

Belfort
France
XLIX^e Colloque **ASRDLF**

9, 10 et 11
Juillet
2012

**Industrie, villes et régions
dans une économie
mondialisée**

Association
de Science Régionale
de Langue Française

unine
UNIVERSITÉ
DE FRANCHE-COMTÉ

AGRO
SUP
UNIVERSITÉ
DE FRANCHE-COMTÉ

utbm
UNIVERSITÉ DE TECHNOLOGIE
DE FRANCHE-COMTÉ

UB

XLIXe Colloque de l'ASRDLF, Belfort, 9-11 juillet 2012
Organisation d'une session spéciale sur le thème

Grande vitesse ferroviaire et développement régional et urbain

Session coordonnée par Marie DELAPLACE pour le réseau francophone de socio-économie des transports et Robert BELOT pour le laboratoire RECITS de l'UTBM

1. Positionnement de la session spéciale

Belfort est une ville symbolique pour la grande vitesse ferroviaire par le fait qu'y sont conçues et construites les motrices des trains à grande vitesse produits par l'entreprise Alstom. Ce groupe implanté depuis plus de 130 ans à Belfort a participé à la construction de l'image industrielle de la région Franche-Comté et figure aujourd'hui parmi ses principaux établissements. Cependant, si les TGV français, les Thalys, les Eurostar et les AVE espagnols sont fabriqués à Belfort, la ville n'est reliée au réseau ferroviaire à grande vitesse que depuis peu, le 11 décembre 2011, date de la mise en service de la ligne ferroviaire à grande vitesse Rhin-Rhône.

Les colloques de l'ASRDLF ont été souvent le lieu de présentations et de débats scientifiques posés par des communications traitant des conséquences de la grande vitesse ferroviaire sur le développement régional et urbain soit dans le cadre de la session récurrente « *B3 - Accessibilité, mobilité, transport et communication* », soit dans le cadre d'une session spéciale comme cela fut le cas en 2011 en Martinique avec la session « *S3 - Les effets des dessertes à Grande vitesse : un vieux débat au cœur d'une actualité nourrie* ».

La présente session est proposée en s'appuyant sur les ressources d'une part des chercheurs du réseau francophone de socio-économie des transports et d'autre part de ceux qui proposent un regard d'historien autour des questions posées entre la vitesse ferroviaire, le développement des échanges et la construction des territoires.

Il résulte de cette double approche la possibilité de construire une session spéciale composée de deux grandes entrées :

- La première est « Infrastructures de transport et dynamiques territoriales : mise en perspective historique » ;
- La seconde est « TGV, tourisms et territoires ».

2. Appel à communiquer

2-1. Sous-session 12-A : « Infrastructures de transport et dynamiques territoriales : mise en perspective historique »

Sous-session coordonnée par Robert BELOT et Pierre LAMARD. Laboratoire RECITS – EA3897, Université de Technologie de Belfort-Montbéliard.

Au moins depuis la fin du XVIII^e siècle, le développement des échanges et des déplacements de personnes comme des flux de marchandises n'a cessé de prendre de l'importance pour devenir un des enjeux majeurs des sociétés contemporaines. La mise en perspective de cette question centrale de la vitesse et de l'échange comme fondement de la modernité implique qu'un regard historien soit porté sur les questions liées à la mise en œuvre des grandes infrastructures de transports dans le développement de leurs territoires.

Le formatage de nos territoires actuels ne peut se penser que dans une réinscription dans des temporalités longues et dans une restitution de la complexité (politique, économique, sociales) des enjeux, des facteurs et des acteurs qui sont intervenus entre la décision publique et l'opérationnalité des infrastructures. Ainsi seulement il serait possible de prendre en compte la question des effets structurants qui peuvent se répercuter sur plusieurs décennies, voire dépasser largement le siècle.

Il y a lieu également de considérer que les impacts sont variables au cours du temps selon la nature des activités déployées. Ainsi, si l'on considère les secteurs de pointe où le coût du transport joue un rôle mineur au regard d'industries plus traditionnelles, la prise en compte des paramètres n'est plus la même dans l'appréhension des dynamiques locales. Aujourd'hui, ce sont les facilités de déplacement des acteurs qui s'avèrent essentielles pour mesurer l'attractivité de certains bassins d'emplois. Ainsi, l'accessibilité à un territoire est primordiale pour les acteurs économiques. Pour autant, si la dynamique d'évolution des systèmes de transport s'inscrit toujours dans la longue durée, la mise en place de nouveaux modes de déplacement répond en premier lieu à des enjeux sociopolitiques forts. Nul doute, que ces questions d'infrastructures (ferroviaires, fluviales, aériennes, routières) restent au cœur des préoccupations territoriales alors que les besoins et les impératifs varient largement avec les époques.

L'objectif de cette session est de mesurer les conséquences du changement au-delà d'une photographie instantanée à travers l'organisation de l'espace, mais également les formes socio-économiques des territoires impactés, et plus particulièrement sur les lieux et milieux d'industrialisation ou de désindustrialisation. Dans cette relation modes de transports/territoires repensée à toutes les échelles (métropolitaines, régionales, nationales, mondiales), plusieurs angles d'approche sont proposés :

- Dans une dimension comparatiste, **les différents types de transport agissent-ils de la même manière sur la dimension territoriale ?** Les mutations sont-elles accélérées ou freinées par des infrastructures antérieures, comme autant de forces inertielles ? A l'inverse, l'élargissement des territoires économiques remet-il en cause certaines modalités de transport d'un espace d'activités ? On pense plus particulièrement aux effets TGV/LGV. Les transports depuis le XIX^e siècle jusqu'à l'heure de la mondialisation ont-ils

toujours les mêmes effets structurants sur le territoire ? Les territoires qui gagnent sont-ils ceux qui mettent en avant les principes d'une proximité par l'inter-modalité et la complémentarité des différents réseaux ? L'efficacité se situe-t-elle à d'autres niveaux d'organisation et à des formes de maillages qui dépassent le cadre géographique pris en compte ?

- **Les processus décisionnels** quant au développement d'un nouveau mode de transport, puis dans sa mise en œuvre, s'inscrivent dans des dialectiques bien particulières (global/local, intérêt public/intérêt privé, technocratie/citoyenneté...). Les volontés institutionnelles, les facultés de résistance ou d'influence des groupes de pression, les formes de représentation collective face au changement sont autant de paramètres (matériels ou immatériels) à prendre en compte dans un processus d'émergence, d'exploitation ou de mise en sommeil. A partir de cas concrets, on pourra s'interroger sur la réalité de prise en compte du poids de chacun de ces facteurs. Sont-ils perçus avec le même degré d'importance et d'acuité au cours du temps ? Sommes-nous en mesure de constater des inflexions quant aux rapports de force depuis la révolution industrielle (monde de l'entreprise / aspirations sociétales / politiques publiques...) ?
- Le phénomène d'innovation induit souvent de nouveaux modes de fonctionnement qui infléchissent **le système technique en place**. Ainsi le recours à l'optimisation des infrastructures par un appel aux performances d'un système d'exploitation est aujourd'hui monnaie courante. De même, la pratique du transfert modal permet d'opérer des choix de politique de transport. Mais au-delà des opportunités techniques et des formes volontaristes de gouvernance, les modes et les usages sont conditionnés par toute une série de critères qui relèvent de l'économie (coûts, tarifs, effets de réseau...), du confort, du service rendu, et aujourd'hui de l'impact des nuisances sur l'équilibre écologique... Les habitudes de comportement et d'utilisation ne cessent d'osciller entre le primat de l'intérêt privé et le sens de l'intérêt collectif. Dans ce cadre, les effets des concurrences modales, les problématiques d'inter-modalité modifient-elles les rapports de force au sein des systèmes territoriaux ?

2-2. Sous-session 12-B : « TGV, tourisme et territoires »

Sous-session coordonnée par Pascal BERION (UMR ThéMA, Université de Franche-Comté), Marie DELAPLACE (Lab'Urba, Université de Paris-Est Marne la Vallée), Frédéric DOBRUSZKES (Transport Studies Unit., Oxford University) et Valérie FACHINETTI-MANNONE (UMR ThéMA, Université de Bourgogne).

Cette sous-session s'inscrit dans la continuité de la session spéciale du colloque de l'ASRDLF 2011 sur les effets de la grande vitesse ferroviaire (communément appelée TGV). Elle a pour objectif d'analyser les interactions croisées entre dessertes TGV, pratiques touristiques et développement touristique des territoires. Ces interactions multiples s'inscrivent en effet dans des espaces présentant des aménités et ressources territoriales variées susceptibles d'influencer les relations entre TGV et pratiques de loisirs.

Diverses villes et régions touristiques sont déjà desservies par TGV et les projets de nouvelles lignes TGV en concernent de nombreuses autres générant alors d'importantes attentes de la part des acteurs publics et privés. L'arrivée du TGV est souvent vue, présentée voire justifiée comme pouvant impacter positivement l'activité touristique. Ces attentes sont d'autant plus importantes (notamment dans les territoires où les autres secteurs économiques connaissent des difficultés) qu'hormis en 2008 et 2009, années durant lesquelles la crise économique et financière induit un repli de l'activité touristique, cette dernière connaît un fort développement (UNTWO, 2011, World Tourism Performance 2011 and Outlook 2012, IPK 19th World Travel Monitor Forum, Pisa, Italy, 3-4 November). Or celle-ci constitue une des formes de l'économie dite présentielle (Davezies L., 2009, L'économie locale « résidentielle », Géographie, économie, société, N° 1, 47-53). Les territoires sont ainsi irrigués, de façon certes inégale, par des revenus qui ne sont pas

généérés sur le territoire et parmi ceux-ci par ce qu'il est convenu d'appeler la base résidentielle et touristique. Les acteurs publics sont alors tentés de voir dans le tourisme une nouvelle source de revenus pour leurs territoires susceptible d'être dynamisée par l'arrivée d'une desserte ferroviaire à grande vitesse.

Cependant, la littérature est généralement plus prudente et souligne plutôt le possible développement du tourisme dans les territoires nouvellement desservis par la grande vitesse ferroviaire (Voir Bazin S., Beckerich C., Blanquart C., Delaplace M. et Vandebossche L., 2011, Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature, Recherche, Transports et Sécurité, Vol. 27 ; Kamel K. & Matthewman R., 2008, The Non-Transport Impacts of High-Speed Trains on Regional Economic Development: A Review of The Literature. Locate in Kent, 2008; ...). Les effets du TGV peuvent en outre être contradictoires : développement du tourisme urbain et d'affaires, amélioration des taux d'occupation des infrastructures touristiques et atténuation de la saisonnalité, mais aussi réduction potentielle de la durée des séjours, voire renforcement de la concurrence entre destinations touristiques : selon qu'elles sont desservies ou non par TGV, ou en raison de l'inégale amélioration de leur accessibilité.

Si tous les tourisms partagent la caractéristique d'être une activité de service, impliquant par définition des mobilités et nécessitant par conséquent la présence d'infrastructures de transport, leurs modes de production, leurs formes (durées, buts recherchés) et les ressources territoriales qu'ils mobilisent sont extrêmement divers et leurs déterminants sont donc profondément différenciés. Tourisme de destination, de passage, de courte durée ou de long séjour, etc., autant de tourisms dont les rapports à la mobilité et au territoire sont là aussi différents et pour lesquels les différents types de services de transport ne jouent pas le même rôle.

Par ailleurs, les dessertes TGV et leur utilisation s'inscrivent elles-mêmes dans le contexte de pratiques touristiques préexistantes mais également changeantes, notamment du fait de l'évolution de nos sociétés (vieillesse de la population, réduction du temps de travail, etc.) et des pratiques (fragmentation des séjours, consommateurs plus volatiles et pouvant aisément faire leur « marché » sur Internet, etc.) : autant d'évolutions contextuelles susceptibles de modifier les besoins de mobilité liés au tourisme.

L'objectif de cette session est d'approfondir cette relation duale entre dessertes TGV, tourisms et développement des territoires, selon deux axes :

1. TGV, tourisme et territoires : Le TGV favorise-t-il le développement du tourisme, et le cas échéant de quelles formes de tourisme et pour quels territoires ? L'amélioration de l'accessibilité et l'accroissement de la portée des mobilités touristiques a-t-elle une incidence sur la fréquentation touristique des territoires et les pratiques touristiques (choix des destinations, distances parcourues, fréquence et durée des séjours, etc.) ? Les caractéristiques de la desserte TGV (réduction des temps de parcours, offre de transport proposée en termes de fréquences, de choix de destination, de tarifs ...), comme la localisation des gares (urbaines versus excentrées) ont-elles une influence sur les mobilités et pratiques touristiques ?
2. Tourisme, TGV et territoires : La géographie du tourisme et des flux qu'elle engendre influence-t-elle la géographie des dessertes TGV (tracé des lignes, localisation des points d'accès au réseau) et les caractéristiques de l'offre ? Les évolutions sociétales et des pratiques touristiques susmentionnées favorisent-elles un tourisme par TGV ? Quelles formes de tourisme et d'organisation des territoires touristiques sont-elles les plus adaptées à un accroissement des mobilités ferroviaires ?

Ces interactions pourront être abordées à travers les thèmes suivants :

- Les mobilités touristiques : la grande vitesse modifie-t-elle les pratiques de mobilité touristique (reports modaux vers le rail, émergence de nouvelles complémentarités multimodales, etc.) ? Comment les opérateurs de transports adaptent-ils leur offre aux pratiques de mobilité de la clientèle touristique ? ...
- Les pratiques touristiques : la grande vitesse favorise-t-elle l'émergence de nouvelles pratiques touristiques ? Conforte-t-elle certaines formes de tourisme au détriment d'autres ? et par-delà ces pratiques, comment modifie-t-elle la géographie du tourisme ?
- Le développement touristique des territoires, qui peut être analysé selon différents angles :
 - L'évolution de l'offre d'hébergement (hôtellerie, résidences secondaires) et de l'offre en infrastructures touristiques

- Les politiques de développement touristique des territoires desservis par TGV : stratégies de marketing territorial, stratégies de valorisation des ressources touristiques territoriales en lien avec la grande vitesse, développement de l'évènementiel (festival, compétition sportive, etc.), politiques d'accompagnement de l'arrivée du TGV déployées par les acteurs du tourisme.
- Les dessertes TGV : un outil de construction d'une gouvernance locale au service du développement touristique (analyse des jeux d'acteurs).

De façon transversale, ces différents thèmes renvoient à la question de l'appropriation du TGV par les « acteurs » du tourisme (les clientèles touristiques qui vont s'approprier (ou non) la nouvelle offre aux services de leurs besoins de mobilité et de leurs pratiques de loisirs, les acteurs du développement touristique qui vont adapter (ou non) leurs stratégies de promotion et de valorisation à la nouvelle desserte), et de l'appropriation du tourisme par les acteurs du transport.

3. Modalités d'envoi des propositions

Les propositions de communication sont à soumettre pour le **1er mars 2012**.

Les envois de résumés s'effectueront directement en ligne par les participants sur le site du colloque : www.2012.asrdlf.org en précisant l'appartenance à la session spéciale : « Grande vitesse ferroviaire et développement régional et urbain » et la sous session de rattachement, « Infrastructures de transport et dynamiques territoriales : mise en perspective historique » ou « TGV, tourisme et territoires » (. Néanmoins, une information de la soumission d'une proposition de communication pourrait également être envoyée aux coordinateurs de la session spéciale (Marie.Delaplace@univ-mlv.fr et Robert.Belot@utbm.fr).

En cas de difficulté, un message pourra être adressé à : asrdlf2012@univ-fcomte.fr

4. Contenu indicatif du résumé à soumettre

[\(http://thema.univ-fcomte.fr/2012.asrdlf_com/envoieresume/\)](http://thema.univ-fcomte.fr/2012.asrdlf_com/envoieresume/)

Les propositions de communication sont déposées depuis le site du colloque. Elles doivent contenir les éléments suivants :

- Les coordonnées précises du ou des auteurs
- Le titre de la communication
- La référence à la thématique d'atelier ou de session visée
- L'objectif de la communication
- L'originalité du sujet
- La méthode
- Les résultats attendus
- Une bibliographie (15 références principales au maximum)

5. Date de retour des avis du comité scientifique

L'avis du comité scientifique sera communiqué aux auteurs des propositions à partir du 2 avril 2012.

6. Communications définitives

Après acceptation par le comité scientifique, le texte complet des communications devra parvenir aux organisateurs du colloque au plus tard le 15 juin 2012. Les envois de communications définitives s'effectueront directement en ligne par les participants.