

LIGNE NOUVELLE
PARIS <> NORMANDIE
GRAND PROJET FERROVIAIRE

Étude d'aménagement du territoire

Rapport D3 : Benchmark des effets
de la grande vitesse ferroviaire sur les territoires

Débat public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012





ligne nouvelle Paris - Normandie Etudes Aménagement du territoire

BENCHMARK SUR LES EFFETS DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE

Septembre 2011

Version V4



REVISIONS

Date	Nature de l'évolution	Rédaction	Approbation
10/06/2011	version intermédiaire	CA—BD-BV-JFH	
17/06/2011	Première version	CA—BD-BV-JFH	
11/07/2011	Deuxième version – intégration remarques transmises le 30/06	CA-BD-BV	
07/09/2011	Troisième version	CA	BV

SOMMAIRE

RÉVISIONS	2
SOMMAIRE	3
OBJET DU BENCHMARK	6
INTRODUCTION	7
PARTIE I INTERACTIONS ENTRE AGGLOMÉRATIONS	11
A. LES ÉVOLUTIONS GÉNÉRALES DES ÉCHANGES ENTRE AGGLOMÉRATIONS	11
A.1. Une forte augmentation des flux	11
A.2. Enseignements pour la LNPN	13
B. LES MIGRATIONS ALTERNANTES QUOTIDIENNES	13
B.1. Plus de navetteurs utilisant le train	13
B.2. Un atout important pour le rééquilibrage modal	15
B.3. Une offre qui ne remet pas en cause le fonctionnement des agglomérations desservies	16
B.4. Ces échanges ne sont pas uniquement structurés par l'offre de transports	17
B.5. Enseignements pour la LNPN	18
C. LES MIGRATIONS RÉSIDENTIELLES	18
C.1. Des dynamiques visibles, mais des masses souvent faibles	18
C.2. Enseignements pour la LNPN	19
D. CONCLUSIONS	19
PARTIE II LES ÉVOLUTIONS DE L'OFFRE IMMOBILIÈRE	22
A. L'OFFRE RÉSIDENTIELLE	22
A.1. Des effets nets sur les dynamiques de construction	22
A.2. Enseignements pour les territoires traversés par la LNPN	22
B. LES ÉVOLUTIONS DE L'OFFRE IMMOBILIÈRE TERTIAIRE	22
B.1. Des effets ...dans le temps long (15-20 ans)	23
B.2. L'émergence d'une forte polarité tertiaire	23
B.3. Une réorganisation et une dynamisation des marchés locaux	24
B.4. Des possibilités à terme de développement exogène	25
B.5. Les impacts en termes d'emploi	27
B.6. Enseignements pour le territoire traversé par la LNPN	27
C. CONCLUSIONS	28
PARTIE III LE DÉVELOPPEMENT DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE	29
A. L'ACCESSIBILITÉ : UNE VARIABLE IMPORTANTE DE L'ATTRACTIVITÉ	29
A.1. Les exemples de Reims et Lille	29
A.2. Enseignements pour les territoires traversés par la LNPN	30
B. CONCLUSIONS	30
PARTIE IV UN EFFET STRUCTURANT SUR L'ORGANISATION TERRITORIALE	31
A. RAPPROCHER LES AGGLOMÉRATIONS À MOINS D'1 HEURE DE LA CAPITALE RÉGIONALE	31

A.1.	La grande-vitesse régionale, épine dorsale d'un rapprochement des agglomérations	31
A.2.	Le renforcement de l'offre ferroviaire, vecteur d'une intégration métropolitaine	31
A.3.	Enseignements pour le territoire traversé par la LNPN	31

PARTIE V LES EVOLUTIONS DES VALEURS IMMOBILIÈRES ET FONCIÈRES 32

A.	QUELQUES RAPPELS	32
B.	EVOLUTIONS DE PRIX DE L'IMMOBILIER D'ENTREPRISE	32
B.1.	Une hausse des prix à l'échelle des quartiers de gare	32
B.2.	Une hausse des volumes de transactions à l'échelle des agglomérations	32
C.	EVOLUTION DES PRIX DE L'IMMOBILIER RÉSIDENTIEL	33
C.1.	Une anticipation de l'arrivée de la grande vitesse autour des gares	33
C.1.	Une diversité de situations pour les agglomérations desservies	33
D.	CONCLUSIONS	33

PARTIE VI LE DÉVELOPPEMENT DU TOURISME 35

A.	ESSOR DU TOURISME URBAIN	35
A.1.	La grande vitesse ferroviaire peut engendrer l'émergence du tourisme urbain : Lille	35
A.2.	L'accessibilité améliorée renforce le tourisme urbain, même dans les villes qui restent relativement éloignées de Paris	35
A.3.	La grande vitesse ferroviaire peut renforcer, voire faire émerger une clientèle excursionniste même pour des destinations éloignées	36
A.4.	Le développement du tourisme urbain est conditionné au potentiel touristique et à la renommée préexistante	36
A.5.	La mise en accessibilité d'une agglomération grâce à la grande-vitesse peut être le support à une novellenouvelerenommée	36
A.6.	Un accroissement du rayonnement international	37
A.7.	Enseignements pour les territoires traversés par LNPN	37
B.	DÉVELOPPEMENT DU TOURISME D'AFFAIRES	38
B.1.	Un fort développement	38
B.2.	Enseignements pour les territoires traversés par LNPN	39
C.	CONCLUSIONS	39

ANNEXE 1 : PRÉSENTATIONS SUCCINTES DES AGGLOMÉRATIONS ET DES LIGNES TGV ANALYSÉES 40

ANNEXE 2 : LES POLITIQUES D'ACCOMPAGNEMENT AYANT PERMIS LA STRUCTURATION DE L'OFFRE IMMOBILIÈRE DANS LES QUARTIERS DE GARE 42

A.	ACQUISITION PAR LA PUISSANCE PUBLIQUE DU FONCIER AUTOUR DES GARES EN AMONT DE LA MISE EN SERVICE DE LA LGV	42
A.1.	Au Mans	42
A.2.	A Reims	42
B.	OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT : STRUCTURATION DE QUARTIERS DE GARE	42
B.1.	Au Mans	42
B.2.	A Reims	43
C.	MISE EN PLACE DE POLITIQUES MUNICIPALES EN PARTENARIAT AVEC LES ACTEURS ÉCONOMIQUES DU TERRITOIRE.	43
C.1.	Création d'agence de développement économique	43
C.2.	Développement d'une politique de tourisme d'affaires	44

ANNEXE 3 : LE CAS DU KENT 45

D.	LE KENT, LE JARDIN DE L'ANGLETERRE, EN PLEIN BOOM DÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE	45
-----------	--	-----------

E. LE DYNAMISME DU KENT S'EXPLIQUE PAR DE PROFONDS CHANGEMENTS STRUCTURELS AU COURS DES VINGT DERNIÈRES ANNÉES ET PAR UN TRÈS FORT INVESTISSEMENT DANS LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT.	47
F. DES CONTRAINTES FORTES ET UNE LOGIQUE DE RENTABILITÉ ONT PRIMÉ DANS LA RÉALISATION DU PROJET FERROVIAIRE	48
G. L'ACCOMPAGNEMENT PAR DES PROJETS URBAINS DE GRANDE AMPLEUR QUI SE STRUCTURENT AUTOUR DU PROJET FERROVIAIRE	52
H. LES EFFETS TERRITORIAUX LIÉS À L'INTRODUCTION DE LA GRANDE-VITESSE RÉGIONALE	55
ANNEXE 3 : LISTE DES DOCUMENTS ET ENTRETIENS	58

OBJET DU BENCHMARK

Le présent benchmark vise à compléter les deux rapports présentant les territoires concernés par la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) et les effets potentiels de la ligne aux différentes échelles (nationale, Bassin parisien, axe Seine/Axe Caen-Evreux, agglomérations).

- Rapport D1 : Diagnostic général consacré aux enjeux globaux d'aménagement et de développement et aux effets potentiels de la LNPN au niveau du territoire d'étude
- Rapport D2 : Diagnostic des espaces intermédiaires et des effets de la LNPN sur ceux-ci et sur les agglomérations desservies, divisé en deux parties :
 - 1^{ère} partie : l'Axe Seine
 - 2^{ème} partie : L'Axe Evreux-Caen-Cherbourg

Il présente – au travers de 4 thématiques – les effets constatés de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire sur des territoires comparables à ceux de la ligne Paris Normandie. Sur cette base, sont présentés les enseignements qui peuvent en être esquissés pour les territoires concernés par la ligne nouvelle Paris Normandie.

L'objectif de ce benchmark n'est pas de transposer de façon mécanique des exemples existants mais d'éclairer un certain nombre d'évolutions concomitantes à l'arrivée d'une ligne nouvelle avec des services à grande vitesse en donnant des ordres de grandeur sur les principales dynamiques et en détaillant quelques éléments de contexte structurants.

INTRODUCTION

Travailler sur les effets possibles d'une infrastructure ferroviaire est délicat. Nous ne disposons pas d'études économétriques sur les effets d'une ligne à grande vitesse établissant des corrélations statistiques entre la réduction de temps de parcours ferroviaire et les évolutions (en termes de trafic voyageurs, d'évolutions territoriales) constatées empiriquement. Pour évaluer les effets d'une évolution de l'offre ferroviaire, il est ainsi nécessaire de travailler sur des cas existants pour construire des conjectures¹ sur ce que peut permettre le projet.

Ce travail est d'autant plus délicat quand il concerne un projet comme la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN), qui possède des caractéristiques novatrices au regard des lignes à grande vitesse aujourd'hui en service. Pour autant, il n'est pas impossible et, pour compléter les analyses menées sur les effets de la LNPN dans les rapports D1 et D2, nous avons travaillé sur deux types de lignes existantes :

- **Les lignes à grande vitesse classiques** : l'analyse de certains projets, pour lesquels nous disposons de recul, permet, *mutatis mutandis*, de donner des éclairages sur certaines problématiques traitées dans le cadre des rapports D1 et D2 : la question des effets de l'amélioration des temps de parcours vers Paris sur le nombre de navetteurs les effets potentiels des abaissements des temps de parcours en termes immobiliers et économiques. Nous reviendrons sur les limites des conclusions que nous pouvons tirer de ces projets.
- **Des projets de desserte à grande vitesse de systèmes urbains régionaux** : des projets relativement récents partagent avec la ligne nouvelle Paris Normandie des caractéristiques communes. La mise en place du SR-GV (service régional à grande vitesse) dans la région Nord-Pas-de-Calais, d'un réseau régional à grande vitesse dans le Randstad et enfin de la reconfiguration de la desserte ferroviaire du Kent suite à l'arrivée de la grande vitesse offrent une combinaison grande vitesse et desserte régionale qui se retrouve dans la LNPN. Bien que nous disposions de peu de recul sur ces projets, un certain nombre d'informations – tant sur les prévisions de trafic que sur les trafics effectifs pour certains d'entre eux – permet d'alimenter la réflexion sur les effets possibles de la ligne nouvelle Paris-Normandie.

L'analyse croisée de ces deux familles de projet permet, en abordant différentes caractéristiques de la LNPN d'apporter de nouveaux éclairages sur ses effets possibles.

Rappelons que les rapports D1 et D2 ont mis en lumière des effets possibles de la LNPN à plusieurs échelles :

- La LNPN peut avoir des effets sur la structuration du Bassin parisien en modifiant le positionnement des différents territoires traversés dans cet ensemble. Elle peut contribuer à l'émergence d'une organisation polycentrique du Bassin parisien, en étant notamment un levier pour densifier et prolonger les politiques urbaines à l'œuvre dans les grandes agglomérations (Rouen, Le Havre, Caen) et en permettant l'approfondissement des coopérations entre les agglomérations normandes.

¹ Au sens premier de ce terme. « opinion établie sur des probabilités » selon la définition du dictionnaire Littré.

- La LNPN peut être un levier pour l'affirmation et la structuration de grands ensembles territoriaux qui aujourd'hui émergent : l'axe Seine – globalement du Havre jusqu'à la confluence Seine Oise - et l'axe Cherbourg – Caen – Evreux.
- La LNPN peut permettre aux différentes agglomérations desservies d'amplifier leur développement, voire de le réorienter (développement d'activités tertiaires par exemple).

Ces différentes échelles renvoient à l'organisation historique du Bassin parisien, suivant un modèle centre-périphérie². L'une des questions traitées dans ce rapport concerne les impacts possibles de la LNPN sur ce point :

- La LNPN – en rapprochant les métropoles normandes de Paris – va-t-elle contribuer à les transformer en territoires dépendants de l'agglomération centrale, centrés sur une fonction résidentielle (transformation en « cités – dortoir » suivant l'idée que le Bassin parisien souffrirait d'une « ombre portée » de l'agglomération centrale) ? Ou bien va-t-elle être un vecteur d'approfondissement des dynamiques actuelles amenant à une organisation territoriale plus riche et plus équilibrée ?
- De même, la LNPN peut-elle amener au développement des relations entre agglomérations normandes, et plus généralement peut-elle concourir à l'émergence de systèmes territoriaux élargis (l'Axe Seine par exemple entre le Havre et Paris) ?
- Quelles conditions faut-il réunir pour que la LNPN puisse produire des effets ?

Pour traiter des problématiques de structuration territoriale et plus particulièrement de celles liées aux relations avec l'agglomération centrale, nous avons travaillé sur les thématiques suivantes :

- Les migrations résidentielles : analyse des changements de domicile entre une agglomération et la grande métropole proche de celle-ci, ainsi qu'au sein de cette agglomération, entre sa périphérie et son centre.
- Les migrations alternantes : analyse des déplacements pendulaires domicile-travail et domicile-études entre une agglomération et la grande métropole proche.
- L'évolution globale des trafics entre les agglomérations pour évaluer comment une évolution d'offre ferroviaire a des conséquences sur les interactions – économiques, culturelles, sociales, etc.- entre deux agglomérations (effet de réseau...).

Pour compléter cette analyse nous sommes revenus plus en détail sur les effets possibles de la grande vitesse sur l'émergence de fonctions tertiaires supérieures en traitant deux aspects :

- Le développement du parc immobilier tertiaire ainsi que des emplois qu'il accueille.
- Le développement de l'offre de formation supérieure et des activités de recherche. Il est en effet couramment admis que cette offre a souvent été l'un des leviers utilisés

² Le centre, Paris, accueillant les activités à haute valeur ajoutée (recherche et développement, activités tertiaires supérieures, sièges sociaux..) tandis que les régions du Bassin parisien accueillent, depuis les politiques de décentralisation industrielle des années 50, plutôt les activités industrielles de fabrication.

par les principales agglomérations de province (au premier rang desquelles Lyon) pour développer les activités tertiaires sur leur territoire. Qu'en a-t-il été dans le Bassin parisien ?

Nous reviendrons ensuite plus spécifiquement sur les relations entre agglomérations normandes en revenant sur les projets et expérimentations de grande vitesse régionale et leurs effets sur la structuration régionale.

La question des conditions à réunir pour que les évolutions de l'offre ferroviaire puissent avoir des effets sur les territoires desservis ne sera pas traitée dans un chapitre dédié mais sera en filigrane tout au long du rapport. Dans le cadre de cette introduction, nous nous bornerons à rappeler que trois dimensions sont particulièrement structurantes :

- La configuration des territoires étudiés, autrement dit leur contexte socio-économique,
- Les politiques locales (urbanisme, aménagement, développement économique, transports urbains) menées en amont / en parallèle de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire,
- La qualité de l'offre ferroviaire : les fréquences, les horaires des liaisons.

Nous avons également traité la question du développement touristique en relation avec la grande vitesse. En effet, Paris est l'une des premières destinations touristiques au niveau mondial et dispose d'un patrimoine culturel important, d'équipements d'envergure et d'une offre touristique attractive. Une meilleure connexion à Paris des territoires normands doit être un levier de développement de la fréquentation de leurs sites, et permettre la valorisation de leurs potentiels touristiques, aussi bien pour le tourisme de loisirs que pour le tourisme d'affaires.

Enfin, nous sommes revenus sur une question structurante pour le développement des territoires desservis par la LNPN : la mise en relation avec une métropole de rang mondial – marquée par des prix fonciers et immobiliers très élevés – a-t-elle un effet sur les marchés immobiliers et fonciers d'agglomérations proches marquées par des prix bien inférieurs ?

Pour pouvoir traiter ces thématiques, nous nous sommes fondés sur les exemples suivants :

- **Le Mans** : aujourd'hui à moins d'une heure de Paris, cette agglomération a amorcé une évolution et un confortement de son tissu économique avec le développement, depuis l'arrivée de la grande vitesse, d'un quartier tertiaire important. L'amélioration très nette des temps de parcours avec le centre de l'agglomération parisienne permettra également de revenir sur l'accroissement ou non de la dépendance à Paris.
- **Reims** : cette agglomération est située à une distance de Paris comparable à Rouen (environ 140 kilomètres) et est desservie par deux gares, l'une au centre-ville et l'autre en frange d'urbanisation (gare TGV Champagne-Ardenne). Depuis l'arrivée de la grande vitesse, le tissu économique rémois, ainsi que son offre en termes de formation supérieure, ont connu des évolutions fortes. Cette agglomération a profité de l'arrivée de la grande vitesse pour se développer.

- **Vendôme** : L'implantation de cette gare nouvelle en dehors d'une centralité urbaine n'a pas amené le développement économique escompté (échec du pôle d'activité qui devait compléter la gare) mais semble avoir permis une réelle dynamique démographique.
- **Lyon-Saint-Etienne**: Saint Etienne, face à une crise urbaine sans précédent dans les années 80³, s'est notamment basé sur l'amélioration des liaisons ferroviaires avec Lyon pour enrayer son déclin et engager la reconversion de son tissu économique.
- **Lille** : pour ne pas se restreindre au Bassin parisien, le cas de l'agglomération lilloise – aujourd'hui à une heure de Paris - est riche d'enseignements sur les interactions entre deux agglomérations et sur le développement d'un pôle tertiaire. Nous analyserons également les effets de la mise en place de liaisons régionales rapides (SR-GV) entre Lille et les principales agglomérations de la Région Nord-Pas de Calais.
- **Le Kent** : cette région côtière du Royaume-Uni a connu des évolutions fortes en parallèle à la mise en place d'un réseau régional à grande vitesse en direction de Londres. Cet exemple, qui fait l'objet d'une analyse dédiée (Annexe 2), permettra d'ouvrir le regard et, au travers d'un autre système métropolitain, de voir comment un nouveau modèle de développement peut émerger avec la grande vitesse ferroviaire et la réorganisation des dessertes régionales.

Par ailleurs, d'autres exemples ont fait l'objet d'analyses plus ponctuelles :

- **Randstad** : les Pays-Bas mettent en service une desserte régionale ferroviaire à partir des lignes à grande vitesse existantes **en 2011**. Les hypothèses prises sur les effets de ce projet dans le cadre de son évaluation socio-économique éclaireront notre démarche.

³ Crise économique amorcée dès les années 60 avec les fermetures de mines puis, dans les années 80, avec les fermetures d'usine doublée d'une crise démographique, l'agglomération ayant perdu 80 000 habitants en trente ans.

PARTIE I INTERACTIONS ENTRE AGGLOMERATIONS

Cette première partie traite de la question des effets de la grande vitesse – classique mais également régionale – sur la structuration à grande échelle des territoires. Pour se faire, nous avons analysé dans un premier temps les évolutions générales de flux entre agglomérations. Pour caractériser plus précisément les interactions, nous nous sommes penchés dans un deuxième temps sur les migrations résidentielles puis sur les migrations quotidiennes pour déterminer notamment si un effet « banlieue dortoir » était possible.

Il est nécessaire, en introduction, de revenir sur les limites de notre travail. Elles sont induites par la faiblesse des études économétriques sur les impacts territoriaux de la grande vitesse. De même, en l'absence d'études spécifiques, un certain nombre de données manquent pour approfondir les analyses (séries historiques sur les navetteurs, profil des nouveaux navetteurs à la suite de l'arrivée de la grande vitesse etc...). Ces limites évidentes n'empêchent cependant pas que des conclusions puissent être tirées des expériences passées, pour pouvoir déterminer les effets possibles de la LNPN.

A. LES EVOLUTIONS GENERALES DES ECHANGES ENTRE AGGLOMERATIONS

A.1. Une forte augmentation générale des flux

La mise en place d'une ligne à grande vitesse classique, en abaissant les temps de parcours et en améliorant l'offre, induit souvent une hausse importante des trafics voyageurs entre les agglomérations ainsi connectées.

L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire à Lille a amené une hausse du trafic voyageur de 16%⁴ entre 2000 et 2006 (de 7,5 à 9 millions de voyageurs). Les échanges avec Paris sont majoritaires en 2008 pour les utilisateurs de la LGV Nord.⁵

La LGV Atlantique avait un trafic global de 20 millions de voyageurs en 1992, contre 15,5 millions en 1980, avant sa mise en service. Le trafic de la LGV Méditerranée a dépassé les 20 millions de voyageurs en 2004, contre 15 millions en 2000, juste avant la mise en service.

La Touraine, desservie depuis 1990 (gares TGV de Saint-Pierre-des-Corps et de Tours), continue de voir augmenter le nombre de ses actifs travaillant en Ile-de-France (+ 17% entre 1999 et 2007), dont une grande partie utilise le TGV (cf. B2)

La mise en place d'une offre régionale à grande vitesse, si elle concerne des trajets plus courts, semble également avoir des effets importants sur les trafics voyageurs entre agglomérations.

Dans ce cadre, l'exemple de la région Nord-Pas-de-Calais est également intéressant à plusieurs titres. La mise en place de SR-GV est issue d'une volonté forte de la Région Nord-

⁴ Schéma de cohérence territoriale de Lille Métropole

⁵ 52% du trafic sur la LGV Nord concerne Paris contre 29% pour les agglomérations de Province et 5,5% pour Londres ainsi que pour Bruxelles. Source : SNCF/CETE Picardie.

Pas-de-Calais d'améliorer les relations entre les principales agglomérations régionales. En 2000, des places ont été réservées sur des TGV Nord Europe aux abonnés TER. En 2003, l'offre a été multipliée par trois avec notamment la création de nouveaux services TER et des TGV entièrement dédiés aux services régionaux.

L'offre était en 2003 la suivante :

Liaison/ Temps de parcours	Véhicule particulier	TER	SR-GV	Offre (2003)
Dunkerque - Lille	57 min	1h00	30 min	5 A/R/jour
Calais-Fréthun ville-Lille	1h17	1h15	38 min	7 A/R/jour
Boulogne-Lille	1h35	2h00	1h00	5 A/R/jour
Arras-Lille	37 min	45 min	22 min	1 A/R/ jour

Offre régionale grande vitesse dans le Nord-Pas-de-Calais Source : « Transports ferroviaires régionaux à grande vitesse », SETRA, 2009, complété par le temps de parcours véhicule particulier calculé à partir de Via Michelin

Figure 1 : offre régionale grande vitesse dans le Nord-Pas-de-Calais Source : « Transports ferroviaires régionaux à grande vitesse », SETRA, 2009

Les SR-GV⁶ ont été, dès leur mise en place en 2000, un succès, malgré leur faible fréquence initiale : la croissance du trafic TER-GV est globalement continue entre 2002 (+28%) et 2003 (+24%) et va justifier un renforcement de l'offre⁷. En décembre 2003, l'offre en TERGV a triplé et le trafic voyageurs a été multiplié par 1,5⁸. Cette croissance peut être expliquée par le report en provenance de trains classiques, l'augmentation des fréquences de déplacements et l'arrivée de nouveaux usagers.

Depuis 2003, ceux-ci sont un des vecteurs importants de la croissance des trafics régionaux. Ainsi, entre 2003 et 2006, la moitié de la croissance du trafic régional est dû aux trois principales lignes desservies par le SR-GV.

Le SR-GV, en réduisant par deux les temps de parcours par rapport aux TER⁹, a permis un report modal important sur les distances supérieures à 75 kilomètres pour des déplacements

⁶ Le SR-GV concerne les liaisons suivantes : Lille-Dunkerque, Lille-Calais, Lille-Boulogne et à partir de 2003 Lille-Arras.

⁷ Source SETRA, Transport ferroviaire régional à grande vitesse, des exemples européens, mai 2009)

⁸ passant de 18.7 à 26.8 millions de voyageurs.km entre 2003 et 2004

⁹ Voir le paragraphe C concernant les migrations alternantes pour plus de précisions sur les caractéristiques des lignes SR-GV .

domicile-travail. (Augmentation du marché domicile-travail de plus de 75 kilomètres de 12% entre 2004 et 2005¹⁰)

Dernier exemple, les services régionaux espagnols mis en service suite à l'arrivée de la grande vitesse en 1992 et caractérisés par des fréquences importantes, ont connu un succès important¹¹ pour représenter désormais 30% des trafics de voyageurs grande vitesse en Espagne. Ils continuent de connaître une croissance importante : + 39,8% entre 2004 et 2005 contre une croissance de 9,2% pour la grande vitesse « longue distance ». Cette forte hausse s'explique en partie par l'ouverture de nouveaux services entre Madrid et Tolède et la mise en service de matériel roulant dédié à la grande vitesse régionale.

A.2. Enseignements pour la LNPN

⇒ ***La mise en place de services à grande vitesse, classiques ou régionaux, amène une croissance significative des trafics voyageurs entre les agglomérations concernées.***

⇒ ***L'amélioration des temps de parcours semble avoir un impact sur les échanges entre agglomérations.***

⇒ ***La mise en place de services à grande vitesse sur des liaisons régionales (distances entre 60 et 140 kilomètres), avec des fréquences élevées et adaptées à des déplacements pendulaires a entraîné une très forte hausse des trafics voyageurs sur les lignes considérées (croissance à deux chiffres).***

B. LES MIGRATIONS ALTERNANTES QUOTIDIENNES

Au-delà des hausses de trafics voyageurs constatées suite à la mise en œuvre de services à grande vitesse, la question de l'impact de la réduction des temps de parcours sur l'évolution des migrations alternantes quotidiennes entre deux agglomérations (principalement pour des motifs domicile-travail et domicile-étude) permet de donner des éclairages sur la 1^{ère} question posée dans ce benchmark : dans quelle mesure le rapprochement avec une agglomération plus importante fait peser sur une ville le risque de se transformer en « banlieue-dortoir » de la première ?

Pour se faire, nous nous intéresserons plus particulièrement aux agglomérations du Bassin parisien connectées à Paris par la grande vitesse, au Kent et enfin au Nord-Pas-de-Calais. Les analyses porteront plus sur les abonnements que sur les trafics globaux, pour cerner au plus près ces déplacements quotidiens.

B.1. Plus de navetteurs utilisant le train

La mise en œuvre d'un service à grande vitesse concernant des liaisons de distance moyenne est suivie par une augmentation globale de la fréquentation. Dans plusieurs cas,

¹⁰ Eléments tirés de l'étude menée par le SETRA : Transports ferroviaires régionaux à grandes vitesses, des exemples européens. 2009.

¹¹ Les analyses et chiffres sont tirés de l'étude « modélisation du trafic régional sur les lignes à grande vitesse – Corridor sud » _ UIC 2008. La grande vitesse régionale en Espagne concerne notamment la ligne Madrid – Seville avec des arrêts à Ciudad Real (170 kms de Madrid), Puertollano (209 kms de Madrid) et Cordoue

cette évolution s'explique avant tout par la hausse des déplacements domicile-travail et domicile-études, dont une partie provient d'un report modal de la route vers le fer¹².

Le Mans a bénéficié en 1989 de liaisons ferroviaires à grande vitesse, fréquentes et adaptées aux déplacements quotidiens, vers Paris (arrivée à Paris vers 9h30 et retour au Mans vers 17 heures), ce qui a entraîné une hausse des trajets quotidiens sur cette liaison forte (+70% entre 1989 et 1991) et durable (en 2010, la liaison ferroviaire Paris-Le Mans compte 1 200 abonnés¹³ à l'année contre 200 avant l'arrivée du TGV).

Dans le Nord-Pas-de-Calais, la réduction des temps de parcours, combinée à une tarification avantageuse a très nettement renforcé l'attrait du rail pour les navetteurs : le nombre d'abonnements travail a augmenté, entre 2004 et 2005, de 22% entre Lille et Dunkerque, 27% entre Lille et Calais et de 13% entre Lille et Boulogne. De façon plus générale, une étude menée par la SNCF et la Région Nord-Pas de Calais en 2004 a mis en lumière que 70% de la clientèle SR-GV l'utilisait pour des motifs domicile-travail et domicile-études.

Les études socio-économiques relatives aux services régionaux de grande vitesse récemment mis en œuvre ou encore en projet concluent qu'ils devraient amener à des hausses très fortes de fréquentation, notamment dans le cadre des déplacements domicile-travail.

L'étude « Economic Impact of HS 1 » de 2009, menée pour le projet de desserte du Kent, arrive à la conclusion que le nombre de navetteurs devrait doubler (+7 560 personnes) à la suite de la mise en service de HS1.

Station	Commuting (2001)	Commuting (HS1)	Increase with HS1
Ashford	940	1,980	1,040
Gravesend	2,350	3,220	870
Chatham	2,370	2,940	570
Strood	400	670	280
Rochester	410	580	150
Gillingham	1,370	1,860	490
Rainham	2,200	2,510	310
Sittingbourne	910	1,090	180
Faversham	640	780	150
Canterbury	300	800	510
Folkestone	270	470	200
Dover	50	300	250
Ramsgate	190	480	290
Margate	130	210	70
Ebbsfleet	2,820	5,010	2,200
Total study area	15,330	22,890	7,560

Figure 2 : Nombre de navetteurs avant et après l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire (HS1). Source : Economic impact of HS 1 Colin Buchanan – Volterra

Dans la région de la Randstad aux Pays-Bas, l'opérateur historique néerlandais Nederlandse Spoorwegen, estime que la mise en service de la nouvelle LGV reliant la frontière belge à Amsterdam via Rotterdam en 2011 aura des conséquences importantes sur le nombre de navetteurs utilisant cette ligne : près de la moitié des usagers de la Grande Vitesse au niveau national l'emprunteront pour des trajets de courte-distance¹⁴.

¹² . Voir paragraphe B.2

¹³ Décomposés comme suit : 600 abonnées dans le sens Le Mans-Paris, 200 dans le sens Paris-Le Mans et 400 personnes effectuant des trajets plusieurs fois par semaine.

¹⁴ source : High-speed commuter trains : Packing in new passengers, Financial Times, 20 Septembre 2010

B.2. Un atout important pour le rééquilibrage modal

Sur la liaison Tours-Paris, qui a connu une hausse continue de sa fréquentation, la part modale du fer est très importante : en 2007, sur les 5 000 navetteurs, les 2/3 utilisent le TGV¹⁵.

Dans la région Nord-Pas-de-Calais, un mois après le renforcement de l'offre SR-GV, 12 % des sondés¹⁶ avait totalement abandonné la voiture au profit du mode ferroviaire (dont 8% qui utilisaient les deux modes avant la mise en place de l'offre SR GV). Le SR-GV a donc nettement participé au basculement de l'usage de la voiture vers celui du rail.

Changement du mode de transport

Moyen de transport avant le 14 décembre 2003	Moyen de transport après le 14 décembre 2003					Total
	TER GV exclusivement	TER GV + TER classique	TER GV + voiture	TER GV + TER classique + voiture	Non réponse	
TER GV exclusivement	21	0	0	0	0	21
TER classique exclusivement	8	7		1	1	16
TER classique + TER GV	19	14	1	1	0	35
Voiture exclusivement	3	1	2	1	1	8
Voiture + train	6	2	4	4	0	16
Non réponse	1	1	0	0	2	4
Total	58	25	7	7	3	100

Figure 3 : report modal suite à la mise en œuvre en 2003 de la nouvelle offre SR GV Source : étude SNCF – Région Nord-Pas-de-Calais, 2004

Enfin, de la même façon que dans le paragraphe précédent, les études socio-économiques menées sur les projets mis en œuvre actuellement, concluaient à un effet important de la grande vitesse régionale sur les répartitions modales. Ainsi, dans les études prospectives menées sur le Kent, le transfert de la route vers le fer pourrait atteindre 9%¹⁷ à partir de la mise en place de HS1 :

¹⁵ BEAUVAIS CONSULTANTS, *Développement de la grande vitesse et de la bi-résidentialité, rentrer chez soi chaque soir ou une fois par semaine ?* PREDIT pour le MEEDDAT, 2007

¹⁶ Etude SNCF – Région Nord-Pas-de-Calais menée en 2004. Cf. paragraphe A

¹⁷ La part importante de la voiture dans les déplacements vers le centre de Londres provient notamment de la structure urbaine de la métropole londonienne. En effet, l'instauration, dans les années 30, de la Green Belt (ceinture verte, peu constructible, située approximativement entre 10 et 30 kilomètres du centre de Londres) a renvoyé à des distances importantes les villes nouvelles anglaises et, de façon générale, a amené à une structure métropolitaine extrêmement étendue et relativement lâche, dans laquelle la desserte ferroviaire joue un rôle moindre que le RER en Ile-de-France

Station	Base time (minutes)	HS1 time (minutes)	% who commute by Rail to London (2001)	% who commute by Rail to London with HS1	Change (percentage points)
Ashford	83	37	4.6%	11.6%	7.0%
Gravesend	42	24	10.7%	16.0%	5.2%
Chatham	60	43	8.4%	11.5%	3.1%
Strood	54	37	4.3%	7.9%	3.6%
Rochester	57	40	7.0%	10.3%	3.3%
Gillingham	63	46	8.0%	10.9%	2.8%
Rainham	66	49	12.4%	15.1%	2.6%
Sittingbourne	65	56	4.7%	6.0%	1.3%
Faversham	78	66	4.6%	5.9%	1.3%
Canterbury West	102	61	1.5%	5.0%	3.6%
Folkestone Central	98	63	3.4%	6.5%	3.1%
Dover Priory	112	74	0.4%	2.9%	2.4%
Ramsgate	119	84	0.9%	2.7%	1.8%
Margate	109	98	0.7%	1.3%	0.5%
Ebbsfleet	-	17	7.4%	16.9%	9.6%

Figure 1 : Part des navetteurs utilisant le train avant et après la mise en service de la grande vitesse ferroviaire.

Source : Economic impact of HS 1 colin Buchanan – Volterra

Aux Pays-Bas, la nouvelle ligne à grande-vitesse (HSL-Zuid) reliant Bruxelles à Amsterdam, en passant par Rotterdam devrait placer Rotterdam à 36 min d'Amsterdam au lieu d'1h08 auparavant. En comparaison, le temps de parcours en voiture est d'1 heure actuellement. La nouvelle LGV pourrait donc rendre le rail plus compétitif par ce franchissement de seuil et favoriser un rééquilibrage modal en faveur du rail.

B.3. Une offre qui ne remet pas en cause le fonctionnement des agglomérations desservies

De façon générale, les déplacements quotidiens s'effectuent sur des distances très courtes, d'une durée moyenne comprise entre une trentaine et une quarantaine de minutes selon les configurations spatiales¹⁸) au regard des liaisons couvertes par la grande vitesse. A priori, une liaison à grande vitesse, avec une portée élevée, ne devrait pas avoir un impact structurant sur les déplacements domicile-travail pour les agglomérations desservies.

Il apparaît de plus que les liaisons à grande vitesse semblent concerner plus fortement certaines catégories socioprofessionnelles. Ce sont plutôt les cadres supérieurs, les professions libérales et les professions intermédiaires qui utilisent les services à grande vitesse mis en place, que ce soit au Mans¹⁹, à Tours, à Vendôme ou à Lille. Ce constat doit bien évidemment être nuancé en distinguant grande vitesse classique et grande vitesse régionale²⁰, même si nous ne disposons pas de données pour ces liaisons.

Cependant, même pour ces catégories à priori les plus utilisatrices de la grande vitesse, la part des navetteurs utilisant la grande vitesse reste faible. Ainsi, 6% des cadres de Reims faisaient la navette vers Paris en 2006 et 3% des cadres de Lille²¹).

On peut ainsi estimer que, premièrement, la grande vitesse ne remet pas en cause le fait que la majorité des déplacements domicile-travail se fait à l'intérieur d'une même aire urbaine.

¹⁸ (26 kilomètres en 2004, parcourus en une trentaine de minutes en moyenne par la route pour les navettes intra-communales, 35 kilomètres en moyenne et une quarantaine de minutes pour les salariés devant changer de ville ou d'arrondissement INSEE première, n°1129, mars 2007

¹⁹ Au Mans, la part des navetteurs appartenant à ces catégories a augmenté de 111% entre 1989 et 1991. Source : CHEVALIER J. (dir), *ibid*

²⁰ Les services à grande vitesse régionale sont, dans le cas espagnol comme dans le cas de la Région Nord-Pas-de-Calais, accompagnées de politiques tarifaires visant à réduire les écarts de tarification avec les liaisons régionales traditionnelles.

²¹ INSEE 2007

Concernant les migrations domicile-travail hors aire urbaine, la grande vitesse a un effet, relativement limité, pour certaines catégories socioprofessionnelles.

B.4. Ces échanges ne sont pas uniquement structurés par l'offre de transports

L'amélioration des déplacements, notamment ferroviaires, avec d'autres agglomérations n'est pas la seule variable expliquant l'intensité des migrations alternantes.

Une analyse des déplacements domicile-travail sur les villes à une heure de Paris (voir figure suivante) montre que des différences substantielles existent entre Le Mans et Reims d'une part, entre Orléans et Tours d'autre part. La différence du volume de navetteurs (un rapport de 1 à 2) n'est pas entièrement explicable par les différences de tailles des aires urbaines.

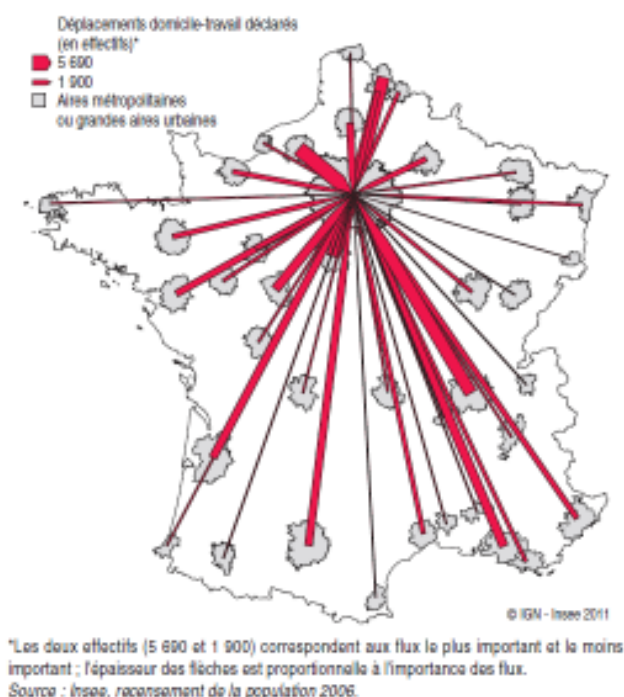


Figure 5 : Déplacements domicile-travail tous modes confondus vers l'aire l'urbaine parisienne – source : INSEE 2011

Ainsi, le nombre de navetteurs s'explique également par d'autres considérations telles que la composition de la population et l'importance des catégories socioprofessionnelles supérieures en particulier ou le positionnement économique au sein du Bassin parisien. La vallée de la Loire et l'axe Seine sont en effet deux ensembles très intégrés au niveau du Bassin parisien qui entretiennent de fortes relations économiques avec l'agglomération parisienne, ce qui explique l'importance des flux vers Paris.

De même, une analyse des évolutions des migrations alternantes entre 1990 et 1999, démontre une hausse générale, que les agglomérations soient ou non desservies par la grande vitesse.

	Nb de migrants en 1990	Part du nb de migrants / nb actifs en 1990	Nb de migrants en 1999	Part du nb de migrants / nb actifs en 1999	Taux de croissance du nb de migrants entre 90 et 99	Temps de parcours actuel ⁴⁴ à Paris (en min)
ARRAS	5608	18 %	7402	23 %	+32 %	55
LE MANS	8896	12 %	11391	15 %	+26 %	55
COMPIEGNE	6808	25 %	8657	31 %	+27 %	60
CHARTRES	9062	24 %	10302	27 %	+14 %	65
EVREUX	5234	21 %	5230	21 %	0 %	65
ORLEANS	12235	12 %	15231	13 %	+24 %	70
BEAUVAIS	4338	18 %	4833	21 %	+11 %	80
TOURS	11250	10 %	14527	12 %	+29 %	70
BETHUNE	22272	28 %	27000	33 %	+21 %	80
TROYES	4222	8 %	5596	11 %	+33 %	95
REIMS	10029	12 %	11911	14 %	+19 %	95
BLOIS	3852	14 %	4411	17 %	+15 %	100
CAEN	11800	16 %	13480	18 %	+14 %	125
BOURGES	4572	12 %	5636	15 %	+23 %	130
CHATEAUROUX	3488	12 %	3938	14 %	+13 %	135

Figure 6 : Evolution du nombre global de migrants alternants tous modes confondus et toutes destinations confondues entre 1990 et 1999 (en jaune : les unités urbaines desservies par le TGV). Source : Université de Reims, d'après les données INSEE 1990-1999

B.5. Enseignements pour la LNPN

⇒ **La grande vitesse, principalement sur des distances moyennes (de 60 à 200 kilomètres), entraîne une hausse très importante des navetteurs utilisant le train. Cette croissance semble être durable et continue.**

⇒ **La grande vitesse, sur ces distances, apparaît également comme un outil important de rééquilibrage modal.**

⇒ **La grande vitesse ne semble pas remettre en cause le fonctionnement des agglomérations mises en relation. Elle apparaît comme un outil, parmi d'autres, contribuant à renforcer un fonctionnement en réseau. Elle n'induit pas la transformation d'une agglomération en « banlieue-dortoir » d'une autre.**

C. LES MIGRATIONS RESIDENTIELLES

C.1. Des dynamiques visibles, mais des masses souvent faibles

Au Mans, les migrations résidentielles ont augmenté suite à la mise en service de la LGV, mais dans des proportions modestes. Entre 1989 et 1993, le nombre des ménages franciliens faisant construire dans l'agglomération a certes triplé, mais sur des volumes très modestes (de l'ordre de la dizaine)²².

Vendôme, aire urbaine de près de 35 000 habitants en 2007, a connu des dynamiques plus visibles depuis l'arrivée de la LGV (1990). Ainsi, entre 2001 et 2006, environ 500 personnes venant de l'Île-de-France s'y sont installées.

A Reims, la mise en service récente de la LGV Est ne s'est pas pour l'heure accompagnée d'une nouvelle attractivité résidentielle. Cette absence d'effet est à rapprocher de l'absence

²² CHEVALIER J. (dir), Le Mans, 6 ans après l'arrivée du TGV, Volume 1, DATAR /Observatoire Economique et Statistique des Transports, 1995-1997

d'une offre résidentielle attractive auprès des populations les plus mobiles (cadres et les classes moyennes supérieures), dans une agglomération possédant une importante offre sociale de logements. Les nouveaux programmes immobiliers à destination des populations utilisatrices de la grande vitesse ferroviaire sont en cours de construction, à Bezannes, la commune située en frange d'agglomération rémoise, où a été construite la gare nouvelle, Champagne-Ardenne TGV, et dans une moindre mesure à Clairmarais, le quartier proche de la gare centrale. Cette nouvelle dynamique de production est un élément fort pour inverser des dynamiques démographiques aujourd'hui peu favorables (perte de population à l'échelle de l'aire urbaine).

Dans le comté du Kent, il est encore trop tôt pour donner des chiffres puisque le réseau de grande-vitesse régionale est opérationnel depuis décembre 2009. Cependant, il est révélateur de voir l'intensité des flux entre le Kent et Londres : près de 50 000 personnes, dont près de 47% (23 500) en provenance de Londres, sont venues s'installer en 2007 dans le Kent, contre près de 43 000 qui quittaient la région, dont 27% (11 500) vers Londres. Ces mouvements de migration résidentielle ont permis un gain pour le Kent de l'ordre de 12 000 nouveaux habitants en provenance directement de Londres. Ces chiffres révèlent une réelle attractivité résidentielle du Kent pour des Londoniens qui devrait se conforter avec la grande-vitesse régionale, étant donné les programmes de logements prévus aux abords des principales gares : près de 15 000 nouveaux logements prévus dans le cadre de High Speed One (The London & Continental Railways, janvier 2009).

Il est nécessaire, avant de passer aux enseignements à tirer pour la LNPN, de rappeler que la métropole londonienne se caractérise par des prix immobiliers bien supérieurs à la métropole francilienne : l'incitation à quitter le centre de la métropole est ainsi plus forte, pour de plus larges catégories de population, qu'en Ile-de-France. Il est enfin utile de rappeler que, à l'instar des déplacements quotidiens, les migrations résidentielles dépendent de nombreux facteurs autres que le temps de déplacements.

C.2. Enseignements pour la LNPN

⇒ La grande vitesse peut avoir des effets importants sur les migrations résidentielles et sur l'immobilier en général.

⇒ Pour se faire, il est nécessaire que les territoires nouvellement connectés présentent une très grande attractivité résidentielle (qualité de vie, marché de l'immobilier attractif....) ainsi qu'une anticipation des acteurs de l'immobilier.

⇒ De façon générale, il n'apparaît pas que les évolutions générées en termes résidentiel déséquilibrent le fonctionnement des agglomérations desservies.

D. CONCLUSIONS

Les différents projets qui viennent d'être évoqués démontrent que la grande vitesse a des effets notables sur des distances importantes (grande vitesse classique) mais également sur des distances moyennes (SR-GV).

Les exemples de grande vitesse régionale étudiés ont en commun des fréquences relativement élevées, des horaires adaptés aux déplacements domicile-travail et domicile-études et enfin une tarification spécifique – entre les services régionaux ordinaires et la grande vitesse classique.

Les services régionaux à grande vitesse, comme les lignes grande vitesse classique, ont un impact perceptible sur les trafics voyageurs (croissance à deux chiffres) et ce, dès leur mise en service. L'exemple des lignes à grande vitesse classiques, sur lesquelles nous disposons d'un recul plus important, indique que cette hausse des échanges s'inscrit dans le temps long.

Ces nouveaux services permettent une hausse globale des échanges entre les agglomérations desservies et engendrent un report modal de la voiture sur le rail pour des distances moyennes et les déplacements quotidiens.

Il ne faut cependant pas en conclure que la grande vitesse entraîne des déséquilibres entre agglomérations. Elle apparaît comme un vecteur d'approfondissement voire d'accélération d'échanges entre différentes villes, chacune gardant cependant son fonctionnement propre. Le risque de transformation en cité-dortoir n'a ainsi pas été constaté dans les différents projets étudiés.

Enfin, la grande vitesse, si elle dessert des territoires résidentiellement attractifs, peut être un facteur de multiplication des migrations résidentielles au profit de ces espaces.

Dans ce cadre, on peut penser que la LNPN sera un facteur d'intensification des échanges entre Paris et les agglomérations normandes mais également entre les agglomérations normandes entre elles. Elle devrait notamment permettre un report important de la route vers le train, en permettant des liaisons ferroviaires attractives.

La LNPN devrait amener une hausse importante du nombre de navetteurs entre le Havre, Rouen, Caen et Paris. Ce constat semble évident pour les échanges entre le Havre, Caen et Paris (passage de deux heures à une heure, comme au Mans). L'exemple du SR-GV dans le Nord-Pas-de-Calais démontre que la réduction des temps de parcours pour des liaisons inférieures à une heure a également un impact important sur la hausse des navetteurs. Les échanges entre Rouen et Paris, ainsi qu'entre Rouen et les autres agglomérations normandes par le fer devraient fortement augmenter.

De façon plus générale, on peut ainsi supposer que LNPN permettra un approfondissement des dynamiques territoriales en cours au sein du Bassin parisien avec un ré-équilibrage entre l'agglomération centrale parisienne et les principales agglomérations du Bassin parisien. LNPN devrait ainsi permettre l'émergence de plus en plus importante d'un axe Seine fort et structuré et une intégration plus forte de Caen aux dynamiques métropolitaines. Cette augmentation des échanges n'implique pas une transformation des villes normandes en banlieues-dortoirs de Paris, bien au contraire. En effet, les relations facilitées entre les agglomérations normandes et certaines parties de l'agglomération parisienne (Seine Aval, Massy Saclay) devraient entraîner la multiplication des synergies économiques et, in fine, le renforcement de Rouen, du Havre et de Caen au sein du Bassin parisien. Des relations facilitées entre agglomérations normandes pourraient enclencher des partenariats plus approfondis, tant dans le domaine universitaire qu'économique.

Enfin, la LNPN devrait permettre aux territoires normands d'améliorer leur attractivité résidentielle vis-à-vis des franciliens. Cette amélioration du solde migratoire depuis l'Île-de-France, s'il ne devrait pas remettre en cause les équilibres actuels, sera un appui fort au redéveloppement démographique de ces territoires.

PARTIE II LES EVOLUTIONS DE L'OFFRE IMMOBILIERE

A. L'OFFRE RESIDENTIELLE

A.1. Des effets nets sur les dynamiques de construction

Au Mans, le marché immobilier a été particulièrement dynamique deux ans avant la mise en service de la LGV Atlantique. De 1987 à 1989, la production annuelle de logements a progressé pour atteindre 1100 logements collectifs privés et 210 logements individuels en 1989. Ces opérations de petite taille se sont concentrées sur les quartiers centraux et péri-centraux.²³ Les communes périurbaines du Mans ont également connu un accroissement de leur attractivité depuis la connexion de la ville centre à la grande vitesse ferroviaire : le nombre annuel moyen de permis de construire déposés sur des lotissements a doublé de 1989 à 1993, par rapport à la période 1983-1988²⁴.

A Vendôme, la construction de logements collectifs a fortement augmenté deux ans avant l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire, passant de 26 en 1988 à plus de 150 en 1991. La construction sous forme de lotissement a également progressé : 26 logements construits en 1988, 116 en 1990 et entre 150 et 200 logements en 1991.

A Reims et Bézannes, les quartiers de gare font l'objet de programmes de logements conséquents (1500 logements prévus à terme sur Clairmarais, , environ 400 sur Bézannes) qui dynamisent fortement un marché jusqu'alors faible (production de logements en 2003 sur l'agglomération de l'ordre de 600).

A.2. Enseignements pour les territoires traversés par la LNPN

⇒ *La grande vitesse dynamise le secteur de l'immobilier résidentiel, sans remettre fondamentalement en cause les dynamiques antérieures.*

⇒ *Sur des territoires l'ayant anticipée, la grande vitesse ferroviaire est un levier de prolongement de dynamiques résidentielles et constructives.*

B. LES EVOLUTIONS DE L'OFFRE IMMOBILIERE TERTIAIRE

Les acteurs locaux de Lille, du Mans et de Reims ont utilisé l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire pour développer une offre tertiaire dans les quartiers de gare. Leurs politiques d'anticipation ont permis la constitution de pôles tertiaires dont la structuration s'inscrit dans un temps long.

23 BAZIN Sylvie, et alii, ibid.

24 90 PC par an déposés de 1983 à 1988 ; 177 de 1989 à 1993, source CHEVALIER (dir)

B.1. Des effets à long terme (15-20 ans)

Le centre d'affaires Novaxis, développé le long de la face sud de la gare du Mans (« gare sud ») a mis une vingtaine d'années à prendre toute son ampleur et à atteindre un profil équilibré d'entreprises implantées (1/3 de relocalisation locales, 1/3 de délocalisations parisiennes, 1/3 de créations brutes d'entreprises aujourd'hui). Ce programme immobilier s'est développé en 10 tranches, réalisées en fonction de la demande et dont la superficie a été multipliée par 240 en 20 ans²⁵. De nouvelles perspectives de développement en gare sud sont aujourd'hui esquissées sur l'emplacement de l'hôpital Etoc-Demazy, en cours de délocalisation en périphérie. Un autre pôle tertiaire créé en même temps que Novaxis (1990), le technopôle de l'Université, connaît un développement très récent, dû au foncier devenu rare à Novaxis et à sa connexion au tramway.

Le centre d'affaires Euralille à Lille occupe aujourd'hui la 6^{ème} position au niveau national. Commercialisé à près de 80% en 2009, il a pourtant connu de grosses difficultés au démarrage avec le retrait des investisseurs en 1993-1994. De nouveaux programmes de développement ont été mis en œuvre dans la prolongation du site avec notamment Euralille 2 qui a accueilli le nouveau siège du Conseil Régional. Des mesures de densification de l'espace et d'intensification des activités (projets d'une nouvelle tour, introduction de logements et de commerces, recouvrement partiel de la voie rapide) sont mises en place depuis peu pour mieux intégrer le centre d'affaires au tissu urbain de la ville et en renforcer sa vocation de centre métropolitain de Lille.

B.2. L'émergence d'une forte polarité tertiaire

A Reims, l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire dans l'agglomération a suscité le réaménagement du quartier de Clairmarais et l'urbanisation de celui de Champagne-Ardenne TGV, à Bezannes. Ces opérations, mixtes, comprennent une offre importante d'immobilier de bureaux. Clairmarais offrira à terme 70 000 m² de bureaux ; le parc d'affaires de Bezannes est appelé à accueillir entre 200 000 et 300 000 m² de bureaux d'ici 2025 et près de 9 000 emplois. Fin 2010 à Bezannes, 120 000 m² étaient déjà livrés ou en cours de construction dans le cadre de la 1^{ère} tranche (20 ha). Ces opérations dynamisent un marché de l'immobilier tertiaire rémois peu dynamique (10 000 m²/ an).

La desserte directe de Lille par la grande vitesse ferroviaire concourt à une polarisation du développement économique sur Lille. En 2006, sur la base de l'étude INSEE datant de mars 2010, il apparaît que l'aire urbaine de Lille emploie près de 50 000 cadres de fonctions métropolitaines, soit près de 56% des emplois stratégiques de la région Nord-Pas-de-Calais, alors que l'aire urbaine lilloise ne représente que 29 % de son poids démographique. Entre 1999 et 2006, le nombre de cadres a progressé de 38% dans l'aire urbaine de Lille contre 34% à l'échelle de la région. En termes de migrations pendulaires, on observe en 2006 que sur les 50 000 cadres des fonctions métropolitaines de l'aire urbaine de Lille, 41 000 résident et travaillent sur place, tandis que près des 9000 autres emplois sont occupés par des personnes provenant des autres aires urbaines, majoritairement de Douai-Lens (2 000), de Valenciennes (1250) et de Paris (550). Ces opérations ont conforté Lille en tant que capitale régionale.

²⁵ En 1990 : 500 m² de bureaux accueillant 9 entreprises (pépinière d'entreprises) ; en 2001 : 50 000 m² de bureaux et 2 000 emplois ; en 2011 : 120 000 m² de bureaux, 3 500 salariés et 120 entreprises (source : Le Mans Développement)

Toutefois, la création de zones d'activités tertiaires à proximité d'une gare TGV n'est pas un gage d'attractivité pour les entreprises. Ainsi, à Vendôme, le parc technologique installé à proximité de la gare TGV n'a pas eu le succès escompté en raison de sa faible attractivité pour les entreprises, notamment locales. Cet état de fait peut s'expliquer notamment par la faiblesse des potentialités de l'économie et un bassin d'emploi insuffisant (une masse critique faible, 35 000 habitants dans l'aire urbaine).

B.3. Une réorganisation et une dynamisation des marchés locaux

Les différents projets analysés montrent que les pôles tertiaires des quartiers de gare connaissent dans un premier temps une forte attractivité auprès des entreprises locales.

A Reims, la nouvelle offre immobilière est occupée très majoritairement par des entreprises locales opérant une relocalisation au sein de l'agglomération. C'était le cas de 80% des entreprises implantées à Bezannes fin 2010²⁶, (et de 70% de celles de Clairmarais en 2008²⁷).

A Tours, les 33 000 m² de bureaux construits à la fin des années 1980 suite à l'arrivée du TAGV ont surtout été occupés par des entreprises relocalisées dans l'agglomération²⁸.

Au Mans, Novaxis a répondu à un besoin endogène de bureaux et à la volonté de la municipalité de maintenir et dynamiser les entreprises locales. Le site a d'abord accueilli des entreprises locales qui cherchaient de nouveaux locaux dans l'agglomération mancelle, à savoir des organismes publics et parapublics locaux (agence de développement économique créée simultanément à l'arrivée du TGV, pépinière d'entreprises, services de la Ville du Mans) et le principal acteur tertiaire privé tertiaire, les Mutuelles du Mans Assurances.

A Lille, le nouveau centre d'affaires du quartier de gare a bénéficié d'un développement endogène à rayonnement régional. Ce sont principalement des sièges sociaux d'entreprises régionales dans le secteur de bancassurance (33% des entreprises implantées se trouvent dans ce secteur) qui se sont délocalisés à Euralille. Le secteur public a apporté son soutien au projet avec la création d'antennes régionales de grandes entreprises publiques : SNCF, RFF, EDF.

Les raisons de ces relocalisations sont les suivantes:

- Les nouvelles offres sont plus fonctionnelles, les locaux plus adaptés aux besoins des entreprises (tailles, modularité...)
- Les sites renvoient une image très favorable, reposant à la fois sur la modernité architecturale, sur la proximité avec les TAGV (modernité, accessibilité) avec les aménités urbaines. Une implantation sur ces sites est également un gage de visibilité et de notoriété. Au Mans, le quartier d'affaires Novaxis jouxte la voie ferrée et il est visible de l'intérieur des rames TGV. De plus, au moment de la mise en service de la LGV, un premier bâtiment (la pépinière d'entreprises) était achevé, conférant à ce quartier en devenir une image dynamique. A Lille, le quartier d'affaires a été bâti au-

²⁶ Reims Métropole

²⁷ Université de Reims-Champagne-Ardenne, Bazin- Beckerich-Delaplace. Ces relocalisations ont ainsi concerné les sièges sociaux de la compagnie financière Frey et de la société d'ingénierie Ascari et devraient concerner Reims School Management ainsi que plusieurs cliniques privées.

²⁸ Université de Reims-Champagne-Ardenne, Bazin-Beckerich-Delaplace, Gare TGV et attractivité d'un quartier d'affaire, citation de Demaziere 2003. Ces relocalisations ont ainsi concerné les directions régionales de SNCF, de l'INSEE, de Pôle Emploi, de l'APEC, d'OSEO et de Météo France.

dessus et autour de la gare nouvelle LGV, appelée Lille-Europe. Son concepteur, Rem Koolhaas, l'a voulu comme « une collection de signaux métropolitaines » alors que le maire de Lille le voyait à ses débuts comme un symbole emblématique de la « métropole ressuscitée ».

- La grande accessibilité des sites depuis les différents points de l'agglomération, leur proximité avec les aménités urbaines est vécue comme un élément de confort fournis aux salariés.

Ces pôles tertiaires très proches de Paris peuvent permettre le maintien de certaines entreprises qui sinon, auraient délocalisé leurs activités dans la capitale. Ainsi, au Mans, les Mutuelles du Mans assurances et le siège social de Smith & Nephew, implanté dans la campagne sarthoise, se sont relocalisés sur Novaxis. A Reims, la nouvelle accessibilité à Paris constitua un élément décisif pour le maintien du siège social Europe du groupe d'ingénierie et de construction SNC Lavalin.

Toutefois, la desserte à grande vitesse ne constitue pas toujours un facteur direct de localisation des entreprises dans le quartier de gare. A Reims, en 2008, la proximité de la gare ne constituait le premier critère d'implantation que pour 15% des entreprises interrogées et implantées à Clairmarais. La desserte TAGV était évoquée par moins de 3% des entreprises²⁹. En revanche, l'offre de locaux tertiaires adaptée aux normes contemporaines et l'accessibilité du centre-ville étaient des critères discriminants d'implantation.

B.4. Des possibilités à terme de développement exogène

L'attractivité des pôles tertiaires auprès des entreprises locales crée un effet d'entraînement auprès des investisseurs exogènes.

A Reims, la pro-activité des acteurs locaux a valorisé l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire auprès d'acteurs économiques extérieurs au territoire, essentiellement franciliens. Une structure dédiée au développement économique a été créée en 2003 pour stimuler l'implantation d'entreprises exogènes, Invest in Reims. Entre 2005 et 2010, 81 entreprises se sont installées à Reims et dans son aire urbaine, créant environ 4 000 emplois. Il s'agit essentiellement d'activités tertiaires de services aux entreprises. Toutefois, ce nombre d'emplois créés demeure encore modeste³⁰ au regard de l'agglomération mais devrait progresser dans les années à venir, avec la livraison de plusieurs opérations de bureaux en blanc à Clairmais comme à Bézannes.

Ces opérations ont permis principalement le développement d'activités dites de « back office » (fonctions comptables, informatiques, ressources humaines)³¹ pour lesquelles Reims est désormais un lieu privilégié d'implantation à l'échelle nationale. De façon plus modeste, ces opérations ont également permis le développement des services bancaires ainsi que des secteurs des études et du conseil.

²⁹ Selon l'enquête menée en 2008 par l'université de Reims-Champagne-Ardenne université

³⁰ 3 % du nombre total d'emplois que comptait l'aire urbaine de Reims en 2007.

³¹ Ce sont surtout des services opérationnels en ligne (taxis G7, renseignements téléphoniques 118 008, Pages Jaunes, Canal +, banque en ligne ING Direct, TechCity Solutions, Voyages Kuoni, surgelés Maximo, assureur GMF, Médiapost

Au Mans, Novaxis a accueilli des activités exogènes, essentiellement d'origine francilienne, et des créations brutes, principalement dans quatre secteurs s'appuyant sur des excellences mancelles préexistantes ou bien liés à l'équipement technologique innovant du centre d'affaires (câblage Internet dès 1996, connexion Adsl dès 1999) :

- technologies de l'information – services informatiques : implantation dans les années 1990 du Centre national de télécommunications et de la télématique de la Gendarmerie nationale, de la première plate-forme urbaine de commerce électronique (IBM) ; au tournant des années 2000 des centres d'appel de Téléperformance, de Mondial Assistance, du siège du GIE Sesame-Vitale (dématérialisation des échanges d'information dans le domaine de la santé), de Téléfleurs – Euroflorist (leader de la vente de fleurs en ligne) ; plus récemment (2010) de ST Ericsson (circuits électroniques pour la téléphonie mobile)...
- bancassurances : implantations en 2009 du siège de XL Ré (multinationale de réassurance), du siège administratif de Crédit Agricole Leasing & Factoring;
- santé : implantation dans les années 2000 du GIE Sesame-Vitale ;
- activités tertiaires en lien avec les excellences industrielles : certains sites manceaux ont accueilli depuis 1989 des activités de recherche, de développement et de formation : l'usine Renault a accueilli un centre technique spécialisé dans la conception de châssis d'Auto Châssis International en 1999 (environ 400 emplois dont 250 ingénieurs), la Sncf a renforcé son implantation mancelle, par le transfert en 2002 du Centre d'ingénierie du Matériel (250 ingénieurs) à Novaxis et par la création en 2010 de son Technicampus, pôle de formation technique recevant 500 à 600 personnes.

Le profil des entreprises installées sur Novaxis est aujourd'hui équilibré : 1/3 de relocalisations de proximité, 1/3 d'implantations exogènes (principalement franciliennes) et 1/3 de créations brutes³².

A Lille, la logique d'aménagement métropolitain impulsée par Euralille s'est étendue et a fait sortir Lille de ses limites historiques. Elle rayonne à l'échelle métropolitaine dès la fin des années 1980 avec le projet Eurotéléport à Roubaix ou le projet « Villeneuve d'Ascq Technopole » (1986). Plus récemment, la réalisation de cinq pôles d'excellence prévue dans le schéma directeur de 2002 a démarré.

- Lancé en 1996, le parc d'activité d'Eurasanté (130 ha), situé à proximité du plus grand campus hospitalo-universitaire d'Europe, est dédié aux entreprises de la biologie et de la santé (Genfit, siège France de Bayer Schering Pharma...);
- Initié en 2002, le parc d'activité de la Haute-Borne (140 ha) à Villeneuve-d'Ascq est destiné aux entreprises innovantes : le centre d'innovation et d'échanges CIEL, l'Institut national de recherche en informatique et en automatique et trois laboratoires du Centre national de la recherche scientifique ;
- Débuté en 2004, le parc d'activité Euratechnologies (25 ha), situé sur le site d'une ancienne usine de filature (Le Blan-Lafont) à Lille-Lomme, est destiné à l'accueil des entreprises des technologies de l'information et de la communication ;
- Enfin, en 2006, le site de l'Union (80ha) à Roubaix, Tourcoing et Wattrelos est destiné à l'accueil de plusieurs filières orientées sur l'image, le textile innovant et la distribution.

Dans le Kent, la mise en accessibilité du territoire connecté désormais grâce au réseau de grande-vitesse régionale aux liaisons internationales lui permet de se positionner comme le terrain d'accueil de sièges européens, entre Londres et le continent européen. Ainsi, la ville de Sandwich dans l'Est du Kent, se destine à l'accueil de sièges européens d'entreprises et

³² Le Mans Développement

le centre d'affaires Eureka de la gare internationale d'Ashford a bénéficié de la délocalisation du siège européen de Smiths Medical International. Au total, près de 400 firmes de rang mondial telles que Pfizer, Saga, Kimberly Clark, BAE Systems, Royal Bank of Scotland et GlaxoSmithKline se seraient implantées dans le Kent. Le Kent mise donc sur un développement exogène de son tissu économique grâce à sa nouvelle ouverture à l'international et à ses prix compétitifs.

B.5. Les impacts en termes d'emploi

La question de l'impact de l'émergence de ces polarités tertiaire sur l'emploi global des aires urbaines étudiées est délicate à traiter. De la même façon que pour les déplacements pendulaires, l'absence d'études économétriques ne nous permet pas d'identifier statistiquement l'effet « pur » de la grande vitesse sur l'évolution de l'emploi.

On sait toutefois que la croissance des emplois observée dans les quartiers de gare (de quelques dizaines en 1990 à 3 500 aujourd'hui à Novaxis) n'est pas que le fait de relocalisation de proximité mais traduit un réel développement de l'emploi. La grande vitesse, les polarités tertiaires qui y sont associées, constituent un facteur de localisation pour les entreprises. Certaines se sont développées, comme les Mutuelles du Mans Assurances (premier employeur privé actuel de l'aire urbaine du Mans avec plus de 3 000 emplois³³) dans ces agglomérations du fait des facilités de déplacement avec le cœur d'agglomération parisienne, où se situent la majorité des autres sociétés d'assurances.

B.6. Enseignements pour le territoire traversé par la LNPN

⇒ Le développement d'un pôle tertiaire en lien avec l'arrivée de la grande vitesse s'inscrit dans le temps long (une décennie).

⇒ Le développement d'un pôle tertiaire en lien avec l'arrivée de la grande vitesse se fait souvent en deux phases :

- 1. le développement d'une offre de bureau en blanc, destinée aux entreprises locales. Cette dynamique permet l'émergence d'une polarité au niveau de l'agglomération.*
- 2. Cette polarité attire des entreprises externes à l'agglomération et devient visible à un niveau régional et inter régional.*

⇒ La grande vitesse permet d'approfondir ou d'enclencher des évolutions économiques dans le long terme.

⇒ Le développement d'une offre tertiaire à proximité de la gare permet dans un premier temps de répondre aux demandes des entreprises locales. La grande vitesse est ainsi un facteur de confortation des activités existantes.

⇒ Cette offre tertiaire peut également permettre dans le temps long une diversification des tissus économiques.

³³ Chambre de commerce et d'industrie du Mans et de la Sarthe

C. CONCLUSIONS

La grande vitesse ferroviaire a permis à des territoires du Bassin parisien de développer un pôle tertiaire structurant, vecteur d'évolution des tissus économiques locaux. Le succès de ces pôles tertiaires est fortement lié à l'existence de projet d'agglomération porté par les acteurs locaux.

L'exemple du Kent, même si il n'est pas directement transposable (structures urbaines différentes, desserrement de l'agglomération centrale se faisant sur des espaces plus lointains), démontre que la grande vitesse peut contribuer, sur des distances moyennes, à capter des mouvements importants d'entreprises et de sièges sociaux.

La LNPN pourrait permettre l'émergence de polarités tertiaires dans des agglomérations aujourd'hui marquées par des colorations très industrielles (Rouen, Le Havre, Evreux et, dans une moindre mesure, Caen) et permettre une diversification du tissu économique à l'échelle de l'axe Seine ainsi qu'un confortement des dynamiques métropolitaines déjà visibles à Caen. Ces nouvelles polarités pourraient entraîner une diversification des tissus économiques locaux.

La LNPN pourrait également servir à la modernisation et au confortement des tissus industriels fortement présents sur les territoires desservis. L'émergence de polarités tertiaires ainsi que la facilitation des échanges entre agglomérations permettant un meilleur fonctionnement local ainsi qu'un développement de synergies.

PARTIE III LE DEVELOPPEMENT DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE

Depuis les années 90, le développement d'un certain nombre d'agglomérations françaises s'est notamment appuyé sur le développement des universités et des laboratoires de recherche sur leur territoire.

La question de l'influence de la grande vitesse sur ces évolutions est importante, notamment au regard de la relative faiblesse des agglomérations du Bassin parisien dans ce domaine.

A. L'ACCESSIBILITE : UNE VARIABLE IMPORTANTE DE L'ATTRACTIVITE

A.1. Les exemples de Reims et Lille

Reims, depuis la mise en service de la grande vitesse ferroviaire, est située à 45 minutes de Paris. Elle est le lieu d'implantation d'antennes de prestigieuses structures d'enseignement supérieur parisiennes. Ces antennes ne sont pas de simples annexes pour les premiers cycles de cursus de haut niveau : les formations dispensées à Reims sont extrêmement qualifiantes et comprennent souvent une part de recherche et de développement. Elles ont un impact extrêmement positif sur les capacités d'innovation, de recherche et de création de l'agglomération :

- Sup info, école privée d'ingénieurs en informatique (2008). Elle projette d'accueillir à terme 200 à 250 étudiants
- Sciences Po Paris (2010), dont le campus rémois installé en centre-ville, dédié aux relations franco-américaines, recrute à parts égales étudiants français et internationaux et dispense ses cours en anglais. Il est appelé à devenir le plus important campus de France avec près de 1 800 étudiants à terme,
- Agro-Paritech (2010), projette d'installer à Reims 100 à 150 étudiants et doctorants.
- L'Ecole Centrale de Paris, qui a créé son centre de recherche en biotechnologies (2010), avec l'ambition d'y développer un master international.

La proximité de Reims avec Paris est mentionnée par les décideurs dans le choix d'implantation : l'Ecole Centrale de Paris l'évoque dans son communiqué de presse ; Richard Descoings, directeur de SciencesPo Paris, a affirmé « préférer le TGV rémois au RER francilien ».

D'autres facteurs d'attractivité ont joué dans leur implantation : notamment le pôle de compétitivité à vocation mondiale Industries et agro-ressources et le centre de recherche et d'innovation du végétal ARD (pour l'installation de Centrale Paris et d'AgroParistech), la présence de centres d'appel avec d'importants besoins de personnel qualifié (pour Supinfo), l'offre immobilière, et la pro-activité des acteurs rémois qui avait préalablement amené ces établissements à s'intéresser à Reims.

A Lille, le projet LGV Nord s'est accompagné de la création de l'Institut d'Etudes Politiques en 1991, qui fait valoir la dimension européenne de son enseignement grâce sa proximité

avec Bruxelles, Londres et Paris. Plus révélateur encore est le choix de la Skema Business School (anciennement Ecole supérieure de commerce de Lille) de transférer en 1995 ses locaux à Euralille, en face des quais de la gare Lille-Flandres.

Les établissements rémois d'enseignement supérieur et de recherche les plus renommés sont de plus en plus vécus par les Franciliens comme faisant partie de l'offre parisienne. Le nombre d'élèves franciliens augmente dans les classes préparatoires proches de la gare centrale, ou encore à l'école de commerce Reims Management School, considérée comme l'une des meilleures de province, où une majorité des étudiants est d'origine parisienne (75% selon certains acteurs rémois).

A.2. Enseignements pour les territoires traversés par la LNPN

⇒ L'arrivée de la grande vitesse, à des distances moyennes de Paris, implique une attractivité forte pour les structures d'enseignement et de recherche parisiennes à recrutement national.

⇒ Les villes à une heure de Paris avec la grande vitesse peuvent voir se développer leur offre d'enseignement supérieur si les acteurs locaux entreprennent des démarches de valorisation de leur territoire et si les structures peuvent s'adosser au tissu économique local.

B. CONCLUSIONS

L'arrivée de LNPN peut permettre aux agglomérations normandes d'accroître leur système d'enseignement supérieur et de recherche avec, comme pour Reims, la décentralisation de certaines institutions d'Île-de-France. C'est notamment le cas pour Rouen, qui aura le même temps de parcours depuis Paris que Reims.

Ce développement – en parallèle de l'accroissement des coopérations entre les trois agglomérations normandes – peut être une base pour la diversification du tissu économique des trois agglomérations normandes (à l'instar des politiques de développement de plusieurs grandes agglomérations françaises depuis les années 90 -Lyon, Montpellier- qui se sont appuyées notamment sur leur offre d'enseignement supérieur et de recherche pour développer des activités tertiaires supérieures).

PARTIE IV UN EFFET STRUCTURANT SUR L'ORGANISATION TERRITORIALE

A. RAPPROCHER LES AGGLOMERATIONS A MOINS D'1 HEURE DE LA CAPITALE REGIONALE

A.1. La grande vitesse régionale, épine dorsale d'un rapprochement des agglomérations

Les élus de la Région Nord-Pas-de-Calais ont développé le concept de TER-GV depuis la fin des années 1990 dans l'optique de mettre « toutes les agglomérations de la région à moins d'1h de la métropole lilloise ». Ce concept prend clairement appui sur une utilisation de la grande vitesse comme l'épine dorsale d'une vision d'aménagement du territoire régional. L'objectif est de rapprocher les territoires régionaux de Lille, qui conforte ainsi son statut de métropole régionale, locomotive en termes de développement économique.

Le succès du TER-GV depuis 2000 fréquenté principalement par une clientèle de navetteurs, confirme une adhésion des agglomérations du Nord-Pas-de-Calais au rayonnement lillois. Il tend à renforcer l'unité de la Région, puisqu'il participe au désenclavement du littoral. Ainsi l'Université du Littoral Côte d'Opale est ainsi membre fondateur du Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur (PRES) Lille Nord de France créé en 2009, dont l'objectif est de développer une politique commune en matière de recherche et de formation.

A.2. Le renforcement de l'offre ferroviaire, vecteur d'une intégration métropolitaine

Saint Etienne, ville industrielle confrontée à un déclin important depuis les années 80 (fermeture des usines Manu France et des Mines, baisse démographique : 225 825 habitants en 1968 et 176 800 en 2004) s'est appuyée sur un rapprochement avec l'agglomération lyonnaise pour entamer sa reconversion.

Ce rapprochement s'est notamment appuyé sur une amélioration très forte des liaisons ferroviaires, que ce soit en termes de fréquences (un train toutes les dix minutes quasiment en heure de pointe), qu'en termes de matériel roulant ou d'arrivée à Lyon (nouveau quai dédié à cette liaison en gare de Perrache). Ces évolutions, entamées au début des années 90, commencent à porter leurs fruits (hausse démographiques entre 2004 et 2009) et trouvent aujourd'hui leur prolongement dans le développement d'un pôle tertiaire structurant autour de la gare de Chateaufort rénovée.

A.3. Enseignements pour le territoire traversé par la LNPN

⇒ *Les services régionaux à grande vitesse sont un outil pour améliorer les relations entre agglomérations. Ils sont un outil pour l'aménagement du territoire*

⇒ *La reconfiguration en profondeur de l'offre ferroviaire, indépendamment de la vitesse, peut également être un outil puissant au service de l'aménagement du territoire.*

PARTIE V LES EVOLUTIONS DES VALEURS IMMOBILIERES ET FONCIERES

A. QUELQUES RAPPELS

Il est particulièrement délicat sur l'aspect du foncier d'identifier ce qui, dans l'évolution des tendances, est imputable à la desserte TGV.

Le marché immobilier connaît des cycles, des évolutions nationales. Globalement, les prix ont connu une progression fulgurante au niveau national depuis une dizaine d'années.

Il convient de plus de distinguer deux échelles :

- Le quartier de gare, qui connaît souvent des hausses de prix dues à la restructuration de son offre immobilière
- Le reste de l'agglomération, pour lequel les effets du TGV sur le prix du foncier n'ont pas été démontrés

B. EVOLUTIONS DE PRIX DE L'IMMOBILIER D'ENTREPRISE

B.1. Une hausse des prix à l'échelle des quartiers de gare

A Reims, les nouveaux programmes immobiliers concourent à une hausse des prix immobiliers. En 2008, Clairmarais était le quartier de Reims où les prix avaient le plus augmenté depuis 5 ans, et la ZAC de Bezannes a enregistré en 2010 les prix les plus élevés de l'agglomération (environ 95 euros/m² contre une moyenne de 35 à 50 euros/m²). Plus globalement, fin 2010, les deux quartiers de Clairmarais et de Champagne-Ardenne TGV, à Bezannes, étaient ceux où la location était la plus élevée pour les bureaux (165 euros/m² à Clairmarais, 140 à Champagne-Ardenne TGV, 120 en moyenne).³⁴

B.2. Une hausse des volumes de transactions à l'échelle des agglomérations

L'agglomération de Lille se positionne aujourd'hui comme le 3^{ème} marché d'immobilier d'affaires au niveau national, alors que 20 ans auparavant il était très peu consistant. Le parc lillois en immobilier de bureau est estimé à 4 millions de m² sur un marché qui est considéré comme « mûr et dynamique » (CB Richard Ellis, Market View Regions), il est comparable en volumes à celui de Lyon. La moitié des transactions s'effectue en seconde-main, 30 % en comptes propres et 20 % en neuf. Euralille se trouve en 6^{ème} position en termes de loyer pour de l'immobilier de bureaux haut-de-gamme.

³⁴ Invest in Reims

C. EVOLUTION DES PRIX DE L'IMMOBILIER RESIDENTIEL

C.1. Une anticipation de l'arrivée de la grande vitesse autour des gares

A Reims, les quartiers proches de la gare centrale ont été les plus concernés par cette hausse des prix. Deux ans avant l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire, les quartiers Clairmarais, Faubourg de Laon (contigu à la gare centrale) et le centre-ville ont connu des progressions de prix plus importantes que la moyenne depuis 2004, Clairmarais étant celui qui a connu la plus forte progression de tous les quartiers de Reims en 2004 et 2005, avec près de +50%³⁵. Ce sont également les quartiers disposant d'une nouvelle offre immobilière.

Au Mans, les prix ont connu une augmentation de près de 20% avant la mise en service de la LGV en 1989, suivie d'un retour progressif à une situation plus caractéristique du marché manceau³⁶.

A Vendôme, dans les années 1990, les prix des logements du centre-ville ont augmenté de +30 à +40%, allant jusqu'à +358% sur le marché des maisons de ville avec jardin³⁷.

C.1. Une diversité de situations pour les agglomérations desservies

Dans l'aire urbaine rémoise, entre 1999 et 2005, les prix du foncier et de l'immobilier ont fortement progressé, mais moins qu'à l'échelle nationale : le montant moyen des transactions des appartements anciens a progressé de 66% et celui des appartements neufs de près de 70%. La progression des prix s'est amplifiée en 2004-2005 (+17% et +16% du prix moyen au m²).

A Vendôme, la dynamique de construction de logements collectifs s'est accompagnée d'une hausse de 105% du prix au m²³⁸.

Au sein de la région du Southeast dans laquelle s'inscrit le Kent, les prix auraient augmenté de près de 185% entre 1995 et 2005. Sur le même laps de temps, la hausse s'évalue à 213% à Tunbridge Wells et à 212% pour Winchester (recherche réalisée par Savills). Dans le comté du Kent, la ville côtière de Ramsgate a connu selon des agents immobiliers locaux une augmentation de 73% des prix sur son marché de l'immobilier au cours des 5 dernières années (2007).

D. CONCLUSIONS

Il est particulièrement difficile d'isoler l'effet direct d'une LGV sur l'évolution des prix du foncier, d'autant plus que les enquêtes menées, en faible nombre, l'ont été dans un contexte national de hausse générale des prix du foncier.

35 BAZIN Sylvie, BECKERICH Christophe, DELAPLACE Marie, « L'évolution des marchés immobiliers résidentiels dans l'aire urbaine de Reims : un effet de la ligne à grande vitesse Est-Européenne ? », article suite au colloque de l'ASRDLF 2007

36 Chevalier et alii, *ibid.*

37 Observatoire Foncier de Vendôme et du Vendômois (1990),

38 Observatoire Foncier de Vendôme et du Vendômois (1990), cité par BAZIN Sylvie, et alii, *ibid.*

Pour autant, on note que dans tous les cas une hausse du foncier, mais les éléments d'explication sont multiples. Il est clair que le premier déterminant de la hausse est le projet urbain associé à la gare : l'arrivée d'une LGV s'accompagne dans presque tous les cas d'un travail d'aménagement des quartiers de gare qui pour beaucoup sont (étaient) des quartiers de faible qualité urbaine, souvent délaissés. La hausse des prix de l'immobilier et foncier est ainsi « naturelle » car liée à une meilleure qualité des produits commercialisés.

A l'échelle des agglomérations, l'analyse n'est guère concluante : il y a généralement hausse, mais elle est parfois inférieure à la moyenne nationale ! Cela montre bien qu'une LGV en soi ne présente pas « d'effets » propres, mais s'intègre dans un projet local, une dynamique dont il peut être un des éléments forts, mais pas tout seul...

Sur LNPN, il est certain que l'on observera une hausse du foncier et de l'immobilier dans les opérations menées à proximité des gares. En revanche, les effets plus généraux sur les agglomérations ne sont pas, à ce stade, certains.

Le prix du foncier et de l'immobilier à vocation touristique risque en revanche d'augmenter encore sur les zones touristiques traversées par LNPN (franges franciliennes, Val-de-Seine, Pays d'Auge, Côte Fleurie...), avec une possibilité d'étendre encore géographiquement la pression sur des territoires rendus plus facilement accessibles (Cotentin...).

PARTIE VI LE DEVELOPPEMENT DU TOURISME

A. ESSOR DU TOURISME URBAIN

L'exposition médiatique des villes desservies par la grande vitesse ferroviaire contribue à un surcroît d'image propice au développement du tourisme, d'autant plus si les villes assurent simultanément une promotion de leur territoire. Le segment touristique impacté est celui du court séjour. Le développement du tourisme urbain est lié à une amélioration de l'image des villes desservies.

A.1. La grande vitesse ferroviaire peut engendrer l'émergence du tourisme urbain : Lille

A Lille, l'essor du tourisme urbain lié à l'arrivée de la grande vitesse n'était pas vraiment attendu. Néanmoins la requalification du centre historique et sa proximité avec le quartier des gares confère au cœur de Lille un attrait touristique significatif. Lille est de plus en plus une « destination choisie » pour de courts séjours (1,7 nuitée en moyenne), soit essentiellement une clientèle excursionniste. La fréquentation de l'Office de Tourisme de Lille a progressé passant de 387 759 visiteurs en 2005 à 408 163 en 2009. La ville a développé des produits destinés à une clientèle de courts séjours. Entre 2005 et 2009, la vente du City Pass Métropole (facilitant l'accès aux musées) a bénéficié d'une augmentation de 168%.

Ce développement a profité à l'ensemble de la région avec le développement d'une offre culturelle à Roubaix (La Piscine, Musée d'Art et d'Industrie construit en 2001), à Tourcoing et à Lens (antenne du Louvre qui ouvrira en 2012).

A.2. L'accessibilité améliorée renforce le tourisme urbain, même dans les villes qui restent relativement éloignées de Paris

Depuis qu'elle est connectée à la grande vitesse ferroviaire (45 minutes de Paris), Reims a connu une hausse de sa fréquentation touristique globale. Depuis 2007, l'office du tourisme de Reims connaît une hausse de ses sollicitations³⁹, essentiellement de la part de Franciliens et de Parisiens, ce qui permet d'établir un lien avec la présence de la grande vitesse ferroviaire⁴⁰.

Grâce à une image plus moderne véhiculée par le TAGV, la ville n'est plus perçue comme lointaine, localisée aux environs de Strasbourg ; elle est à présent identifiée comme proche de Paris.

A Strasbourg, la grande vitesse ferroviaire a permis un surcroît de rayonnement à l'échelle nationale, engendrant une hausse de 14% des nuitées françaises entre mai 2007 et juin 2009. Les touristes franciliens empruntant le TAGV sont largement majoritaires (environ 70%); 20% proviennent du Nord-Pas-de-Calais et de la Bretagne. Strasbourg a même attiré

³⁹ + 15% entre 2007 et 2008 ; +17 % entre 2008 et 2009

⁴⁰ +42 % et +55 % entre 2006 et 2007, selon l'OTS

10% de touristes provenant d'agglomérations, certes desservies directement par le TAGV, mais restant quand même éloignées, comme Bordeaux (6h20, 1 AR/ jour).

A.3. La grande vitesse ferroviaire peut renforcer, voire faire émerger une clientèle excursionniste même pour des destinations éloignées

A Reims, la mise en service de la LGV Est s'est accompagnée d'un net renforcement des excursionnistes franciliens, à la journée, d'autant que des produits spécifiques ont été créés à leur attention. En conséquence, Reims connaît une légère diminution des nuitées de loisirs dans l'hôtellerie traditionnelle, de l'ordre de 2 % entre 2006 et 2008.

A Strasbourg, malgré un temps de parcours non encore optimal depuis Paris (2h20, soit près de 5 heures de transport dans la journée), les excursionnistes franciliens ont fait leur apparition dans le paysage touristique. Ils vont notamment au marché de Noël (2 millions de visiteurs en 2010 sur toute l'Alsace, dont la moitié d'excursionnistes et de locaux, selon l'ORT Alsace). La grande vitesse ferroviaire a donc aplani la barrière constituée par les Vosges et rapproche Strasbourg de Paris aussi dans les esprits.

Dans le Kent, les villes côtières de Ramsgate, Margate et Folkestone, qui souffrent d'un taux élevé de chômage et de difficultés sociales, deviennent la cible privilégiée pour l'accueil des résidences secondaires des Londoniens, grâce à des prix immobiliers attractifs. Folkestone (60 000 habitants) se destine à devenir « la plage de Londres » et a entrepris de vastes travaux sur son front de mer, tandis que Ramsgate (38 000 habitants) développe de grands projets immobiliers sur son bord de mer. Margate a bénéficié de l'ouverture en 2007 d'un musée consacré au peintre Turner.

A.4. Le développement du tourisme urbain est conditionné au potentiel touristique et à la renommée préexistante

Reims disposait préalablement à sa desserte par les TAGV d'une fréquentation et d'une notoriété touristiques reposant sur deux ressorts de très forte renommée internationale, le champagne et la labellisation UNESCO des principaux édifices rémois. Strasbourg était connue pour son patrimoine gastronomique et culturel (labellisation UNESCO de l'intégralité de son centre-ville notamment).

A.5. La mise en accessibilité d'une agglomération grâce à la grande-vitesse peut être le support à une nouvelle renommée

A Lille, l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire s'est accompagnée d'une politique d'évènementiel visant à modifier l'image de la ville et à développer sa renommée au niveau européen. A l'initiative du Comité Grand Lille créé en 1993, Lille a posé en 1997 et 1998 sa candidature pour organiser les Jeux Olympiques de 2004 et devenir la Capitale Européenne de la Culture également en 2004. Les manifestations organisées à ce titre en 2004 ont attiré 9 millions de visiteurs. Mais la démarche est surtout révélatrice d'une prise de confiance et d'une capacité nouvelle des acteurs lillois à se projeter à une échelle internationale. Le déploiement de la culture de l'évènementiel se perpétue aujourd'hui avec Lille 3000, une programmation culturelle dans la continuité de Lille Capitale Européenne de la Culture. Cette dynamique participe fortement à un travail de marketing urbain, qui consiste à promouvoir à

l'international la nouvelle image acquise par Lille à partir de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire.

Dans le comté du Kent, l'arrivée de la grande vitesse avec la construction de la ligne High Speed One offrant l'opportunité de liaisons rapides entre Ashford et Londres a été un élément clé de la sélection de Londres pour l'accueil des Jeux Olympiques de 2012. Les importantes réserves foncières dont disposait la gare nouvelle de Stratford, ainsi que son excellente accessibilité ont été un élément déterminant. Mise en service en 2009, située à 10 km de la gare londonienne de Saint-Pancras, elle accueille le village olympique qui rassemblera en 2012 près de 17 000 athlètes. Ces équipements seront ensuite reconvertis en logements.

A.6. Un accroissement du rayonnement international

La grande vitesse ferroviaire permet un repositionnement des villes desservies sur le marché international. Utilisée comme pré- ou post- acheminement des touristes vers les aéroports parisiens, notamment Paris Charles de Gaulle, elle permet un rayonnement touristique sur les marchés lointains. Cela implique une communication spécifique et de nouveaux produits touristiques à destination de ces marchés.

Reims utilise sa localisation à 40 minutes de l'aéroport de Roissy comme argument commercial pour attirer une clientèle internationale y atterrissant. L'argument s'appuie sur la Champagne / le Champagne à 30-40 minutes de CDG, qui rend la Champagne-Ardenne plus proche que Paris. De plus, pour capter la clientèle étrangère se rendant à Disneyland Paris, une nouvelle offre de court séjour couplant Eurodisney et Reims est en phase de constitution.

De par son rapprochement des grandes métropoles européennes Paris, Londres et Bruxelles et par son rôle de hub ferroviaire (le 2ème au niveau national), Lille attire une clientèle internationale ; la moitié des visiteurs de l'Office de tourisme de Lille est d'origine étrangère, avec près de 80% de cette clientèle en provenance de Grande-Bretagne et de Belgique (Flandres et Wallonie et Bruxelles).

A.7. Enseignements pour les territoires traversés par LNPN

⇒Le Havre, Rouen et Caen, disposant d'un potentiel de tourisme urbain important bien que contrasté selon les agglomérations peuvent voir leur attractivité touristique se renforcer, notamment par le biais d'une clientèle excursionniste.

Le Havre jouit d'une notoriété internationale grâce au classement de son centre-ville au patrimoine mondial de l'UNESCO ; son port se visite, et sa plage située en plein centre-ville offre une vue sur la Côte Fleurie ; un grand nom de l'architecture a signé des équipements de loisirs (grand aquarium par Jean Nouvel).

Rouen est attractive par son centre-ville historique et sa cathédrale, (qui n'a toutefois pas la même renommée que celles de Reims et Chartres), ainsi qu'un événement dont le rayonnement excède déjà largement l'échelle locale, l'Armada (rassemblement de grands voiliers) une fois tous les 4 ou 5 ans.

Caen est célèbre pour son Mémorial retraçant l'histoire de la Seconde Guerre mondiale, et les plages du Débarquement.

Une nouvelle offre touristique peut être élaborée via des produits touristiques adaptés à une nouvelle clientèle excursionniste (qui fait l'aller-retour dans la journée), même s'ils n'ont qu'une fonction de produits d'appels (les packages se vendent en général mal). Le développement du tourisme urbain dans ces villes passe aussi par la promotion de l'événementiel.

⇒ LNPN peut élargir l'aire de chalandise de ces villes, surtout si leur visibilité est accrue par l'existence de produits touristiques de courts séjours englobant les 3 villes à destination d'une clientèle internationale.

Par exemple, Strasbourg, depuis la mise en service de la LGV Est, a élargi son aire de chalandise sur les marchés lointains grâce à sa nouvelle connexion à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (et des packages « Paris-Alsace » à destination de la clientèle russe ont fait leur apparition).

B. DEVELOPPEMENT DU TOURISME D'AFFAIRES

B.1. Un fort développement

Généralement, le tourisme d'affaires est celui qui bénéficie le plus de la grande vitesse ferroviaire si des infrastructures d'accueil adaptées existent. Toutefois, si l'offre d'hébergement et les lieux de manifestation ne sont pas adaptés à l'accueil de grands volumes de touristes, le segment des conventions d'entreprises, à la journée, peut quand même être exploité.

Depuis l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire, Le Mans s'est dotée d'une nouvelle vocation de tourisme d'affaires. Auparavant, cette activité était essentiellement endogène (MMA, grands donneurs d'ordre industriels). A partir des années 1990, la grande vitesse ferroviaire, accompagnée par une politique de constitution de l'offre adaptée aux équipements d'accueil, à savoir notamment les activités non résidentielles, et d'une promotion adéquate, a permis de positionner Le Mans comme une place de congrès et surtout de conventions d'entreprises. Cette dernière activité a connu une très forte croissance durant les années 1990, pour atteindre environ 100 manifestations annuelles en 2000 (contre 15 en 1987 et 30 en 1993). La moitié des conventions d'entreprises émanent d'entreprises parisiennes. Les prix avantageux et la mise à disposition de matériel servant aux manifestations culturelles permettent de fidéliser les clients⁴¹.

Le Centre des congrès de Reims connaît une nouvelle attractivité depuis 2007 auprès d'acteurs nationaux : +20 % des sollicitations pour les congrès et les salons, et une augmentation significative du nombre des congrès, notamment parisiens et nationaux: 7 congrès nationaux en 2006, 19 en 2007 et 2009.⁴²

L'essor du tourisme d'affaires à Lille est également tout à fait perceptible, bien que l'offre reste encore à étoffer. L'arrivée du TAGV Nord s'est accompagnée de la réalisation d'un Palais des Congrès (Lille Grand Palais) qui a bénéficié en 2010 d'une extension de sa surface de l'ordre de 50%. Lille se positionne aujourd'hui comme la 5^{ème} destination au

⁴¹ Bruno Ray, DG du Palais de la culture et des congrès du Mans

⁴² Reims Evénements

niveau national pour les congrès et séminaires (Office de tourisme). En parallèle, on observe une montée en gamme de l'offre hôtelière. En 1990, on compte 1 seul hôtel 4 étoiles (80 chambres au total) à Lille ; en 2011, 6 hôtels 4 étoiles et 3 hôtels 5 étoiles (+ de 600 chambres au total).

B.2. Enseignements pour les territoires traversés par LNPN

⇒ Les agglomérations desservies par la LNPN pourraient renforcer leur offre de tourisme d'affaires, notamment Caen qui dispose d'un centre des congrès pouvant accueillir jusqu'à 1 200 personnes et du Mémorial qui est aussi un lieu de séminaire.

⇒ Le Havre et Rouen peuvent également restructurer leur offre en ciblant, comme au Mans, des activités non résidentielles.

C. CONCLUSIONS

La LNPN pourrait avoir des effets nets sur le tourisme urbain. Elle pourrait en premier lieu renforcer l'image des villes normandes comme villes touristiques.

Elle pourrait permettre le renforcement ou l'émergence d'un tourisme de court séjour sur les trois agglomérations normandes. De même, le rapprochement avec l'agglomération parisienne sera un atout pour que ces territoires soient intégrés dans les circuits proposés par les tours opérateurs.

Ce développement d'offre de court séjour devrait également toucher le public francilien, dont l'accès au littoral sera amélioré.

De façon synthétique, LNPN devrait permettre une augmentation de la fréquentation touristique au travers du développement d'offres de court séjour.

Concernant le tourisme d'affaire, LNPN pourrait permettre des évolutions sur une offre dominée par Deauville en permettant aux agglomérations normandes de réorganiser leur offre et dynamiser ainsi cette activité.

ANNEXE 1 : PRESENTATIONS SUCCINCTES DES PRINCIPALES AGGLOMERATIONS ET DES LIGNES TGV ANALYSEES

Reims est une agglomération desservie depuis 2007 par la LGV Est via deux gares, la gare historique, située au centre-ville, et une gare en ligne située aux franges de l'urbanisation, la gare de Champagne-Ardenne TGV. Cette dernière dispose d'une intermodalité avec le réseau ferroviaire classique et le tramway inauguré en avril 2011. La desserte des deux gares est complémentaire : la gare centrale est desservie par les TGV ayant pour origine-destination Paris (9 par jour) et les Ardennes (Charleville-Mézières et Sedan) ; la gare de Champagne-Ardenne TGV est desservie par les TGV ayant pour origine-destination l'Île-de-France (notamment l'aéroport CDG2-TGV, 4 liaisons par jour et Paris 2 par jour), la Lorraine, l'Alsace et les régions du nord et de l'ouest de la France. Reims est depuis lors située entre 40 et 45 minutes de Paris.



Figure 2 : Le positionnement des deux gares dans l'agglomération rémoise (source IGN)

Lille se retrouve à partir de 1993-1994 à 1h de Paris, 1h20 de Londres et 35 min de Bruxelles. Elle est l'une des principales places ferroviaire au niveau national (47 liaisons vers Paris et près de 30 liaisons quotidiennes vers plus de 60 métropoles régionales (dont Lyon, Montpellier, Marseille), ainsi que 24 liaisons/ jour avec l'aéroport Paris-CDG qui élargissent significativement l'ouverture à l'international.

Le Mans est située à 54 minutes de Paris depuis 1989, date de la mise en service de la LGV Atlantique. 18 dessertes quotidiennes pour Paris pour un gain de parcours d'environ 45 minutes.

Quelques chiffres-clés :

Aires urbaines 2007 (INSEE)	Habitants	Emplois
Caen	385 482	165 926
Le Havre	288 499	122 282
Rouen	525 643	221 992
Reims	294 055	130 209
Le Mans	304 938	132 131
Lille	1 163 934	502 465
Orléans	36 9521	173 951
Tours	39 7010	175 865
Vendôme	34 883	15 294

ANNEXE 2 : LES POLITIQUES D'ACCOMPAGNEMENT AYANT PERMIS LA STRUCTURATION DE L'OFFRE IMMOBILIERE DANS LES QUARTIERS DE GARE

A. ACQUISITION PAR LA PUISSANCE PUBLIQUE DU FONCIER AUTOUR DES GARES EN AMONT DE LA MISE EN SERVICE DE LA LGV

A.1. Au Mans

- 1986 : Volonté politique d'ouvrir la gare sud et de créer un quartier d'affaires dans le quartier de gare (conférence de presse de la Communauté urbaine et de la SNCF)
- 1987 : création du Syndicat mixte d'aménagement et de promotion de la technopole du mans, rassemblant la ville, la communauté urbaine (50% à elles deux), le Conseil général (40%) et la CCI (10%), pour négocier avec la SNCF et procéder aux acquisitions foncières en vue de l'accueil de futures entreprises. 9 à 10 hectares de terrains sont libérés. 3 technopôles sont créés : Novaxis (gare sud), le technopôle de l'université et le technoparc des 24 heures.

A.2. A Reims

A Reims, les premières actions opérationnelles sont intervenues au tournant des années 2000 en vue de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire, via la maîtrise foncière par Reims Métropole des terrains situés à proximité des gares :

- A Clairmarais (site d'arrière-gare caractérisé par la présence d'entrepôts, de friches industrielles et ferroviaires et par un habitat ouvrier dégradé), les négociations avec les opérateurs ferroviaires (RFF et SNCF) dans les années 1990 permirent de déclasser certaines voies et de les rendre constructibles.
- A Bezannes, une Zone d'aménagement différée (Zad) fut créée au début des années 2000 autour de la future gare nouvelle, pour éviter la spéculation. Cette Zad fut transformée en Zone d'aménagement concertée (Zac) en 2004.

B. OPERATIONS D'AMENAGEMENT : STRUCTURATION DE QUARTIERS DE GARE

B.1. Au Mans

Au Mans, les friches autour de la gare ont eu un seul propriétaire et un seul promoteur. L'opération Novaxis, en gare sud du Mans est un programme immobilier global qui a pris place sur des friches industrielles, comprenant du tertiaire, quelques commerces et hôtels. Ce programme s'est décomposé en 10 tranches de développement, réalisées en fonction de la demande. La superficie immobilière a fortement évolué :

- 500 m² de bureaux accueillant 9 entreprises en 1990 (pépinière d'entreprises),

- 50 000 m² de bureaux et 2 000 emplois en 2001
- 120 000 m² de bureaux, 3 500 salariés et 120 entreprises en 2011 (source : Le Mans Développement) ;

En 1989, au moment de la mise en service de la LGV Atlantique, la pépinière d'entreprises et un hôtel sont déjà construits (effet d'image).

En 1990 : inauguration de la gare-sud et de Novaxis. Ce dernier est aujourd'hui en phase d'extension sur le site de l'hôpital Etoc-Demazy, en cours de délocalisation en périphérie.

La rénovation complète du quartier sud de la gare (le Miroir) a été engagée simultanément à la création de Novaxis : 300 logements et équipements ont été construits

B.2. A Reims

L'aménagement du site de Clairmarais commença avec l'acquisition par le Crédit Mutuel Nord-Europe d'une friche de 2,5 ha en 1997. La deuxième tranche, dans les années 2000, a un lien direct avec la perspective de la mise en service de la LGV Est Européenne, (la première correspondait à un besoin local d'une nouvelle offre tertiaire). En 2004, la première phase du projet immobilier de Clairmarais s'acheva et la seconde phase, en lien avec le TGV, commença.

En 2008, Reims Métropole commercialise la ZAC de Bezannes, vend les terrains à des investisseurs parisiens, strasbourgeois et locaux. 60 hectares du site sont dédiés aux activités tertiaires supérieures. Le parc d'affaires de Reims-Bezannes est appelé à accueillir de 200 000 à 300 000 m² de bureaux d'ici 2025 et près de 9 000 emplois. Fin 2010, 120 000 m² étaient déjà livrés ou en cours de construction dans le cadre de la première tranche (20 ha).

C. MISE EN PLACE DE POLITIQUES MUNICIPALES EN PARTENARIAT AVEC LES ACTEURS ECONOMIQUES DU TERRITOIRE.

C.1. Création d'agence de développement économique

L'anticipation des acteurs rémois se manifesta également par un ajustement des stratégies de développement économique. Des structures dédiées, ayant pour but de stimuler l'implantation d'entreprises, à l'échelle du bassin de vie rémois et à l'échelle de la Champagne-Ardenne ont été créées : Invest in Reims en 2003, dans le cadre d'un partenariat entre la Ville de Reims, la Communauté de communes de l'agglomération de Reims (devenue Communauté d'agglomération Reims Métropole) et la Chambre de commerce et d'industrie de Reims-Epernay ; Champagne-Ardenne Développement (CADev) par le Conseil régional, en partenariat avec l'Agence française pour les investissements internationaux (Afi). La création de ces deux structures donna une nouvelle impulsion aux démarches pro-actives, à travers la présence à de nombreux salons et des campagnes promotionnelles récurrentes depuis 2004, fortement médiatisées et régulièrement primées par des professionnels du secteur (Invest in Reims). Elles recourent à des ambassadeurs prestigieux (personnalités du monde économique dont l'audience est nationale ou internationale) pour vanter le dynamisme et la richesse du tissu économique local.

L'agence de développement économique Le Mans développement (ex ADEMA) a été créée en 1989 et s'est installée dans le premier bâtiment érigé à Novaxis.

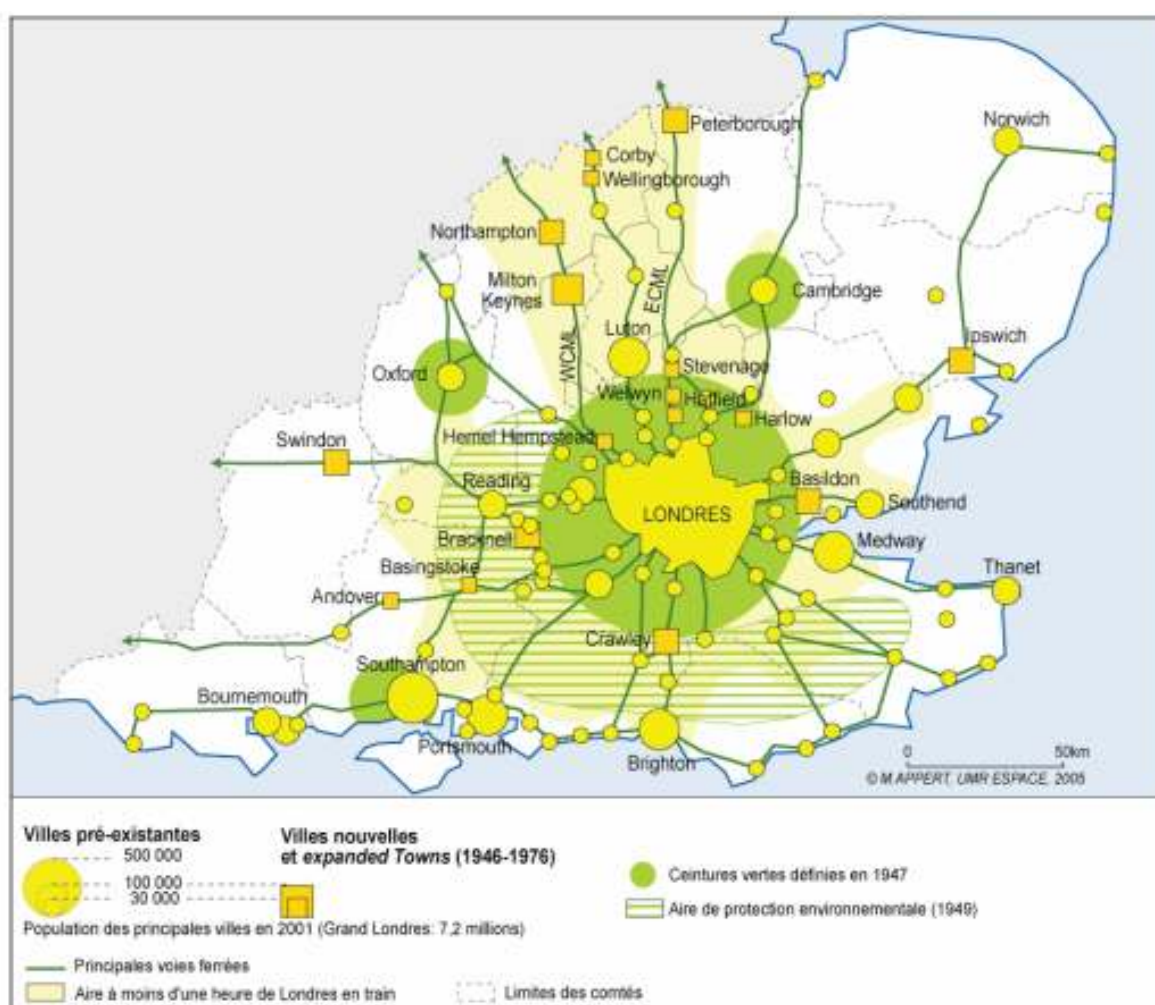
C.2. Développement d'une politique de tourisme d'affaires

Au Mans, jusque dans les années 1990, la volonté municipale était de développer la politique culturelle. Les équipements étaient dimensionnés pour accueillir des manifestations culturelles. En 1988, on a assisté à une réorientation de la stratégie vers le tourisme d'affaires. L'arrivée du TGV a fait prendre un peu conscience du potentiel de tourisme d'affaires; un poste de chargé de congrès à l'Office du tourisme a été créé en 1988; en 1992 se met en place une vraie politique municipale de tourisme d'affaires : le directeur du palais de la culture est remplacé par directeur de congrès dans le Palais des congrès et la culture.

ANNEXE 3 : LE CAS DU KENT

D. LE KENT, LE JARDIN DE L'ANGLETERRE, EN PLEIN BOOM DEMOGRAPHIQUE ET ECONOMIQUE

Le Kent fait partie de la zone Sud-Est de l'Angleterre qui regroupe le Southeast England, East of England et le Greater London. Doté d'une façade portuaire avec notamment le port de Douvres et bordé au Nord-Est par l'embouchure de la Tamise, il bénéficie d'une grande proximité avec la métropole londonienne. Sa structure urbaine se compose de villes de taille moyenne telles que Ramsgate (38 000 habitants) Canterbury West (45 000 habitants) ou Ashford (60 000 habitants). Les principales villes du Kent comme Ebbsfleet ou Ashford sont situées respectivement par la route à 35 km et à 90 km de Londres.



Source : APPERT Manuel, *Coordination des transports et de l'occupation de l'espace pour réduire la dépendance automobile dans la région métropolitaine de Londres*, thèse de doctorat de géographie, 2005

Le Kent regroupe une population estimée en juin 2009 à 1,4 millions d'habitants (Office for National Statistics (ONS)). Les soldes migratoires et naturels sont positifs, avec notamment une forte augmentation des flux migratoires depuis Londres : entre 2006 et 2007, 73% de la croissance démographique est due aux afflux migratoires. L'attractivité démographique du Kent date du milieu des années 1990. En 1990, le Kent a perdu 5500 habitants : une tendance qui s'est inversée à partir de 1994, pour atteindre un gain de l'ordre de 7100 nouveaux habitants (Kent County Council – KCC). Les échanges avec le Grand Londres sont intenses : En 2007, près de 50 000 personnes, dont près de 47% (23 500) en provenance de Londres, sont venues s'installer dans le Kent, contre près de 43 000 qui quittaient la région, dont 27% (11 500) vers Londres. Ces mouvements de migration résidentielle ont permis un gain pour le Kent de l'ordre de 12 000 nouveaux habitants en provenance directement de Londres.

Au sein de la vaste zone Sud-Est dans laquelle s'inscrit le Kent, en incluant le Grand Londres/ the Greater London, les perspectives de développement sont très favorables : il est prévu une augmentation sur 15 ans d'environ 2 millions d'habitants et l'accueil de près d'1 million d'emplois, dont 30% seulement seraient localisés à Londres. A l'échelle de Kent et du Medway, ce boom démographique et économique est également attendu : avec un taux de croissance démographique estimé à 8,3% (KCC) pour les 20 prochaines années, ce sont d'ici à 2016, 69 000 logements neufs et 69 000 créations d'emplois qui sont attendus. D'ici à 2030, le parc immobilier du Kent devrait avoir augmenté de plus de 20%. Ce dynamisme démographique et économique s'accompagnera également d'un vieillissement de la population : d'ici à 2030, les plus de 50 ans devraient représenter plus de 30% de la population du Kent.

Toutefois, l'attractivité démographique et économique du Kent s'inscrit dans un territoire sous pression. Avec près de 20% des actifs du Kent travaillent à Londres quotidiennement (KCC), les infrastructures de transport, support de ces flux intenses sont de plus en plus congestionnées.

Le Kent County Council note une augmentation de près de 19% du trafic routier depuis 1994. Le Kent est une importante région de transit de fret. Il compte 2 ports parmi les 10 plus importants de Grande-Bretagne. Le trafic s'évalue à 25,1 millions de tonnes pour le port de Douvres, 13,1 millions pour Medway et 1,59 millions pour Ramsgate (Locate in Kent). Plus de 40% des membres (plus de 2 500 au total) de l'association des petites entreprises du Kent sont insatisfaits du réseau routier. Dans le même temps, le Grand Londres a durci sa politique de transport depuis la mise en place de la Green Belt et l'instauration du péage urbain.

Par ailleurs, le rayonnement de Londres sur le Kent ne bénéficie pas à l'ensemble du territoire du comté. L'attractivité de Londres est plus prononcée à l'ouest du comté, ce qui contribue à accroître l'écart entre l'est et l'ouest du Kent en termes d'éducation, de savoir-faire, d'accès aux services et de qualité des logements. L'inscription dans la sphère d'attractivité du Grand Londres contribue en quelque sorte à renforcer les disparités au sein du territoire. Cependant, l'est du Kent présente un potentiel en termes de coûts immobiliers et salariaux, ce qui explique qu'il bénéficie des plus fortes perspectives de développement dans les deux décennies à venir.

Le comté du Kent fait l'objet d'un boom à la fois démographique et économique, après vingt années marquées par de profonds changements industriels.

Cette vitalité démographique et économique lui permet de s'inscrire comme une zone d'emploi attractive, bénéficiant d'une situation privilégiée entre Londres et le continent européen. Le Kent entend consolider cette position d'interface.

Entretien d'intenses échanges avec Londres, le comté du Kent bénéficie du rayonnement londonien. Toutefois l'attractivité du Grand Londres sur le Kent se fait de manière disparate entre l'ouest et l'est du territoire.

En outre, cet attrait de Londres pour le Kent présente déjà ces limites, en matière notamment d'accessibilité aux infrastructures de transport routier souvent congestionnées, mais également en termes de développement dans un espace contraint d'un point de vue environnemental.

E. LE DYNAMISME DU KENT S'EXPLIQUE PAR DE PROFONDS CHANGEMENTS STRUCTURELS AU COURS DES VINGT DERNIERES ANNEES ET PAR UN TRES FORT INVESTISSEMENT DANS LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT.

Depuis le début des années 1980, le Kent est entré dans une phase de récession économique, qui s'est manifestée par le déclin de l'industrie minière, de l'industrie de construction navale et des activités portuaires. Les échanges maritimes se sont aussi très nettement réduits conduisant à la fermeture en 2000 à Folkestone de la liaison transmanche passager.

A partir du milieu des années 1990, la région du Kent a bénéficié d'un très net retournement de tendance, avec une croissance très significative des emplois, entre 1996 et 2006, dans les secteurs suivants : services aux entreprises (+ 21 000), commerces (+15 000), BTP (+10 000), hôtellerie et restauration (+10 000), santé (+10 000) et éducation (+7000). L'augmentation des emplois dans ces secteurs révèle le développement d'une économie résidentielle. Cette croissance économique, supérieure à celle de l'Angleterre et à celle de la zone Sud-Est dont le Kent fait partie, doit cependant être tempérée par une valeur ajoutée brute qui reste inférieure en comparaison. On assiste ainsi au renversement d'une économie autrefois fondée sur l'industrie avec une économie tournée vers les services avec un très net développement des fonctions de back-office. Aujourd'hui, les filières principales du comté sont l'agriculture, la chimie, la pharmacie, l'industrie et la construction : Le tissu productif s'est modifié avec une part désormais significative de PME et PMI.

Son positionnement comme relais de croissance du Grand Londres a été encouragé, par de réels atouts: des coûts compétitifs et une excellente accessibilité. Disposant d'une population d'actifs qualifiés de l'ordre de 780 000 personnes, le Kent offre des biens immobiliers et des coûts de main d'œuvre inférieurs de plus de 60% à ceux de la capitale (KCC).

Il est significatif de souligner que ces profonds changements structurels ont été accompagnés de lourds investissements dans l'infrastructure routière et ferroviaire. Au cours des 15 dernières années, des investissements significatifs ont permis la construction du Lien Transmanche et d'infrastructures routières supplémentaires telles que la M20 et la M2/A2, ainsi que de l'aéroport international du Kent. De plus le Kent bénéficie d'une façade portuaire importante avec le port de Douvres.

Les travaux pour améliorer l'accessibilité du Kent ont modifié profondément la situation de la région. Ils ont permis d'une part de renforcer sa proximité avec le Grand Londres et, d'autre part, de le positionner en interface entre la métropole londonienne et le continent européen. La construction de la première ligne à grande vitesse de Grande-Bretagne au sein du Kent devrait très nettement contribuer à renforcer ces deux aspects.

La mutation de l'économie locale depuis le milieu des années 1990 présente des similarités avec les évolutions de la région du Nord-Pas-de-Calais avec qui le Kent entretient des relations transfrontalières. On notera que la compétitivité du Kent et sa mise en accessibilité ont été des éléments déterminants pour le positionner en relais de croissance de la métropole londonienne et expliquer ce boom démographique et économique.

Le projet de desserte régionale par la grande-vitesse de la région du Kent, décrite ci-après, vient s'inscrire dans ce contexte. Conçu dès le départ comme un élément structurant du développement territorial du Kent, High Speed One est le résultat d'une appréhension différente de la Grande Vitesse en comparaison de l'approche française, du fait aussi de contraintes locales fortes.

F. DES CONTRAINTES FORTES ET UNE LOGIQUE DE RENTABILITE ONT PRIME DANS LA REALISATION DU PROJET FERROVIAIRE

a) Un projet ferroviaire spécifique, résultant d'une hybridation

Construite dans la continuité du tunnel sous la Manche, la première ligne à grande-vitesse du Royaume-Uni, High Speed One, longue de seulement 109 km, a été programmée dès 1986-1987, soit en même que le lien transmanche. Elle devait être opérationnelle en 1997, elle ne le sera que 10 ans plus tard. Avant la réalisation de cette ligne à grande-vitesse, les TAGV internationaux roulaient à vitesse réduite à la sortie du tunnel, car le gabarit britannique est différent du gabarit européen. Un seul arrêt entre le tunnel et Londres situé à Ashford qui a bénéficié lors de la création du lien transmanche d'une nouvelle gare internationale. Cependant, la circulation des TAGV internationaux est rendue difficile aux abords de Londres du fait de l'intensité de trafic de banlieue.

Au moment de la réalisation de HS1, le Kent ne bénéficie pas encore d'une bonne accessibilité ferroviaire à la métropole londonienne : Ashford se trouve près de 90 km par la route de Londres, mais à 83 minutes par train, et Canterbury situé à 145 km de Londres par la route rejoint Londres en plus d'1h30 par train.

Le projet High Speed One a été conçu en 2 étapes. Le premier tronçon (CTRL 1) entre le tunnel et l'embranchement de Fawkham (74km) a été mis en service en 2003. Le second tronçon (CTRL 2) entre l'embranchement de Southfleet à la gare de Saint-Pancras (39km, 5Md) a été achevé en septembre 2007 avec le percement d'un tunnel sous la banlieue Est de Londres (21km) pour atteindre la gare de Saint-Pancras.

Le choix a été fait d'un tracé qui épouse les couloirs ferroviaires et routiers existants, tout en restant compatible pour de la grande vitesse. Ce choix se justifie notamment par la traversée d'espaces densément peuplés, à de fortes contraintes liées à la qualité du patrimoine et des paysages, à des coûts du foncier élevés, ainsi qu'à l'opposition des populations locales lors des consultations publiques. L'ensemble de ces contraintes a

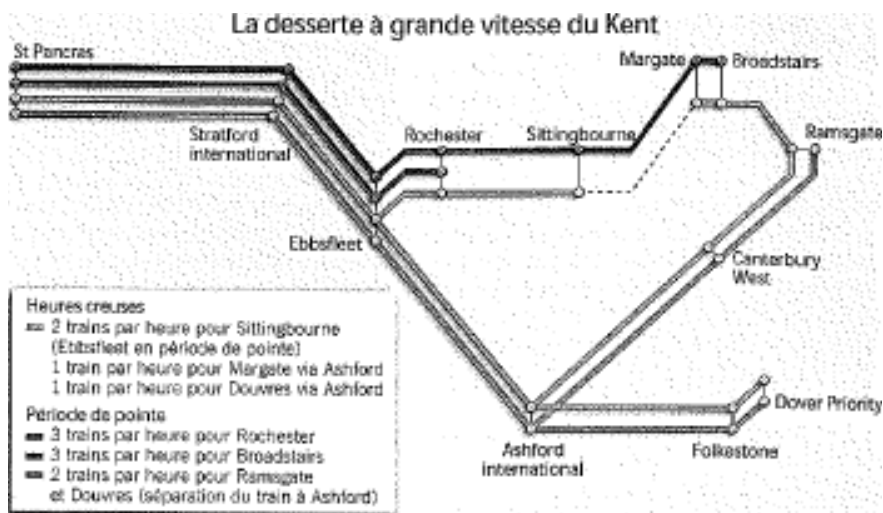
conduit à une hybridation du projet initial avec la modification de la position des gares et une articulation avec le réseau régional classique, favorable à une appropriation régionale de la grande-vitesse.

b) Une grande vitesse à l'échelle régionale pour répondre à une logique de rentabilité.

La mise en service de HS1 concernait au départ uniquement les TAGV internationaux dans la continuité de la traversée du tunnel, puis à partir de décembre 2009, la grande vitesse régionale. L'objectif a été d'introduire sur cette ligne nouvelle grande vitesse, des circulations ferroviaires régionales dans l'optique de rapprocher le Kent du Grand Londres et de rendre le rail plus compétitif pour des déplacements domicile-travail.

Il est significatif de rappeler que l'introduction de la grande vitesse régionale à destination des navetteurs entre le Kent et Londres ne s'inscrit pas dans une logique d'aménagement du territoire comme dans le Nord-Pas-de-Calais (« mettre toutes les agglomérations de la région à moins d'1 heure de Lille »), mais répond à une logique de rentabilité. En effet au début des années 1990, l'infrastructure ferroviaire britannique a été privatisée et le projet bénéficie alors essentiellement d'un portage privé, suivi ensuite par un partenariat public-privé. L'opérateur ferroviaire a donc privilégié les liaisons à fort potentiel de développement entre le Grand Londres et le Kent. Par ailleurs, à la différence du Nord-Pas-de-Calais, il n'y avait pas d'institution régionale susceptible de porter une territorialisation de la grande-vitesse.

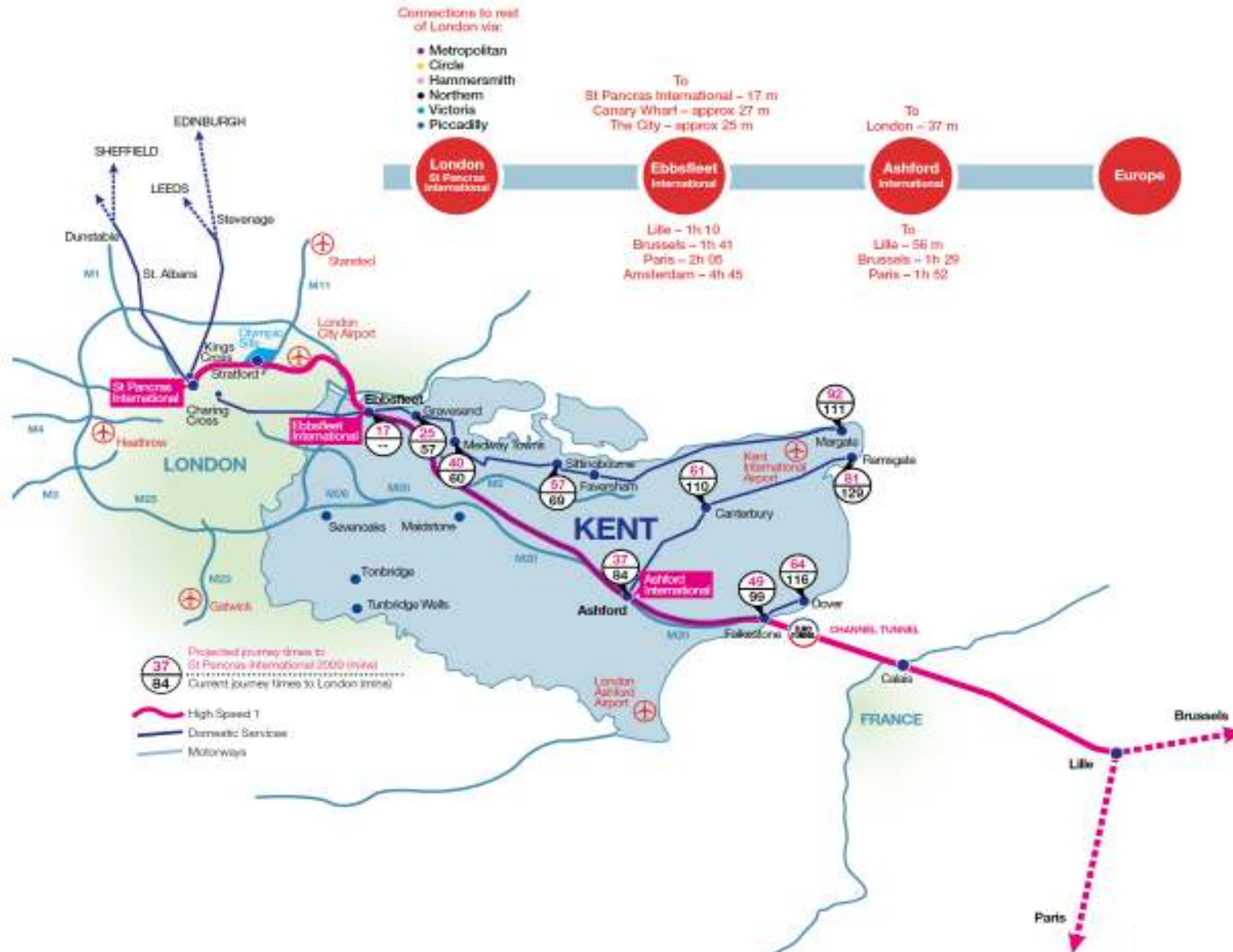
HS1 a permis la constitution d'un réseau ferroviaire mixte appelé le Southeastern (incluant le Kent, le Sussex et le Sud-Est de Londres) combinant LGV et lignes conventionnelles régionales et exploité sous le système britannique des franchises par un groupement GoVia (Go-ahead et Keolis) depuis 2006 et pour une durée de 8 ans (Auparavant et jusqu'en 2003 : Veolia). Il supporte un matériel roulant en capacité de circuler à 225 km/h sur ligne nouvelle et à 160 km/h sur ligne classique. Le projet High Speed One permet ainsi de placer Ashford à 37 minutes, Canterbury à 61 min, Folkestone à 63 minutes, Douvres à 74 minutes et Margate à 98 minutes de Londres. Courant juin 2011, des premiers tests sont effectués sur la ligne HS1 pour l'ouvrir à la circulation de trains de fret internationaux.



Source : Ville & Transports, 25/10/2006

Carte page suivante : <http://www.locateinkent.com/images/assets/FINAL%20F&BS%20v2%20-%20May%2009.pdf>

Le réseau ferroviaire à grande vitesse régionale du Kent se caractérise par la connexion entre la ligne grande vitesse High Speed One et le réseau conventionnel irriguant le Kent. Il permet des circulations mixtes (voyageurs et fret) et un gain très net d'accessibilité pour l'ensemble du comté du Kent. Mais la définition du projet est le résultat du primat d'une logique de rentabilité sur une logique d'aménagement du territoire et d'une adaptation à des contraintes environnementales fortes.



G. L'ACCOMPAGNEMENT PAR DES PROJETS URBAINS DE GRANDE AMPLEUR QUI SE STRUCTURENT AUTOUR DU PROJET FERROVIAIRE

Le projet HS1 a donné lieu à la création de gares nouvelles connectant réseau conventionnel et ligne à grande-vitesse, ainsi qu'à l'évolution des fonctions de celles déjà existantes. Leur implantation a été accompagnée par de vastes projets de régénération urbaine.

a) Stratford : Une excellente accessibilité, élément déterminant de l'accueil des JO 2012

Le projet HS1 a tout d'abord été déterminant dans l'accueil d'un événement-phare, les JO 2012. Les importantes réserves foncières dont disposait la gare de Stratford, ainsi que son excellente accessibilité ont été des éléments déterminants de la sélection de Londres pour l'accueil des Jeux Olympiques 2012. Mise en service en 2009, située à 10 km de la gare londonienne de Saint-Pancras, elle accueille en effet une vaste opération de régénération urbaine de grande ampleur prévue comme la création d'une ville nouvelle sur 125 ha. Cette zone accueille le village olympique destiné à l'accueil de près de 17 000 athlètes. Ces équipements seront ensuite reconvertis en logements. La gare de Stratford bénéficie d'une excellente desserte ferroviaire offrant dans le cadre des JO 2012 trois niveaux de dessertes européennes, régionales et urbaines (métro). Il est opportun de souligner la mise en place de navettes grande vitesse (rames Javelin) capable de rouler à 225 km/h et plaçant Stratford à 7 min de la gare de Saint-Pancras. Au total, ce projet devrait donner lieu à la création de 10 000 logements et 20 000 emplois d'ici à 2027 pour un coût estimé à 4,45 Milliards d'euros (2006).

b) Ebbsfleet : une gare nouvelle en rase-campagne disposant d'une très bonne accessibilité et qui se destine à être le relais de croissance londonien.

La gare d'Ebbsfleet située à 35 km de Londres et à 17 minutes de Londres, est une gare nouvelle construite en rase campagne. Elle constitue le portail d'accès au réseau conventionnel desservant l'estuaire de la Tamise et le nord du Kent, en plus d'accueillir les TAGV internationaux. Elle bénéficie d'une excellente desserte routière au voisinage des autoroutes M25, M20 et M2 combinées à une liaison routière dédiée, les Fastrack. 9000 places de stationnement ont été créées sur le parc-relais. Ses abords ont fait l'objet d'une vaste opération de régénération urbaine du corridor oriental de la Tamise visant à faire du fleuve le Thames Gateway. Un centre d'affaires a été créé sur une superficie de près d'1,3 Millions de m², situé à 14 km de Londres. Dans les 20 ans à venir, il devrait accueillir près de 50 000 nouveaux emplois, 929 000 m² de développement commercial et 30.000 nouveaux logements. Au total, 3.71 milliards d'euros d'investissements ont été prévus(2006)).

Ashford : Le manque de convergence entre fonctionnalités ferroviaires et développement économique

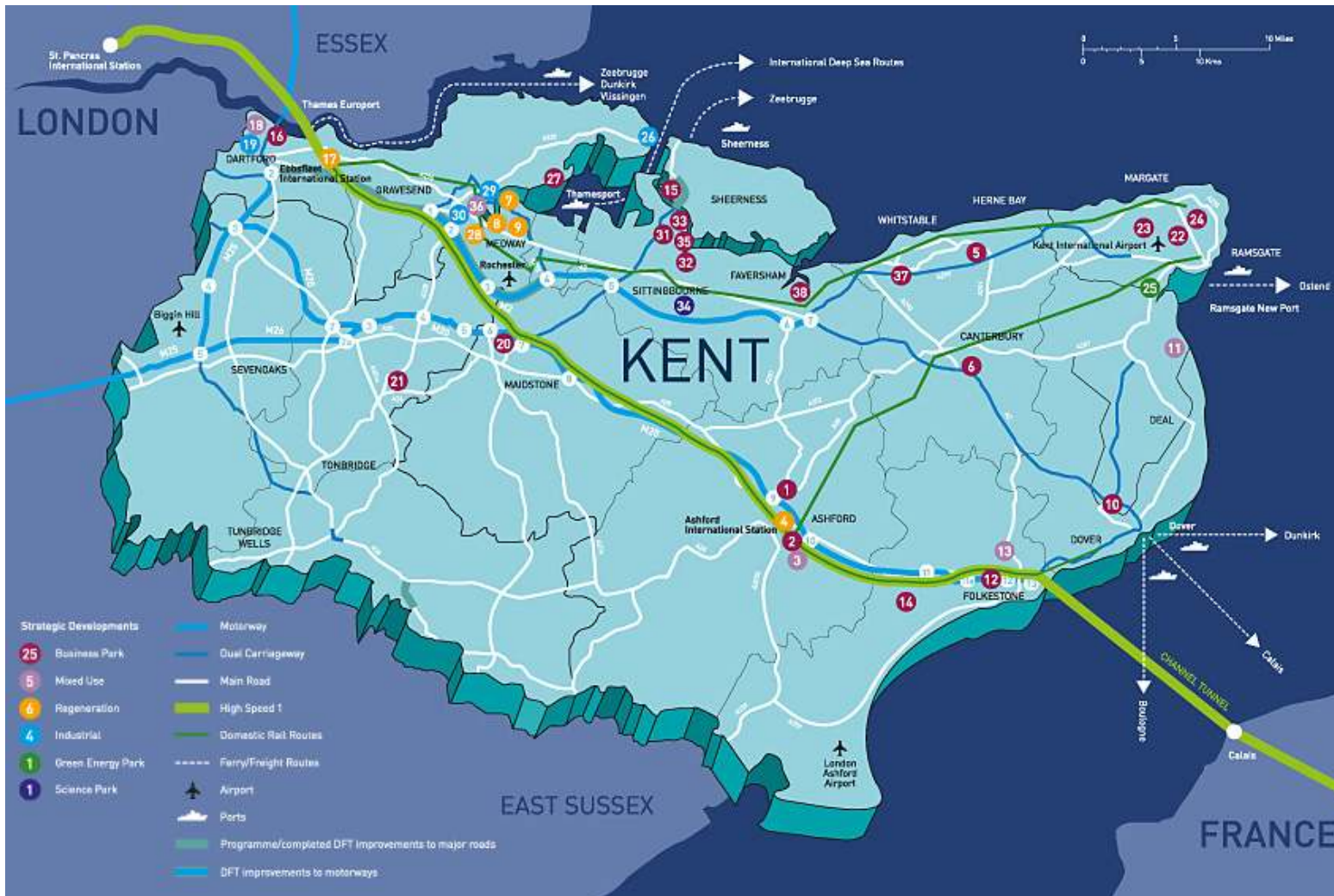
La gare d'Ashford, située à près de 88 km de Londres par la route, était à l'origine destinée à la desserte internationale. Elle a perdu sa vocation initiale à l'ouverture de la gare d'Ebbsfleet pour finalement devenir le portail d'accès au réseau conventionnel dans le cadre de la mise en place de la grande-vitesse régionale fin 2009. Près de 31 000 nouveaux logements et 28 000 nouveaux emplois étaient à l'origine sur ses abords immédiats dans les

25 prochaines années (Locate in Kent). Mais du fait de la requalification des missions de la gare, le projet urbain pourrait pâtir d'un surdéveloppement.

Au regard de la carte ci-jointe, les abords de la ligne HS1 sont destinés à l'accueil de :

- 6 parcs d'activités sur les 21 programmés sur l'ensemble du comté et 2 zones à usage mixte (logements/bureaux)
- 6 opérations de régénération urbaine

La création d'un réseau grande vitesse régional a eu un effet déclencheur pour des opérations de régénération urbaine de vaste ampleur. Elle induit ainsi la création autour des gares de nouveaux logements et de nouveaux emplois.



H. LES EFFETS TERRITORIAUX LIES A L'INTRODUCTION DE LA GRANDE VITESSE REGIONALE

La mise en service de la GV régionale est très récente puisqu'elle date de décembre 2009. Néanmoins il est possible d'observer une anticipation de ses effets.

Un effet bénéfique sur les migrations pendulaires

Le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire britannique estime qu'entre 1999 et 2008, la fréquentation du mode ferroviaire a augmenté de près de 20%. L'évolution devrait se poursuivre avec une hausse attendue de près de 30% du nombre de voyageurs d'ici à 2022 dans le Kent. Les estimations de fréquentation se portaient avant la mise en service à près de 6 000 voyageurs/ jour. En termes de fréquentation de la ligne HS1, une étude réalisée pour The London & Continental Railways en janvier 2009, met en évidence une hausse du nombre de navetteurs et de la part modale du rail. La mise en œuvre progressive d'une desserte fortement améliorée entre le centre de Londres et les principales agglomérations aurait ainsi un impact important sur les volumes globaux de navetteurs, qui augmenteraient de près de 50% sur l'ensemble de l'aire d'étude (+7 560 personnes):

Station	Commuting (2001)	Commuting (HS1)	Increase with HS1
Ashford	940	1,980	1,040
Gravesend	2,350	3,220	870
Chatham	2,370	2,940	570
Strood	400	670	280
Rochester	410	580	150
Gillingham	1,370	1,860	490
Rainham	2,200	2,510	310
Sittingbourne	910	1,090	180
Faversham	640	780	150
Canterbury	300	800	510
Folkestone	270	470	200
Dover	50	300	250
Ramsgate	190	480	290
Margate	130	210	70
Ebbsfleet	2,820	5,010	2,200
Total study area	15,330	22,890	7,560

Figure 3 : Nombre de navetteurs avant et après l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire (HS1). Source : Economic impact of HS 1 colin Buchanan - Volterra

HS1 aurait également un effet sur le report modal, comme en témoigne l'accroissement de la part modale du train pouvant aller jusqu'à + 10 points:

Station	Base time (minutes)	HS1 time (minutes)	% who commute by Rail to London (2001)	% who commute by Rail to London with HS1	Change (percentage points)
Ashford	83	37	4.6%	11.6%	7.0%
Gravesend	42	24	10.7%	16.0%	5.2%
Chatham	60	43	8.4%	11.5%	3.1%
Strood	54	37	4.3%	7.9%	3.6%
Rochester	57	40	7.0%	10.3%	3.3%
Gillingham	63	46	8.0%	10.9%	2.8%
Rainham	66	49	12.4%	15.1%	2.6%
Sittingbourne	65	56	4.7%	6.0%	1.3%
Faversham	78	66	4.6%	5.9%	1.3%
Canterbury West	102	61	1.5%	5.0%	3.6%
Folkestone Central	98	63	3.4%	6.5%	3.1%
Dover Priory	112	74	0.4%	2.9%	2.4%
Ramsgate	119	84	0.9%	2.7%	1.8%
Margate	109	98	0.7%	1.3%	0.5%
Ebbsfleet	-	17	7.4%	16.9%	9.6%

Figure 4 : Part des navetteurs utilisant le train avant et après la mise en service de la grande vitesse ferroviaire. Source : Economic impact of HS 1 colin Buchanan - Volterra

L'accès à une zone d'emploi élargie

Le projet de GV régionale a contribué à élargir l'accessibilité du Grand Londres aux navetteurs en provenance du Kent. Auparavant cantonné à la City et au sud de la Tamise, ils sont désormais une proportion significative à travailler dans le nord ou l'ouest de Londres. On observe ainsi une plus grande accessibilité au sein du bassin d'emploi londonien. Cette proximité accrue renforce l'attrait du Kent pour l'implantation de navetteurs.

Une anticipation des marchés immobiliers

Les marchés immobiliers ont anticipé les effets potentiels de la grande-vitesse régionale. Au sein de la zone du Southeast (incluant le Grand Londres) les prix auraient augmenté de près de 185% entre 1995 et 2005. Sur le même laps de temps, la hausse s'évalue à 213% à Tunbridge Wells et à 212% à Winchester (recherche réalisée par Savills). Dans le comté du Kent, la ville côtière de Ramsgate a connu selon les agents immobiliers locaux une augmentation de 73% des prix sur son marché de l'immobilier au cours des 5 dernières années (2007). Les promoteurs évoquent également un intérêt accru pour des biens commerciaux à proximité des gares selon les promoteurs immobiliers.

Un élément structurant d'une attractivité économique renforcée

Le projet de grande vitesse régional s'est accompagné de créations d'emplois. Ainsi, selon l'étude conduite pour The London & Continental Railways en janvier 2009, près de 70 000 nouveaux emplois seraient induits par le projet HS1 sur les sites de King's Cross, Stratford, et Ebbsfleet. La zone Sud-Est devrait sur 15 ans bénéficier de la création de près d' 1 million d'emplois dont seulement 30% situés dans le Grand Londres. Le Kent pourrait peut-être voir sa dépendance à l'égard du Grand Londres se réduire. Selon un organisme de promotion du Kent (Locate in Kent), le Kent se trouve déjà au 10^{ème} rang des villes et régions d'Europe les plus attractives pour les affaires sur un total de 250 (Etude du Financial Times, 2008).

Le projet permettrait aussi une augmentation du revenu des navetteurs résidents dans le Kent. L'étude MVA de 2008 réalisée par le Kent County Council révèle ainsi que les navetteurs en provenance du Kent vers Londres ont des revenus supérieurs aux non-navetteurs et à ceux qui n'utilisent pas le rail. Elle établit un lien entre la grande vitesse et un haut niveau de revenus des navetteurs.

Un retournement d'image sur le littoral favorable au développement du tourisme

Le changement d'image est d'ores et déjà perceptible pour le Kent. Les villes côtières de Ramsgate, Margate et Folkestone à l'image jusqu'à présent relativement négative deviendraient la destination privilégiée pour le développement du bi-résidentialisme avec des résidences secondaires occupées par des Londoniens. Folkestone (60 000 habitants) se destine à devenir « la plage de Londres »

L'émergence d'une interface à dimension européenne

La création de HS1 et la mise en place d'une desserte GV régionale ont contribué à accroître le rayonnement de l'ensemble du comté au niveau international. Le Kent se positionne en effet comme une interface entre le Grand Londres et le continent européen, combinant qualité du cadre de vie, prix compétitifs et excellente desserte à l'international. Cf B4

Les effets escomptés ou observés de la grande vitesse régionale dans le Kent fournissent les enseignements suivants au regard du projet LNPN. La mise en place d'un réseau régional grande vitesse permet de renforcer les échanges par rail entre le comté et le Grand Londres. Il offre une plus grande proximité des résidents du Kent à la zone d'emploi de Londres. Il est aussi le support à un développement économique propre, bénéficiant d'une situation stratégique d'interface entre Londres et le continent européen. Enfin, il contribue à un changement d'image et au développement de nouveaux flux, notamment touristiques.

Chiffres marquants :

Population du Kent (2009)	1,4 Millions d'habitants
Flux résidentiels (2007)	23,500 en provenance de Londres contre 11,5000 vers Londres
Part modale du rail dans le Kent	+ 10 points avec la mise en service du service HS1
Evolution du volume globaux des navetteurs	+ 50% avec la mise en service de HS1
Evolution du marché de l'immobilier	+ 185% entre 1995 et 2005 pour la zone du Southeast (incluant le Grand Londres)
Affaires	Kent au 10ème rang des villes et régions les plus attractives d'Europe.

ANNEXE 3 : LISTE DES DOCUMENTS ET ENTRETIENS

Notre benchmark s'est appuyé sur une somme de documents analysés, et comptes-rendus d'entretiens réalisés par Setec Organisation en 2009 sur les enjeux et effets de la grande vitesse ferroviaire sur les territoires :

Les effets structurants des TGV sur les territoires

- Agence de développement et d'urbanisme de Strasbourg, « Le TGV enfin. Le TGV et après ? », Dimension villes et territoires n° 55, 2007
- Agence de développement et d'urbanisme de Strasbourg *TGV et synergies de développement en Alsace – diagnostic / enjeux / indicateurs*, 2008.
- BAZIN Sylvie, BECKERICH Christophe, DELAPLACE Marie, *Analyse prospective des impacts de la LGV Est-européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne*, rapport final de recherche pour le Conseil Général de Champagne-Ardenne, Tome I, Université de Reims Champagne-Ardenne, février 2006
- KLEIN Olivier et MILLION François, *La GVF, le développement socio-économique et l'aménagement des territoires : étude bibliographique et analyse des expériences passées*, DDE de Charente, février 2007

L'effet réseau

- AUPHAN Etienne, « Qu'est-ce qu'une ligne française à grande vitesse ? ou : le TGV, un avion sur rails », intervention lors d'une réunion du Débat public sur le projet de LGV Poitiers- Limoges, Limoges, 14 septembre 2006.
- ALQUIER Jacqueline et BIWER Claude, *Le niveau d'équipement de la France en infrastructures de transports et ses conséquences sur le désenclavement des régions françaises*, Rapport d'information du Sénat, juin 2008
- LEBOEUF Michel, CHOPINET Yves, « La carte de France déformée par le TGV », La Jaune et la Rouge, janvier 2008
- RABIN Gilles, *Villes et grande vitesse : la révolution ferroviaire en France et en Allemagne*, éditions Mardaga 2003
- SAUVANT Alain, SALAGER Jacques, « L'Accessibilité des villes et des territoires aux réseaux de transport », note de synthèse du SES, 2002

L'intermodalité

- BOZZANI-FRANC Sandra, *Grandes vitesses, métropolisation et organisation des territoires. L'apport de l'intermodalité aéro-ferroviaire à grande vitesse au rayonnement métropolitain*, thèse de doctorat et géographie et en aménagement, Université de Lille 1, 2006

- CETE Nord-Picardie, *Les conséquences de l'arrivée des LGV en région : le TER GV dans la région Nord-Pas-de Calais*, SETRA, novembre 2006

Les gares TGV et quartiers de gare

- ECs, *Les impacts d'une gare TGV sur un territoire*, DDE de Saône & Loire, 2007
- Partenaires Développement, *Analyse comparative d'opérations d'aménagement de quartiers de gare TGV*, décembre 2005
- SNCF, *Bilan LOTI des gares nouvelles de la LGV Méditerranée : Valence TGV, Avignon TGV et Aix-en-Provence TGV*, SNCF, juin 2007
- TROIN Jean-François, *Les gares nouvelles du TGV « exurbanisées », fonctionnement et relation au territoire*, rapport FNAUT, 2008

Les monographies sur une ligne

- SNCF, Bilan LOTI de la LGV Nord, RFF, mai 2005
- CETE Méditerranée, *Conséquences de l'arrivée d'une LGV : cas de la LGV Méditerranée*, février 2006
- SNCF, *Bilan LOTI de la LGV Rhône-Alpes*, RFF, Juillet 2006

La bi-résidentialité

- BEAUVAIS CONSULTANTS, *Développement de la grande vitesse et de la bi-résidentialité, rentrer chez soi chaque soir ou une fois par semaine ?* PREDIT pour le MEEDDAT, 2007

Autres réseaux GVF

- PM : RABIN Gilles, *Villes et grande vitesse : la révolution ferroviaire en France et en Allemagne*, éditions Mardaga 2003, déjà cité dans les effets réseau.

Le tourisme

- BAZIN Sylvie, BECKERICH Christophe, DELAPLACE Marie, MASSON Sophie, PETIOT Romain, « La LGV : un outil d'ouverture des espaces et de renforcement de l'attractivité touristique », *Revue de l'économie méridionale*, Vol 52, 2004
- Délégation régionale au tourisme d'Alsace, *La situation du tourisme en Alsace*, février 2008

Bibliographie par agglomération étudiée

Reims :

- BAZIN Sylvie, BECKERICH Christophe, DELAPLACE Marie, « 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 », article suite au colloque de l'ASRDLF 2008

- *BAZIN Sylvie, BECKERICH Christophe, DELAPLACE Marie*, « L'évolution des marchés immobiliers résidentiels dans l'aire urbaine de Reims : un effet de la ligne à grande vitesse Est-Européenne ? », article suite au colloque de l'ASRDLF 2007
- Sylvie Bazin, Christophe Beckerich, Marie Delaplace, Analyse prospective des impacts de la LGV Est-européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne, rapport final de recherche pour le Conseil Général de Champagne-Ardenne, Tome I, Université de Reims Champagne-Ardenne, février 2006.
- Sylvie Bazin, Christophe Beckerich, Marie Delaplace, Sophie Masson, Romain Petiot, « La
- LGV : un outil d'ouverture des espaces et de renforcement de l'attractivité touristique », in Revue de l'économie méridionale, vol 52, 2004.
- Sylvie Bazin, Christophe Beckerich, Marie Delaplace, Ligne à Grande vitesse et marchés immobiliers : entre attractivité, aménités et anticipations, Université de Reims-Champagne- Ardenne, 2009.
- ·Chambres de commerce et d'industrie de Champagne-Ardenne, Marne, les chiffres-clés de l'économie, 2010.
- Champ'éco, 3 milliards d'euros pour Reims et l'agglomération, n° 80, août-septembre 2009.
- Ecole Centrale Paris, L'Ecole Centrale Paris crée un centre d'excellence en « biotechnologie blanches » dans la Marne, communiqué de presse, décembre 2008.
- Insee Champagne-Ardenne, Les cadres des fonctions métropolitaines : avec 7,7 % des emplois, l'agglomération rémoise est en bonne position, mars 2010.
- Insee statistiques locales, Aire urbaine de Reims, 2010.
- Invest in Reims, Supinfo, l'école d'ingénieurs en informatique s'implante à Reims, communiqué de presse, avril 2008.
- Syndicat Intercommunal d'Etudes et de Programmation de la Région Urbaine de Reims,
- Schéma de cohérence territoriale de la région urbaine de Reims diagnostic, 2010.
- L'Union, articles divers.
- ·La Vie du Rail puis La Vie du Rail magazine, articles divers 2001-2011.

Les entretiens réalisés :

Reims :

- Serge Pugeault, Adjoint de la Maire de Reims, Vice-Président de Reims Métropole, Président de l'Agence d'Urbanisme, de Développement et de Prospective de la Région de Reims, 25 janvier 2011
- Pierre Vincent, Coordinateur du pôle développement/ ingénierie, Comité départemental du tourisme de la Marne, 19 janvier 2011
- Jean-Yves Heyer, Directeur général d'Invest in Reims, 12 janvier 2011
- Pierre Tridon, directeur de l'Agence d'urbanisme et de développement de la région de Reims, 13 décembre 2011
- Mme Delafaute, assistante de direction d'Yvon Le Hénaff, directeur général d'Agro-industrie recherche et développement (ARD), 10 février 2011
- M. Brunet, Directeur général adjoint de CADev, 25 février 2010
- Alain Jacquinet, directeur du projet parc d'affaires Champagne-Ardenne TGV, Reims Métropole, 3 février 2010
- M. Milesi, Lazard, (projet immobilier ZAC Bezannes), 19 février 2010
- Claude Fath, Directeur de Reims Evènements, 9 février 2010

Le Mans

- Jean-Claude Boulard, maire du Mans et président de la Communauté urbaine du Mans Métropole
- Françoise Rousseau, chargée d'affaires, Le Mans Développement, 27 avril 2011
- Jean-Pierre Fabre, chargé d'affaires du Pôle entreprises, Sarthe Expansion, 18 avril 2011
- Ghislain de Chateauevieux, Directeur général adjoint du développement territorial, Conseil Général de la Sarthe, 18 avril 2011
- Bruno Ray, Directeur général du Palais des congrès et de la culture du Mans, 28 avril 2011
- Philippe Vasseur, directeur adjoint des ressources humaines, Xavier Duluard, responsable administratif du personnel, Mutuelles du Mans assurances

Lille

- Philippe MENERAULT, professeur –chercheur à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille, Université Lille 1, 15 avril 2011 (par téléphone)
- Thierry BAERT, directeur adjoint de l'Agence d'Urbanisme de Lille Métropole, 27 avril 2011
- Bruno GOVAL, Directeur, Office de tourisme de Lille, 3 mai 2011
- Jean-Louis SEHIER, Directeur Mobilité, Lille Métropole Communauté Urbaine, 4 mai 2011
- Michel BONORD, Directeur délégué, SAEM EURALILLE, 17 mai 2011

Réseau Ferré de France
92 avenue de France
75648 PARIS cedex 13

www.rff.fr

Conception couverture :  Stratis

Cette étude a été financée par les partenaires suivants :

