



<http://asrdlf2011.com/>

**Les effets des dessertes à Grande vitesse : un vieux débat au cœur d'une actualité nourrie**  
**Effects of High-Speed Rail Services: A Renewal of an Old Debate**

Session spéciale dans le cadre du colloque international annuel de  
l'Association de Science Régionale De Langue Française (ASRDLF)  
Session coordonnée par Marie Delaplace, Sylvie Bazin, Christophe Beckerich  
EA 2065 Université de Reims-Champagne-Ardenne,  
Corinne Blanquart INRETS SPLOTT

Special Session of the International Annual Congress of the French Association of Regional Science (ASRDLF)  
Coordinators of the session: Marie Delaplace, Sylvie Bazin, Christophe Beckerich  
EA 2065 Rheims-Champagne-Ardenne University  
Corinne Blanquart, INRETS SPLOTT

Session S (en français et en anglais/ in French and English)

**Descriptif de la session**

De nombreux projets de train à grande vitesse existent au niveau international. En 2009, on comptait 10 739 km de lignes à grande vitesse dans le monde ; 13 469 km étaient en construction et 17 579 km étaient planifiées d'ici à 2025. Des projets sont en cours en Pologne, au Portugal et France en Europe, au Maroc en Afrique, en Inde et en Chine en Asie et en Argentine, au Brésil, au Canada, au Mexique en Amérique (BARRON, 2009). Ces projets s'inscrivent désormais dans un contexte de développement durable, et leur ambition est aussi de limiter, voire de contrer, la croissance continue du mode routier pour le déplacement des personnes. Toutefois, cette ambition de mobilité d'abord, et à l'heure actuelle de mobilité durable, s'accompagne de nombreuses autres attentes. Les acteurs privés et publics des territoires qui ont été desservis ou qui le seront, ont eu ou ont en effet de nombreuses attentes concernant cette desserte qui modifie l'accessibilité de leurs territoires. Ils en espèrent de nombreux effets positifs : dynamisme économique, arrivée de nouvelles entreprises, développement du tourisme, arrivée de nouvelles populations, développement de projets immobiliers résidentiels et de bureaux autour des gares, etc. Ils anticipent également parfois des effets négatifs en termes de décroissance démographique des territoires non desservis, de ville dortoir, etc. Mais ces attentes et ces craintes ne semblent pas toujours fondées. En effet, les travaux académiques ont depuis longtemps réfuté le mythe des effets structurants des infrastructures de transport et montré qu'il n'existait aucune causalité linéaire entre infrastructures de transport et transformations sociales, spatiales et économiques : aucun effet systématique en termes de

dynamique économique ne résulte de la seule présence d'une infrastructure de transport (BAZIN, BECKERICH, DELAPLACE et MASSON, 2006a; BLANQUART, DELAPLACE, 2009, BONNAFOUS ET PLASSARD, 1974, OFFNER, 1993, PLASSARD, 2003, 1977, VICKERMAN, 1991). Pour autant, dans certains cas, de nouvelles dynamiques auxquelles ces infrastructures de transport peuvent contribuer, émergent. Ces dynamiques localisées, dont les médias se font l'écho, contribuent alors à perpétuer le mythe selon lequel une desserte à grande vitesse contribue à une dynamique économique locale.

L'objectif de cette session est donc de revenir sur ce débat des effets des dessertes à grande vitesse ferroviaire qui nous semble toujours d'actualité en France comme en Amérique du Nord ou du Sud ou au Japon comme en témoignent de nombreux articles et rapports récents sur ce sujet (AHLFELDT, FEDDERSEN, 2010 ; ANDERSSON, SHYR, FU, 2010 ; BAZIN, BECKERICH, DELAPLACE, 2009 ; BAZIN, BECKERICH, DELAPLACE, 2010 ; BLANQUART, DELAPLACE, 2009 ; CARROUET, BERION, FACCHINETTI-MANNONE, RICHER, 2010 ; CHANG, LEE, 2008 ; CHEN, HALL, 2010 ; CHENG, 2009, BUCHANAN in association with Volterra, 2009; DE JONG, 2009 ; DELAPLACE 2010 ; DOBRUSZKES, 2010 ; FACCHINETTI-MANNONE, 2010, 2009 ; GARMENDIA, URENA, RIBALAYGUA, LEAL, CORONADO, 2008 ; GIVONI, 2010, 2006 ; KAMEL, MATTHEWMAN, 2008 ; KANTOR, 2008 ; LEE, 2007 ; LOPEZ, 2010 ; MARTIN, REGGIANI, 2007 ; MARTINEZ, 2010 ; MASSON, PETIOT, 2009 ; MVA, 2007 ; NASH, 2009 ; Orange County Business Council, 2008 ; O'TOOLE, 2009 ; PARK, HA, 2006 ; PETERS, 2009 ; PRESTON, LARBIE, WALL, 2006 ; PRESTON, 2009 ; RIBALAYGUA, GARCIA, 2010 ; RUS, NOMBELA, 2007 ; South East England Development Agency (SEEDA), 2008 ; SPAVEN, 2006 ; Transportation Economics & Management Systems, 2007 ; TROIN, 2008 ; URENA, MENERAULT, GARMENDIA, 2009 ; VICKERMAN, ULIED, 2006 ; ZEMBRI, 2010). Plus précisément, la session a pour objectif de faire le point sur les thématiques suivantes :

Desserte ferroviaire à Grande vitesse et effets sur le transport (coût généralisé, autres modes de transport, etc.)

Desserte ferroviaire à Grande vitesse et amélioration de l'accessibilité des villes

Desserte ferroviaire à Grande vitesse et mobilités

Desserte ferroviaire à Grande vitesse et développement économique (tertiaire, tourisme, etc.)

Desserte ferroviaire à Grande vitesse et structure urbaine

Desserte ferroviaire à Grande vitesse et hiérarchie urbaine

Desserte ferroviaire à Grande vitesse et développement des marchés immobiliers

Ce faisant, cette session permettra de fournir aux décideurs locaux un état de l'art concernant ces questions.

### **Description of the session (English version)**

There are many existing High-Speed Rail projects in Europe and elsewhere in the world. In 2009, there were 10.739 km of High-Speed Rail Lines in the world. 13.469 km of these kinds of Line were under construction and 17.579 km are planned by 2025. Projects are underway in Poland, Portugal, France in Europe, in Morocco in Africa, in India, China in Asia and in Argentina, Brazil, Canada, Mexico in America (BARRON, 2009).

These projects are now realized in a context of sustainable development, and their ambition is first and foremost to limit or counter the continued growth of passenger road transport. However, this

ambition is accompanied by many other expectations in connection with this new offer of High-Speed Transportation.

Public and private actors who live in places which are connected by High-Speed Rail do expect many positive effects from this connection which modifies the accessibility of these places: economic dynamism, the settlement of a new population and firms, tourism development, the development of residential, office and commercial real estate around the stations and so on. They also expect some negative effects (decreasing population of areas that haven't be provided with, dormitory towns, etc.) because High-Speed Rail modifies the accessibility of the connected areas in a more or less important way. But these effects are very controversial. The myth according to which transport infrastructure has a positive effect on economic growth has for a long time been challenged by economists. In fact, much research shows that in the field of economic dynamism no significant effects resulted from infrastructures alone (BAZIN, BECKERICH, DELAPLACE et MASSON, 2006a; BLANQUART, DELAPLACE, 2009, BONNAFOUS ET PLASSARD, 1974, OFFNER, 1993, PLASSARD, 2003, 1977, VICKERMAN, 1991). But local economic dynamics linked to this kind of infrastructure can emerge and has emerged in some areas and in some conditions. This dynamics contributes to the survival of the myth.

The aim of this session is thus to reconsider this question of the effects of High-Speed Rail services which continue to be debated in France, in North and South America and in Japan as is testified by the many recent papers and reports on this subject (AHLFELDT, FEDDERSEN, 2010 ; ANDERSSON, SHYR, FU, 2010 ; BAZIN, BECKERICH, DELAPLACE, 2009 ; BAZIN, BECKERICH, DELAPLACE, 2010 ; BLANQUART, DELAPLACE, 2009 ; CARROUET, BERION, FACCHINETTI-MANNONE, RICHER, 2010 ; CHANG, LEE, 2008 ; CHEN, HALL, 2010 ; CHENG, 2009, BUCHANAN in association with Volterra, 2009 ; DE JONG, 2009 ; DELAPLACE 2010 ; DOBRUSZKES, 2010 ; FACCHINETTI-MANNONE, 2010, 2009 ; GARMENDIA, URENA, RIBALAYGUA, LEAL, CORONADO, 2008 ; GIVONI, 2010, 2006 ; KAMEL, MATTHEWMAN, 2008 ; KANTOR, 2008 ; LEE, 2007 ; LOPEZ, 2010 ; MARTIN, REGGIANI, 2007 ; MARTINEZ, 2010 ; MASSON, PETIOT, 2009 ; MVA, 2007 ; NASH, 2009 ; Orange County Business Council, 2008 ; O'TOOLE, 2009 ; PARK, HA, 2006 ; PETERS, 2009 ; PRESTON, LARBIE, WALL, 2006 ; PRESTON, 2009 ; RIBALAYGUA, GARCIA, 2010 ; RUS, NOMBELA, 2007 ; South East England Development Agency (SEEDA), 2008 ; SPAVEN, 2006 ; Transportation Economics & Management Systems, 2007 ; TROIN, 2008 ; URENA, MENERAULT, GARMENDIA, 2009 ; VICKERMAN, ULIED, 2006 ; ZEMBRI, 2010.

More precisely, the aim of this session is to present recent analysis on the following themes:

High-Speed Rail and the effects on transport (generalized cost of transport, other means of transport, etc.)

High-Speed Rail and the improvement of accessibility of the cities

High-Speed Rail and mobility

High-Speed Rail and the economic development of the tertiary sector, tourism, etc.

High-Speed Rail and urban structure

High-Speed Rail and urban hierarchy

High-Speed Rail and the urban development of residential, office and commercial real estate

This session will allow local decision-makers to obtain a state of the art on research concerning these questions.

Propositions de communications/Communication proposals :

▪ Calendrier/ Calendar:

|                                |                 |
|--------------------------------|-----------------|
| Délai d'envoi des abstracts    | 31 janvier 2011 |
| Abstracts Deadline             |                 |
| Avis du comité scientifique    | 31 mars 2011    |
| Scientific Committee proposals |                 |
| Envoi du papier complet        | 31 mai 2011     |
| Submission of the full paper   |                 |

▪ Modalités d'envoi/ Submitting information :

Les envois de résumés s'effectueront directement en ligne par les participants (Cf. site du colloque : <http://asrdlf2011.com/>). Lors de la soumission de leur résumé, les participants devront spécifier que leur texte s'inscrit dans le cadre de la session S « Titre ». En cas de difficulté, un message pourra être adressé à : [asrdlf2011@martinique.univ-ag.fr](mailto:asrdlf2011@martinique.univ-ag.fr)

Abstract must be submitted on the website (<http://asrdlf2011.com/>). When submitting their abstract, the authors indicate the session S « Effects of High-Speed Rail Services: A present renewal of an old debate »

▪ Format attendu/ manuscript specifications :

Les propositions de communication (3 pages, incluant la bibliographie) devront comprendre les éléments suivants :

- Les coordonnées précises du ou des auteurs
- Le titre de la communication
- L'objectif de la communication et l'originalité du sujet
- Résumé de maximum 3000 caractères espaces compris
- Mots-clés

Toute proposition ne respectant pas ces critères ne sera pas soumise pour évaluation.

Communication proposals (3 pages with the bibliography) must include the following elements:

- The name, current affiliations, complete mailing address, telephone and fax numbers, and e-mail address of the author(s)
- The communication title
- The aim of the communication and its originality
- An abstract of 3000 signs (spaces included)

▪ Langue/language :

Les textes écrits en anglais sont admis. Les présentations pourront se dérouler en anglais ou en français.

Papers can be submitted in English. Presentations can be made in French or in English

- Publication/publication :

La publication d'une sélection de communications présentées est prévue après le colloque. La publication ne sera envisagée que pour les communications dont le résumé et le texte auront été envoyés dans les délais et formats mentionnés plus haut, et qui auront fait l'objet d'une présentation effective par le(s) auteur(s).

The publication of a selection of communications which have been presented is foreseen after the congress.

Contact : Coordinateurs de la session/Coordinator of the session

Marie Delaplace [marie.delaplace@univ-reims.fr](mailto:marie.delaplace@univ-reims.fr)