination d'acteurs, conduisent à l'appropriation territoriale du nouvel actif et à son intégration au capital territorial (actifs et coordination d'acteurs).

Les processus d'apprentissage étudiés dans le cadre des LGV renvoient à la vision des institutions développée chez *Gilly et Wallet (2005)* selon laquelle « *une institution peut être le résultat d'un processus ayant institué des règles de changement en son sein, ce qui signifie qu'une institution peut-être dotée d'une capacité endogène d'innovation* » (p. 702). L'institution a un rôle de cadre cognitif susceptible de susciter l'innovation institutionnelle.

La « future dependency » s'articule à la « path dependency », les acteurs se projettent dans le futur et formulent des anticipations au sein d'institutions permettant de dépasser des trajectoires déterministes.

Les travaux relatifs à l'évaluation (*Rey-Valette, Mathé, 2012*) définissent les conditions dans lesquelles des innovations institutionnelles se produisent dans la gouvernance et précisent le rôle des apprentissages dans la production de ces innovations institutionnelles. Le panorama des formes d'adaptation de la gouvernance conduit à une distinction entre d'une part une forme « exploitation » s'appuyant sur des formes d'actions collectives existantes et opérationnelles, et d'autre part une forme « exploration » qui rend compte d'initiatives expérimentales (*Duit et Galaz, 2008*). Cette deuxième catégorie, renvoyant à une gouvernance adaptative, réactive et interactive intègre les processus d'apprentissage comme garant d'institutions apprenantes durables (*Hazel et Gordon, 1999*).

Les territoires en déficit d'attractivité mettent ainsi en œuvre une forme de gouvernance exploratoire, utilisant des éléments exogènes au territoire (opérateurs) comme des moyens de repositionnement qui, combinés au capital organisationnel existant, le nourrissent et le renouvellent dans l'optique de sa revitalisation économique, générant une appropriation. La conscience institutionnelle collective s'adapte aux enjeux par l'acceptation de compromis nouveaux issus de la coordination d'acteurs et s'en trouve renouvelée. Il en ressort une image renouvelée du territoire par ses acteurs et une confiance qui devient déterminante dans la mise en œuvre de sa « future dependency », selon les mécanismes des prophéties autoréalisatrices (*Merton, 1948 ; Staszak, 2000*).

Cette conception du rôle des apprentissages collectifs dans la capacité de repositionnement du capital organisationnel du territoire, par les innovations

institutionnelles que ces apprentissages véhiculent est typique dans le cas de mises en service de LGV sur des territoires intermédiaires. Cette infrastructure étant perçue comme un outil potentiel de regain d'attractivité, ses acteurs s'en emparent comme d'un vecteur de repositionnement de leur territoire.

Cette approche est transposable à d'autres vecteurs exogènes (opérateurs) au territoire qui alimentent et renouvellent son capital organisationnel. Nous proposons alors un prolongement de cette approche à la gouvernance liée à la bioéconomie, autour des politiques accompagnant un paradigme productif émergent.

4. Perspectives de recherches : l'interaction apprentissages territoriaux/ attractivité, quelle transposition à la gouvernance autour de la bioéconomie ?

La question de l'attractivité des territoires renvoie à leur capacité à se nourrir de dynamiques exogènes mais aussi à retenir et renouveler des activités présentes en les spécifiant et en les réorientant.

C'est l'intérêt des pôles de compétitivité dans le cadre desquels la notion de coordination d'acteurs à base de proximité géographique est centrale. Les innovations issues de ces pôles peuvent conforter l'ancrage productif mais aussi conduire à la mobilité des entreprises, puisque les innovations appartiennent à des entreprises elles-mêmes insérées dans des réseaux mondiaux (Gomez, 2009). Un pôle de compétitivité peut alors contribuer à l'ancrage local d'activités productives et être un outil de spécification d'actifs, si les conditions de production localisées sont économiquement attractives.

Ce raisonnement a alimenté un travail exploratoire (Benoit, 2017) où est interrogée la capacité des stratégies logistiques d'entreprises à contribuer à l'ancrage local d'activités. La fonction logistique tente d'optimiser la coordination des flux au sein d'une unité productive et entre entités productives situées sur une même supply chain. Cette fonction d'entreprise joue un rôle croissant en tant qu'élément stratégique contribuant à la compétitivité des filières.

Deux filières présentes en Champagne Ardenne ont été étudiées, les filières betterave et bois, toutes deux différemment ancrées, l'une fortement, l'autre faiblement. Des expériences récentes de réappropriation de spécificités productives locales pour la filière bois émergent, mais cette filière est fortement concurrencée à l'international. Le positionnement sur des niches, par exemple celle de maisons bois autonomes, réalisées avec des essences exclusivement locales est un exemple de première étape vers cette réappropriation productive renvoyant à la valorisation d'actifs spécifiques territoriaux cachés (Colletis et Pecqueur, 2017). Cette expérience est basée sur la coordination d'acteurs géographiquement proches cherchant à proposer un produit fabriqué entièrement localement.

Ainsi, alors que les travaux en sciences de gestion s'intéressent généralement à l'optimisation logistique du dernier kilomètre, nous nous intéressons à l'optimisation logistique du premier kilomètre comme facteur contribuant à l'ancrage local d'activités, combiné à une stratégie de différenciation et de spécification productive. L'optimisation

logistique se traduit par la coordination d'activités productives à partir des ressources locales et des compétences d'acteurs dans le cadre de stratégies collectives innovantes.

Ces stratégies de valorisation ont de similaire à celles identifiées dans le cadre des LGV le fait qu'un paradigme nouveau (grande vitesse ferroviaire, transition productive) conduise à un repositionnement des acteurs qui se l'approprient à partir d'un processus d'apprentissage, de modifications cognitives et d'expérimentations.

Deux types d'attractivité sont alors issus des stratégies d'acteurs : une attractivité à caractère générique basée sur la faiblesse des coûts de production, et une attractivité haute basée sur un processus permanent de spécification. Un ancrage durable se produit si un ensemble coordonné de compétences fondées sur des niches et l'intégration d'externalités territoriales se dégagent de la coordination d'acteurs. L'ancrage productif de filières liées à la bioéconomie semble ainsi fortement lié à une coordination à base géographique d'acteurs, indissociable d'une coordination institutionnelle.

La littérature relative aux bioclusters (*Hamdouch, et Depret 2015 ; Hermans, 2018*) est une piste de recherche à explorer afin de mieux discerner ces logiques d'ancrage (et à l'inverse de nomadisme) d'entreprises.

Dès lors il est possible de dresser une esquisse de lecture de la gouvernance liée à la bioéconomie, ou plus exactement aux modèles de bioéconomie. Au-delà des différentes conceptions de ce qu'elle devrait être (*Béfort, 2016 ; Debref et Vivien, 2018*), la bioéconomie renvoie à des modèles différents selon le type de marché auquel elle s'adresse (*Callois, 2017*) : local (circuits courts), ou international (bioéconomie filière).

La symbiose industrielle est un des modèles possibles : modèle innovant d'échanges de flux interentreprises (d'eau, de vapeur, de CO₂, de coproduits, et de déchets) correspondant à la bioéconomie filière. Elle correspond à une optimisation de procédés économiques en ressources et respectant logiquement une empreinte environnementale minimale. Ce modèle est une caractéristique des bioclusters qui résulte de coordinations complexes, fruit d'une gouvernance s'étant produite dans le temps long.

La bioraffinerie de Pomacle-Bazancourt dans la Marne répond à ce modèle de gouvernance ayant produit dans le temps long un biocluster adossé au territoire. Il s'agit d'un écosystème au sein duquel les entreprises se fournissent mutuellement en produits intermédiaires et/ou en énergie, optimisant une ingénierie logistique interindustrielle. La synergie est double : une synergie produits par le flux de matière, et une synergie opérationnelle (R&D privée et académique). Le centre de recherche privé (ARD) constitue le pivot de cette bioraffinerie. Ce modèle de « capitalisme patient » (*Schieb et al., 2014*), doté de pratiques de management durable en économie circulaire avec prise en compte des facteurs environnementaux, économiques et sociétaux. La bioraffinerie serait le résultat d'un processus incrémental, intergénérationnel, ayant capitalisé sur un avantage comparatif local par la création de partenariats publics-privés et l'intégration d'infrastructures en amont et en aval.

La gouvernance qui s'y produit réunit plusieurs types d'acteurs : des entreprises privées et des coopératives ; des centres de recherche mutualisée qui en sont l'émanation ; des

banques qui acceptent de financer les démonstrateurs industriels visant à passer de la recherche à l'exploitation industrielle ; des collectivités locales qui interviennent en support et qui apportent un concours financier (en finançant par exemple des chaires), et une coordination de collectivités locales et d'institutions parapubliques pour attirer des investisseurs extérieurs dans le bioparc industriel qu'elles ont construit.

L'étude de la naissance de ce biocluster fait ressortir les éléments ayant contribué à son émergence dans ce temps long (*Schieb et al., 2014 ; Thénot et Katir, 2017*) : un esprit de coopération entre plusieurs coopératives ayant fusionné il y a plus de 70 ans (première fusion en 1940), l'existence de leaders et de meneurs d'opinion ayant réussi à imposer un modèle innovant ; la création d'un centre de recherche mutualisé (betteravier-céréaliier-luzernier) en 1985 (ARD) ; la mise en mouvement d'un partenariat public-privé (coopératives, entreprises, banques agricoles, collectivités locales, universités, écoles) ayant permis l'accompagnement d'un projet devenu pôle de compétitivité en 2004 (avec plate-forme de partage de technologies, intégration d'infrastructures en amont et en aval, formations) ; un partenariat institutionnel ayant débouché sur la création d'une bioraffinerie ; et le développement d'une réglementation favorable à l'imposition d'un nouveau paradigme productif en lien avec les contraintes environnementales.

La gouvernance se décline donc ici par un volet stratégique (institutionnel) et opérationnel (logistique). Si le volet institutionnel de la gouvernance commence à être identifié, le volet logistique est encore en phase expérimentale et répond à des processus d'apprentissage. L'évolution du cadre réglementaire environnemental (en cours) est susceptible d'accélérer les recompositions logistiques liées à la bioéconomie, et la reconsidération des flux de matières sur les territoires concernés.

L'investissement récent dans ce volet de la recherche est amené à s'affirmer. Il constitue une clé de la compréhension des dynamiques de ré-ancrage productif liées à la bioéconomie et des recompositions territoriales qu'elle suscite sur des territoires intermédiaires.

Comme dans le cas des LGV, l'interprétation de ces dynamiques convoque la grille de lecture de la gouvernance.

Bibliographie

- ADAM-LEDUNOIS S., RENAULT S. (2001)** Les enjeux stratégiques de la création de parcs de fournisseurs dans le secteur automobile. *Revue Française de Gestion Industrielle*, Vol. 20, n°1, pp.5-15
- ADEUS (2008)** *TGV et synergies de développement en Alsace. Diagnostic/enjeux/indicateurs*, (Agence de développement et d'urbanisme de Strasbourg), en ligne
- ADOUE C. (2007)** *Mettre en œuvre l'écologie industrielle*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, EPFL.
- ASCHAN-LEYGONIE C. (2000)**, Vers une analyse de la résilience des systèmes spatiaux, *L'espace géographique* T. 29, n°1, pp. 64-77
- AUBERT F., MARCEPOIL E., LARMAGNAC C. (2011)** Les villes intermédiaires et leurs espaces de proximité : état des lieux et problématiques, *Territoires 2040 : revue d'études et de prospective*, La documentation française, DATAR
- 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
- ALBALATE D., BEL G. (2017)** *Evaluation High-Speed Rail, interdisciplinary perspectives*, pp. 69-81, Routledge, 192 p.
- ALBALATE D., CAMPOS J., JIMENEZ J-L. (2015)**, *Tourism and High speed rail in Spain : does the AVE increase local visitors ?*, Research Institute of Applied Economics, Universidad de Barcelona Working paper, 23p.
- ALBALATE D., BEL G. (2012)** « High-Speed Rail: Lessons for Policy Makers from Experiences Abroad », *Public Administration Review*, vol. 72, n° 3, p. 336-349.
- 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
- ARVIS J-F., SASLAWSK D., OJALAL L., SHEPHERD B., BUSCH, C., RAJ, A., NAULA T. (2016)** *Connecting to compete: Trade Logistics in the Global Economy, the logistics performance index and its indicators*, The World Bank, 76 p.
- ASLOG, (2009)** L'Etat de l'art de la logistique globale des entreprises en France, *Aslog*, 15 décembre

- AUDRR (2012)** *Approche des impacts socio- économiques sur Reims et sa région*. Paroles d'acteurs.
- AYDALOT Ph. (1986)** *Milieus innovateurs en Europe*, GREMI, Paris
- BANISTER (2008)** *The sustainable mobility paradigm*, *Transport Policy*, vol. 15, no 2, p. 73-80.
- BAIROCH (1997)** *Victoires et déboires. Histoire économique et sociale di monde du XVIe siècle à nos jours*, Gallimard, Paris
- BARRERE C. (2005)** *Les dynamiques économiques du patrimoine*, IN BARRERE C, BARTHELEMY D, NIEDDU M ET VIVIEN F-D (dir.) (2005) *Réinventer le patrimoine - De la culture à l'économie, une nouvelle pensée du patrimoine ?* L'Harmattan.
- BASCOURRET J-M., BAZIN S., BECKERICH C., BENCHERENINE A., DELABRUYERE S., DELAPLACE M., NIEDDU M. (2009)** *Les filières de « déconstruction recyclage » : quelles opportunités pour la Champagne-Ardenne en termes de développement économique?*, rapport final de recherche pour le CESR Champagne-Ardenne
- BATTEZZATI L. (2001)** *La différenciation retardée des produits : l'application du modèle décalage-spéculation aux entreprises manufacturières*. Université de la Méditerranée (Thèse de Doctorat en Sciences de Gestion)
- BAZIN S. (1995)** *Local policies to attract mobile investments : a theoretical survey with an application to two sets of local organizations in France*, in P. Cheshire and I. Gordon, *Territorial Competition in a integrating Europe*, Avebury
- BAZIN S. (1996)** « Les politiques locales d'attraction d'entreprises : d'une logique concurrentielle à une logique organisationnelle. Le cas des régions Nord-Pas de Calais et Rhône-Alpes » soutenue à la Faculté de Sciences Économiques et Sociales- Université de Lille
- BAZIN S. (1998)a**, *Passage d'une logique concurrentielle à une logique organisationnelle des politiques locales d'attraction d'entreprises : le rôle de la gouvernance locale*, 1998, *Revue d'Économie Régionale et Urbaine* n°4, pp. 585-606
- BAZIN S. (1998)b**, « Les politiques locales d'attraction d'entreprises : une analyse de l'offre de sites en terme d'offre de biens de clubs » in B. Kherdjemil, *Mondialisation et dynamiques des territoires*, L'Harmattan.
- BAZIN S., KHERDJEMIL B. (1998)**, « Les sites et l'attraction de capital » in H. Zaoual, *Socio-économie des territoires : expériences et théories*, L'Harmattan
- BAZIN S.,(2000)**, *Contribution au rapport Réduction de la durée du travail et compétences*, sous la direction de D. Malicet-Potocki, pour la DRTEFP Champagne-Ardenne

- BAZIN S. (2003)** Nouveaux modes de distribution et valorisation des activités de transport et logistique : quel enjeu pour les économies locales, in rapport IREPP pour le PREDIT, Nouvelles formes de relation au client final et organisation de la chaîne logistique, Mars.
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M., MASSON S. (2004)a** Analyse prospective des impacts de la ligne à grande vitesse Est-européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne, Rapport de recherche intermédiaire pour le Conseil régional Champagne-Ardenne, Août.
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M., MASSON S. et PETIOT R. (2004)b** « La LGV : Un outil d'ouverture des espaces et de renforcement de l'attractivité touristique ? », *Revue d'Economie Méridionale*, Vol. 52, n° 205-206, 1-2/2004, pp. 57-83.
- BAZIN S. BECKERICH C., DELAPLACE, M., MASSON S., (2006)a**, 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
- BAZIN S. BECKERICH C., DELAPLACE, M., MASSON S (2006)b** 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. (HCERES 23-24)
- BAZIN S. BECKERICH C., DELAPLACE, M., MASSON S Bazin S. (2006)c**, L'arrivée de la LGV en Champagne-Ardenne et la nécessaire réorganisation des rapports de proximité, *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°49, 2006, pp. 51-76. (HCERES C et CNRS)
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2006)d**, *Analyse prospective des impacts de la Ligne Grande Vitesse Est-Européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne*, Rapport final pour le Conseil Régional Champagne-Ardenne, février, 495 p.
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. et SCHERR T. (2006)e**, *Analyse de faisabilité d'un observatoire régional des effets socioéconomiques de la LGV Est-européenne*, final pour le Conseil Régional Champagne-Ardenne, Novembre 2006.
- BAZIN S., BECKERICH C., (2006)**, « Le secteur du transport et de la logistique : évolutions organisationnelles des entreprises et transformation des métiers » in D. Potocki-Malicet, *Compétences – Métiers-Formation*, L'Harmattan.
- BAZIN S., BECKERICH C. (2008)** « Le renforcement des contraintes spatiales des entreprises : le transport comme vecteur de valorisation de la prestation logistique », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°54, pp.49-72.
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2008)** La LGV-Est européenne, un outil au service de l'attractivité de l'agglomération rémoise pour les entreprises », Colloque « La Champagne-Ardenne et la Picardie face aux défis de l'attractivité et de la

compétitivité des territoires, *Cahiers de l'IAATEUR n°18-19*, Décembre 2008, pp. 91-102.

BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE, M. (2009)a, 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

BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2009)b, Les déterminants de l'émergence de filières productives de déconstruction/recyclage : patrimoines productifs, proximités organisées et/ou proximité géographique, 6ème journées de la proximité, " Le Temps des Débats " 14, 15 et 16 octobre 2009 – Poitiers

BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE, M. (2010)a, « 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

BAZIN S., BECKERICH C. et DELAPLACE M. (2010)b « Desserte ferroviaire à grande vitesse, activation des ressources spécifiques et développement du tourisme, le cas de l'agglomération rémoise », *Belgéo*, N° 1-2, p. 65-78

BAZIN S., BECKERICH C. et DELAPLACE M. (2010)c, 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.

BAZIN S., BECKERICH C., BLANQUART C., DELAPLACE M. et VANDENBOSSCHE L. (2011)a, Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature, *Recherche Transport Sécurité (HCERES .23-24, section 39)*

BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2011)b Les effets des dessertes ferroviaires à grande vitesse : Des divergences d'objectifs qui limitent la portée des stratégies d'accompagnement, *Communication au colloque international annuel de l'ASRDLF*, Schoelcher, Martinique, juillet

BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2013)a Desserte TGV et villes petites et moyennes. Une illustration par le cas du tourisme à Arras, Auray, Charleville Mézières et Saverne, *Les cahiers scientifiques du transport*, n°63, pp.33-61.

BAZIN S., BECKERICH C., BLANQUART C., DELAPLACE M. et VANDENBOSSCHE L. (2013)b, Dessertes ferroviaires à grande vitesse et dynamiques locales : une analyse comparée de la littérature, *Géotransports* n°1-2, pp. 15-34

BAZIN S., BECKERICH C., BLANQUART C., DELAPLACE M. (2013)c *Les enjeux et opportunités de la Grande Vitesse Ferroviaire en termes de développement local et de développement durable : une analyse fondée sur la production et l'appropriation des innovations de services*, contrat PREDIT (Programme de Recherche et

d'Innovation dans les Transports Terrestres) Groupe 6 « Politiques de transport » financé par l'ADEME

BAZIN-BENOIT S., DELAPLACE M., (2013) Desserte ferroviaire à grande vitesse et tourisme : entre accessibilité, image et outil de coordination, *Téoros*, vol.32, n°2, p.37-46

BAZIN-BENOIT S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2014)a Valorisation touristique du patrimoine et dessertes TGV. Le cas de quatre villes intermédiaires proches de Paris, *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 5, pp. 865-883

BAZIN-BENOIT S., BECKERICH C., DELAPLACE M., (2014)b Transport et développement durable : la difficile conciliation dans une optique de développement local, 51^e Colloque ASRDLF « Métropolisation, cohésion et performance : quels futurs pour nos territoires, 7-9 juillet, Université de Paris-Est Marne La Vallée

BAZIN-BENOIT S., DELAPLACE M. (2014) Desserte TGV et tourisme : des effets ambivalents, *Revue Espaces*, N°321, novembre-décembre

BAZIN S., DELAPLACE M. (2015) Mise en service des dessertes TGV et gouvernance dans le domaine du tourisme : le cas de villes françaises, *Revue Géographique de l'Est (RGE)*, Vol 55, n°3-4

BAZIN-BENOIT S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2016) High Speed Real estate and firm location in the central business district : the results from two surveys (2008; 2014) in Reims, *The open Transportation Journal (OTJ)*

BEAURAIN C. (2002) Gouvernance environnementale locale et comportements économiques, un nouvel éclairage sur l'articulation du temps et de l'espace, son application au territoire dunkerquois, *Revue en ligne « Développement durable et territoire »*

BECKERICH C. (2001) Valorisation immobilière, ADEF, 2001, 250 p.

BECKERICH C., BENOIT-BAZIN S., DELAPLACE M. (2016)a Dessertes TGV et localisation des entreprises dans les quartiers de gare : une activation du potentiel de proximité avec Paris ? Le cas du quartier Clairmarais à Reims, *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 69-70, pp. 3-35

BECKERICH C., BENOIT S., DELAPLACE M. (2016)b High-speed rail service and local sustainable development. A qualitative survey in height French cities, *European Review of Service Economics and Management*, vol 2., n°2, pp. 67-91

BECKERICH C., BENOIT S., DELAPLACE M. (2017) Centralité versus périphérie et choix de localisation des entreprises autour des gares desservies par la grande vitesse ferroviaire, Les cas des gares de Reims-centre et de Reims-Champagne-Ardenne, Colloque ASRDLF 2017, Athènes, 5-7 juillet

- BEFORT N. (2016)** Pour une mésoéconomie de la bioéconomie : représentations, patrimoines productifs collectifs et stratégies d'acteurs dans la régulation d'une chimie doublement verte, novembre, URCA
- BEHRENS C., PELS E. (2009)** Intermodal Competition in The London-Paris Passenger Market: High-Speed Rail and Air Transport, TI 2009-051/3 *Tinbergen Institute Discussion Paper*
- BELANGER C. (2013)** L'analyse du processus d'apprentissage collectif, ses influences et ses impacts au sein des filières énergétiques du Saguenay-Lac-Saint-Jean, Thèse de Doctorat, Université du Québec, 516 p.
- BELLANGER F. (1991)** *Le TGV atlantique au Mans, à Saint-Pierre-des-Corps, à Tours et à Vendôme : opportunités, acteurs et enjeux*, Maison des Sciences de la Ville, Université de Tours, 1991
- BELLET C., LLOP J.M. (2003)** Villes intermédiaires, profiles et lignes. Deuxième phase du programme CIMES : « villes intermédiaires et urbanisation mondiale », Milenio éditions.
- BELLET C. (2015)** La grande vitesse ferroviaire et la transformation spatiale urbaine : le cas de Saragosse (Espagne), *Revue Géographique de l'Est*, Vol 55, n°3-4
- BELLET-SANFELIU C., LUIS-SANTOS G. (2016)** The high speed rail as an urban redevelopment tool, *Belgeo*, n°3
- BELIN-MUNIER C. (2010)** Logistique, Supply Chain Management et stratégie orientée durable : une revue de la littérature, *Logistique et Management*, Vol 18 n°1, pp. 29-44
- BENOIT-BAZIN S. (1994)** Rapport au ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, *Développements Méthodologiques en Économie Spatiale et Urbaine : La politique d'attraction d'entreprises du couple métropole lilloise/région Nord-Pas de Calais*, p.97-117.
- BENOIT - BAZIN S. (1995)** Rapport au Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, *Les processus Économiques Spatiaux et Urbains : l'offre de sites : de la concurrence entre juridictions à la concurrence entre organisations territoriales*, p.126-213.
- BENOIT S. (2017)** Logistique, ancrage productif local, et supply chain de proximité : cas des agro-industries en Champagne-Ardenne et focus sur les filières betterave et bois, *Logistique & Management*, pp. 168-179
- BENOIT S. (2018)** Logistique amont et ancrage d'industries en bioéconomie : un rôle de la gouvernance ?, Colloque de la commission de géographie des transports, Université de Cergy, laboratoire MRTE, 11-13 septembre.

- BHATNAGAR R., SOHAL A. (2005)** Supply chain competitiveness : measuring the impact of location factors, uncertainty and manufacturing practices, *Technovation*, n°25, pp. 443-456
- BLANQUART C. (2009)** Transport, développement économique et développement durable, Mémoire d'habilitation à diriger les recherches, Université de Lille 1
- BLANQUART C., CARBONE V. (2010)** Pratiques collaboratives et démarche environnementale dans la supply chain : mythe ou réalité, 8èmes rencontres internationales de la recherche en logistique, Septembre, Bordeaux, 21 p.
- BLANQUART C., DELAPLACE M. (2009)** Innovations relationnelles, nouvelles offres de services et valorisation des nouvelles infrastructures de transport, Les cahiers scientifiques du transport, pp 63-86, n°56
- BLANQUART C., JOIGNAUX G., VAILLANT L. (2013)a** « Infrastructure de transport et développement économique : quelles dynamiques d'appropriation par les acteurs productifs ? L'exemple de la filière céréalière autour du canal Seine Nord Europe ». *Revue d'Economie Régionale et Urbaine (RERU)*, 2013. n°1, p. 119-128.
- BLANQUART C., HERAN F., ZEROUAL T. (2013)b** « Les conditions de production d'un transport durable: nouvelles interventions publiques, nouveaux référentiels ». *Développement Durable et Territoires*. Vol.4 n°3, en ligne.
- BOCK E., CARRIERE J.P. (2007)** Le développement des villes intermédiaires Atlantiques : quel rôle dans la perspective d'une construction polycentrique du territoire européen ? » *Annales de l'Université d'Oradea*, pp. 47-59.
- BONNAFOUS A., PLASSARD F. (1974)** Les méthodologies usuelles de l'étude des effets structurants de l'offre de transport, *Revue Economique* 25, 208-32
- BONNAFOUS A. (1987)** The regional impact of the TGV, in *Transportation*, Vol. 14, n°2, pp. 127-137
- BONNAFOUS A. (2014)** Permanent Observatories as Tools for Ex-Post Assessment: The French Case Study, *ITF-OECD Discussion Paper*, n°10, 32 p.
- BONNET J., MORIZET b. (2003)** L'immobilier d'entreprise, Introduction au vol 78 (n°4) *Géocarrefour*, pp.265-268
- BOST F. (2011)** Désindustrialisation et délocalisations : les mots et les choses, *Bulletin de l'association des géographes français*, pp. 112-124
- BOST F. (2015)** La France : mutations des systèmes productifs, Armand Colin, 253 p.

- BOUF, D., DESMARIS, C. (2015)** Spatial equity and high speed trains: the example of France. [online] Available at <<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01194897>> [Accessed 19 December 2015].
- BOURSIER-MOUGENOT I, OLLIVIER-TRIGALO M. (1991)** Etude exploratoire de la notion de réseau à la SNCF : enquête auprès de cadres supérieurs de l'entreprise, CNRS, GDR 903, 1991,63 p.
- BRICOUT T. (1996)** Impact du TGV sur les entreprises du tertiaire supérieur du Nord-Pas-de-Calais. Mémoire de maîtrise, UVHC
- BRILAUD, B. (2004)** Vers l'émergence d'une métropole polynucléaire autour de Reims, In : AUDRR-INSEE Champagne-Ardenne, Les emplois métropolitains supérieurs, Reims en quête de métropole. Rapport de l'Agence d'urbanisme et de développement de la région de Reims.
- BRULLOT S., MAILLEFERT M. (2010)** Ecologie industrielle et développement durable, in Zuindeau B., Développement durable et territoire, p.469-478.
- BUCLET N. (2011)** Ecologie industrielle et territoriale, Stratégies locales pour un développement durable, Presses Universitaires du Septentrion, 309p.
- BURMEISTER A., (2000)** Spatial Dimensions of logistics strategies : a typology, Groupe de travail « Proximité », INRETS , Lille, 4-5 mai.
- BUTTET B. (2001)** Impact de l'arrivée du TGV sur la ville de Tours, rapports d'atelier, Magistère 2^{ème} année, CESA
- CALLOIS. J-M. (2017)** Le débat entre filière et territoire revisité à l'aune de la bioéconomie, Colloque ASRDLF, Athènes, Juillet
- CAMPOS J., DE RUS G. (2009)** Some stylized facts about high-speed rail: A review of HSR experiences around the world, *Transport Policy*, vol.16, n°1, pp.19-28.
- CARBONE V. , MEUNIER C., ZEROUAL T. (2008)** Contribution des TIC à la durabilité des organisations logistiques et de transport, *Networks and communication studies*, vol 22, n°3-4, pp. 283-292
- CARRIERE J.P (2008)** les villes intermédiaires européennes et l'Europe polycentrique », in Hégémonie de la ville, Réalités industrielles février 2008, Annales des Mines, p 18-25
- CARROUET G., (2013)** Du TGV Rhin-Rhône au territoire Rhin-Rhône : réticularité, mobilité et territorialité dans un espace intermédiaire. Thèse de doctorat en géographie-Aménagement, Université de Dijon
- CATEI (2014)** Fiches d'expériences détaillées : Institut européen de la bioraffinerie de Pomacle Bazancourt, Comité d'Animation Territoriale durable et Ecologie Industrielle, 5p

- CCI Champagne Ardenne, (2015)** Panorama de l'Alsace Champagne Ardenne Lorraine, CCI CA Direction des études, juin
- CGDD (2012)** Les comptes des transports en 2012, Commissariat Général au Développement Durable, 84 p.
- CHABALIER B (2005)** Réformes des politiques ferroviaires : les avantages comparatifs de la Deutsche Bahn et de la SNCF. Ecole thématique CNRS-CIRAD-INRA " Analyse du changement institutionnel : caractérisation, méthodes, théories, acteurs ", 14-17 septembre 2005, La Rochelle, 2005, pp.18
- CHENG Y-H. (2009)** High-speed rail inTaiwan : New experience and issues for future development", *Transport policy* (vol. 17, n°2) pp. 51-63
- CHEN Z., HAYNES K. (2012)** Tourism Industry and High Speed Rail, Is There a Linkage : Evidence from China's High Speed Rail Development. Colloque Industrie, villes et régions dans une économie mondialisée, ASRDLF,. Belfort. 9 au 11 juillet
- CHURCH A., FROST M., SULLIVAN K. (2000)** Transport and social exclusion in London", *Transport Policy*, n° 7, p.195-205
- CHEVALIER J. (1997)** Le Mans, 6 ans après l'arrivée du TGV, volumes I et II, Groupe de Recherche en Géographie Sociale, ESO, Espaces géographiques et sociétés, Université du Maine, Le Mans.
- CHRISTALLER W., (1933)** Die zentralen Orte in Suddeutschland. Jena: Gustav Fischer. (Translated (in part), by Charlisle W. Baskin, as Central Places in Southern Germany. Prentice Hall, 1966.
- COASE R. (1937)** The Nature of the Firm. *Economica*, New Series, vol. 4, n°16, pp. 386-405.
- COE N. (2014)** Missing links: Logistics, governance and upgrading in a shifting global economy, *Review of International Political Economy*, vol 21 n°1, 224-256
- COISSARD S. (2007)** Perspectives. La nouvelle Economie géographique de Paul Krugman. Apports et limites, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°1, p. 11-125.
- COLLETIS-WAHL, K., BURMEISTER, A. (1996)** TGV et fonctions tertiaires : grande vitesse et entreprises de service à Lille et à Valenciennes. *Transports Urbains*, 93.
- COLLETIS G, PECQUEUR B. (2005)** Révélation de ressources spécifiques et coordination située. *Économie et Institutions*, 1er et 2nd semestres, 51-74.
- COLLETIS G., PECQUEUR. (2017)** Révélation des ressources spécifiques et inégalités de développement, Colloque ASRDLF 2017, Athènes, 5-7 juillet
- COLIN J. (2001)** Les effets du commerce électronique sur la logistique, Séminaire OCDE/CEMT, Paris 5-6 juin 2001

- COLIN J. (2005)** Le supply chain management existe-t-il réellement ? *Revue française de gestion*, n°156, pp. 135-149
- COMBES P-P., MAYER T., THISSE J-F. (2006)** Economie géographique, l'intégration des régions et des nations, *Economica*, 397p.
- CORONADO JM, GARMENDIA M, MOYANO A, URENA JM (2013)** *Measuring High Speed Rail usefulness for tourism in Spain*. *Recherche Transport et Sécurité*, 29 : 161-175.
- COUR DES COMPTES (2014)** La grande vitesse ferroviaire, un modèle porté au-delà de sa pertinence, Rapport Public Thématique, 173, Octobre, Paris, France.
- COURLET C. PECQUEUR B. (2013)** *L'économie territoriale*. Presses universitaires de Grenoble, 144 p.
- CROUZET E. (2003)** L'immobilier de bureau dans l'espace urbain : évolutions des approches théoriques. *Géocarrefour*, Vol. 78, n° 4, pp. 269-279
- CROZET M., LAFOURCADE M. (2009)** *La nouvelle économie géographique*, La découverte « Repères », p. 3-15.
- DABLANC L., RAIMBAULT N. (2016)** Penser autrement la métropole logistique : question d'aménagement et d'urbanisme, in DABLANC L. et FREMONT « La métropole logistique », Armand Colin, p.270-308
- D'ALFONSO T., JIANG C-B., BRACAGLIA V. (2015)** Would competition between air transport and high-speed rail benefit environment and social welfare?, *Transportation Research Part B*, 74, 118–137
- DATAR (2010)** Groupe de prospective Territoires 2040, Villes intermédiaires et leurs espaces de proximité, Document de travail.
- DAVEZIES, L., TALANDIER, M., (2014)** L'émergence des systèmes *productivo-résidentiels*. *Territoires productifs-territoires résidentiels : quelles interactions ?*, *La documentation française – CGET*, n°19, 133p
- DAVIS T. (1993)**, Effective supply chain management, *Sloan Management Review*, n°34, pp. 35-46.
- DB INTERNATIONAL GMBH (2011)** *High Speed Rail as a tool for regional development*, étude approfondie, 8 août
- DEBREF R., VIVIEN F-D. (2018)** La bioéconomie de Type 1 : une économie écologique ? Colloque de l'AFEP, Université de Reims Champagne-Ardenne, 3-6 Juillet
- DELAPLACE M. (2009)** Histoires d'innovations dans l'espace : De l'émergence d'innovations fondées sur la science à l'appropriation d'une innovation de service de transport, Habilitation à diriger des recherches, Université de Reims Champagne-Ardenne

- DELAPLACE, M. (2012)a.** Pourquoi les « effets » TGV sont-ils différents selon les territoires ? L'hétérogénéité au cœur du triptyque « Innovations, Territoires et Stratégies », *Recherche Transports et Sécurité*, 28, 290-302
- DELAPLACE M. (2012)b** TGV, développement local et taille des villes ; Une analyse en termes d'innovation de services, *Revue d'économie régionale et urbaine*, vol 2, 265-292
- DELAPLACE M., PAGLIARA F., PERRIN J., MERMET. S. (2014)** 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, 11,1 pp. 166 – 175
- DELAPLACE M., PAGLIARA F., LA PIETRA A. (2015)** High Speed Rail service and theme park: the case of futuroscope and Disneyland paris? International Conference “High speed rail and the city”, Urban Futures Labex week 21-23 Janvier
- DELAPLACE M., BAZIN BENOIT S. (2015)** L'intermodalité en gare, un élément clef des politiques de valorisation des dessertes TGV en termes de tourisme, Le cas de villes françaises, Congrès mondial des gares, Nexstation, Marrakech, 21-22 octobre
- DELAPLACE M., BAZIN-BENOIT S., (2017)** High-speed rail services and tourism expansion: The need for cooperation, in ALBALATE D., BEL G. *Evaluation High-Speed Rail, interdisciplinary perspectives* (2017) pp. 69-81, Routledge, 192 p.
- DEMAZIERES C. (2003)** L'implication des pouvoirs publics locaux dans la production d'immobilier d'entreprise : le cas des centres d'appels dans deux agglomérations de taille moyenne, Orléans et Tours, *Géocarrefour*, Vol. 78, pp.363-373.
- DERAËVE S. (2015)** Les villes intermédiaires françaises face aux mutations des systèmes productifs : enjeux et stratégies territoriales, *Bulletin de l'association des géographes français* (92-4), pp. 523-536
- DE ROO P. (2005) (Dir.)** Villes moyennes, villes d'intermédiation. Pour une diversité des modèles de développement urbain, Paris, DATAR, 160p.
- DE RUS G. (2009)** Economic Analysis of High Speed Rail in Europe, *Economia y Sociedad*, 140p.
- DE RUS G (2012)** Economic analysis of high speed rail in Europe, *Fundacion BBVA, Economia y sociedad*, 132 p.
- DE UREÑA J-M., MENERAULT P., GARMENDIA M. (2009)** The high speed rail challenge for big intermediate cities : a national, regional, and local perspective, *Cities*, vol. 26, Issue 5, pp. 266-279
- DIACT (2009)** Transport et accessibilité des villes moyennes. Rencontre nationale des villes moyennes - Le Puy-en-Velay, le 11 Septembre 2009

- DOBRUSZKES F. (2011)** High-speed rail and air transport competition in Western Europe: A supply-oriented perspective, *Transport Policy*, **18**, 870–879
- DORNIER, P.-P., FENDER M. (2001)** La logistique globale : enjeux, principes, exemples, Editions d'Organisation, 430 p.
- DRON D. (2013)** *Les contours d'une bioéconomie soutenable*, *Annales des mines, Réalités industrielles*, pp. 71-77
- DUIT A., GALAZ V. (2008)** Governance and complexity – Emerging Issues for Governance Theory. *Governance an international Journal of Policy, Administration and Institutions*, vol 23 (3), pp. 311-335
- DUMONT G.F. (2007)** Les métropoles intermédiaires en France : quelle attractivité ? La documentation française, DIACT, 88 p.
- DUMONT G-F. (2012)** Diagnostic et gouvernance des territoires : concepts, méthodes, application, Armand Colin, 299 p.
- DUONG P. (1993)** Sous-traitance et aménagement de l'espace, dans "La performance logistique", J-P. Guillaume, Nathan
- DUONG P. (2015)** L'optimisation de la logistique en Champagne-Ardenne, ORT Champagne-Ardenne, 3 novembre
- DURON P. (2018)** Mobilités du quotidien : répondre aux urgences et préparer l'avenir, Rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, Ministère des transports
- EC (Commission européenne), (2009)** *Un avenir durable pour les transports : vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie*, COM(2009) 279 final, Bruxelles, Belgique.
- EC (Commission européenne), (2001)** La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix
- EC (Commission européenne), (2011)** *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*
- ECORYS (2014)** The Economic Footprint Of RailwayTransport In Europe, report for Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), Brussels, October
- EJARQUE D., ROQUEFEUIL C. (2006)** Délocalisation : Etude de cas Kindy, *Logistique et Management*, vol. 14, n°1, pp. 107-110
- ESPON, (2008)** The role of Small or Medium-Sized Towns, Final report
- FABBES-COSTES N., PACHE G. (2013)** *La logistique : une approche innovante des organisations* (dir.), Presses Universitaires de Provence, 271p.

- FACCHINETTI-MANNONE V. (2006)** « Gares exurbanisées et développement urbain : Le cas des gares TGV bourguignonnes », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol. 46, 1-2
- FACCHINETTI-MANNONE V. (2009)** Location of High Speed Rail Stations in French Medium-Size City and their mobility and territorial implications: Central, Peripheral and Bis (both central and peripheral in the same city). International Conference City Futures 2009, Madrid
- FACCHINETTI-MANNONE V., BAVOUX J.-J. (2010)** L'implantation des gares TGV en France : tensions interscalaires, jeux d'acteurs et recompositions spatiales, n°1-2, pp. 9-22
- FACCHINETTI-MANNONE V., BELLET C., RIBALAYGUA C., RICHER C. (2013)** Les petites agglomérations françaises et espagnoles face à la grande vitesse ferroviaire : comment convertir l'accessibilité en attractivité ? Les Cahiers scientifiques du transport, 63, pp.3- 31.
- FACCHINETTI-MANNONE V., (2016)** La territorialisation des gares de la grande vitesse ferroviaire, Habilitation à diriger des recherches, Université de Bourgogne, Juin
- FAREL, R., CHARRIERE, B., THEVENET, C., H. YUNE J., (2016)** Sustainable Manufacturing through Creation and Governance of Eco-Industrial Parks, *Journal of Manufacturing Science and Engineering*, Vol. 138 n°10, pp. 1003-1015
- FAYE M (1998)** Tours à la conquête du tourisme d'affaires. *Norois* 178 : 293-300.
- FELIU J. (2012)** High-Speed Rail in European Medium-Sized Cities: Stakeholders and Urban Development, *Journal of urban planning and development* n°138, p. 293-302
- FOUQUERAY E. (2014)** Impact économique de la construction de la LGV SEA Tours-Bordeaux sur les régions traversées, *Document de travail*, Université de Poitiers.
- FUJITA M., THISSE J-F (2003)** Does geographical agglomeration foster economic growth ? And who gains ? *The Japanese economic review*, vol. 54, N°2, pp. 121-145
- GACHELIN, C. (1992)** Métropolisation, dynamiques de métropolisation, Hypothèses pour la métropole Lilloise. Agence de développement et d'urbanisme de Lille.
- GERARDIN B, (1990)** *Survey sur l'irrigation maximale des zones avoisinantes du tracé : le cas de la Région Nord-Pas-de-Calais*, Projet de coopération interrégionale sur le transport à grande vitesse et le développement régional, 1990, 18 p.
- GEREFFI, G., LEE, J. (2012)** Why the world suddenly cares about global supply chains, *Journal of Supply Chain Management*, vol. 48 n°3, pp. 24-32
- GILLIO N., RAVALET E. (2012)** Comprendre l'économie des territoires, CERTU, n°126, 220p

- GILLY J-P., WALLET F. (2005)** Enchevêtrement des espaces de régulation et gouvernance territoriale. Les processus d'innovation institutionnelle dans la politique des pays en France, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°5, pp. 699-722
- GIVONI M., (2006)** Development and impact of the modern High-speed Train: a review, *Transport Reviews*, Vol. 26, n°5, 593-611
- GLAESER E.L., GOTTLIEB J.D. (2008)** The economics of place-making policies, Harvard Institute of Economic Research, Discussion paper, n°2166.
- GOMEZ P-Y. (2009)** La gouvernance des poles de compétitivité, Impasses théoriques et reformulation de la spécificité des poles. *Revue Française de Gestion*, vol 35 n°C190, pp. 197-209
- GORDON I., JAYET H. (1991)** Territorial policies between cooperation and competition, Communication au Colloque Nord Américain de Science Régionale, Nouvelle Orléans
- GONZALEZ-FELIU J. (2013)** Modèles et méthodes pour la logistique urbaine : les problèmes de tournées de véhicules à deux échelons, *Cahiers de recherche du LET*
- GRAHAM D.J., MELO P.C. (2011)** Assessment of Wider Economic Impacts of High-Speed Rail for Great Britain, *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, n°2261, 15-24.
- GUERRERO D., PROULHAC L. (2016)** La dynamique spatiale des activités logistiques dans les aires urbaines françaises ». *Revue Européenne de géographie* 773 : 22p. UMR 8504, Géographie-cités.
- GUTIERREZ J. (2001)** Location, economic potential and daily accessibility: an analysis of the accessibility impact of the high-speed line Madrid-Barcelona-French border, *Journal of transport geography*, Vol. 9, n°4, pp. 229-242
- HALL P. (1999)** High speed train and air: competitive or complementary? Paper presented at the Lake Arrowhead Transportation Symposium, 25 October
- HAMDOUCH A., DEPRET M-H. (2010)** Développement durable, innovations environnementales et green clusters, in "Développement durable et territoire », Zuindeau B., Presse universitaires du septentrion, p. 143-153
- HAMDOUCH A., DEPRET M-H. (2015)** Le déploiement des écosystèmes industriels et d'innovation dans le business vert : fondements et éclairages à partir du cas des pôles de compétitivité de l'énergie en France, *Revue d'économie industrielle*, n° 152, pp. 120-150
- HAZEL J., GORDON W. (1999)** Institutional sustainability as learning. *Development in practice*, 9 (1-2), pp. 43-55

- HECLO H. (1974)** *Modern Social Politics in Britain and Sweden: From Relief to Income Maintenance*, New Haven, Yale University Press
- HERAUD J-A., KAHN R. (2012)** L'apport de l'économie géographique et de l'économie de la connaissance à l'analyse des stratégies urbaines, Programme POPSU2, Note d'étape, 28 novembre
- HERMANS F. (2018)** The potential contribution of transition theory to the analysis of bioclusters and their role in the transition to a bioeconomy, *Biofuels Bioproducts and Biorefining*, pp 265-276
- HODGSON G M. (1998)** The approach of institutional economics » *Journal of Economic Literature*, vol. 36, n°1, p. 166-192
- HOOVER E. (1937)** *Location Theory and the Shoe and Leather Industries*, Harvard University Press, Cambridge Massachusetts, 1937, 323 p.
- HOTELLING H. (1929)** Stability in competition, *Economic Journal*, n°39, pp.41-57
- HUET F., GKOUSKOU GIANNAKOU P., CHOPLIN H., LENAY C. (2008)** Entre territoire et apprentissage, les dynamiques d'agencement, *Revue projectique*, n°9, pp. 55-67
- HYARD, A. (2013)** Non-technological innovations for sustainable transport, *Technological Forecasting and Social Change*, vol.80 n°7, pp. 1375-1386
- ISARD W. (1956)** *Location and space economy : a general theory relating industrial location, market areas, land use, trade and urban structure*, Mit and John Wiley and Sons Inc, New York.
- ISIS (2004)** *Analyse de l'impact du TGV-Est sur les agglomérations de Metz, Nancy, Epinal et Thionville*. Rapport de phase 2, ADIELOR.
- INSEE (2006)** Le SCOT de la région rémoise, *Insee Flash Champagne-Ardenne* n° 71, Insee Champagne- Ardenne.
- INSEE Lorraine (2009)** La ligne à Grande Vitesse Est-européenne : une évaluation de l'impact sur le tourisme, *Economie - INSEE Lorraine* n°163
- JACQUIER C. (2008)** Gouvernance, la pluralité des acceptations, communication au Colloque « Vers une nouvelle gouvernance des territoires », Reims, 15 septembre 2008
- JANELLE D.G., GILLESPIE A. (2004)** Space-time constructs for linking information and communication technologies with issues in sustainable transportation. *Transport Reviews* 24 (6), 665-677
- JOIGNAUX G. (1999)** Euralille : Quelle métropolisation ? *Sciences de la Ville*, 2, 14 p.
- JOIGNAUX G. (2008)** La dimension territoriale d'un projet d'infrastructure fluviale : le canal Seine Nord Europe, *Réflexion sur les outils d'évaluation*. Communication au

Colloque ASRDLF, Territoires et action publique territoriale : nouvelles ressources pour le développement régional, Rimouski, 25-27 Août

JOIGNAUX G. (2008) Quel impact de la logistique sur le développement territorial ? Notes de synthèse du SESP, n° 168, pp. 45-50

JOIGNAUX G., VERNY J. (2004) Transport de marchandises et croissance : la problématique du couplage/découplage. Reflets et perspectives, Vol. XLIII, n°4, pp. 5-12

JOIGNAUX G., LANGUMIER J-F. (2004) Les observatoires autoroutiers : l'expérience des autoroutes Paris-Rhin-Rhône et quelques enseignements, Les Cahiers Scientifiques du Transport n°46, pp. 3-24

KAMEL K. MATTHEWMAN R. (2008) The non-transport impacts of High-Speed Trains on regional economic development: a review of the literature, Locate in Kent, <http://www.locateinkent.com/images/assets/High%20Speed%20Train%20Report%202008.pdf>

KANTOR S. (2008) *The economic impact of the California high-speed rail in Sacramento/CentralValleyarea*, http://www.cahighspeedrail.ca.gov/images/chsr/20081003135956_HSRCentralValleyReportFINAL-2.pdf

KATAKA H., DEMAZIERE C. (2017) La ville intermédiaire : un concept opératoire pour penser l'aménagement du territoire à l'heure des métropoles ? Colloque IADT Métropoles, Villes intermédiaires et espaces ruraux : quelles interactions au service du développement territorial, 23-24 novembre 2017, Clermont-Ferrand

KENYON S., LYONS G., RAFFERTY J. (2002) Transport and social exclusion: Investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility", *Journal of Transport Geography*, 10, n°3, p.207-219

KIM H., SULTANA S. (2015) The impacts of high-speed rail extensions on accessibility and spatial equity changes in South Korea from 2004 to 2018, *Journal of Transport Geography*, 45, 48-61.

KIRAT T., LUNG Y. (1995) Innovations et proximités : le territoire lieu de déploiement des processus d'apprentissage, in LAZARIC N. et MONNIER J-M., *Coordination économique et apprentissage des firmes*, p. 206-227.

KLEIN, O., CLAISSE, G. (1997) Le TGV-Atlantique : entre récession et concurrence. Études et Recherches, Laboratoire d'économie des transports, Lyon

KÖNING M., BECKERICH C., BENOIT S., BLANQUART C., DELAPLACE M., JOIGNAUX G., SAVY M. (2015) Dessertes TGV et dynamiques économiques locales : un éclairage à partir de la distinction entre territoires productifs, résidentiels, ou intermédiaires, Direction IFSTARR SPLOTT, Rapport final PREDIT, Groupe 6

- KRUGMAN P. (1991)^a** Increasing Returns and Economic Geography, *The Journal of Political Economy* 99(3) : 483-499.
- KRUGMAN P. (1991)^b** *Geography and Trade*, Leuven : Leuven University Press, Cambridge : The MIT Press, 142 p.
- KRUGMAN P. (1995)^a** Rendements croissants et économie géographique, dans Rallet et Torre (dir.) *Economie industrielle et économie spatiale*, *Economica*, p. 317-334.
- KRUGMAN P. (1995)^b** *Development, Geography, and Economic Theory*, Cambridge MA, MIT Press
- KRUGMAN P. (1998)** *The Role of Geography in Development*, Paper prepared for the Annual World Bank Conference on Development Economics, Washington, D.C., April 20–21.
- LANDEL P-A., PECQUEUR B. (2011)** L'opérateur territorial, vecteur du changement, 48ème Colloque ASRDLF, Migrations et territoires, Juillet, Fort-de-France
- LANDES D.S. (1998)** *The wealth and poverty of nations*. Londres, Abacus. Traduction française : *Richesse et pauvreté des nations*. Paris, Albin Michel, 2000.
- LEE Y S. (2007)** *A study of the development and issues concerning high speed rail (HSR)*, Transport Studies Unit, Oxford University Centre for the Environment, <http://www.tsu.ox.ac.uk/pubs/1020-lee.pdf>
- Les villes européennes 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
- LE LIDEC P. (2007)** Le jeu du compromis : l'Etat et les collectivités territoriales dans la décentralisation en France », *Revue française d'administration publique*, (n° 121-122), p. 111-130.
- LELOUP F., MOYART L., PECQUEUR B. (2005)** La gouvernance territoriale comme nouveau mode de coordination territoriale ?, *Géographie, Economie, Société*, vol. 7, Avril
- LEVET A-L., GUINARD L., KOEBEL B., NGUYEN V, PUROHO I. (2015)** Compétitivité à l'exportation du secteur forêt-bois français, *Cahiers d'économie et de prospective*, Institut technologique FCBA, n°6, 15 p.
- LEVINSON D M. (2012)** Accessibility Impacts of High-Speed Rail, *Journal of Transport Geography*, n° 22, p. 288–291
- Livre Blanc des transports (2011)** Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, Commission européenne, mars
- LÖSCH A. (1940)** *Die Räumliche Ordnung der Wirtschaft*, Gustav Fischer, Jena, 380p.

- LUNG Y., MAIR A. (1993)** Innovation institutionnelle, apprentissage organisationnel et contraintes de proximité : les enseignements de la géographie du juste à temps, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°3, 1993, pp. 387-403
- MANGAZOL C., CHARBONNEAU F., LEWIS P. (2003)** Villes moyennes et mondialisation : éléments de problématique, in Charbonneau F. et al. *Villes moyennes et mondialisation*, Ed. Trames, Montréal, pp. 11-20
- MANNONE V. (1995)** L'impact régional du TGV Sud-Est. Université de Provence Aix-Marseille I, 2 tomes (Thèse pour l'obtention du doctorat de géographie).
- MANNONE V. (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
- MARTIN P. (2000)** A quoi servent les politiques régionales ?, *Economie Internationale*, vol. 81, p. 3-19.
- MASSON S. PETIOT R. (2009)** Can the High Speed Rail reinforce tourism attractiveness ? The case of the High Speed Rail between Perpignan (France) and Barcelone (Spain), *Technovation*, 29, 9, pp. 611- 617.
- MASSON S., PETIOT R. (2012)** Attractivité territoriale, infrastructures logistiques et développement durable, *Les cahiers scientifiques du Transport*, n°61, pp.63-90
- MASSON, S., PETIOT, R. (2013)** Logistique et territoires : multiplicité des interactions et forces de régulation, *Géographie Economie Société*, vol 15 n°4, pp. 385-412
- MASSON S. (2013)** Interactions Transport-logistique et Territoire : analyse et rôle des politiques publiques, Habilitation à diriger des recherches, 9 décembre, Université de Perpignan Via Domitia, 207 p.
- MASSON S. (2017)** La gouvernance territoriale de la production des espaces logistiques : enjeux, rôle des innovations territoriales et limites – Réflexions à partir de l'exemple français. *Canadian Journal of Regional Science / Revue canadienne des sciences régionales* 40(2), 165-173
- MATUTE, J-M., CHESTER, M-V. (2015)** Cost-effectiveness of reductions in greenhouse gas emissions from High-Speed Rail and urban transportation projects in California, *Transportation Research, Part D*, **40**, 104-113.
- MELT (1991)** Ministère de l'équipement, du logement et des transports, *Rapport de présentation du schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse*, mai 1991, 21p.
- MENERAULT P. (1996)** Le TGV-Nord : appropriation locale d'un grand projet, *Rapport INRETS*, 96 p.

- MENERAULT P. (1997)** *Processus de territorialisation de la grande vitesse ferroviaire : le TGV et les régions : le cas du Nord-Pas de Calais*, INRETS, 1997, 102 p.
- 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. Rapport GRRT.
- MERTON R.K (1948)** The self-fulfilling prophecy, *The Antioch Review*, vol. 8, n°2, pp. 193-210, traduit par H. Mendras in Merton (1965) *La prédiction créatrice* (dans *Éléments de théorie et de méthode sociologique*, Brionne, Gérard Montfort, 514 p.
- MEUNIER C. (1999)** Infrastructures de transport et développement : l'apport de l'économie des réseaux, *Les cahiers scientifiques des transports*, n°36, pp. 69-85
- MIGNEREY P. (2013)** *Les effets territoriaux de la grande vitesse*, Paris : La Documentation Française. 96p
- MOHINO I., LOUKAITOU-SIDERIS A. & URENA J-M. (2014)**, Impacts of High-Speed Rail on Metropolitan Integration: An Examination of London, Madrid and Paris, *International Planning Studies*, 19 (3-4): 306-334.
- MOLLARD A., (2000)** Qualité et développement territorial : un outil d'analyse, la rente, Symposium de Montpellier, Recherche Pour et Sur le Développement Territorial, INRA - DAPDP
- MORIZET B., CROZET M., LAFOURCADE M. (2010)** *La nouvelle économie géographique*, Géocarrefour, vol 85/1
- NADOU F. (2010)** La notion de « villes intermédiaires », une approche différenciée du rôle des villes moyennes : entre structuration territoriale et spécificités socio-économiques, 19p. <halshs-00596204>
- NASH C. (2009)** Quand investir dans des lignes à grande vitesse ? (discussion paper- *International transport research symposium-Madrid*), OCDE, FIT, document de référence n°2009-16, <http://www.internationaltransportforum.org/Proceedings/Symp2009/2-Nashfr.pdf>
- NIEDDU M., PETIT O, VIVIEN F-D. (2009)** Identités, patrimoines collectifs et développement soutenable. *Editorial de Développement durable et territoires*, Dossier n 12.
- NIEDDU M., GARNIER E., BLIARD C. (2014)** Patrimoines productifs collectifs versus exploration / exploitation, le cas de la bioraffinerie, *Revue Economique*, vol. 65, pp. 957-987
- NORTH D.C. (1991)** INSTITUTIONS, INSTITUTIONAL CHANGE AND ECONOMIC PERFORMANCE, CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS

- OCDE (2002)** Logistique des transports, Défis et solutions. Paris, OCDE Transport
- OFFNER J.M. (1993)** « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique », *l'Espace géographique*, n°3, pp. 233-242
- OLLIVRO J. (1997)** TGV et fonctions supérieures dans les régions Bretagne et Pays de la Loire. R.E.S.O., Université de Rennes II.
- OLSAK O. (2010)** Développement durable et attractivité des territoires dans l'Union Européenne, opposition ou convergence ?, *Géographie Economie et Société*, vol. 12, pp. 279-305
- OPEQ (2014)** Le transport Logistique en Champagne-Ardenne, Observatoire permanent de l'évolution des qualifications, Juin, 43p.
- ORLEAN A. (2002)** *Le rôle des croyances sociales en Economie*, version pour l'atelier Economie Cognitive des 21 et 22 octobre 2002
- ORTAL (2016)** Transport et logistique du bois dans le Grand-Est – Organisation de l'approvisionnement, Strasbourg, Juin, 4 p.
- ORTEGA E., LOPEZ E., MONZON A. (2014)** Territorial cohesion impacts of high-speed rail under different zoning systems", *Journal of Transport Geography*, n° 34, p. 16–24
- ORT Grand Est (2016)** Transport et logistique du bois dans le grand Est – Quelles innovations possibles ?, Juin, 2 p.
- O'TOOLE R. (2009)** *The high cost of high-speed rail*, pour Texas Public Policy Foundation, <http://www.texaspolicy.com/pdf/2009-08-RR03-HSR-rotoole.pdf>
- PACHE G. (1999)** La logistique : enjeux stratégiques, Vuibert entreprise, 2e édition
- PACHE G. (2006)** Approches spatialisées des chaînes logistiques étendues. De quelle(s) proximité(s) parle-t-on ?, *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 49, pp. 9-28
- PAGLIARA, F., DELAPLACE, M. and VASSALLO, J.M. (2014)** High Speed trains and tourists: what is the link? Evidence from the French and the Spanish capitals. Proceedings of the conference Urban Transport and the Environment in the 21st century. WIT Transactions on the Built Environment, n°138, pp.17-27.
- PAGLIARA F., LA PIETRA A., GOMEZ J., VASSALO J-M. (2015)** High Speed Rail and the tourism market: evidence from the Madrid Case Study, *Transport Policy*, **37**, 187-194.
- PARIS D. (2004)** Gouvernance des territoires, métropolisation et développement régional, Réflexions à partir de l'exemple de Lille et de sa région urbaine, In : Métropoles en construction, Territoires, Politiques et Processus. L'Harmattan, Paris, 21-38.

- PARK Y., HAH-K (2006)** Analysis of the impact of high-speed railroad service on air transport demand, *Transportation research* (Part E: logistics and transportation review) (vol. 42, n°2) pp. 95-104
- PECQUEUR, B. (2001)** Qualité et Développement territorial : l'hypothèse du panier de biens et de services territorialisés, *Economie Rurale* n°261, p.37-49
- PECQUEUR B., PEYRACHE-GADEAU V. (2002)** *Les ressources patrimoniales : une modalité de valorisation par les milieux innovateurs de ressources spécifiques latentes ou existantes*. Colloque du GREMI 5, Neuchâtel, 26-27 avril.
- PECQUEUR B (2003)** *Dans quelles conditions les objets patrimoniaux peuvent-ils être support d'activité ?* Communication à la XIIIème conférence internationale RESER "Services et développement régional", Mons, 9 et 10 octobre.
- PECQUEUR B. (2005)** Les territoires créateurs de nouvelles ressources productives : le cas de l'agglomération grenobloise, *Géographie, Economie, Société*, vol. 7, n°3, pp. 255-268
- PECQUEUR B (2008)** *La notion d'opérateur de ressources territoriales*. Communication au XLVème Colloque ASRDLF Territoires et action publique territoriale : nouvelles ressources pour le développement régional, Rimouski 25-26-27 Août.
- PERROUX F. (1955)** Note sur la notion de pôle de croissance, *Economie Appliquée*, n°8, 307-330
- PERROUX F. (1961)** *L'économie du 21^e Siècle*, Presses Universitaires de France, 598 p.
- PERL A.D, GOETZ A.R (2015)** Corridors, hybrids and networks: three global development strategies for high speed rail, *Journal of transport geography*, n°42, p. 134-144
- PETERS D. (2009)** The renaissance of inner-city rail station areas as a key element in the contemporary dynamics of urban restructuring, Paper for Critical Planning's 2009 Special Issue on Urban Restructuring
- PIPAME (2009)** *La logistique en France : indicateurs territoriaux*, Samarcande Transport Logistique Territoire, 125 p.
- PLASSARD F. (1977)** *Les autoroutes et le développement régional*, Paris, Economica, 341p.
- PLASSARD F. (1990)** Axes autoroutiers et développement des régions, *Les Cahiers Scientifiques du transport*, 22, 81-98.
- PLASSARD F. (2003)** *Transport et territoire*. Paris, PREDIT/La Documentation Française, 97p.
- POL P. M. J. (2003)** The economic impact of high-speed train on urban regions, *European regional science association* (conference paper), <http://www.sre.wu-wien.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa03/cdrom/papers/397.pdf>

- POLESE M., SHEAMUR R. (2009)** Economie Urbaine et Régionale. Introduction à la géographie Economique, *Economica*
- PONSARD C. (1964)** Théories économiques spatiales, Cours photocopié, 121P.
- PORTER, M. (1980)** *Competitive Strategy. Techniques for Analysing Industries and Competitors*, Free Press
- PRAGER J-C., THISSE J-F. (2010)** Economie géographique du développement, La découverte, 126 p.
- PRAGER J-C. (2008)** Méthode de diagnostic du système d'innovation dans les régions françaises, Direction générale des entreprises, Ministère de l'Economie, des Finances et de l'emploi.
- PRESTON J., LARBIE A., WALL G. (2006)** The impact of high speed trains on socio-economic activity: the case of Ashford (Kent), *4th Annual Conference on Railroad Industry Structure, Competition and Investment*, Universidad Carlos III de Madrid
- PRESTON J., RAJE F., (2007)** Accessibility, mobility and transport-related social exclusion, *Journal of Transport Geography*, n° 15, p. 151–160
- PRESTON J. (2009)** *The case for high speed rail: a review of recent evidence*, pour Royal Automobile Club Foundation for Motoring (rapport n° 09/128)
- PROULX M-U. (2007)** Vision 2025 – Le Saguenay-Lac-Saint-Jean face à son avenir, Presse Universitaire du Québec, 263 p.
- RAIMBAULT N. (2014)** Gouverner le développement logistique de la métropole : périurbanisation, planification et compétition métropolitaine. Le cas du bassin parisien et éclairages étrangers, Thèse de doctorat, UPEM
- RENARD V. (2003)** *Quelques caractéristiques des marchés fonciers et immobiliers*, document de travail
- REY-VALLETTE H., MATHE S. (2012)** L'évaluation de la gouvernance territoriale. Enjeux et propositions méthodologiques, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°5, pp. 783-804
- RFF (2005)a** Bilan LOTI de la LGV Nord, mai, 54p.
- RFF (2005)b** Bilan LOTI de la LGV Interconnexion Ile de France, septembre, 85p.
- RFF (2010)** Bilan de 25 ans de construction de LGV. Les LGV à l'heure du bilan, Lignes d'avenir, **8**, <http://www.rff.fr/IMG/lignedavenir-fev2010.pdf>
- RUGGERI C., LIBOUREL E., SCHORUNG M. (2016)** La grande vitesse est-elle toujours sur les rails ? *Festival international de Géographie*, Saint-Dié-des-Vosges, France

- SALADIE O., CLAVE S., GUTTIEREZ A. (2016)** Measuring the influence of the Camp de Tarragona high-speed rail station on first-time and repeat tourists visiting a coastal destination », *Belgeo* [en ligne]
- 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>
- SAVY M. (2000)** Fret, Congestion, pollution : comment progresser ?, Novembre, Document de travail, site du PREDIT
- SAVY M. (2006)a** *Logistique et territoire*, La Documentation française, 2006, 63 p.
- SAVY, M., (2006)b**, *Le transport de marchandises*, 372p., Editions d'Organisation, 372 p.
- SAVY M., DUONG P. (2008)** Prospective Fret 2030, Samarcande/PREDIT, Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire
- SCHIEB P-A., LESCHIEUX-KATIR H., THENOT M., CLEMENT-LAROSIERE B. (2014)** *Bioraffinerie 2030*, L'Harmattan, 250 p.
- SEEDA (2008)** *HST impact study*. Final report, pour la Commission européenne, <http://www.hstimpactstudy.net/HTdocs/Images/mainreport150408.pdf> (South East England Development Agency)
- SETEC (2004)** Etude relative aux effets socio-économiques et en termes d'aménagement : évaluation des premiers effets de la LGV Méditerranée, 64, Paris, France.
- SETEC (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
- SPINETTA J-C (2018)** L'avenir du transport ferroviaire, Rapports publics, Ministère de la transition écologique et solidaire, février, 127 p.
- STASZAK J-F. (2000)** Prophéties autoréalisatrices et géographie, *L'espace Géographique*, vol. 29, n°2, pp. 105-119
- STRALE M. (2010)** « La localisation des entreprises logistiques et le positionnement des régions urbaines nord-ouest européennes », *Belgeo*, 1-2, pp.119-134.
- TADDEI, J-C., DELECOLLE, T. (2012)** The role of cooperatives and corporate social responsibility: the case of the French agricultural sector, *International Business Research*, suppl. Special Issue: CSR and SMB, 5.7, (Jul 2012): 73-83
- THENOT M., KATIR H. (2017)** La bioéconomie industrielle à l'échelle d'une région : la bioraffinerie de Bazancourt Pomacle, Tremplin d'une stratégie territoriale ? *Annales des mines, Réalités industrielles*, pp. 66-70

- THISSE J-F., PERREUR J. (1977)** Relation between the point of maximum profit and the point of minimum total transport cost, *Journal of Regional Science*, n°17, pp.227-234
- TODOROVICH, P., SCHNED D., LANE R., (2011)** High-Speed Rail :International Lessons for U.S. Policy Makers, collection Policy Focus Report, Cambridge : Lincoln Institute of Land Policy. 64 p.
- TORRE, A., RALLET, A. (2005)** Proximity and localization, *Regional Studies*, vol. 39 n°1, pp. 47-60
- TORRE A. (2006)** Clusters et systèmes locaux d'innovation, Critique sur les hypothèses naturalistes de transmission des connaissances à l'aide des catégories de l'économie de la proximité, *Régions et développement*, n°24, pp. 15-44
- TORRE A., TRAVERSAC. J.B. (2011)** Territorial Governance, Springer Verlag, Heidelberg & N. York
- TORRE (2011)** Les processus de gouvernance territoriale, l'apport des proximités, *POUR*, vol. 2, pp. 114-122
- TORRE A., ZIMMERMANN J-B. (2015)** Des clusters aux écosystèmes industriels locaux, Introduction à la revue d'économie industrielle n°152, pp. 12-38
- TROIN J-F. (2010)** Désirs de gares TGV : du projet des édiles locaux au "désaménagement" du territoire, *Belgeo*, 1-2, 23-34
- TROIN J-F (2012)** TGV et fréquentation touristique : une image contrastée en Val de Loire, *Colloque de l'ASRDLF*, France, Belfort
- UIC (2015)** *High speed lines in the world*, <http://uic.org/high-speed-database-maps>
- URENA J.M. (2016)** Territorial implications of High-Speed-Rail : A spanish perspective, Routledge, 286p.
- URENA J.M, MENERAULT P., GARMENDIA M. (2009)** The high-speed rail challenge for big intermediate cities: a national, regional and local perspective, *Cities* (vol. 26, n°5) pp. 266-279
- VALERI E, PAGLIARA F., MARCUCCI E (2012)** *A destination choice model for tourism purpose*. Colloque ASRDLF, Belfort, session spéciale "Grande vitesse ferroviaire et développement régional et urbain" Sous-session 12-B : "TGV, tourisme et territoires".
- VAN DER VORST J., BEULENS J.M, (2002)** Identifying sources of uncertainty to generate supply chain redesign strategies, *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, vol. 32 vol. 6, pp.409-430

- VAZQUEZ VARELA C., MARTINEZ NAVARRO J.M. (2016)** High Speed Railway and tourism : is there an impact on intermediate cities ? Evidence from two case studies in Castilla - La Mancha (Spain), *Journal of Urban and Regional Analysis*, vol. 8, n°2, 2016, pp. 133-158
- VICKERMAN R W (2017)** Can high speed rail have a transformative effect on the economy ? *Transport Policy*, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.03.008>
- VICKERMAN R.W. (2015)** High-speed rail and regional development: the case of intermediate Stations, *Journal of Transport Geography*, 42, pp. 157–165.
- VICKERMAN R.W ULIED A. (2012)** Indirect and wider economic impacts of high-speed rail, in: DE RUS, G. (ed.) (2012), *Economic analysis of High Speed Rail in Europe*, Fundacion BBVA, 140 p.
- VICKERMAN R.W. (2007)** Cost Benefit Analysis and the Wider Economic Benefits from MegaProjects in Decision-Making on Mega-Projects: Cost-benefit Analysis, Planning and Innovation, ed. H. Priemus, B. van Wee and B. Flyvbjerg, Cheltenham: Edward Elgar
- 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>
- VICKERMAN R.W. (1997)** High Speed Rail in Europe: experience and issues for future development, *Annals of Regional Science*, n°31, pp. 21-38
- VICKERMAN R.W. (1991)** *Infrastructure and regional development*, Pion Limited, London
- VILLE DE MARSEILLE (2011)** *Le tourisme made in Marseille*, Direction de la communication.
- Villes et régions européennes 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
- VON THÜNEN J.H (1826)** *Der isolierte staadt in beziehung auf landwirtschaft und nationalökonomie*, perthes, Hambourg, Traduction Française de Laverrière J., Paris, Guillaumin, 1851
- WACKERMANN G. (2000)** *Très grandes villes et métropolisation*, Ellipses, Paris
- WACKERMANN G. (2005)** *Nouvelles accessibilités, plurimodalités et rapports inédits entre l'espace et le temps*, In G. Wackermann "La logistique mondiale : Transport et communication", Ed. Ellipses, 430 p.

- WAFI M., YASIN M., SWINEHART K. (1996)** The impact of supplier proximity on JIT success: an informational perspective. *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, vol. 26, n°4, pp. 23-24
- WANG X., HUANG S.; ZOU T., YAN H. (2012)** Effects of the High SRail Network on China's regional Tourism Development, *Tourism Management Perspectives*, n° 1, p. 34–38
- WEBER A. (1909)** Über den Standort der Industrien, Verlag Mohr, Tübingen, 2è éd., 1922
- WILDING R. (1998)** The supply chain complexity : Uncertainty generation in the supply chain, *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, vol. 28 n°8, pp. 599-616
- WILLIAMSON O.E. (1975)** Markets and hierarchy, Analysis and antitrust implication, New York, Free press, 286 p.
- WILLIAMSON O.E. (1985)** The Economic Institutions of Capitalism, Free press, 1985
- WILLIGERS J.F, WEE B. (2011)** High-Speed Rail and office location choices. A stated choice experiment for the Netherlands, *Journal of Transport Geography*, 19, 4, pp. 745-754
- WOLKOWITSCH M. (1987)** « Le développement du réseau mondial des lignes à grande vitesse : réalisations et projets », *Annales de géographie* (vol. 96, n°535) pp. 273-291
- YUE Y., WANG T., LIANG S., YANG J., HOU P., QU S., ZHOU J., JIA X., WANG H., XU M. (2015)** Life Cycle Assessment of HSR in China, *Transportation Research, Part D*, 41, 367-376
- ZAOUAL H. (1998)** La mondialisation est-elle synonyme d'un modèle unique ? in "Mondialisation et dynamique des territoires", Kherdjemil B., L'harmattant, 225p.
- ZHAO J., ZHAO Y., LI Y. (2015)** The variation in the value of travel-time savings and the dilemma of high-speed rail in China, *Transportation research, Part A*, n° 82, p. 130-140
- ZIMMERMAN J-B. (1998)** Nomadisme et ancrage territorial: propositions méthodologiques pour l'analyse des relations firmes-territoires, *Revue d'économie régionale et urbaine*, n°2
- ZUINDEAU B. (2007)** Regulation School and environment: Theoretical proposals and avenues of research, *Ecological Economics*, vol. 62 (2), pp. 281-290
- ZUINDEAU B. (2010)** Développement durable et territoire, 2è édition, Presses Universitaires Septentrion, 517 p.

Table des tableaux

Tableau 1. Synthèse des publications classées par thématique (source, classement HCERES et section CNU pour les revues classées) hors colloques	15
Tableau 2. Attentes et impacts liés à la mise en service de lignes à grande vitesse.....	47
Tableau 3. Place des LGV (en gras) dans Les politiques de transport durable menées aux différentes échelles spatiales	56
Tableau 4. Evolution de la desserte faiblement favorable aux villes intermédiaires desservies par TGV.....	60
Tableau 5. LGV et développement durable : une relation fonction de la taille des villes, faiblement présente dans les villes intermédiaires	63
Tableau 6. Politiques mises en œuvre autour des LGV et acteurs concernés	80
Tableau 7. Gouvernance locale et territorialisation des LGV.....	83
Tableau 8. Gouvernance, appropriation et spécification des caractéristiques fonctionnelles des LGV à différentes échelles spatiales dans les villes intermédiaires	108
Tableau 9. Caractérisation du lien Dessertes TGV et gouvernance locale dans le secteur du tourisme	115
Tableau 10. Types de gouvernance dans la valorisation touristique des villes TGV, par taille de ville et spécificités des villes intermédiaires.....	117
Tableau 11. Place du transport et de la logistique dans la théorie de la localisation.....	128
Tableau 12. Emission de CO2 par modes	139
Tableau 13. Risques de nomadisme industriel en Champagne Ardenne et gouvernance logistique.....	145

Table des cartes

Carte 1 . Juxtaposition des densités de population (1) et du réseau LGV en France (2) ...	25
Carte 2. Les huit villes enquêtées	58
Carte 3. Le réseau à grande vitesse européen en 2017	72
Carte 4. Les LGV en service, en construction, et en projet, dans le monde en 2014.....	75
Carte 5. Desserte de la LGV Nord.....	90
Carte 6. Région Champagne Ardenne et tracé de la LGV-Est Européenne	93
Carte 7. Principales implantations logistiques en Europe.....	128
Carte 8. Zones d'implantation logistique en France	131
Carte 9. Flux de palettes et intensité des flux export par habitant.....	144

Table des figures

Figure 1. Des logiques spatiales complémentaires ou contradictoires selon les échelles géographiques.....	23
Figure 2. Modèles de LGV selon leurs liens avec les lignes classiques	45
Figure 3. Effets positifs (+) et négatifs (-) des LGV en termes de développement durable sur les villes intermédiaires étudiées.....	62
Figure 4. modèles de Lignes ferroviaires à grande vitesse dans le monde	77
Figure 5. L'appropriation des LGV, une internalisation de la ressource LGV par processus d'apprentissage.....	85
Figure 6. appropriation d'une LGV, apprentissage, et capital organisationnel	87
Figure 7. La localisation des deux gares dans l'agglomération rémoise	106
Figure 8. Logistique exogène et logistique endogène	131
Figure 9. Eléments d'une logistique territoriale durable.....	138
Figure 10. Interactions apprentissages – Gouvernance – Expérimentations.....	156

Table des graphiques

Graphique 1. Evolution des LGV construites dans le monde depuis 1964	73
Graphique 2. Evolution de la répartition modale en France de 1990 à 2016	139

Table des matières

REMERCIEMENTS	4
INTRODUCTION GENERALE	12
ARCHITECTURE SCHEMATIQUE DE L'HDR.....	16
CHAPITRE INTRODUCTIF.....	18
ATTRACTIVITE DES TERRITOIRES INTERMEDIAIRES ET TRANSPORT : PLACE DE LA GOUVERNANCE LOCALE	18
1. PRESENTATION GLOBALE DES TRAVAUX : LE FIL DIRECTEUR DE L'ATTRACTIVITE DES TERRITOIRES, DE LA GOUVERNANCE, ET DU CAPITAL ORGANISATIONNEL	18
1.1. Retour rapide sur les résultats de thèse : attractivité des territoires en déclin et gouvernance.....	19
1.2. Le travail postdoctoral : un recentrage sur un possible facteur de localisation, les LGV	20
1.3. Bifurcation récente de la recherche : bioéconomie et gouvernance locale	21
2. GOUVERNANCE AUTOUR DES LGV DANS LES VILLES INTERMEDIAIRES, ET ESQUISSE D'UNE GRILLE DE LECTURE POUR LA BIOECONOMIE	22
2.1. Un recentrage sur des villes à problématique particulière, les villes intermédiaires.22	
2.2. LGV, attractivité des villes intermédiaires, développement durable, et gouvernance ..	24
2.2.1. LGV et attractivité dans les villes intermédiaires	24
2.2.2. LGV, attractivité des villes intermédiaires et gouvernance.....	25
2.2.3. LGV et développement durable pour les villes intermédiaires	26
2.3. Bioéconomie et gouvernance locale : esquisse d'une grille de lecture.....	27
3. GOUVERNANCE LOCALE ET PROCESSUS D'APPRENTISSAGE : APPROCHE THEORIQUE PRIVILEGIEE.....	28
3.1. L'approche institutionnelle : rôle de l'hétérogénéité des espaces, de la coordination d'acteurs, et des processus d'apprentissage	29
3.2. LGV, processus d'apprentissage, appropriation et impacts indirects	30
3.3. Transposition des questions de gouvernance à la bioéconomie	32
Plan de l'HDR.....	33
PARTIE 1- LECTURE DES IMPACTS DES LGV PAR L'ECONOMIE SPATIALE : UNE POLARISATION DES FLUX, DIFFICILEMENT COMPATIBLE AVEC LEUR VALORISATION PAR DES TERRITOIRES INTERMEDIAIRES.....	35
CHAPITRE 1	36
LE ROLE DE L'AGGLOMERATION DANS L'ATTRACTIVITE DES TERRITOIRES INTERPRETEE PAR L'APPROCHE STANDARD ET LA PLACE DES TRANSPORTS.....	36
1. IMPORTANCE DE LA CENTRALITE DANS UNE ECONOMIE TERTIARISEE ET ROLE DE L'AGGLOMERATION DANS L'ATTRACTIVITE DES TERRITOIRES.....	36
1.1. Economie spatiale et infrastructures de transport	36
1.2. Nouvelle économie géographique, transport, et concentration des flux.....	37

2. NOUVELLE ECONOMIE GEOGRAPHIQUE ET EFFICACITE CONTESTEE DES POLITIQUES DE DESENCLAVEMENT	39
3. L'ECONOMIE GEOGRAPHIQUE DU DEVELOPPEMENT, UNE CONTESTATION PLUS NUANCEE	40
CONCLUSION DU CHAPITRE 1	41
CHAPITRE 2	42
LGV ET DEVELOPPEMENT LOCAL : DES INFRASTRUCTURES FAVORABLES AUX GRANDES VILLES, CONCENTRANT ET ACCELERANT LES FLUX AUX ECHELLES NATIONALE ET EUROPEENNE	42
1. LES LGV : UN OUTIL D'INTEGRATION EUROPEENNE ET D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	42
1.1. LGV et objectifs d'aménagement du territoire dans le cas français	43
1.2. LGV et objectifs d'intégration européenne dans le cas français	43
2. LGV ET DEVELOPPEMENT LOCAL : DES IMPACTS ECONOMIQUES DISCUTES SUR LES VILLES INTERMEDIAIRES	44
2.1. Des modèles et des vocations de LGV différenciés à l'échelle mondiale	44
2.2. Les LGV : une vocation d'amélioration de l'accessibilité entre grandes villes	46
2.3. Les LGV : des impacts limités pour les villes intermédiaires en termes d'attractivité d'entreprises et de touristes	48
CONCLUSION DU CHAPITRE 2	50
CHAPITRE 3	51
LGV ET DEVELOPPEMENT DURABLE : UNE INTERACTION DISCUTEE POUR LES TERRITOIRES INTERMEDIAIRES	51
1. LGV ET DEVELOPPEMENT DURABLE, UN LIEN CONTROVERSE D'APRES LA LITTERATURE POUR LES VILLES INTERMEDIAIRES	52
1.1. LGV et volet économique du développement durable dans le cas de villes intermédiaires	52
LGV et.....	53
1.2. Volet social du développement durable dans le cas des villes intermédiaires	53
1.3. LGV et volet environnemental du développement durable dans le cas des villes intermédiaires	54
2. LGV ET DEVELOPPEMENT DURABLE POUR LES TERRITOIRES INTERMEDIAIRES : LES RESULTATS NUANCES DE DEUX ETUDES	57
2.1. LGV et volet économique du développement durable dans des villes intermédiaires comparables : résultats sur l'emploi	57
2.2. LGV et développement durable dans huit villes françaises : focus sur le cas des villes intermédiaires	58
CONCLUSION DU CHAPITRE 3	64
CONCLUSION DE LA PARTIE 1	65
PRINCIPALES CONTRIBUTIONS PERSONNELLES EN LIEN AVEC LA PARTIE 1	66

PARTIE 2	70
DES PROJETS DE LGV A LEUR APPROPRIATION : PROCESSUS D'APPRENTISSAGE ET IMPACTS INDIRECTS	70
CHAPITRE 4	71
IMPACTS DE SPECIFICATION DES LGV SUR LES VILLES INTERMEDIAIRES : DEPENDANCE AU SENTIER, AUX MECANISMES DE COORDINATION, ET D'APPROPRIATION	71
1. <i>UNE DEPENDANCE AU SENTIER : DES CONTEXTES HISTORIQUES, GEOGRAPHIQUES, TECHNOLOGIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX SPECIFIQUES DE DEPLOIEMENT DES LGV</i>	71
1.1. <i>Les contextes spécifiques : des choix historiques ancrés</i>	71
1.2. <i>Rôle des spécificités géographiques et des enjeux technologiques</i>	75
2. <i>LGV ET COORDINATION D'ACTEURS LIEE A CES CONTEXTES SPECIFIQUES</i>	76
2.1. <i>Les formes de LGV et l'irrigation différenciée des villes intermédiaires</i>	76
2.2. <i>Le concept de gouvernance locale et sa relation avec les LGV</i>	78
2.3. <i>LGV, apprentissages, et renouveau de la gouvernance</i>	81
3. <i>GOVERNANCE LOCALE, PROCESSUS D'APPRENTISSAGE ET APPROPRIATION DES LGV</i>	82
3.1. <i>Gouvernance locale et appropriation</i>	82
3.2. <i>LGV, gouvernance locale, et processus d'apprentissage</i>	84
3.3. <i>Des politiques d'accompagnement visant à atténuer les effets d'agglomération et à potentialiser l'attractivité</i>	86
CONCLUSION DU CHAPITRE 4	88
CHAPITRE 5	89
GOVERNANCE, APPRENTISSAGE ET APPROPRIATION DES LGV A DIFFERENTES ECHELLES SPATIALES POUR LES VILLES INTERMEDIAIRES	89
1. <i>UNE APPROPRIATION DES LGV A L'ECHELLE REGIONALE LIEE AU DEGRE DE COHESION PREALABLE, A LA GEOGRAPHIE REGIONALE, ET AUX POLITIQUES AUTOUR DE LA DESSERTE</i>	89
1.1. <i>La LGV Nord : une adhésion régionale forte au projet, une géographie propice, et des politiques d'accompagnement</i>	90
1.2. <i>La LGV Est-Européenne : un faible consensus régional autour du projet, une géographie peu propice à l'irrigation, et une appropriation circonscrite</i>	92
1.3. <i>Des gouvernances différenciées liées à la taille des villes principalement desservies et à la légitimité de la ville centre de la région</i>	94
2. <i>UNE APPROPRIATION A L'ECHELLE URBAINE LIEE A LA COORDINATION AVEC LES AUTRES VILLES, AUX SPECIFICITES ECONOMIQUES LOCALES, ET AUX POLITIQUES D'ACCOMPAGNEMENT</i>	95
2.1. <i>Une appropriation limitée du TGV au service d'un processus de métropolisation</i>	96
2.2. <i>Une gouvernance visant une affectation fonctionnelle des quartiers de la ville</i>	99
3. <i>A L'ECHELLE DES QUARTIERS, UNE APPROPRIATION DU TGV AUTOUR DES GARES, LIEE AUX POLITIQUES FONCIERES LOCALES DANS LE CAS DE REIMS</i>	100
3.1. <i>Une appropriation du TGV autour des gares liée aux stratégies ciblées des acteurs de l'immobilier résidentiel</i>	101
3.2. <i>Une appropriation du TGV liée aux stratégies d'investisseurs en immobilier de bureaux ciblant une demande de locaux neufs</i>	102
3.3. <i>Appropriation du TGV autour des gares centrales dans le long terme : des entreprises encore locales mais des évolutions perceptibles dans le cas de Reims</i>	104

3.4. Le cas de la gare périphérique de Reims : une gouvernance conduisant à un début d'appropriation de ses caractéristiques fonctionnelles dix ans après	105
CONCLUSION DU CHAPITRE 5	109
CHAPITRE 6	110
UNE APPROPRIATION DES LGV EN MATIERE D'ATTRACTIVITE TOURISTIQUE POUR LES VILLES INTERMEDIAIRES.....	110
1. APPROPRIATION DES LGV EN MATIERE DE TOURISME : UNE RELATION CONDITIONNEE A LA SPECIFICITE DES RESSOURCES TOURISTIQUES ET A LA COORDINATION D'ACTEURS.....	110
1.1. Une revue de la littérature faisant ressortir une attractivité touristique en lien avec les LGV dépendante de la taille des villes	111
1.2. Une appropriation de la grande vitesse au bénéfice du tourisme fonction des aménités présentes dans le cas des villes intermédiaires	112
2. GOUVERNANCE ET APPROPRIATION COLLECTIVE DES LGV EN TERMES DE MOBILITES TOURISTIQUES.....	114
CONCLUSION DU CHAPITRE 6.....	118
CONCLUSION DE LA PARTIE 2	119
PRINCIPALES CONTRIBUTIONS PERSONNELLES DE LA PARTIE 2	120
PARTIE 3.....	124
ATTRACTIVITE DES TERRITOIRES, LOGISTIQUE, ET GOUVERNANCE : PERSPECTIVES DE RECHERCHE POUR LA BIOECONOMIE	124
CHAPITRE 7	126
LOGISTIQUE ET ATTRACTIVITE DES TERRITOIRES : UNE SEGMENTATION GEO-FONCTIONNELLE DE LA LOGISTIQUE PROFITANT AUX AGGLOMERATIONS DENSES.....	126
1. THEORIES DE LA LOCALISATION ET LOGISTIQUE : DE L'IMPORTANCE DES COUTS DE TRANSPORT A CELLE DE LA CENTRALITE.....	126
2. LA LOGISTIQUE, EXPRESSION DE LA CENTRALITE : UNE FONCTION QUI MODIFIE LES FLUX, ET AFFRANCHIT LES ENTREPRISES DES CONTRAINTES SPATIALES	129
3. PERFORMANCE LOGISTIQUE ET TERRITOIRES : UNE SEGMENTATION GEOGRAPHIQUE ET FONCTIONNELLE DES ESPACES	130
CONCLUSION DU CHAPITRE 7.....	132
CHAPITRE 8	133
UNE GOUVERNANCE LOGISTIQUE CONFRONTEE AU FAIBLE POUVOIR DE POLARISATION DES TERRITOIRES INTERMEDIAIRES POUR LES FLUX AVAL	133
1. MODIFICATION DE LA RELATION MARCHÉ/CLIENT FINAL, AGGLOMERATIONS LOGISTIQUES ET ENJEUX POUR LES ECONOMIES LOCALES	133
2. DES STRATEGIES DE « GOUVERNANCE TERRITORIALE » VISANT UN DESSERREMENT LOGISTIQUE	134

3. UNE ILLUSTRATION DE LA GOUVERNANCE DANS LA FILIERE DECONSTRUCTION-RECYCLAGE, ET DE LA DIFFICILE MISE EN ŒUVRE DU REPORT MODAL POUR LES TERRITOIRES INTERMEDIAIRES	135
3.1. Emergence de filières de déconstruction/recyclage et faiblesse des atouts logistiques des territoires intermédiaires.....	136
3.2. Transport et logistique durable : des territoires intermédiaires moins propices à optimiser les flux et à leur durabilité	138
CONCLUSION DU CHAPITRE 8	140
CHAPITRE 9	141
LOGISTIQUE AMONT ET ANCRAGE INDUSTRIEL SUR LES TERRITOIRES FAIBLEMENT AGGLOMERES : BIOECONOMIE ET GOUVERNANCE LOGISTIQUE	141
1. LA LOGISTIQUE AMONT, UN DES SUPPORTS DE L'ANCRAGE INDUSTRIEL SUR DES TERRITOIRES INTERMEDIAIRES	141
2. LA LOGISTIQUE SUPPORT D'ANCRAGE PRODUCTIF D'UN TERRITOIRE INTERMEDIAIRE : CAS DES FILIERES BETTERAVE ET BOIS EN CHAMPAGNE-ARDENNE	142
2.1. Spécialisations industrielles et logistiques en Champagne-Ardenne, une région faiblement polarisée.....	143
2.2. Filières agro-ressources et organisations productives : quelle gouvernance logistique ?	145
CONCLUSION CHAPITRE 9.....	148
CONCLUSION DE LA PARTIE 3	149
PRINCIPALES CONTRIBUTIONS PERSONNELLES DE LA PARTIE 3	151
CHAPITRE DE CONCLUSION	154
RESULTATS MAJEURS ET PERSPECTIVES	154
1. ATTRACTIVITE DES TERRITOIRES ET GOUVERNANCE : ROLE DES LGV.....	155
2. APPRENTISSAGES TERRITORIAUX ET CAPITAL ORGANISATIONNEL : ROLE DES LGV.....	157
3. UNE GENERALISATION DU LIEN APPRENTISSAGES TERRITORIAUX/ATTRACTIVITE DES TERRITOIRES	161
4. PERSPECTIVES DE RECHERCHES : L'INTERACTION APPRENTISSAGES TERRITORIAUX/ ATTRACTIVITE, QUELLE TRANSPOSITION A LA GOUVERNANCE AUTOUR DE LA BIOECONOMIE ?	162
BIBLIOGRAPHIE	166
TABLE DES TABLEAUX.....	193
TABLE DES CARTES	193
TABLE DES FIGURES.....	194
TABLE DES GRAPHIQUES	194
TABLE DES MATIERES	195

Résumé

Alors que les investissements dans les lignes à grande vitesse (LGV) sont parfois controversés et considérés comme ayant été portés au-delà de leur pertinence lorsque ces lignes desservent des territoires intermédiaires, les résultats des travaux présentés alimentent ce débat entre partisans des dessertes ferroviaires à grande vitesse limitées aux pôles forts, et partisans de dessertes élargies aux territoires intermédiaires, permettant un potentiel regain d'attractivité et contribuant au déploiement de politiques de développement durable.

Nous proposons ici une grille de lecture considérant que les dessertes à grande vitesse n'arrivent pas là par hasard, qu'elles sont le résultat de projets et d'arbitrage répondant à des logiques historiques, à des trajectoires technologiques, et à des stratégies économiques, dont les acteurs s'emparent de manière différente. Ils se les approprient par des processus d'apprentissage, différents selon les périodes de mise en service, les conjonctures économiques, les caractéristiques socio-économiques des territoires, les contextes politiques, et parfois la capacité des hommes à imposer des stratégies innovantes.

Les parties 1 et 2 montrent en quoi les LGV peuvent accompagner certaines dynamiques sur des villes intermédiaires et être un vecteur indirect de l'attractivité, contribuant à l'évolution du rôle des villes intermédiaires dans les hiérarchies urbaines. Selon les pays, les types de lignes et de tarification, les caractéristiques des LGV sont elles-mêmes très hétérogènes. Dans les villes étudiées où les politiques locales d'accompagnement ont été importantes, et avec des ressources spécifiques de ces territoires, une appropriation de l'infrastructure s'est parfois produite. Prenant appui sur des expériences passées et par effet de mimétisme, les villes desservies sont souvent pilotes dans l'aménagement des quartiers de gares. Les promoteurs et investisseurs locaux jouent également un rôle majeur dans l'adhésion aux projets et aux impacts potentiels des LGV en termes d'image pour les acteurs extérieurs et ceux du territoire. Des politiques de valorisation des atouts touristiques sont mises en œuvre. Les apprentissages territoriaux émergent alors par expériences (passées) et expérimentations (nouvelles) conduisant à des appropriations spécifiques des LGV et renouvelant le capital organisationnel du territoire. Les effets positifs d'image conférés par les LGV ne suffisent toutefois pas pour déclencher des dynamiques d'attractivité nouvelles. L'apparition d'éventuelles retombées économiques demande une mise en œuvre de politiques coordonnées et concertées entre acteurs publics et privés. En mobilisant des ressources territoriales spécifiques déjà présentes sur le territoire et en les combinant efficacement avec les avantages d'une accessibilité accrue liée à la connexion au réseau LGV, un processus de spécification peut se produire.

La partie 3 ouvre des perspectives de recherche quant au rôle de la gouvernance logistique dans l'ancrage productif de filières de la bioéconomie. La gouvernance logistique est aujourd'hui surtout étudiée au travers des questions de maîtrise du dernier kilomètre avec des problématiques de logistique urbaine et d'aménagement des zones logistiques. Nous proposons ici une analyse de la maîtrise du premier kilomètre comme facteur d'ancrage de la bioéconomie, et du rôle que peut jouer la gouvernance dans ce domaine de la logistique amont.

Mots clés : territoires, attractivité, gouvernance, lignes à grande vitesse, bioéconomie