



APPEL À CONTRIBUTION À UN DOSSIER THÉMATIQUE (N° 63/2013)

TGV ET VILLES PETITES ET MOYENNES LES ENSEIGNEMENTS D'ÉTUDES DE CAS EN EUROPE

Si la question de la liaison entre desserte TGV et développement économique local est largement débattue, l'analyse s'est davantage focalisée sur les métropoles. Or avec l'extension des dessertes TGV sur ligne classique et le développement du réseau de ligne à grande vitesse, de nombreuses villes petites et moyennes (VPM) accueillent aujourd'hui de telles dessertes. Ainsi, en France et en 2010, sur 101 unités urbaines¹ disposant d'une desserte TGV (au moins un AR en semaine de et vers Paris), 52 sont des villes moyennes² et 17 des petites villes. Le présent appel à contribution souhaite donc porter la réflexion sur la contribution des dessertes TGV aux dynamiques des VPM. Trois directions principales peuvent être envisagées.

La première consiste à considérer le rôle de ces dessertes dans le développement économique de ces villes. La question essentielle réside ici dans la compréhension du rôle spécifique joué par les caractéristiques intrinsèques des VPM dans l'apparition de ces effets. Comparativement aux travaux menés sur les métropoles, l'objectif est d'analyser les éventuelles dynamiques économiques, leurs spécificités, leurs ressorts et les conditions de leur apparition. La comparaison internationale est à cet égard particulièrement intéressante : les particularismes nationaux des VPM ont-ils une influence sur le rôle joué par la grande vitesse ?

Deuxièmement, parmi les conditions soulignées par la littérature pour l'apparition des effets, l'une relève de la gouvernance et notamment de la cohésion des acteurs dans l'élaboration du projet de territoire en lien avec la desserte. Il s'agit donc d'interroger la gouvernance des projets de territoire pour les VPM, l'articulation des projets portés par différentes VPM le long du tracé ainsi que l'articulation avec les projets des métropoles. Là encore, la comparaison des modalités nationales de gouvernance des projets en Europe et dans le monde peut être particulièrement instructive dans la mesure où l'organisation territoriale différente selon les pays peut jouer sur la construction de cette gouvernance.

A un niveau plus macro, la question de la cohérence des projets de territoires interroge l'aménagement du territoire. S'il est généralement admis que les dessertes à grande vitesse polarisent le développement, comment s'opère alors cette polarisation au regard de la multiplication des VPM concernées par une desserte TGV ? Quel impact sur la hiérarchie entre les VPM, ainsi que les liens entre ces villes et les métropoles ? Qu'en est-il notamment des craintes d'aspiration par une métropole devenue plus proche ou des interrogations quant au développement de cités-dortoirs ? Ces attentes et ces éventuelles craintes sont-elles identiques dans les villes et dans les pays ?

Les propositions de résumé pourront porter sur une étude de cas, voire sur une analyse comparative dans un pays ou dans plusieurs pays ou sur un type de VPM particulier (VPM touristiques, par exemple).

Corinne BLANQUART
IFSTTAR - SPLOTT

Marie DELAPLACE
UPEMLV-IFU-Lab'Urba

Les propositions de résumé (une page maximum) sont à adresser avant le 16 mars 2012 aux éditeurs scientifiques du dossier (corinne.blanquart@ifsttar.fr et marie.delaplace@univ-mlv.fr) et en copie à la Revue (didier.plat@entpe.fr). Les auteurs seront avisés de la décision du Comité de rédaction avant le 6 avril 2012. La première version des articles devra être soumise avant le 29 juin 2012. La revue communiquera aux auteurs les résultats de l'évaluation avant le 28 septembre 2012. La version amendée du papier sera due pour le 30 novembre 2012.

¹ Ne sont comptabilisées ici que les unités urbaines qui sont le cœur d'une aire urbaine.

² Selon la définition retenue par la DATAR (aires urbaines comprises entre 30 000 et 200 000 habitants).