

OBSERVER L'IMPACT DES LIGNES À GRANDE VITESSE ACTEURS ET TERRITOIRES DU GRAND OUEST FRANÇAIS

Gérald Billard ^a, Lionel Bertrand ^b

^a Professeur, UMR 6590 ESO-Le Mans, Co-directeur de la mission d'animation de
l'Observatoire Socio-Économique de la LGV BPL

^b Directeur de projets, SETEC International, Directeur de la mission d'animation de
l'Observatoire Socio-Économique de la LGV BPL

INTRODUCTION

Le 2 juillet 2017, les 182 km de ligne nouvelle entre Connerré (à 25 km au nord du Mans) et Rennes constituant la Ligne à Grande Vitesse Bretagne-Pays de la Loire (LGV BPL) ont été mis en service après cinq ans de travaux. Le même jour, les passagers du TGV entre Paris et Bordeaux empruntaient pour la première fois les 340 km de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) entre Tours et la capitale de la région Nouvelle Aquitaine (figure 1). Avec un coût de construction de 3,4 milliards d'euros pour la LGV BPL et 9 milliards pour la LGV SEA, la première préoccupation pour l'État, SNCF Réseau et l'ensemble des partenaires publics et privés financeurs reste sans doute celle de la réussite commerciale de ces deux nouveaux tronçons du réseau à grande vitesse français déjà bien constitué. En France comme en Europe, la construction de Lignes à Grande Vitesse (LGV) a bouleversé depuis une trentaine d'années l'accessibilité ferroviaire des territoires connectés à ce réseau de transport rapide (Facchinetti-Mannone, 2012). Ainsi, selon les premiers résultats communiqués par SNCF Mobilités, la fréquentation des TGV a augmenté de 18 % en Bretagne au cours des trois premiers mois d'exploitation (juillet à septembre 2017), par rapport à la même période de l'année 2016. Entre Paris et Bordeaux, la croissance du trafic a été de 75 % par rapport à l'été 2016, soit environ 1 million de passagers supplémentaires. Ces résultats sont bien évidemment encourageants, mais la mise en service de ces deux nouveaux tronçons de LGV en France suscite logiquement des attentes bien plus larges non seulement de la part des agglomérations et métropoles directement desservies mais également des territoires bretons et aquitains. A défaut d'être toujours parfaitement formalisés et maîtrisés, ces multiples « effets territoriaux » de la Grande Vitesse Ferroviaire (GVF) sont souvent clairement identifiés pour les acteurs locaux (Mignerey, 2012) : développement économique et touristique (Delaplace, 2012 ; Bazin-Benoît *et al.*, 2014), aménagement de nouveaux

quartier d'affaires et de pôles d'échanges multimodaux à proximité des gares TGV (Richer, 2008 ; L'Hostis, 2009 ; Bazin et *al.*, 2009 ; Terrin, 2011 ; Dumont et *al.*, 2014 ; Roseau, Baron-Yelles, 2016), requalification résidentielle ainsi que commerciale au voisinage des gares (Desbouis, Medeville, 2002 ; Dang Vu, Jeanneau, 2008 ; Lavadinho, 2012) captation des actifs occupant des fonctions tertiaires supérieures (Dubois, 2010), effets leviers sur les investissements immobiliers (Bazin et *al.*, 2010) ou le développement touristique (Bazin-Benoît et *al.*, 2014), valorisation de l'image des territoires (Bazin-Benoît, Delaplace, 2013)... Néanmoins, la mesure des impacts de la mise en service d'une ligne à grande vitesse s'avère bien complexe tant d'un point de vue des thématiques abordées que des échelles spatiales et temporelles mobilisées.

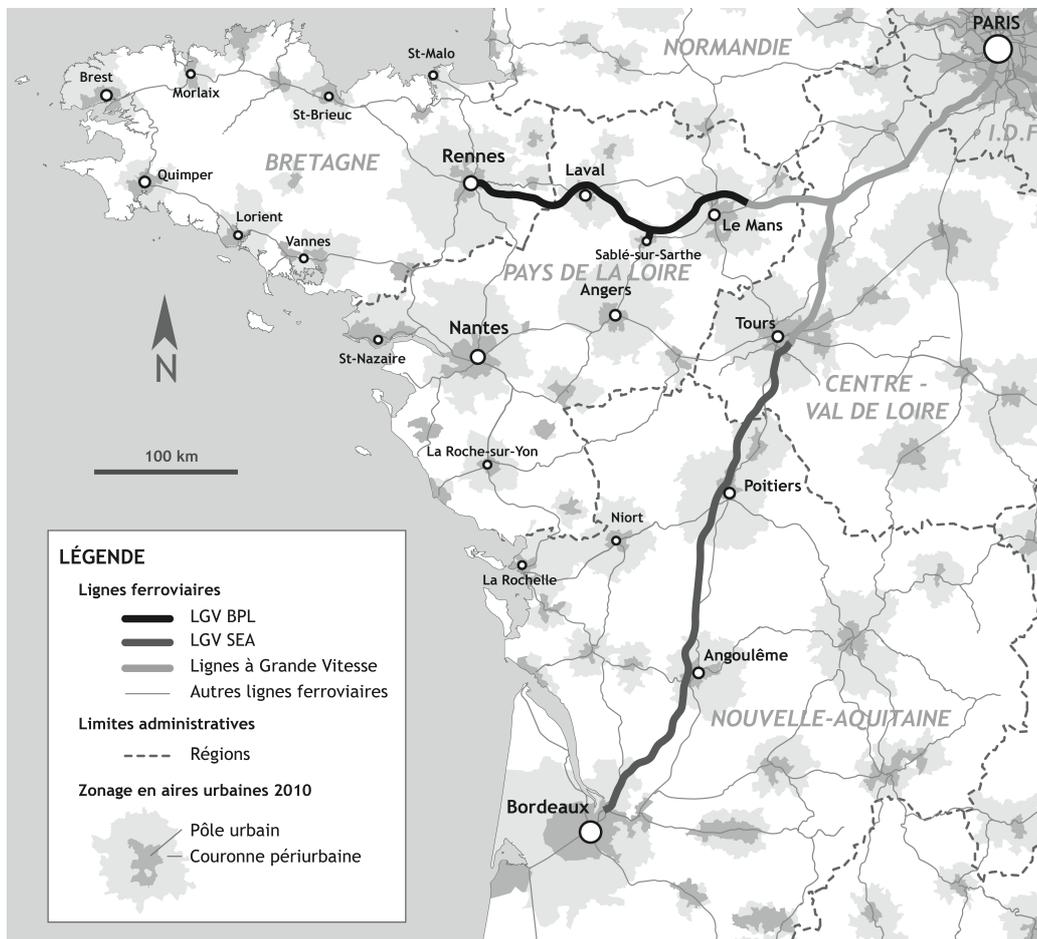


Figure 1 : Carte des tracés des LGV BPL et SEA
(carte : ESO-Le Mans, 2018)

INTERROGER ENCORE LE « MYTHE » DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE

Invité par la revue *L'Espace Géographique* à contribuer à un débat réunissant six autres spécialistes en géographie et aménagement (Collectif, 2014), Jean-Marc Offner réinterrogeait de nouveau le mythe des « effets structurants » des infrastructures de transports, vingt ans après la parution de son article (Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique, *L'Espace géographique*, 1993, t. 22, n° 3, p. 233- 242). Bien que dépassant *stricto sensu* le cadre de la grande vitesse ferroviaire pour englober plus largement le cas des autoroutes et à une échelle intra-urbaine, celui des transports en commun en site propre, J-M Offner, se réjouissait que les universitaires et certains professionnels tempèrent régulièrement, voire dénoncent, ce mythe des effets structurants des transports sur les territoires. Cependant, l'auteur le rappelle en reprenant notamment l'exemple de la LGV Paris Bordeaux, « *le mythe a la vie dure parce qu'il continue à fonctionner à la fois comme facteur explicatif (trop) simple des mutations urbaines et comme argument de vente (fallacieux) des grands projets* » (Offner in Collectif, 2014 : 53). Principaux responsables désignés de cette résilience, certains journalistes et élus s'engouffrent dans un optimisme exacerbé mis au service d'un bon titre ou de la justification les milliards d'euros finançant ces grandes infrastructures.

En 2011, ce questionnement autour du décalage structurel entre parole non académique et universitaire avait été déjà investi par un collectif s'appuyant sur 92 articles exclusivement centrés sur la grande vitesse ferroviaire et le développement économique local (Bazin, Beckerich, Delaplace, Vandebossche, 2011). L'analyse fine ainsi menée est en cela intéressante qu'elle tempère ce clivage grossier entre deux sphères qui s'opposeraient systématiquement en concluant que « *cet article propose une confrontation entre littératures académique et non académique afin d'éclairer les raisons de la pérennité de l'idée des effets structurants automatiques d'une ligne à grande vitesse sur les transformations socio-économiques dans l'espace. Nous avons montré que la littérature académique ne permet pas d'évacuer cette idée et, dans une certaine mesure, participe même à son maintien. Elle continue en effet d'identifier des effets, même si ceux-ci, complexes et nuancés, sont présentés comme dépendants de conditions spécifiques aux territoires desservis* ». A l'opposé, le récent titre d'une journaliste de France 3 Bretagne (S. Breton, 2018), « *Un an après, le miracle de la LGV a-t-il eu lieu ?* » semble indiquer que la presse est capable de

retenue sur les questions inhérentes aux effets positifs de la LGV BPL. Bien que relativement lapidaire, le reportage nuance pourtant les conséquences positives de la mise en service de la ligne nouvelle à grande vitesse, voire apporte des éléments critiques relatifs à la dynamique réelle du marché immobilier de bureau à Rennes, voire des transactions résidentielles ou encore, souligne les difficultés d'attirer pour l'instant, des cadres depuis la région parisienne. *In fine*, ce n'est pas tant le mythe des effets structurants de la grande vitesse ferroviaire qui est à déconstruire mais plutôt son caractère automatique et homogène. Nous retiendrons ainsi les propos de Francis Beaucire (collectif, 2014 : 54) qui défend l'idée que « *l'infrastructure de transport et les dessertes qui l'accompagnent, s'inscrivent dans un système territorial, un contexte démographique et économique mais aussi un contexte humain conformé par le plus ou moins grand dynamisme de l'entrepreneuriat régional et par l'ambition politique locale* ». Pour alimenter un peu plus cette incertitude, nous pouvons aussi nous ranger derrière Aurélie Delage (2016) concluant qu'il existe une multitude de facteurs concourant au développement local, la desserte LGV étant sans doute un actif indispensable mais pas suffisant.

INSCRIRE L'OBSERVATION DES EFFETS SOCIO-ÉCONOMIQUES D'UNE LGV DANS LE CHAMP DE L'INCERTITUDE ET DE L'HÉTÉROGÉNÉITÉ TERRITORIALE

Intitulé « Observer l'impact des lignes à grande vitesse : acteurs et territoires du Grand Ouest français », le dossier présenté dans le cadre de ce numéro de *NorOis* revendique à la fois sa filiation avec cette controverse autour de l'automatisme des avantages concurrentiels générés par la mise en service d'une ligne à grande vitesse, tout en contribuant à une lecture multiscale de différents systèmes territoriaux en prise avec les LGV BPL et SEA.

La contribution proposée dans ce dossier thématique par Romaric Nègre (« *Regards prospectifs spatialisés des entreprises bretonnes et ligériennes sur l'accessibilité ferroviaire nouvelle* ») offre une première vision au plus près des chefs d'entreprises de l'Ouest sur cette quête du « chaînon manquant » que représente la grande vitesse. Étude originale face au déficit de travaux analysant le lien entre infrastructures de transports et pratiques, voire stratégies des entreprises, l'auteur a interrogé plus de 170 chefs d'entreprises. Globalement, au delà des avantages conférés par la LGV en terme d'accroissement amplitudes horaires et du confort dans les déplacements, les acteurs économiques rencontrés n'envisagent pas de

changements significatifs dans leurs activités en liant avec cette nouvelle mobilité ferroviaire accélérée. L'étude adopte donc une position prudente mettant en balance à la fois les attentes (et l'optimisme) parfois excessives des élus et le pragmatisme des acteurs économiques dont les logiques ne relèvent pas exclusivement d'une logique de mobilité ferroviaire à grande vitesse. La revue de la littérature académique confirme d'ailleurs que le TGV n'est qu'un des facteurs parmi d'autres influençant les entreprises dans leurs décisions de localisation et aucune entreprise ne se relocalise exclusivement par rapport au TGV (Bazin et al., 2011).

Dans cette continuité, l'article de Véronique Mondou et Hélène Pébarthe-Désiré (« *Ligne à grande vitesse et affirmation des destinations : quelles stratégies pour le tourisme et les rencontres d'affaires ? Le cas de la LGV Bretagne – Pays de la Loire* »), bien que se focalisant exclusivement sur la thématique du tourisme, rejoint l'idée générale que si la mise en service d'une nouvelle desserte à grande vitesse aurait un effet levier pour fédérer des projets de développements locaux, elle ne peut être considérée comme suffisante pour stimuler seule un essor économique endogène. Pour les auteures, si l'amélioration de l'accessibilité d'un lieu représente indéniablement un atout pour capter de nouveaux visiteurs, notamment sur le segment du tourisme d'affaires, c'est la congruence entre la qualité de la desserte, des équipements (par exemple, palais des congrès) et de la stratégie de mise en tourisme qui constitue sans doute la clé de voûte de l'affirmation d'une ville en tant que destination.

Revenant sur le cas de la capitale de la Nouvelle-Aquitaine, Jean-Pierre Wolf (« *Quels effets de la LGV Océane pour Bordeaux ?* ») interroge aussi avec expérience (Wolff, 2005 ; Laumière, Wolff, 2013) ce mythe des effets structurants encore vivace tant chez les élus que chez certains décideurs locaux. Le lien est même fait avec l'article précédent quand l'auteur évoque des retombées mitigées en terme de tourisme (diminution de 5 à 10 % des nuitées mais augmentation du tourisme d'affaires), évoquant même le Bassin d'Arcachon et non Bordeaux comme grand bénéficiaire de se rapprochement avec Paris. Comme certainement à Rennes, le développement de l'attractivité de Bordeaux dans les vingt prochaines années, seront le fruit de la mise en chantier de projets urbains intégrés et adossés à une vision stratégique d'ensemble, bien plus que la résultante unique de l'arrivée d'une nouvelle desserte à grande vitesse. A une vision « tout TGV », l'auteur oppose aussi le rôle d'anticipation important joué par l'aménagement des lignes de tramway (2003), le lancement de nouvelles opérations emblématiques d'urbanisme (Euratlantique, par exemple), la reconquête du fleuve

qui vont changer aussi l'image de Bordeaux bien avant la mise en service de la LGV SEA : cette dernière a joué un rôle de levier indiscutable, le projet urbain et les aménagements en découlant ont sans doute fait (et feront) le reste.

EFFETS STRUCTURANTS D'UNE LGV VERSUS PROJETS DE TERRITOIRE ?

Armand Frémond (Collectif, 2014) nous interpelle sur le fait que le rejet du mythe des effets induits de la construction des lignes à grande vitesse, ne peut conduire à ignorer le lien entre transports, mobilité et aménagement du territoire. Dans cette perspective, l'article de Geneviève ZEMBRI-MARY (« *Configurations complexes d'acteurs locaux et négociation des projets et des financements des LGV : le cas de la LGV Bretagne Pays de Loire et de la LGV Sud Europe Atlantique* ») est d'autant plus éclairant qu'il relève d'une démarche comparative sur le jeu d'acteurs en œuvre, principalement lors des négociations relatives au financement des deux lignes LGV BPL et SEA. L'auteure rappelle ainsi la forte participation financière des collectivités locales dans la construction des lignes à grandes vitesses depuis le milieu des années 2000. Même si certaines études mettent en avant les retombées économiques positives du chantier de la LGV SEA (Fouqueray E. 2016), face aux écarts entre taux de rentabilité socio-économique prévisionnels et réalisés des projets antérieurs de LGV, ces investissements ne sont pas sans risque pour des collectivités. Ces dernières sont souvent convaincues que le TGV est un puissant facteur de hiérarchisation géoéconomique, de part « *son caractère fondamentalement anisotropique, c'est-à-dire réparti non équitablement dans le territoire* » (Dubois, 2010 : 89). Pourtant comme le rappellent de nombreuses études (Bazin et al., 2011 ; Delaplace M., 2012), il reste très aléatoire de vouloir systématiquement associer une desserte ferroviaire à grande vitesse avec l'émergence de nouvelles dynamiques économiques locales dans les territoires desservis. Comme l'analyse également, Geneviève ZEMBRI-MARY, notamment sur le cas de la LGV SEA, la fragilité ou l'absence de coalition solide entre les élus pénalise l'élaboration d'un véritable projet de territoire. Ses propos se font ainsi l'écho d'un autre article mettant en perspectives les oppositions étant apparues entre différents acteurs (élus, associations, chambres consulaires, syndicats socio-professionnels), lors du débat public de 2005 et 2006 concernant la LGV Bordeaux-Toulouse (Laumière, Wolff, 2013).

Un projet de ligne nouvelle à grande vitesse peut-il contribuer à l'émergence d'un projet de territoire ? Cette question formulée par Armand Frémond (in collectif, 2014 : 58) permet de

dépasser le débat sur le caractère aléatoire des retours sur investissement d'une LGV pour réorienter le référentiel de mesure vers des notions de mise en synergie des acteurs et de construction collective d'un destin spatialisé. Encore faut-il dépasser une certaine réalité susceptible de diviser *a priori* les élus : « *la réalisation de nouvelles lignes dont les caractéristiques techniques et fonctionnelles permettent des relations rapides et plus directes entre les grandes métropoles, principaux générateurs de trafic, se déploient au détriment des espaces intermédiaires dont les villes ont généralement été écartées du tracé des Lignes à Grande Vitesse* » (Facchinetti-Mannone, 2012 : 34). Les retombées positives d'une LGV serait donc aussi à mesurer dans sa capacité à produire une prospective territoriale intégrée et partagée. Dans ce dossier, la contribution de Guy Baudelle, d'Ingrid Brugioni et Arnaud Lepetit (« *L'impact de la LGV Bretagne-Pays de la Loire sur le développement régional : une évaluation prospective à l'horizon 2040* ») s'inscrit parfaitement dans ce changement de paradigme. Alors que les auteurs reviennent assez rapidement sur le manque d'impacts avérés d'une LGV sur la croissance régionale et urbaine, ils mettent en avant l'utilité stratégique de l'exercice de prospective territoriale lié au projet LNO BPL à l'horizon 2040 auquel ils ont participé. Les cinq scénarii ainsi élaborés autour de la desserte à grande vitesse en Bretagne ouvrent un champ des possibles aux élus, décideurs locaux et citoyens en évitant l'écueil de décisions prises à chaud, au gré de l'actualité et tendances du moment.

AU DELÀ DES EFFETS SOCIO-ÉCONOMIQUES, LA MESURE DE LA CICATRISATION DU TERRITOIRE

Orienté principalement dans ce numéro sur le champ des impacts socio-économiques d'une ligne à grande vitesse, ce dossier s'ouvre aussi à la thématique environnementale dans un sixième article. Caroline Guittet et Anne-Laure Bethe (« *Transversalité de l'Observatoire photographique du paysage de la LGV Bretagne-Pays de la Loire* ») abordent en effet la question de la perturbation des rythmes des paysages par l'implantation des grandes infrastructures ferroviaires. Au sein du volet environnemental de l'Observatoire LGV BPL (cf. encadré), ce suivi des dynamiques paysagères repose sur la mise en place d'un Observatoire Photographique du Paysage (OPP). Cette démarche consiste à photographier annuellement 82 sites dans 35 communes afin d'appréhender la « cicatrization » du paysage mais également, les changements dans les usages des habitants. Bien que les OPP soient devenus relativement courants en France depuis une vingtaine d'années, aucune obligation

légale, ni recommandation imposée par SNCF Réseau ne pesait sur Eiffage Rail Express (ERE), titulaire du contrat de partenariat public privé de la LGV BPL. Néanmoins, l'action volontariste de ERE trouve logiquement sa place dans un dispositif plus large de mesures des effets externes des grands projets d'infrastructures et des grands choix technologiques sur la base de critères homogènes, intégrant les impacts des effets externes des transports sur, notamment, l'environnement, la sécurité et la santé (extrait du Code des transports, consolidée au 1^{er} avril 2018, Article L1511-2). D'ailleurs, que ce soit ERE ou encore LISEA (titulaire du contrat de concession de la LGV SEA), les deux sociétés ont chacune mis en place un observatoire afin d'anticiper le respect de la législation. En effet, en 2022, ces deux acteurs privés devront respecter les dispositions législatives et réglementaires¹ prévoyant la production de bilans socio-économiques et environnementaux entre 3 à 5 ans après la mise en service des grandes infrastructures de transport. Ces deux bilans viendront ainsi rejoindre, entre autres, les bilans ex-post déjà produits par Réseau Ferré de France² (Bilan LOTI de la LGV Est européenne phase 1, 2013 ; Bilan LOTI de la LGV Méditerranée, 2007) et enrichir ainsi les types d'approches et les connaissances sur les effets d'une ligne nouvelle à grande vitesse sur les territoires.

LES LGV BRETAGNE-PAYS DE LA LOIRE ET SUD EUROPE-ATLANTIQUE SOUS OBSERVATION

Vincent Pereira,

Responsable Environnement Observatoires et Partenariats, Eiffage Rail Express (ERE)

Au titre des engagements de l'État associés à la déclaration d'utilité publique en date du 26 octobre 2007, Eiffage Rail Express (ERE), titulaire du Contrat de Partenariat Public-Privé (CPP) pour la mise en œuvre de cette LGV depuis le 28 juillet 2011, avait l'obligation de mettre en place un observatoire de l'environnement. Dans le cadre de son offre et de sa politique volontariste en matière de développement durable, ERE a proposé d'élargir le champ d'analyse de cet observatoire aux problématiques socio-économiques. Cet élargissement englobe un regard sur les effets du chantier de la LGV BPL et retombées économiques, l'évolution de l'offre de transports et des mobilités, sur les mutations économiques (emplois, localisations des activités économiques, le tourisme et l'économie

¹ Article L.1511-6 du code des transports qui a codifié l'article 14 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982

² Ancien nom de SNCF Réseau jusqu'au 31 décembre 2014

rurale) ainsi que sur l'attractivité et les dynamiques territoriales (dont la transformation des quartiers de gare). Si cette initiative s'inscrit dans une démarche mise en œuvre pour les projets autoroutiers, elle fut plus récemment initiée par SNCF Réseau pour les projets ferroviaires qu'elle porte. Ces observatoires ont pour ambition d'aller au-delà des obligations réglementaires telles que la réalisation des bilans LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs), en portant la durée d'observation au-delà des 5 ans retenus pour l'élaboration des bilans LOTI. L'observatoire des effets environnementaux et socio-économiques de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne-Pays de la Loire (LGV BPL) a donc été mis en place en juin 2012, pour une durée de 10 ans. Au delà de l'appréciation des effets socio-économiques et environnementaux de la LGV avec des échelles temporelles et spatiales adaptées à la mesure d'une telle infrastructure, l'Observatoire a pour objectifs de créer un espace de réflexion commun à l'ensemble acteurs concernés par le projet et de fournir une information transparente sur les effets directs et indirects de la LGV sur les territoires concernés. L'animation permanente de cet observatoire socio-économique LGV BPL a été confiée à un groupement composé de SETEC International associé au laboratoire ESO, et l'INRA pour le volet agricole ; la société EGIS quant à elle, pilote l'Observatoire environnemental.

Créé en 2012 pour une durée de 15 ans, l'Observatoire de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique est quant à lui financé et animé par LISEA dont l'actionnaire principal est le groupe Vinci. S'appuyant comme l'observatoire LGV BPL sur un système de gouvernance multi-acteurs (SNCF Réseau, services de l'État, collectivités territoriales, universités, organismes de recherche, bureaux d'étude et de conseil), cet observatoire affiche un programme de travail s'articulant sur plusieurs axes : les retombées économiques et sociales du chantier ; la mobilité et l'offre de transport ; les effets de la grande vitesse sur l'organisation des territoires et des gares, le tourisme et les stratégies des acteurs territoriaux. Si ces axes se rapprochent de ceux développés au sein de l'Observatoire LGV BPL, la méthode diffère un peu. LISEA recueille, analyse et diffuse les données issues des territoires traversés par la LGV SEA mais la majorité des études relève d'une « commande » au coup par coup, validée par un conseil scientifique indépendant, et confiée en général à des universitaires.

Au final, ces deux observatoires se complètent autour d'un objet similaire (ligne nouvelle à grande vitesse), d'un objectif identique (mesure des impacts socio-économiques et environnementaux) et d'une échelle bi-régionale analogue, offrant ainsi une opportunité de

suivre deux approches qui permettront sans doute de contribuer à enrichir la démarche d'évaluation (*ex-post*), voire d'implantation (*ex-ante*) des futures LGV.

Observatoire LGV BPL:

www.ere-lgv-bpl.com/observatoire

Observatoire LGV BPL :

www.lisea.fr/partenaire-des-territoires/lobservatoire-environnemental-lisea/

www.lisea.fr/partenaire-des-territoires/observatoire-socio-economique/

Bibliographie

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., 2009. Desserte TGV et localisation des entreprises dans les quartiers d'affaires : nouvelle accessibilité ou nouvelle offre de bureaux ? Le cas de la gare centre de Reims. *Cahiers scientifiques du transport*, n°56, p. 37-61

Bazin S., et al., 2010. Ligne à Grande Vitesse et marchés immobiliers résidentiels à Reims : entre attractivité, aménités et anticipations, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n°2, p. 313-336. DOI 10.3917/ru.102.0313

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., Vandebossche L., 2011. Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature. *Recherche Transports sécurité*, n° 3, vol. 3, p. 215-238. DOI: 10.1007/s13547-011-0016-2.

Bazin-Benoît S, Delaplace M, 2013. Desserte ferroviaire à grande vitesse et tourisme », *Téoros* [Online], 32-2. URL : <http://journals.openedition.org/teoros/2517>

Bazin-Benoît S. et al., 2014. Valorisation touristique du patrimoine et dessertes TGV. Le cas de quatre villes intermédiaires proches de Paris, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2014/5 (décembre), p. 865-883. DOI : 10.3917/ru.145.0865

Breton S., 2018. Un an après, le miracle de la LGV a-t-il eu lieu ?, *France 3*, publié le 24/06/2018 à 11 :23. <https://france3--regions-francetvinfo-fr.cdn.ampproject.org/c/s/france3-regions.francetvinfo.fr/bretagne/an-apres-miracle-lgv-t-il-eu-lieu-1500211.amp>

Collectif., 2014. Les effets structurants des infrastructures de transport. *L'espace Géographique*, Belin, tome 43, n° 1, pp 51-67.

Dang Vu H., Jeanneau H., 2008. Concevoir un espace de transit et de consommation : des modèles de gestion de site dans les gares parisiennes, *Espaces et sociétés*, vol. 4, n°135, pp. 45-52. DOI : 10.3917/esp.135.0045

- Delage A., 2016. Give me a high-speed rail station, or nothing! How private stakeholders consider investing in the high-speed rail station's area in shrinking cities, *Belgeo*, n°3, URL : <http://belgeo.revues.org/17901>
- Delaplace M., 2012. Pourquoi les « effets » TGV sont-ils différents selon les territoires ? L'hétérogénéité au cœur du triptyque : « Innovations, Territoires, Stratégies », *Recherche Transports sécurité*, Vol. 2012, N° 03-04, pp. 290-302. DOI:10.1007/s13547-012-0041-9
- Desbouis G., Medeville N., 2002. La commercialité des quartiers de gare. Les transformations urbaines et leurs effets sur l'évolution du commerce, in Soumagne J. (dir.), *Commerce et espaces fragiles*, Université d'Angers, Coll. Commerce et société, p. 97-108.
- Dumont M. (coord.) et al., 2014. Gares, pôles d'échanges et leurs quartiers. POPSU 2 – Rennes Rapport final, ESO Rennes, Audiar, pp. 265-446.
- Dubois S., 2010. TGV : un quart de siècle de bouleversements géoéconomiques et géopolitiques, *Géoéconomie*, Vol. 1, n° 52, p. 89-104. DOI 10.3917/geoec.052.0089
- Facchinetti-Mannone V. 2012. Les gares TGV : des interfaces au service du projet urbain ?, *Les Cahiers du développement durable*, n°13, p. 27-47
- Fouqueray E. 2016, Impact économique de la construction de la LGV SEA Tours-Bordeaux sur les régions traversées. *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, n°2, p. 385- 416
- Kokoreff M., 2002. Pratiques urbaines d'un quartier de gares, *Espaces modes d'emploi, Espaces et Sociétés*, L'Harmattan, n°108-109, p. 177-196
- Laumière F., Wolff J-P., 2013. L projet de LGV Bordeaux-Toulouse : des perceptions territoriales différenciées. *Annales de géographie*, Armand Colin, vol. 1, n°689, pp. 95-107.
- Lavadinho S., 2012. Les hubs de vie : quelles opportunités pour faire la ville au-delà de la mobilité ? *Les Cahiers du développement durable*, n°13, p. 93-119
- L'Hostis A., Soulas C., Wulfhorst G., 2013. La ville orientée vers le rail et l'intermodalité, in Brun G. (dir.) *Ville et mobilité, nouveaux regards*, Economica, p.115-126
- L'Hostis A., Alexandre E., Appert M., Arault-Ruyant C., Bastly M., et al., 2009. *Concevoir la ville à partir des gares, Rapport final du Projet Bahn. Ville 2 sur un urbanisme orienté vers le rail*, 84 p.
- Mignerey P., 2013. *Les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire en France*, La Documentation Française, 96 p.
- Richer C, 2008. L'émergence de la notion de « pôle d'échanges » : entre interconnexion des réseaux et structuration des territoires, *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 54, p. 101-123
- Roseau N., Baron-Yelles N., 2016. Les gares au miroir de l'urbain, *Flux*, n°1, p.1-8

Terrin J-J., 2011. *Gares et dynamiques urbaines, les enjeux de la grande vitesse*. Éditions Parenthèses, collection La ville en train de se faire, 224 p.

Wolff J-P., 2005. « Évolution ferroviaire dans le Grand Ouest », *Norois* [En ligne], N°197 | 2005/4, mis en ligne le 15 décembre 2008. URL : <http://norois.revues.org/166> ; DOI :10.4000/norois.166