



HAL
open science

La territorialisation des gares franciliennes de la grande vitesse ferroviaire face aux mutations du modèle TGV : Une analyse par la desserte du cas de Marne-la-Vallée Chessy
Julie Perrin

► **To cite this version:**

Julie Perrin. La territorialisation des gares franciliennes de la grande vitesse ferroviaire face aux mutations du modèle TGV : Une analyse par la desserte du cas de Marne-la-Vallée Chessy. Géographie. Université Paris-Est, 2020. Français. NNT : 2020PESC2032 . tel-03161898

HAL Id: tel-03161898

<https://theses.hal.science/tel-03161898v1>

Submitted on 8 Mar 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Thèse de doctorat de l'Université Paris Est
Géographie

-

École doctorale Ville, Transports et Territoires
Laboratoire Ville Mobilité Transport

Julie PERRIN

La territorialisation des gares franciliennes de la grande vitesse ferroviaire
face aux mutations du modèle TGV
Une analyse par la desserte du cas de Marne-la-Vallée Chessy

Thèse dirigée par **Caroline GALLEZ**

Soutenue publiquement le 14 janvier 2020

Jury :

Laurent CHAPELON,
Professeur des Universités,
Université Paul-Valéry Montpellier 3,
Examinateur.

Jean DEBRIE,
Professeur des Universités,
Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne,
Rapporteur.

Frédéric DOBRUSZKES,
FNRS Research Associate,
Université Libre de Bruxelles,
Examinateur.

Valérie FACCHINETTI-MANNONE,
Maître de conférences HDR,
Université de Bourgogne,
Rapporteuse.

Caroline GALLEZ,
Directrice de recherche,
IFSTTAR,
Directrice de thèse.

Nathalie ROSEAU,
Professeure associée HDR,
Ecole Nationale des Ponts et Chaussées,
Examinatrice.

Cette thèse a été préparée au sein du Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT), Unité Mixte de Recherche (UMR T9403) entre l'École Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC), de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) et de l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée (UPEM).

Cette recherche a été financée par une convention industrielle de formation par la recherche (CIFRE) de l'Association Nationale de la Recherche et de la Technologie (ANRT) avec Seine-et-Marne Tourisme (SMT) et le Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT).

Ce travail a bénéficié d'une bourse de recherche de Rails & Histoire - l'Association pour l'histoire des chemins de fer.

Ce manuscrit est la version d'archivage, après soutenance publique de la thèse.



Remerciements

Cette thèse est l'aboutissement d'un long cheminement. Il n'a pas été sans détour, ni sans escale. Au moment d'écrire ces lignes, je retiens la chance que j'ai eue d'être guidée sur la voie de la recherche, les différents projets auxquels j'ai pu participer, et la multitude de rencontres réalisées et de soutiens reçus. Merci à toutes celles et à tous ceux qui ont rendu cette thèse possible.

Merci à ma Directrice de thèse Caroline Gallez. Ce travail doit énormément à sa confiance et ses conseils. Pouvoir échanger et débattre avec elle a été un enrichissement tant scientifique que personnel. Également, je tiens à la remercier pour la profonde bienveillance avec laquelle elle m'a encouragée et soutenue dans l'aboutissement de ce travail.

Je remercie Laurent Chapelon, Jean Debrie, Frédéric Dobruszkes, Valérie Facchinetti-Mannone et Nathalie Roseau d'avoir accepté de participer à ce jury.

Cette thèse a bénéficié d'un dispositif CIFRE avec Seine-et-Marne Tourisme. Merci à Nacima Baron, Laurent Devillers et Jean Laterrasse à l'origine de ce projet doctoral. Je tiens à remercier les membres de Seine-et-Marne Tourisme avec qui j'ai eu la chance de travailler.

Merci à l'Association Rails & Histoire pour la bourse dont la thèse a bénéficiée, en particulier Francis Beaucire et Marie-Noëlle Polino. Que cette dernière soit également remerciée, ainsi que Laurent Bonnaud, pour m'avoir associée au projet des vingt années du tunnel sous la manche.

Merci à Catherine Alcouffe, Evelyne Dehaynin et Nathalie Lourenco de l'Ecole doctorale Ville Transports Territoires. Merci à Sylvie Jaglin et Caroline Gallez pour le soutien de l'Ecole doctorale lorsque j'en ai eu besoin.

Merci à celles et ceux qui m'ont orienté sur la voie de la recherche.

J'ai débuté ma formation en géographie et sciences sociales à l'Université Lumière Lyon 2. Mon envie de réaliser une thèse est née dès ces premières années, à la fois lors des formations de terrain et des cours théoriques. Merci aux enseignant.es.-chercheur.ses qui m'ont orienté sur cette voie. Je pense en particulier à Marie Augendre, Claire Delfosse, Carine Fournier et Philippe Pelletier. J'ai eu la chance de réaliser une année d'étude au Japon, à l'Université Chuô, et une première recherche, sur l'Île-volcan de Miyake-Jima. Un immense merci à Marie, auprès de qui j'ai énormément appris : pour les premiers terrains réalisés sur place, et aussi, pour m'avoir proposé de valoriser ensemble nos résultats.

Cette recherche est fortement liée à mon année de Master 2. Je tiens à remercier Jean Laterrasse et Michel Savy qui dirigeaient alors le Master 2 Transport et Mobilité de l'IUP-ENPC. Merci à Michel Savy pour son encadrement de stage et de mémoire, ainsi qu'aux différentes personnes avec lesquelles j'ai collaboré à la Direction des transports de la Région Île-de-France, en particulier Nicolas Rolland qui a encadré mon stage.

Les deux périodes d’immersions, au sein de la Région Île-de-France puis de Seine-et-Marne Tourisme durant les premières années de thèse m’ont énormément appris, et j’ai par ailleurs gagné de belles amitiés. Merci à toutes et tous !

Merci à celles et ceux qui m’ont aidé dans la réalisation de cette thèse, soit directement, soit par la participation à différents projets.

Merci à Marie Delaplace et Francesca Pagliara, à Samuel Mermet ainsi qu’à Nathalie Fabry, Sylvain Zeghni et aux étudiants du Master 1 TACE de la promo 2013 pour l’enquête menée en 2012 ; à Vincent Bénézech pour son aide avec le questionnaire en anglais. Merci aux membres du collectif Lab’urba – LVMT qui a porté le projet « Tourisme, Transport, Développement des territoires » en 2013.

Merci à Caroline Gallez et Pierre Zembri pour le projet ayant soutenu l’enquête menée en 2017, ainsi qu’à Florent Le Nechet, Gwendal Simon et Mariane Thébert. Merci à Leslie Belton-Chevallier pour son aide, ainsi qu’à Benjamin Motte-Beauvol et au Laboratoire Théma pour leur soutien logistique. Merci à Julie Wenis et Thomas Quillier, pour leur implication dans le projet durant leur stage. Merci à Benoit Conti et Vincent Lasserre-Bigorry pour leur aide précieuse en gare lors de la passation des questionnaires.

Merci aux membres du projet ANR VITE ! pour leur accueil durant les derniers mois de la thèse.

Merci aux personnes qui ont accepté de me rencontrer dans le cadre de cette recherche sans qui ce travail n’aurait pas été le même. Je ne peux ici toutes les citer nommément. Je tiens cependant à remercier Philippe Perrinelle de SNCF, pour nos nombreux échanges au cours de ces années.

Merci à Marianne Ollivier-Trigalo, d’avoir accepté l’utilisation pour cette thèse des entretiens menés en 1994 et 1995 sur le projet de TGV Est.

Merci aux chercheuses et chercheurs de la chaire NAEM, en particulier Christophe Mimeur pour avoir partagé les fruits de son voyage au Mans.

Merci à Delphine Du Pasquier pour son aide dans mes recherches documentaires et ses conseils.

Merci à Jean Varlet, de m’avoir prêté un original de sa thèse, qui a fait quelques voyages en train.

Merci à Michel Lebœuf, pour l’intérêt accordé à mon travail, et d’avoir accepté que certaines images de son ouvrage soient ici reproduites.

Le Laboratoire Ville Mobilité Transport a été une terre d’accueil incroyable. Je tiens à remercier ici toutes celles et tous ceux qui ont encouragé ce travail et m’ont apporté leur soutien, y compris quand il a fallu mettre entre parenthèse ce projet, et quand j’ai pu le relancer.

Je me risque ici à citer quelques noms, bien que mes remerciements soient plus larges !

Merci aux deux Directeurs du LVMT, Jean Laterrasse puis Pierre Zembri, pour leur soutien et leur confiance dans ce projet. Merci aux différents membres de l’équipe administrative, Sophie Cambon, Virginie Debusschère, Sandrine Fournials, Sandrine Vanhoutte ainsi qu’Hortense Clément qui m’ont permis de faire de la recherche sereinement au quotidien.

Un merci tout particulier à Marianne Ollivier-Trigalo et à Mariane Thébert, indéfectibles soutiens depuis que nous avons partagé le « 2^{ème} étage » de Nobel ; à Gwendal Simon pour ses précieux conseils dans les premières années de thèse CIFRE ainsi que sur les projets d'enquête ; à Anne Aguiléra, Florent Le Nechet, Laurent Terral, Sandrine Wenglenski pour tous leurs conseils ; à Samuel Mermet grâce à qui les bases de données et « R » ont beaucoup moins de secret pour moi. Merci à mes compagnons de route devenus docteur.es, et à celles et ceux qui le seront prochainement. Merci en particulier à François Adoue, Vincent Bénézech, Houda Boujnah, Virginie Boutueil, Gonçal Cerda Beneito, Benoit Conti, Aude Cranois, Teddy Delaunay, Mounya El Hadeuf, Louis Gendreau, Eloïse Libourel, Liu Liu, Xavier Morize, Manu Munch, Cyril Pivano, Shadi Sadeghian, Matthieu Schorung, Elisabeth Windisch avec une pensée toute spéciale pour mes cobus : Clément Colin, Etienne Riot, Vincent Lasserre-Bigorry, Julie Chrétien, Delphine Pernot, Maylis Poirel, et Joséphine Chevallier. Un merci tout particulier à Etienne, compagnon de la première heure ; à Vincent B, pour sa présence tout au long du parcours ; à Vincent LB de ne pas avoir accepté que je m'isole quand je ne voyais pas la fin de la parenthèse ; à Delphine, de ne pas m'avoir laissé seule dans le bureau de la confiance en soi ^^ ; à Maylis pour les « miroirs » ; merci aux membres de l'A.B.B.A. et aux Tortues Ninja. Il y a eu beaucoup d'autres belles rencontres réalisées au cours de ces années : merci à toutes et tous !

Merci à celles et ceux qui m'ont aidée dans le sprint final. Je tiens à remercier tout spécialement Caroline Gallez et Benoit Conti qui ont été sur tous les fronts et sans limite horaire ; Christophe Mimeur et Mariane Thébert pour leur relecture ; Vincent Bénézech pour l'aide malgré le décalage horaire ; celles et ceux qui m'ont aidé dans la préparation de la soutenance, et notamment Florent Le Nechet, Emmanuel Munch, Delphine Pernot et Maylis Poirel pour la *task force*.

Le LVMT, c'est aussi du sport, des soirées et des tentatives culinaires.

Merci à Alexis et Jean-François pour les séances de badminton, Laurent P et Gwendal pour les excursions à la salle de sport de l'ESSIE ; à Nicolas de ne pas m'avoir laissé me noyer à Rio (littéralement) ; à Caroline, Delphine, Leslie, Laetitia, Mariane et toute l'équipe des Yogis ; à Benoit pour les paris sportifs.

Merci à Caroline pour le thé et le porto, Gwendal pour la tisane, Emre pour les loukoums, Sandrine W pour le chocolat, Nicolas pour les macarons, Sophie C pour les confitures... et à toutes les marques de soutiens culinaires.

Merci à Benoit et VLB, pour les crêpes multicolores et les gaufres, à Florent d'avoir lancé les bouillons belges, à Laurent T pour la musique, à Xavier (et à sa sœur) pour avoir fait ressembler une soirée d'été à une semaine de vacances.

Merci aux ami.es pour les années de soutien, pour les voyages qu'on a fait, et ceux qu'on n'a pas pu faire, pour les petites pauses, pour les grandes respirations. Un merci tout particulier à Camille Youri, Axel et Sophie pour l'esprit de la meute, à Cécile et son amour des téléphériques, à Pablo, à Estelle, à Hélène et Gilles, à Guillaume pour les *blind tests*, à Mai parce qu'Imhotep, à Nicolas parce qu'Albert.

Merci à ma famille pour la confiance, le soutien et les ondes positives reçues en masse depuis les Alpes, et parfois d'ailleurs. À mes parents, pour la liberté que j'ai eue dans mes choix. À ma grand-mère et à ma mère, d'avoir souhaité que mes ailes soient grandes. À mon père d'avoir eu confiance en mon projet et en moi, tout en admettant que ça n'avait pas de sens pour lui. À ma tante d'avoir soutenue mes aventures étudiantes. À mon joli-papa de nous avoir acceptés tels que nous sommes. Un merci tout particulier à mon frère Marc et mes sœurs Lucile et Clara, ma belle-sœur Laetitia, mon neveu Axel et ma nièce Roxane, pour la bulle d'amour et de soutien. Merci de m'avoir si souvent (re)accueillie, et pour les visites aussi. Merci à Caro, d'avoir souvent été là au bon moment. Merci à la famille de Benoit de m'avoir accueilli et d'avoir démultiplié le son des « tata ».

Merci à toutes et tous d'avoir fait des quais de gare des lieux si particuliers. Voilà.

Merci CLG, d'être venue vivre avec nous cette dernière année un peu folle, et de l'avoir rendue bien plus cool. Merci Benoit d'avoir trouvé que c'était une bonne idée. D'avoir accepté que l'aventure soit plus longue que prévue et d'avoir tout partagé avec moi. De m'avoir épaulé, soutenu, confronté. D'avoir été la personne, d'être là, et d'être M.A.

Sommaire

Remerciements	3
Sommaire	7
Introduction générale	9
Chapitre 1 État de l'art et cadre théorique.....	17
Chapitre 2 Contexte de recherche et approches méthodologiques	53
Chapitre 3 La grande vitesse ferroviaire en Île-de-France : une évidence et un « non-sujet ».....	93
Chapitre 4 L'interconnexion TGV en Île-de-France : un double rapport à la centralité parisienne	145
Chapitre 5 Marne-la-Vallée Chessy avant Ouigo : entre gare d'interconnexion et gare d'équipement..	203
Chapitre 6 Marne-la-Vallée Chessy après Ouigo : quelles recompositions spatiales et territoriales ?....	265
Conclusion générale.....	335
Références bibliographiques	347
Sigles et abréviations.....	379
Table des matières	385
Table des cartes	395
Table des encadrés	395
Table des figures	396
Table des images	397
Table des tableaux.....	397
Table des annexes	399
Annexes	401

Introduction générale

« On peut penser que le modèle low cost va arriver un jour dans le ferroviaire, car il y a une forte attente des consommateurs. Les hypothèses quant au positionnement que les opérateurs pourraient retenir sont diverses. [...] Une [des] hypothèse[s] est la transposition, pour le ferroviaire, d'un modèle de type Ryanair, avec des départs à partir de gares périphériques (par exemple, les gares de Massy-Palaiseau ou de Marne-la-Vallée plutôt que la gare de Lyon). On peut toutefois penser qu'une bonne partie de la clientèle, même dans le cadre de ses loisirs, n'est pas prête à faire 30 à 40 minutes de RER¹ pour aller prendre un train moins cher. Un tel modèle ne peut fonctionner que pour des voyages de relativement longue distance, ce qui est le cas pour l'avion, moins pour le train.

Actuellement, la desserte au départ de Massy-Palaiseau ou de Marne-la-Vallée est assez peu mise en avant par la SNCF². Qui sait qu'il y a une offre TGV³ au départ de Massy-Palaiseau ou de Marne-la-Vallée ? Les gares périphériques pourraient pourtant constituer un véritable relais de croissance pour la SNCF, avec une proximité accrue avec ses clients.

Si la SNCF ne se positionne pas plus clairement sur ces gares périphériques, on peut imaginer que certains opérateurs low cost jouent cette carte sur certaines destinations. »

Interview de Franck Brault⁴, propos recueillis par Claudine Desvignes, 2010, p. 39

En 2010, la revue *Espaces tourisme & loisirs*, qui publie des articles rédigés par des chercheurs et des professionnels du tourisme (institutionnels et privés), propose un numéro spécial sur le thème du low cost. Depuis quelques mois, le transport ferroviaire international de voyageurs est ouvert à la concurrence. Les contraintes d'exploitation du mode ferroviaire laissent supposer que l'arrivée de nouveaux entrants sur le marché français se fera de manière progressive. Néanmoins, la SNCF se prépare depuis plusieurs années à ce changement. L'enjeu est d'autant plus stratégique pour cette dernière que l'ouverture du marché de transport ferroviaire international de voyageurs n'est qu'une première étape, avant les marchés nationaux et régionaux. Les interrogations relatives aux impacts de l'ouverture à la concurrence se posent avec une acuité particulière pour la grande vitesse ferroviaire. En effet, cette offre constitue une vitrine pour la SNCF. De plus, la rentabilité du modèle TGV, alors de plus en plus questionné, est équilibrée par l'exploitation des différentes

¹ Réseau express régional.

² Société nationale des chemins de fer français.

³ Train à grande vitesse.

⁴ Responsable du pôle tourisme Paris du cabinet de conseil Simon-Kucher & Partners au moment de l'interview.

liaisons proposées. Or, les modalités d'ouverture à la concurrence remettent en jeu la cohérence de cette organisation aux échelles nationale et internationale.

C'est dans ce contexte que la revue *Espaces tourisme & loisirs* présente l'analyse prospective d'un conseiller en stratégie, Franck Brault, sur les perspectives de développement d'une offre low cost ferroviaire en France : « La bataille du rail low cost n'a pas encore commencé ! » (2010). Celui-ci envisage le développement du low cost ferroviaire à moyen terme, plutôt dans le cadre de la généralisation de la libéralisation au transport ferroviaire national de voyageurs. Il imagine plusieurs scénarios de déploiement d'une telle offre en France, dont l'un reproduit un modèle inspiré de l'aérien — il cite l'exemple de Ryanair — et s'appuie en particulier sur « les gares périphériques (par exemple, les gares de Massy-Palaiseau ou de Marne-la-Vallée plutôt que la gare de Lyon) » (Brault, 2010, p. 39).

Ce qui frappe rétrospectivement à la lecture de ce texte est que ce scénario ressemble fortement à l'offre Ouigo qui sera développée trois ans plus tard, en avril 2013. Ouigo, qui désigne à la fois une nouvelle offre ferroviaire et la branche de la SNCF qui la met en œuvre, propose au moment de sa création des liaisons ferroviaires à grande vitesse low cost entre Marne-la-Vallée Chessy, gare située en grande couronne francilienne, et les principales métropoles du Sud-Est et Sud de la France. Il s'agit alors d'une expérimentation originale et inédite, en France comme ailleurs. Elle est présentée par la SNCF comme une réponse à la demande de « petits prix » des Français et une alternative à l'usage de voiture ou aux offres de covoiturage longue distance qui commencent à se développer. La SNCF communique moins sur ces éléments, mais l'offre Ouigo est également développée dans un contexte de remise en cause du modèle TGV, dont la rentabilité s'érode et la fréquentation stagne (voir baisse). Également, l'offre s'inscrit dans une stratégie plus large d'anticipation de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire national. La présentation de Franck Brault montre par ailleurs à quel point le développement du low cost s'inscrit dans un cadre plus large d'évolution du transport ferroviaire de voyageurs.

Au-delà de la visée prospective de son analyse, il est intéressant que la desserte de gares périphériques soit ici retenue comme principale illustration de ce modèle de développement low cost, tout comme le choix des gares retenues. Franck Brault cite en particulier les exemples de Massy-Palaiseau (Massy TGV) et de Marne-la-Vallée Chessy. Il insiste sur la faible communication de la SNCF sur ces gares : « Qui sait qu'il y a une offre TGV au départ de Massy-Palaiseau ou de Marne-la-Vallée ? ». Or ces gares, selon lui, sont porteuses d'opportunités, dont l'amélioration de l'accès à la grande vitesse des Franciliens : « Les gares périphériques pourraient pourtant constituer un véritable relais de croissance pour la SNCF, avec une proximité accrue avec ses clients » (Brault, 2010, p. 39).

Quelles sont donc ces gares qualifiées de périphériques, qui seraient inconnues du grand public, et dont Franck Brault indique que faute d'un investissement accru de la part de la SNCF, leur potentiel pourrait être investi par d'autres opérateurs désireux de créer des offres low cost ?

Franck Brault fait ici référence aux trois nouvelles « gares TGV »⁵ construites en grande couronne francilienne en lien direct avec le développement du réseau ferroviaire à grande vitesse : Massy TGV, Marne-la-Vallée Chessy et Aéroport Charles de Gaulle (CDG) TGV. La gare de Massy TGV, localisée sur la ligne à grande vitesse (LGV) Atlantique, est mise en service en 1991. Les gares de Marne-la-Vallée Chessy et d'Aéroport CDG TGV, situées sur la LGV d'interconnexion Est, sont inaugurées en 1994. La LGV d'Interconnexion Est, mise en service par tronçons entre 1994 et 1996, contourne Paris à l'Est et met en relation les différentes lignes radiales centrées sur Paris. Elle permet la circulation de services ferroviaires interrégionaux souvent appelés « province-province ».

Ces trois gares TGV franciliennes sont couramment qualifiées de « périphériques », désignation qui paraît à première vue évidente. Elle renvoie à la fois à leur localisation, en périphérie de Paris, ainsi qu'à l'idée qu'elles constituent des points d'accès secondaires à la grande vitesse ferroviaire dans la métropole parisienne. Dans la sphère technique, ces gares sont parfois désignées par le terme de « gares d'interconnexion », parce qu'elles sont localisées sur la ligne d'Interconnexion Est des LGV, du moins pour ce qui concerne Marne-la-Vallée Chessy et Aéroport CDG TGV. Ce terme constitue un abus de langage au sens strict pour Massy TGV, localisée au croisement de la LGV Atlantique et des voies de chemin de fer « classiques »⁶ de la grande ceinture. Néanmoins, parce que ces lignes classiques sont partiellement utilisées pour la circulation des trains à grande vitesse « province-province », Massy TGV est, par extension, également qualifiée de gare d'interconnexion.

Cependant, si nous considérons la situation et le rôle de ces gares dans le fonctionnement du réseau ferroviaire à grande vitesse, la qualification de « périphérique » semble à la fois réductrice et ambiguë.

Cette appellation peut paraître réductrice parce qu'elle sert d'abord à les désigner en référence aux gares centrales parisiennes, alors que ces deux types de gares ne se positionnent pas du tout de la même manière dans l'organisation du service ferroviaire à grande vitesse. Les gares centrales parisiennes sont les gares historiques du réseau ferroviaire national et international, et ont également progressivement assuré une fonction de desserte locale lors du développement du réseau régional et de son interconnexion avec le réseau ferré national (Larroque *et al.*, 2002). Au sein du réseau ferroviaire à grande vitesse, largement inspiré par le schéma du réseau classique centralisé sur Paris, dit de « l'étoile de Legrand » (Varlet, 1987 ; Zembri, 1997), elles sont devenues chacune

⁵ Dans la terminologie SNCF, les « gares TGV » sont les gares nouvelles localisées sur une LGV, distinguée par cette appellation des gares centrales historiques, souvent réaménagées en vue de l'arrivée de la grande vitesse, mais pas situées directement sur une LGV ni dédiées à ce type de service ferroviaire. Dans la suite de ce manuscrit, le terme de gares TGV franciliennes fait référence aux trois gares d'Aéroport CDG TGV, Marne-la-Vallée Chessy et Massy TGV.

⁶ C'est-à-dire non dédiées à la grande vitesse ferroviaire.

un terminus d'un des axes de desserte dessinés par la mise en service progressive des lignes à grande vitesse. Du fait de cette configuration, chacune des gares centrales a une desserte « monodirectionnelle », pour reprendre la terminologie SNCF, par opposition aux gares TGV de la périphérie francilienne, qui du fait de leur localisation offrent une desserte « multidirectionnelle » aux voyageurs. En d'autres termes, les gares TGV franciliennes sont des gares de passage permettant la mise en relation de plusieurs nœuds du réseau ferroviaire national et international, par opposition aux gares terminus parisiennes, qui organisent chacune la desserte d'un seul axe. Le terme de périphérique est ambigu, parce qu'il renvoie à l'idée de fonctionnement en relation à un centre, qui serait Paris. Or, la desserte de ces gares TGV n'est pas organisée en lien avec Paris mais dans le cadre de liaisons dites « province-province ». De plus, dans le cas des gares Aéroport CDG TGV et Marne-la-Vallée Chessy, elles sont associées à un grand équipement à vocation internationale : plateforme aéroportuaire dans le premier cas, et complexe touristique Disneyland Paris dans le second. Aussi dans le cas des gares de Marne-la-Vallée Chessy et Aéroport CDG TGV, la gare semble répondre à une fonction de desserte d'équipement, ce qui, nous supposons, complique leur insertion territoriale. Ceci d'autant plus que le choix de leur localisation apparaît au départ assez déconnecté des territoires.

Quant à la soi-disant méconnaissance de ces gares, ce constat mérite sans doute d'être nuancé. À l'époque où Franck Brault écrit son texte, près de 8 millions de voyageurs TGV transitent annuellement par les trois gares TGV franciliennes. Certes, cela correspond à moins de 10 % des voyageurs TGV qui transitent par l'ensemble des gares de la région Île-de-France, mais cette fréquentation est loin d'être anecdotique. Ce nombre substantiel de voyageurs révèle que ces gares ne sont pas totalement inconnues du grand public. Cependant, sur ces voyageurs, il existe peu de données, tant sur leurs profils, leurs usages ou encore leurs pratiques spatiales. Dans les cas d'Aéroport CDG TGV et de Marne-la-Vallée Chessy, la faible visibilité des gares serait-elle liée au fait qu'elles soient polarisées par l'équipement qu'elles desservent ?

Enfin, lorsque Franck Brault indique que ces gares sont peu mises en avant par la SNCF, il s'appuie sur une vision de la gare comme objet ferroviaire. Mais qu'en est-il de la gare comme objet d'aménagement ? En amont des projets, des possibilités d'aménagement régionales ont rapidement été identifiées autour de ces gares TGV franciliennes (Scherrer, 1986), mais qu'en est-il de leur poids dans leur conception et dans le choix de leur localisation ? Dans le contexte particulier du début des années 2010, marqué par la relance d'un programme d'extension du réseau ferroviaire à grande vitesse et les débats autour des stratégies d'aménagement de la région Île-de-France (révision du SDRIF [Schéma Directeur de la Région Île-de-France] et Loi d'aménagement du grand Paris), l'intérêt pour ces gares a-t-il été renouvelé ?

Le scénario imaginé par Franck Brault est donc révélateur de différents enjeux, au-delà de l'intérêt prospectif et de la question du low cost ferroviaire. D'une part, Franck Brault identifie le potentiel

de ces gares d'un point de vue ferroviaire tout en soulignant que ce potentiel est inexploité. D'autre part, lorsqu'il pointe la faible mise en avant de ces gares par la SNCF et le manque de visibilité qui en découle, il suscite plus qu'il ne l'exprime explicitement, un questionnement sur la méconnaissance de ces gares comme objets du territoire. Or la question de l'insertion territoriale des gares TGV franciliennes nous paraît d'autant plus intéressante qu'à la différence de l'insertion territoriale des gares TGV de province, elle a très peu été documentée, ceci en dépit du fait que l'Île-de-France soit le centre du réseau ferroviaire à grande vitesse français.

Partant de ces constats, cette thèse propose de questionner l'évolution de l'insertion territoriale des gares franciliennes de la grande vitesse ferroviaire en s'appuyant plus spécifiquement sur le cas de la gare de Marne-la-Vallée Chessy. Nous faisons l'hypothèse que les évolutions du projet d'aménagement de la région Île-de-France (liées notamment au Grand Paris) et de l'offre ferroviaire à grande vitesse (en particulier avec le développement de l'offre low cost Ouigo) modifient les fonctions opérées par cette gare, au-delà de son positionnement d'origine comme nœud sur la ligne de contournement de Paris ou comme point de desserte d'un grand équipement touristique d'envergure internationale. Dans quelle mesure les évolutions du modèle TGV se répercutent-elles dans le processus de territorialisation de la gare de Marne-la-Vallée Chessy ?

Nous partons de l'idée selon laquelle les interactions entre réseaux de transport et territoire dépendent de la manière dont les acteurs se saisissent et valorisent les potentiels offerts par la construction de nouvelles infrastructures. Dans cette perspective d'analyse, qui renvoie aux notions de « congruence » (Offner, 1993a) ou de valorisation des opportunités ouvertes par les réseaux (Claisse & Duchier, 1993), la territorialisation s'entend comme une adaptation réciproque entre réseaux et contextes locaux. Afin d'appréhender ces processus, nous proposons de replacer l'analyse des évolutions les plus récentes (telles que la mise en place de l'offre Ouigo) dans des dynamiques de plus long terme. Vis-à-vis des travaux déjà existants sur l'analyse des retombées, effectives ou attendues, des dessertes à grande vitesse, l'apport de cette recherche est double. D'une part, les recherches s'intéressant à la grande vitesse en Île-de-France restent aujourd'hui peu nombreuses. Alors que cet objet a été très investi politiquement et analysé dans le champ scientifique sur d'autres territoires français, en Île-de-France, les interactions entre grande vitesse et territoire sont encore — paradoxalement — peu explorées. D'autre part, cette recherche propose une lecture des répercussions potentielles de la mise en service de Ouigo sur l'insertion territoriale des gares reliées par cette offre.

Nous proposons d'analyser le processus de territorialisation de la gare de Marne-la-Vallée Chessy en mobilisant la notion de desserte. Nous envisageons la desserte comme l'organisation de la mise en relation des territoires, ici par un service ferroviaire. Cette mise en relation repose à la fois sur un réseau infrastructurel (le support du service), un service ferroviaire, ainsi que sur les nœuds du réseau (les gares comme interface entre l'espace desservi par un nœud et l'ensemble des espaces desservis par les autres nœuds avec lequel il est en relation). Les deux premières dimensions sur

lesquelles reposent cette approche de la notion de desserte renvoient à la théorie proposée par Nicolas Curien sur les « couches » du réseau et à la façon dont elles ont été mobilisées par Isidore Boursier-Mougenot et Marianne Ollivier-Trigalo dans leur analyse de la territorialité du réseau à grande vitesse ferroviaire français : l'infrastructure linéaire (le réseau-support) et l'organisation de l'offre sur cette infrastructure (le réseau service) (Boursier-Mougenot & Ollivier-Trigalo, 1993 ; Curien, 1993). Nous distinguons au sein du réseau-support les infrastructures linéaires des nœuds. Ainsi, dans notre approche, la gare « nœud-lieu » est la troisième dimension de cette desserte, interface du réseau et des territoires à différentes échelles.

La desserte de la gare sera analysée selon trois angles complémentaires.

Tout d'abord, par une mesure des évolutions du réseau (réseau-support) et du service ferroviaire (réseau-service). Marne-la-Vallée Chessy est localisée sur la ligne ferroviaire à grande vitesse d'Interconnexion Est, une ligne permettant de mettre en réseau les différentes lignes à grande vitesse radiales. Elle est localisée sur un axe de contournement de Paris et l'un des supports (avec les deux autres gares TGV franciliennes) d'un modèle de desserte qui repose sur cette même fonction de contournement de Paris : les liaisons « province-province », également nommées « intersecteurs » par la SNCF. Nous nous sommes donc intéressés à la desserte, dans sa qualité mais également comme modèle de services ferroviaires à grande vitesse.

Notre second angle d'analyse est celui des représentations des acteurs de l'aménagement et des transports sur les objets grande-vitesse ferroviaire en Île-de-France. La façon dont la grande vitesse est intégrée dans les projets d'aménagements franciliens, tout comme les processus décisionnels ayant précédé la mise en place des infrastructures existantes (ou en projet) ont peu été documentés dans le cas francilien. Dans le cadre de notre analyse, il nous est apparu important de revenir sur la façon dont la grande vitesse est mobilisée dans les projets franciliens (par qui, avec quels objectifs et quelles attentes). Nous proposons également de restituer le processus décisionnel du projet d'Interconnexion Est, afin de comprendre le choix et les enjeux de la localisation de la gare de Marne-la-Vallée Chessy.

Notre troisième angle d'analyse est celui des pratiques de mobilité de ceux qui transitent par la gare. Le choix d'une analyse par les mobilités nous permet de nous inscrire dans une étude de la réalité de l'échange (Cattan, 2004). Surtout, le processus de territorialisation peut ainsi être appréhendé par les pratiques de ceux qui transitent par la gare. Dans le cas de la gare de Marne-la-Vallée Chessy, nous proposons de centrer nos analyses sur les touristes. La majorité des voyageurs qui transitent par la gare ne résident pas en Île-de-France et viennent dans le cadre de séjour touristique (au sens large). L'implantation de la gare au sein du complexe Disneyland Paris explique en partie ce poids de la fonction touristique. L'un de nos objectifs est de déconstruire ce lien et d'en mesurer le poids effectif. De plus, le tourisme est une grille d'analyse intéressante pour mesurer le rapport au territoire de ceux qui transitent par la gare. Tout d'abord, leurs représentations spatiales font abstraction du découpage institutionnel (peu identifié par les touristes). Également, leurs pratiques apportent un autre regard à la mesure de l'accessibilité de la gare pour des résidents non-franciliens

par l'étude de leurs modalités de déplacement dans l'espace touristique francilien à partir de la gare de Marne-la-Vallée Chessy.

Afin d'analyser le processus de territorialisation de la gare de Marne-la-Vallée Chessy, cette thèse est organisée en six chapitres. Le Chapitre 1 présente le cadre théorique et les travaux sur lesquels s'est appuyé notre positionnement. Ces éléments nous permettent de développer nos hypothèses de recherche. Le Chapitre 2 revient sur le contexte de cette recherche et les approches méthodologiques retenues. Nous présentons dans le cadre d'une démarche réflexive les différentes étapes dans la conduite de cette recherche et la construction progressive de notre objet de recherche, avant d'introduire les différents outils et matériaux que nous avons utilisés. Nos résultats sont ensuite déclinés en quatre chapitres. Le Chapitre 3 est consacré à notre analyse de la façon dont le sujet « grande vitesse » est mobilisé en Île-de-France. Le territoire francilien a la particularité de centraliser le réseau ferroviaire à grande vitesse, cependant, la façon dont l'action publique s'organise sur ce territoire est un objet de tension (en particulier sur les questions d'aménagement et de transport dans le cadre d'un processus de décentralisation tardif et contrarié). Dans le Chapitre 4, nous proposons de revenir sur le processus décisionnel quant au projet de « l'Interconnexion TGV », qui s'est matérialisé par la réalisation d'une ligne dédiée dans l'Est francilien et par le développement de trois gares en dehors de Paris centre, dont la gare de Marne-la-Vallée Chessy. Les Chapitres 5 et 6 sont centrés sur l'analyse spécifique de la gare de Marne-la-Vallée Chessy. Le processus de territorialisation est ici analysé au regard de la capacité relationnelle de la gare et de ses évolutions, ainsi que des pratiques des touristes qui transitent par cette gare. Nous proposons ainsi une analyse à de multiples échelles, par l'étude des différents systèmes spatiaux dont la gare est l'interface. Nous avons fait le choix d'organiser ces résultats avant (Chapitre 5) puis après la mise en service de Ouigo (Chapitre 6), afin de discuter à la fois les évolutions observées et leurs inscriptions à différentes échelles temporelles.

Chapitre 1

État de l'art et cadre théorique

Introduction du Chapitre 1

L'enjeu de ce premier chapitre est de présenter notre cadre théorique. L'état de l'art sur lequel nous nous appuyons n'est pas exhaustif, il est construit de manière à préciser notre positionnement et notre approche. D'autres travaux de recherche seront ensuite mobilisés au fil des différents chapitres, qui serviront de références à la présentation ou à la discussion de notre méthode ou de nos résultats.

Cette thèse s'inscrit à la croisée de deux champs de recherche : celui de la géographie, et, plus particulièrement, d'un de ses domaines d'application, la géographie des transports ; celui de l'aménagement de l'espace et de l'urbanisme, champ pluridisciplinaire orienté vers la compréhension des enjeux, des modalités et des impacts de l'action collective et des pratiques sociales dans la production de l'espace.

Elle questionne les transformations des relations entre une infrastructure de transport particulière, la gare ferroviaire, et le territoire dans lequel elle s'inscrit.

Notre analyse du processus de *territorialisation* de la gare s'inscrit dans la lignée des très nombreux travaux qui ont exploré les relations entre réseaux techniques et territoires. Elle accorde une attention particulière aux approches centrées sur les acteurs et les pratiques spatiales, souvent mobilisées de manière séparée, mais que nous souhaitons croiser, car elles nous permettent de mieux comprendre les évolutions réciproques des infrastructures et du territoire. Pour ce faire, nous rappellerons que de nombreux auteurs qui ont travaillé sur les interactions entre réseaux et territoires ont souligné la nécessité de se détacher d'une vision déterministe (qui supposerait par exemple que les infrastructures transforment, ou ont des « effets » sur les territoires) pour s'intéresser aux acteurs, entendus au sens de représentants des autorités politiques d'échelles

diverses, d'opérateurs, d'entreprises, etc. dont l'intervention modifie le sens et l'ampleur de ces interactions. Nous nous inscrivons également dans la suite des travaux sur les transports et la mobilité qui s'intéressent aux pratiques spatiales, et notamment à la mobilité, pour montrer comment les personnes saisissent des potentiels qu'offrent les infrastructures de transport ; ces usages et ces pratiques de mobilité donnent à la fois un indice des transformations à l'œuvre, tout en contribuant également à la production de l'espace (1.).

L'objet particulier sur lequel nous travaillons, la gare ferroviaire, et plus spécifiquement la gare ferroviaire à grande vitesse, nous conduit à revenir sur les travaux qui se sont intéressés aux évolutions conjointes de la grande vitesse ferroviaire et des territoires. Nous reviendrons sur la grande vitesse ferroviaire, ses composantes et les spécificités du réseau (infrastructure) et de l'organisation du service développée en France. Nous nous intéresserons en particulier à l'analyse des recompositions spatiales introduites par le modèle français, et notamment les questionnements quant à la relation à Paris et sa centralité (2.).

Ceci nous conduit dans un troisième temps à la présentation du cadre d'analyse que nous avons retenu, autour de la notion de desserte. Cette notion, très employée dans le vocabulaire technique en particulier, comme dans le domaine scientifique, l'est souvent de manière floue. Nous proposons une définition de la desserte, et présentons la manière dont nous mobilisons cette notion, à travers trois approches complémentaires, afin d'analyser le processus de territorialisation de Marne-la-Vallée Chessy. Enfin, nous présentons nos hypothèses de recherche (3.).

1. La territorialisation des relations entre réseau et territoire

Nous appréhendons le processus de territorialisation dans la lignée des travaux qui se sont intéressés aux interactions entre réseau et territoire en général, aux dynamiques territoriales associées aux réseaux de transports en particulier et aux pratiques de mobilité. Au regard de notre objet d'étude, nous nous intéressons ensuite de manière plus spécifique à la façon dont la vitesse est mobilisée dans l'analyse des interactions entre réseau et territoire.

1.1. Les interactions entre réseau et territoire

1.1.1. Réseau et territoire et leurs articulations : définitions et approches

Comme le rappelle Claude Raffestin, les mots réseau et territoire se sont développés, l'un comme l'autre, « sur le mode concret et sur le mode abstrait » et sont devenus des « concepts transdisciplinaires » en sciences sociales (Raffestin, 1996, p. 5). Parfois considérés comme

indissociables, parfois opposés, le territoire et le réseau ont fait l'objet de nombreux travaux dans le champ des sciences sociales, qui questionnent leur mise en relation.

Le territoire, qui a connu un renouveau en géographie depuis les années 1980, ainsi que dans différentes disciplines des sciences humaines et sociales, est devenu, notamment en France, un concept opératoire tant en géographie que dans le champ de l'aménagement du territoire (Elissalde, 2002 ; Moine, 2006 ; Vanier [dir.], 2009 ; Elden, 2010 ; Painter, 2010). Ce renouvellement conceptuel n'a pas abouti à une définition unique et consensuelle du territoire, comme l'indique Jacques Lévy qui, dans le dictionnaire de la géographie et des sociétés, recense huit définitions (Lévy, 2003). L'abondante littérature et les différents événements scientifiques dédiés à cette question illustrent la vivacité des débats.

Plusieurs auteurs distinguent le territoire par sa dimension relationnelle avec les sociétés humaines, en particulier autour de la question de l'appropriation de l'espace (Le Berre, 1995 ; Lévy & Lussault, 2003 ; Brunet *et al.*, 2005 ; Ozouf-Marignier, 2009 ; Merlin & Choay, 2010). Alexandre Moine a proposé une définition systémique et dynamique du territoire comme « un système complexe évolutif qui associe un ensemble d'acteurs d'une part, l'espace géographique que ces acteurs utilisent, aménagent et gèrent d'autre part » (Moine, 2006, p. 126). Dans sa définition, le territoire repose sur les interrelations et les évolutions de deux sous-systèmes : le système social et l'espace géographique. La mise en relation entre ces deux sous-systèmes tient aux usages de l'espace et aux interventions des acteurs, en termes d'aménagement et de gestion de l'espace. Cette mise en relation évolue dans le temps. Pour Marie-Vic Ozouf-Marignier, cette composante temporelle est centrale dans la fascination portée par les sciences sociales au territoire, dont l'analyse permet « la décomposition temporelle d'un processus spatial » (Ozouf-Marignier, 2009, p. 35).

Le terme de réseau est fortement associé aux infrastructures techniques, aux réseaux matériels ou immatériels « structurant l'espace de manière irréversible et justifiant ainsi le terme d'infrastructures » (Dupuy, 1987). Dans les sciences sociales, le réseau, objet technique, géographique ou socio-économique, a été notamment saisi sous l'angle des modes de gestion ou de régulation des réseaux et autour de la question centrale des relations entre réseaux et dynamiques territoriales. En France, le groupement de recherche *Réseaux* du CNRS⁷, s'est particulièrement investi à l'étude de ces notions et leurs interactions.

L'économiste Nicolas Curien a cherché à distinguer l'approche du réseau par l'ingénieur, qui s'intéresse de prime abord à la dimension physique du réseau et à son inscription spatiale - « le mot réseau évoque tout d'abord l'interconnexion spatiale d'équipements complémentaires coopérant entre eux pour transporter des flux de matière, d'énergie ou d'information, pour les acheminer

⁷ Sous l'impulsion de Gabriel Dupuy en particulier, est créé en 1983 un collectif de recherche, le groupe Réseau (alors hébergé par l'École Nationale des Ponts et Chaussées), qui deviendra le groupement de recherche (GDR) Réseaux (CNRS). Les textes issus de ces recherches sont publiés de 1985 à 1988 sous le format les cahiers du groupe Réseaux, qui préfigure la création en 1990 de la revue Flux, Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires (Dupuy & Offner, 2005).

d'une origine vers une destination » (Curien, 1993, p. 52-53) - à l'approche, technico-économique, de l'économiste et du gestionnaire pour qui les réseaux sont davantage des supports d'intermédiation que d'interconnexion. Il a ainsi posé les fondements de la théorie dite « des trois couches » : les activités des réseaux se segmentent en trois couches principales, avec en amont, celles de l'infrastructure (support), au centre, les services intermédiaires (info-structure ou commande), et en aval, le service final d'utilisation (service) (Curien, 1993).

Partant de leur expérience au sein du GDR *Réseaux*, Gabriel Dupuy et Jean-Marc Offner rappellent qu'un très grand nombre de disciplines des sciences sociales se sont emparées de la notion de réseau (économistes, historiens, sociologues) avant les géographes, au début peu nombreux à s'y intéresser, du moins parmi les membres du groupe de recherche sur les réseaux (Dupuy & Offner, 2005). Claude Raffestin constitue à ce titre une exception notable, qui montre que les réseaux constituent « des appareils de pouvoir susceptibles de créer de nouvelles territorialités » (Dupuy & Offner, 2005, p. 39).

Dans le dictionnaire critique des mots de la géographie, le géographe Roger Brunet définit le réseau comme un « ensemble de lignes ou de relations aux connexions plus ou moins complexes ; vient de rets, filet » ; « en topologie, un réseau est formé de nœuds, et de segments, ou de sommets et d'arcs » (Brunet *et al.*, 2005, p. 430). Dans cette définition, il met en avant le fait que de nombreux réseaux s'appuient sur l'espace géographique, et que beaucoup peuvent même « être considérés comme des êtres géographiques, dans la mesure où ils lient des lieux sur une certaine durée ». Il pointe ainsi les composantes spatiales et temporelles qui caractérisent les réseaux et la vocation des réseaux à produire le territoire à partir de la mise en relation de lieux.

Pour Michel Lussault, l'espace, qui est un construit social, se décline selon trois grands types d'arrangement ou idéaux-types : le lieu, l'aire et le réseau. Le territoire serait l'idéal-type de l'aire, entendue comme un espace topographique et divisible (Lussault, 2007a). Le réseau est défini comme un type d'agencement de l'espace (espace-réseau), entretenant une relation « contrariée » avec l'aire (le territoire), le réseau renvoyant à la discontinuité et à la connexité tandis que l'aire renvoie à la continuité et la contiguïté (Lussault, 2007a). S'il distingue espace topographique et espace topologique, il rappelle qu'une maille d'un réseau peut être une aire et un point, un lieu : « tous [les trois idéaux-types d'agencement spatiaux] viennent ainsi s'inscrire dans la physiographie du réseau spatial » (Lussault, 2007a, p. 134). Le positionnement de Lussault pose le réseau comme un type d'arrangement spatial, vis-à-vis duquel l'arrangement spatial territorial s'oppose. Dans cette approche, chacun relève d'une logique spatiale différente, topographique pour les territoires et topologique pour les réseaux (Lévy, 2003 ; Lussault, 2007a).

Pour Joe Painter, cette vision, si elle permet d'envisager l'articulation entre réseau et territoire, sépare néanmoins les deux notions (Painter, 2010). Il recense pour sa part quatre approches principales en géographie des relations entre réseau et territoire : les réseaux ont remplacé les

territoires (changement de paradigme) ; le territoire compte toujours mais différemment (coexistence) ; territoire et réseau conceptualisent différemment une même réalité ; le territoire est un type particulier de réseau (Painter, 2009). À l'appui de cette dernière approche, il pose le territoire non pas comme le produit de relation en réseau, mais comme un effet des réseaux (*territory-effect*) : « the production of “territory-as-effect” can be understood as the outcome of (networked) socio-technical practices. », le territoire - poreux, incomplet, provisoire - n'étant ni opposé ni dans une relation dialectique avec le réseau, mais étant plutôt un autre type de réseau (Painter, 2010).

En France, des chercheurs de différentes disciplines, géographes ou spécialistes des réseaux, ont également contribué à dépasser cette opposition entre territoire et réseaux depuis la fin des années 1980, en montrant que la territorialité, au sens d'« ensemble des relations entretenues par l'homme, en tant qu'il appartient à une société, avec l'extériorité et l'altérité à l'aide de médiateurs ou instruments » (Raffestin, 1987, p. 5), pouvait s'exprimer en dehors de la continuité spatiale.

Aussi plusieurs formes de territorialité peuvent coexister, telles que proposées dans les notions de territorialité aréolaire et territorialité réticulaire (Dupuy, 1988 et 1991 ; Bonnemaïson, 1989 ; Elissalde, 2002 ; Monnet, 2010). Le territoire « aréolaire », correspond « explicitement ou implicitement [...] à une aire ou une étendue », quand le territoire réticulaire renvoie à des « chaînes de lieux » (Monnet, 2010), « l'espace réticulé [étant] mis en forme par un système en réseau » (Bonnemaïson, 1989, p. 510). Dans certains travaux de géographie de transport sur les réseaux de transport, logique de réseau et logique de territoire sont parfois distinguées : il ne s'agit pas d'opposer réseau et territoire, mais de différencier territorialité aréolaire et réticulaire (Beyer, 2005 ; Facchinetti-Mannone & Bavoux, 2010a et b ; Richer *et al.*, 2014). Antoine Beyer souligne cette double appartenance des réseaux de transport, qui se traduit par différents types de relation et d'arbitrage, et la nécessité de prendre en compte les échelles spatiales et temporelles afin de les appréhender (Beyer, 2005).

Enfin, un grand nombre d'auteurs, géographes ou politistes, notamment, s'intéressent aux interactions entre réseaux et territoires à travers le processus de *territorialisation*. Ce processus renvoie à la fois à la production physique et matérielle des territoires en lien avec le développement des réseaux, mais aussi à l'ensemble des transformations sociales et politiques qui permettent ou accompagnent ces évolutions.

Jean-Marc Offner rappelle que la relation au territoire est imbriquée à la notion de réseau telle qu'elle est développée depuis le XIX^e siècle, le réseau étant appréhendé dans sa dimension circulatoire comme instrument de territorialisation, à l'appui du développement du chemin de fer au XIX^e siècle notamment, ou plus tard comme « destructeur des territoires, bousculant les références spatio-temporelles, brouillant les échelles géographiques, avec l'avènement des grandes vitesses et la diffusion des télécommunications » (Offner, 1993b, p. 11). Les relations entre réseaux

et territoire participent ainsi de processus dynamiques de territorialisation/déterritorialisation (Offner & Pumain, 1996 ; Ozouf-Marignier, 2009). Pour Claude Raffestin, si « un territoire peut être défini comme le champ d'un système d'intention en activité », « ces systèmes d'intentions se manifestent par des réseaux matériels et sociaux » : l'articulation entre territoire et réseau se traduit donc par l'organisation et l'aménagement de portion d'espace et participe au processus de territorialisation. Ce dernier s'inscrit plus largement dans un processus qu'il nomme « TDR » : le processus de territorialisation, de déterritorialisation et de reterritorialisation. Si le territoire est l'espace sur lequel est projeté un système d'intention humaine, l'espace est « ce qui n'est pas encore l'objet d'un système d'intentions ou qui n'est plus l'objet d'un système d'intentions actif, et par conséquent offert et disponible à la projection de nouveaux systèmes » (Raffestin, 1996, p. 6-7). Cette analyse lui permet de poser l'articulation espace-réseau-territoire comme un indicateur du processus plus large de territorialisation-déterritorialisation-reterritorialisation.

1.1.2. Le cas spécifique des relations entre réseaux de transport et territoires

Parmi tous les réseaux techniques, les réseaux de transport occupent une place particulière, étant considérés comme des « éléments clés de la dynamique des territoires » (Offner & Pumain, 1996, p. 41). Les ambiguïtés qui caractérisent les relations entre réseaux et territoires sont exacerbées, donnant parfois lieu à la formulation de liens de cause à effet, non démontrés, dont la valeur d'évidence reste très marquée. Ainsi les infrastructures de transport, par leur traversée des territoires et la desserte qu'ils organisent, suscitent à la fois des attentes et des craintes des acteurs locaux, renforcées les unes comme les autres dans un contexte de tensions sur leur financement et de prise en compte croissante des enjeux environnementaux. La question des « effets » potentiels des réseaux sur les territoires a été largement documentée et plusieurs ouvrages reviennent sur l'évolution des approches quant à l'étude de ces enjeux (Offner, 1993a ; Bérion, 1998 ; Bavoux *et al.*, 2005 ; Bérion *et al.*, 2007 ; Offner *et al.*, 2014 ; Facchinetti-Mannone, 2016).

Les infrastructures de transport ont parfois été pensées comme les instruments de projets politiques et de contrôle territorial (Raffestin, 1980 ; Ollivro, 2000a ; Bavoux *et al.*, 2005) : la forme du réseau peut alors être révélatrice de l'organisation du pouvoir, tels que l'illustrent les cas de réseaux en étoile développés à différentes échelles spatiales et temporelles en France (Ollivro, 2000a). Ce fut également le cas pour le chemin de fer qui reprend cette morphologie au XIX^e siècle : l'ingénieur Legrand, à l'origine de son développement et d'après qui le réseau ferroviaire français sera surnommé l'étoile de Legrand, le qualifie de « rênes du gouvernement » (Ollivro, 2000a, p. 109). Au cours du XX^e siècle, la mise en place de grandes infrastructures de transport est associée par la puissance publique aux notions de développement et d'aménagement du territoire (Bérion, 1998 ; Bavoux *et al.*, 2005).

Un paradigme de causalité entre transport et développement économique se développe avec la révolution industrielle de la fin du XIX^e siècle et se renforce au cours des « trente glorieuses » (Offner, 1993a ; Bérion *et al.*, 2007). L'articulation entre transport et territoire est alors particulièrement envisagée du point de vue du développement économique, notamment en raison de l'importance des moyens financiers nécessaires mais également des attentes en termes de développement économique associé aux infrastructures de transport (Bérion, 1998 ; Steck *et al.*, 2009). Les attentes d'impacts positifs et systématiques des investissements en transport s'expliquent à la fois par la baisse des coûts du transport et par la demande croissante de transport, mais également par « la perception politique de l'espace, de l'économie et de l'aménagement du territoire qui a cours dans les années 1960 », cette vision étant fortement imbriquée en France à l'idée de rééquilibrage territorial (Bérion *et al.*, 2007, p. 655).

L'hypothèse du rôle ou d'effets structurants des infrastructures de transport est déconstruite par les économistes dès la seconde moitié du XX^e siècle aux États-Unis et les années 1970 en France (Bonnaïfous & Plassard, 1974), comme le rappelle Pascal Bérion (1998). Cette déconstruction n'empêche pas une ambiguïté persistante au cours des décennies suivantes dans certains milieux scientifiques et politiques, que Jean-Marc Offner a qualifiée de « mythe » des effets structurants (Offner, 1993a ; Bazin *et al.*, 2011 ; Offner *et al.*, 2014). La remise en cause des effets structurants du transport a conduit à un renouvellement conceptuel, une diversification des approches et un dialogue entre disciplines (Varlet, 2002 ; Bérion *et al.*, 2007 ; Steck *et al.*, 2009). Les logiques de causalité directe sont peu à peu réfutées : l'amélioration de l'accessibilité ne suffit pas à produire de la richesse localement. Les infrastructures de transport relèvent davantage de facteurs favorisant les transformations, que de facteurs déterminants, au sein de dynamiques territoriales complexes (d'où l'absence d'automaticité et la non-reproductivité des phénomènes), d'autant qu'elles s'inscrivent, plus ou moins explicitement, dans des organisations préexistantes (Raffestin, 1980 ; Pumain, 1982 ; Plassard, 1993 ; Bérion, 1998 ; Offner *et al.*, 2014).

Jean-Marc Offner propose d'appréhender les interactions entre réseaux et territoires en termes de « congruence » (Offner, 1980 et 1993a), alors que d'autres auteurs évoquent une « valorisation des opportunités » offertes par les réseaux (Claisse & Duchier, 1993), qui dépendent des logiques d'adaptation réciproque entre réseaux et contextes locaux. Un certain consensus semble se dégager chez différents auteurs autour de l'idée que les nouvelles infrastructures ouvrent un « potentiel » dont la réalisation dépend des stratégies d'action locales (Gallez, 2015). Pour Pascal Bérion, les évolutions dans les approches scientifiques des enjeux réseau-territoire reposent à la fois sur un changement dans la façon dont l'articulation est posée (soit le dépassement d'une logique causale), sur une attention renouvelée au processus et sur des évolutions méthodologiques : « À la mesure des contributions économiques, se substitue une approche centrée sur l'analyse des processus producteurs de transformations territoriales en privilégiant l'étude des acteurs du système territoire. » (Bérion, 1998, p. 111).

Dans cette perspective, le processus de territorialisation s'entend comme une adaptation réciproque des réseaux de transport et des territoires. L'approche par les acteurs et notamment par l'action publique locale tient une place centrale dans l'analyse de ce processus, l'enjeu étant de comprendre comment les représentations, les processus de décision, mais aussi les rapports de pouvoir attestent d'une transformation des relations entre réseaux et territoires. Cette relation a été particulièrement explorée par Claude Raffestin (1980). En science politique, la territorialisation au sens de processus de transformation conjointe de l'action publique, des territoires et du pouvoir local a été mobilisée par les chercheurs qui s'interrogent sur l'émergence d'une « question territoriale » dans l'action publique (Faure, 2002). Certains travaux d'analyse des politiques publiques ont notamment porté de manière spécifique sur le processus de territorialisation des politiques de transport, en interrogeant le rôle des acteurs locaux dans la définition et la mise en œuvre de ces politiques (Faure, 2007 ; Barone, 2008 ; Ollivier-Trigalo, 2009) ou encore la contribution des politiques de transport à la structuration du pouvoir local (Gallez, 2007).

1.1.3. Les mobilités comme grille de lecture des dynamiques croisées entre réseaux et territoires

L'étude du processus de territorialisation peut également être appréhendée à travers les mobilités spatiales individuelles. La mobilité spatiale fait elle-même l'objet de nombreuses définitions et approches scientifiques. Depuis le milieu des années 1990, elle a été profondément renouvelée, d'un point de vue conceptuel et méthodologique (Gallez & Kaufmann, 2009). En sciences sociales, elle ne se limite pas aux déplacements effectifs mais intègre ce qui le précède, l'accompagne et le poursuit. Elle s'inscrit dans un système d'intentions, de représentations, d'arbitrages et de pratiques. Les mobilités spatiales, en particulier, permettent d'analyser les pratiques sociales et leurs évolutions.

La société en mouvement n'est pas déterritorialisée mais elle s'appuie sur des rapports à l'espace et au territoire complexes, multiples et potentiellement multiscalaires. L'étude des mobilités spatiales permet dès lors d'appréhender les effets sociaux produits par les compressions des espaces-temps (Kaufmann, 2005). Cette compression des espaces-temps, liée notamment à l'évolution des vitesses permises par les réseaux de transport, ouvre des potentiels (notamment en termes d'accessibilité à des opportunités), dont les individus se saisissent différemment. L'étude de la mobilité spatiale, entendue comme capacité à être en mouvement, et des pratiques de mobilité, c'est-à-dire des déplacements réalisés, offre un moyen d'appréhender la manière dont les personnes s'approprient les potentiels ouverts par les infrastructures de transport ou par les réseaux (Gallez, 2015).

Les mobilités spatiales, en dépassant la compréhension des phénomènes relationnels des seules dimensions de déplacement et de flux, offrent une grille de lecture renouvelée des articulations entre réseau et territoire, aux différentes échelles temporelles et spatiales mises en relation. Cette

approche de la mobilité comme grille d'analyse du processus de territorialisation est retenue par différentes approches géographiques, et notamment celle des lieux ou des nœuds de réseau.

Pour Nadine Cattan, l'analyse par les mobilités et les échanges permet de ne pas se limiter à l'analyse du potentiel relationnel entre territoires, par une étude de « la réalité de l'échange » (Cattan, 2004, p. 32). Les mobilités et les pratiques spatiales au sein d'un territoire permettent également d'en comprendre la fabrique (Cattan, 2016). Cette approche par les mobilités spatiales, est également au cœur des analyses sur l'insertion territoriale des infrastructures de transport telles que proposées par Pascal Bérion et Valérie Facchinetti-Mannone. Dans leurs travaux, ils mettent en avant des approches méthodologiques centrées sur les acteurs du système territoire, qu'ils s'agissent des acteurs-aménageurs ou des usagers. Les acteurs sont pluriels, multiples et multiformes, et interagissent à différentes échelles spatiales et temporelles. Certains acteurs participent, influencent, valorisent cette modification d'accessibilité d'un territoire et tous les habitants et usagers d'un territoire, potentiellement, l'intègrent dans leurs pratiques. Ces travaux mettent avant les enrichissements d'une étude des jeux et stratégies d'acteurs-aménageurs dans le développement des projets d'infrastructure, ainsi que les analyses des pratiques à travers notamment les mobilités spatiales. Pour Pascal Bérion, les mobilités géographiques « sont perçues comme un révélateur des transformations susceptibles de survenir. » (Bérion, 1998, p. 111). Au-delà d'une compréhension nouvelle des conditions d'accessibilité d'un territoire, l'évolution des mobilités spatiales en lien avec une nouvelle offre de transport peut être analysée comme un indicateur de transformation plus profonde de l'organisation spatiale et de l'intégration territoriale de l'infrastructure-support (Bérion, 1998 ; Facchinetti-Mannone, 2016).

La lecture de ces différents travaux sur l'étude des interactions et articulations entre réseau et territoire, nous permet de retenir deux éléments majeurs sur lesquels la conduite de cette recherche s'est particulièrement appuyée :

- (i) La territorialisation est un processus spatial et temporel, elle s'inscrit dans une dynamique plus large de structuration/déstructuration
- (ii) L'étude des acteurs, de leurs représentations et des pratiques de mobilité est l'une des clés de compréhension des dynamiques territoriales.

Afin de spécifier la manière dont nous voulons aborder la question de la mise en relation des territoires, et avant d'analyser les travaux sur la grande vitesse proprement dits, nous revenons dans la suite sur les auteurs qui ont mis en avant le rôle central de la vitesse dans ces dynamiques territoriales et dans l'évolution des rapports à l'espace et au temps.

1.2. Vitesse et mise en relation des territoires par les réseaux

L'espace et le temps ne sont pas des données fixes, la vitesse a une histoire (Studeny, 1995). Au XX^e siècle, avec la circulation de l'information, elle atteint l'immédiateté, le temps réel (Ollivro,

2000a et b). Si la vitesse de circulation des biens et des personnes n'a, paradoxalement, pas connu ses plus forts coefficients multiplicateurs au cours des dernières décennies, elle a néanmoins contribué à faire évoluer les représentations et les pratiques individuelles, en particulier de et dans l'espace. Les nouveaux réseaux de transport, à travers les évolutions organisationnelles qui les ont accompagnées, ont contribué à instaurer à la fois une nouvelle relation au temps et à l'espace (Studeny, 2005).

1.2.1. Vitesse et évolution des rapports au temps et à l'espace

Avec la révolution industrielle et l'émergence de la mobilité mécanisée, le rapport au temps, et à sa valeur, a évolué. Aller plus vite est devenu un enjeu, que les progrès techniques ont porté (infrastructure, véhicule), tout comme la mise en place de nouveaux fonctionnements et organisations (Bavoux *et al.*, 2005 ; Studeny, 2005). Le temps est désormais une valeur économique. Il est également devenu une mesure de l'espace. L'espace-temps n'est plus perçu de la même façon, et la distance s'exprime désormais en valeur (kilo)métrique comme en valeur temporelle (Offner, 1997). Pour une partie des transports et des déplacements physiques, il est désormais question de « grande vitesse ». La « grande vitesse » est associée aux transports dits rapides : aériens, autoroutiers ou ferroviaires (Varlet, 1992 et 2000 ; Lévêque & Chevalier, 2005). Pour chacun d'eux le référentiel de vitesse (ou de grande vitesse) n'est pas le même. Comme le rappelle Christophe Studeny, la vitesse a une histoire et la perception de la vitesse elle-même a fortement évolué depuis le XVIII^e siècle : « La “grande vitesse” reste pourtant une notion toute relative, variant sans cesse depuis deux siècles » (Studeny, 2005, p. 126).

Antoine Beyer souligne qu'un « réseau de transport est appelé à gérer le temps autant que l'espace » (Beyer, 2005, p. 173). Christophe Studeny illustre la façon dont les nouveaux moyens de transport ont successivement modifié le rapport au temps, de la malle-poste qui « installe des cadences plus rigides, dans une nouvelle relation au temps, plus précieux, plus pressé », au chemin de fer, qui fait passer le repère temporel du jour à l'heure et « qui impose l'obligation de ponctualité au client » (Studeny, 2005, p. 118 et p. 120). Ainsi, l'heure a été uniformisée à l'échelle nationale par le chemin de fer (Gay, 1993). Pour les besoins de fonctionnement des trains, « on régla chaque ligne en fonction de l'heure d'une seule localité, celle d'un terminus ; en France, ce fut l'heure de Paris » (Baillaud, 2006). Si en France, comme quelques décennies auparavant en Angleterre, subsistent pendant quelques années « heure de la gare » et heure locale, l'heure centralisée (celle de la gare) devient petit à petit l'heure de référence des citoyens et l'heure légale en 1891⁸ (Baillaud, 2006). Le réseau a accompagné un nouveau rapport au temps et une uniformisation de ce relationnel, ainsi

⁸ En France, la loi du 14 mars 1891 fixe l'heure légale à l'heure du temps moyen de Paris, alors que suite à la conférence de Washington de 1884, congrès diplomatique et scientifique qui permet la diffusion du concept de fuseaux horaires, l'Europe adopte progressivement le méridien de Greenwich comme référence, au décalage de 9 minutes et 21 secondes par rapport au méridien de Paris. La loi du 9 mars 1911 est un « ralliement masqué à l'heure de Greenwich », l'heure officielle étant retardée de 9 minutes, l'heure légale d'après l'heure « UTC » étant finalement adoptée par la loi de 1977 (Baillaud, 2006).

qu'une évolution du rapport à l'organisation. Il n'est plus uniquement question d'arriver à la même heure mais d'arriver à l'heure. Et à la minute près. Le référentiel temporel a changé.

Pour Jean-Christophe Gay (1993), les moyens de transport, à l'appui de leurs évolutions techniques (rapidité, fluidité du mouvement, ouvrage d'art, etc.) et organisationnelles, sont les médiateurs d'une nouvelle perception de l'espace par les individus, par « une mise en décor de l'étendue lors des déplacements qui est fonction de notre vitesse » (p. 33). Le chemin de fer, en particulier, a conduit à une distanciation avec l'environnement, « par l'impression d'absence de contraintes physiques » (p. 36), sentiment renforcé à la fin du XX^e siècle avec le développement de la grande vitesse ferroviaire. Ce nouveau rapport à l'étendue spatiale conduit à une certaine dissociation symbolique des infrastructures et des territoires mais pas uniformément, en particulier les points du réseau : « la vitesse telle qu'elle est majoritairement vécue actuellement, ne fait pas disparaître toutes les références territoriales, elle en efface certaines et en promeut d'autres tels que les lieux de rupture de charge, opérant de la sorte un travail de sélection. ». Cette mise en correspondance sélective se traduit surtout dans des temps d'accès différenciés aux lieux : « les transports en commun terrestres modernes font correspondre des points à des heures. ». Les nœuds des réseaux, en particulier, sont des points d'articulation de ces nouveaux espaces-temps.

Si la vitesse ne fait pas disparaître les territoires, elle renforce les discontinuités d'accessibilité. Ces évolutions s'inscrivent dans des mutations des relations entre territoires.

1.2.2. Nouvelles dynamiques relationnelles entre territoires

La vitesse accompagne de nouvelles dynamiques relationnelles entre territoires, à différentes échelles, et fait évoluer les choix de localisation, en termes de distance aux réseaux et d'étendue des territoires vécus. Elle joue un rôle fondamental dans la spatialisation des modes de vie (Kaufmann, 2005 ; Gallez, 2015) et dans la croissance urbaine : « La vitesse détermine l'espace pertinent au sein duquel les choix de localisation vont s'effectuer. Les progrès en matière de vitesse de déplacement sont, à ce titre, un facteur primordial de l'urbanisation, à partir de l'idée de la constance des budgets temps-transport. » (Offner, 1997, p. 79). Elle accompagne ainsi les processus de métropolisation et de périurbanisation (Wiel, 1999).

À plus petite échelle, les moyens de transport à grande vitesse, par la rapidité différenciée qu'ils introduisent dans la desserte des différents territoires mis (ou pas, ou peu) en relation, complexifient les relations entre territoires. Jean Ollivro entend par « rapidité différenciée », « simplement le processus qui conduit à la mise en place de territoires parcourus à des vitesses de plus en plus variables » (2000b, p. 329). Cette rapidité différenciée se traduit par une évolution des relations entre réseaux et territoires, et entre territoires, avec « la mise en place d'un espace plus "topologique que topographique" (Savy, 1990), fait de nœuds de communication et d'arcs de transmission, marqué par l'essor décisif de la vitesse et le raccourcissement des distances en termes

de distances-temps. » (Ollivro, 2000b, p. 330). Plusieurs travaux ont mis avant la contraction de l'espace-temps autour des nœuds du réseau (Chapelon, 1996 ; L'Hostis, 1996).

Comme nous l'avons mentionné plus haut, cette contraction de l'espace-temps n'a pas les mêmes répercussions selon les échelles observées : « Si à petite échelle, la réduction des distances est source d'homogénéisation de l'espace, à grande échelle, elle accroît les disparités entre espaces desservis, qui bénéficient de cette contraction de l'espace-temps, et territoire non desservi, dont la situation relative se dégrade (Ollivro, 2000). » (Facchinetti-Mannone & Bavoux, 2010a, p. 70). En effet, Jean Ollivro souligne que « l'essor de la vitesse se fait au détriment d'un accès généralisé » (Ollivro, 2000b, p. 333). La contraction de l'espace-temps sur certains nœuds se traduit par une dualisation de l'espace (Offner, 1997 ; Ollivro, 2000a et b), entre territoires desservis et territoires pas, peu ou moins desservis ; entre territoires desservis et territoires traversés (« effet tunnel »). Celle-ci peut conduire à une forme de concurrence entre territoires. L'idée de *dualisation de l'espace* n'illustre pas une vision binaire de territoire mais davantage une « contraction différenciée » de l'espace-temps autour des différents nœuds des réseaux (Varlet, 2008).

Pour Nadine Cattan, cette question relationnelle est au cœur de la compréhension des dynamiques territoriales. Dans ses travaux sur les réseaux aériens, puis plus largement sur les « territoires mobiles », elle propose une approche relationnelle des territoires, qui consiste à « considérer un lieu en fonction de sa relation avec un ou plusieurs autres lieux, afin d'appréhender les logiques qui sous-tendent la fonctionnalité et la structuration de l'espace. » (Cattan, 2004, p. 33). Ces logiques spatiales, qui se dessinent en termes d'articulation et d'interdépendance, peuvent être comprises par l'étude des liens entre lieux. La mobilité, les flux et les échanges de différentes natures, brouillent les rapports précédemment établis entre territoires : « Ils [la mobilité et les flux] conduisent à une imbrication croissante des positions de centralité et des situations périphériques, brouillant en partie les notions du dedans et du dehors, du dominant et du dépendant. » (Cattan & Frétiigny, 2011, p. 62). Dans le cadre du projet Territoire 2040⁹, Nadine Cattan et Jean-Baptiste Frétiigny proposent une analyse de la France par ses systèmes territoriaux, décrits à travers des « portes » (nœuds du réseau) et des flux de différentes natures, dont la diversité est appréhendée dans une démarche multi-échelles et multidimensionnelle.

Les systèmes territoriaux, à l'interface de ces portes, de ces flux et de leurs articulations, permettent d'appréhender le continu et le discontinu, et de poser la question de la territorialité des systèmes de flux.

⁹ Programme prospectif de la DATAR 2010-2013, proposant une étude des grands systèmes spatiaux et ayant pour ambition de poser les fondements d'une nouvelle réflexion stratégique sur l'aménagement des territoires français.

1.2.3. Approche multi-scalaire des articulations réseau-territoire

La diversité et la complexité des rapports entre territoires s'expliquent notamment par des logiques, entre réseau et territoire, relevant de différentes échelles spatiales et temporelles.

Les recherches et les réflexions menées sur les interactions entre transport et territoire mettent en avant l'importance de la prise en compte de ces différentes échelles. Les échelles jouent sur la question des « effets », dont la perte de sens est autant liée à la sacralisation des attentes qu'à l'absence de délimitation dans l'espace et dans le temps des phénomènes que l'on observe (Bretagnolle, 2014 ; Pumain, 2014). D'autre part, la rapidité différenciée articule des mises en relation de différentes échelles (Ollivro, 2000a et b). Enfin, les phénomènes spatiaux et territoriaux liés à une même infrastructure ne sont pas les mêmes selon les échelles spatiales et temporelles observées (Beyer, 2005).

Pour Antoine Beyer (2005), le fait que les échelles réticulaires et territoriales mises en relation ne soient pas toujours de même niveau se traduit par des relations et arbitrages différents. Il distingue trois catégories de rapport selon les échelles :

- L'adaptation : lorsque les ordres de grandeur sont de dimension proche, une dynamique d'ajustement entre échelle territoriale et réticulaire est observable ;
- La contradiction : logique réticulaire et logique territoriale reposent sur des échelles de différents niveaux, et l'une apparaît comme étant au détriment de l'autre ;
- L'articulation : l'emboîtement ou l'articulation des échelles territoriales et réticulaires de différents niveaux.

Ce troisième modèle de relation est en particulier celui des nœuds de réseau, qui peuvent assurer l'interrelation entre deux échelles territoriales et même davantage si plusieurs réseaux sont interconnectés au même nœud. Nous retenons en particulier que l'insertion territoriale des nœuds du réseau peut relever de plusieurs échelles territoriales.

*

Les nœuds des réseaux sont les points d'articulation entre logiques réticulaires et logiques territoriales. Ils apparaissent comme des points de contraction de l'espace-temps selon les échelles considérées. Les nœuds des réseaux sont également les points de rencontre de logiques spatiales de différentes échelles.

Les processus de territorialisation dans lesquels les nœuds s'inscrivent apparaissent donc d'autant plus complexes qu'ils relèvent de différentes échelles et de leurs articulations. Ces questions sont au centre de ce travail de recherche. Nous envisageons de les appréhender par la notion de *desserte*, révélatrice des enjeux territoriaux multiscalaires articulés par les nœuds des réseaux.

2. La grande vitesse ferroviaire : objet(s) et recompositions spatiales

Le développement de la grande vitesse ferroviaire accompagne un processus de modernisation de l'image du chemin de fer et de ses usages (Hall & Banister, 1993)¹⁰. Le mode ferroviaire connaît un regain inattendu au cours de la seconde moitié du XX^e siècle, dès lors qu'il devient un « réseau de transport rapide », à l'instar de l'aérien ou du réseau autoroutier (Varlet, 1992 et 2000).

La grande vitesse ferroviaire ne se développe pas de la même manière dans tous les pays. En France, le modèle choisi repose sur une logique spécifique, celle de la compatibilité spécialisée. Après avoir présenté les composantes de la grande vitesse ferroviaire et ses caractéristiques (2.1.), nous revenons sur les évolutions du réseau et du service ferroviaire à grande vitesse en France (2.2.). Enfin, nous présentons les principaux résultats issus des études des enjeux de recomposition spatiale liées au développement de la grande vitesse ferroviaire, et en particulier, la façon dont Paris et sa région ont été envisagés dans ce cadre d'analyse (2.3.).

2.1. La diversité des réseaux ferroviaires à grande vitesse et de leurs composantes

Les lignes puis les réseaux à grande vitesse se sont développés progressivement, au Japon, puis en Europe et plus récemment en Asie (Taiwan, Corée, Chine), selon diverses options techniques, d'aménagement ou encore d'exploitation. Derrière la diversité des conceptions de la grande vitesse, les modèles se différencient selon trois principaux critères (Givoni, 2006) : la vitesse d'exploitation, le coût de la construction (de ligne nouvelle, de gare, de réaménagement ou encore de matériel roulant) et le degré de compatibilité avec le réseau ferroviaire classique.

Quarante ans après la mise en service du premier train à grande vitesse au Japon, Moshe Givoni propose de revenir sur ce qui caractérise et définit la grande vitesse ferroviaire moderne. Selon lui, le train à grande vitesse est un mode de transport à part entière¹¹ malgré la pluralité des conceptions et services développés dans le monde (2006, p. 594). À l'appui de sa revue de littérature, il note qu'il n'existe pas de définition unique de la grande vitesse ferroviaire, et que le terme même de grande vitesse est ambigu puisqu'il fait parfois référence aux lignes ou aux matériels roulants ou encore à la vitesse d'exploitation.

L'un des premiers éléments, à la fois constitutif du mode ferroviaire à grande vitesse et participant au flou de sa caractérisation, est la distinction progressive entre ligne (réseau), matériel roulant (train) et offre (service ferroviaire).

¹⁰ « The second railway age » d'après une expression de Peter Hall et David Banister (1993).

¹¹ « Today, about 40 years later, the HST is in many respects a distinct mode of transport. » (Givoni, 2006, p. 594).

La notion de réseau à grande vitesse s'est développée avec la mise en réseau des lignes à grande vitesse au niveau national mais aussi dans l'idée de connexions transnationales, comme en Europe (Gutiérrez *et al.*, 1996 ; Martí-Henneberg, 2013). Le réseau ferroviaire à grande vitesse renvoie dans ce cas au réseau-support : les lignes nouvelles ou les lignes réaménagées pour supporter des services à grande vitesse. Cependant, si par réseau, il est davantage fait référence aux lignes, les termes de « ligne » et « train » (à grande vitesse), dans les documents de planification, des opérateurs et même dans le champ de la recherche, sont utilisés de façon ambiguë, en France comme dans d'autres pays : « train and rail (or railway) are often used synonymously » (Givoni, 2006, p. 594). Ce fut le cas en France jusqu'à la fin des années 1990, le sigle TGV étant utilisé pour désigner à la fois les lignes, le matériel roulant et le service ferroviaire opéré par la SNCF, dans les documents publics ainsi que dans le domaine scientifique : il est par exemple question du « TGV Sud-Est » et du « TGV Atlantique » dans les études *a posteriori* et jusque dans le bilan LOTI de cette ligne, rédigé en 1999 (Muller *et al.*, 1988 ; CGPC, 2001). Pour Michel Lebœuf¹², c'est suite à la réforme ferroviaire de 1997 et à la création de RFF (Réseau ferré de France)¹³ que le terme de LGV est apparu et que son emploi s'est progressivement systématisé pour désigner (et distinguer) les lignes à grande vitesse : « En séparant la gestion de l'infrastructure de celle du transport, le système s'est trouvé institutionnellement éclaté, ce qui a conduit à nommer plus clairement les objets qui le composent. » (2013, p. 62).

L'évolution de la marque TGV, déposée par la SNCF dès 1978, reconnue à partir de 2011 par l'Office des Marques Communautaires (OHIM), a encore précisé et resserré l'emploi de TGV, réservé aux seuls trains exploités par la SNCF et ses filiales (Bachelier, 2011). TGV désigne davantage le service (offre) que le matériel roulant : l'emploi de TGV concerne donc en théorie uniquement les services de trains à grande vitesse opérés par la SNCF. Aussi, d'autres termes apparaissent. En 2012, Alstom¹⁴ dépose la marque AGV pour ses « automotrices à grande vitesse », et le terme générique de TAGV – train apte à la grande vitesse – se diffuse dans les documents de planification et de communication. Le document de contribution de RFF à la révision du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de mai 2012 illustre bien l'emploi de nouveau sigle : il est question de « trafic TAGV », de « l'accès aux TAGV » et même de « gares TAGV » (RFF, 2012, p. 21). En 2017, la SNCF fait à nouveau évoluer sa marque, afin de clarifier et segmenter l'offre à grande vitesse, notamment suite à la création en 2013, de sa filiale low cost, Ouigo. C'est dans cette perspective qu'est créée la marque inOui, pour les services TGV de gamme « premium ». TGV est alors présenté comme la marque ombrelle des différents niveaux de service.

« Le TGV reste le nom du train et du système, on continuera à dire "je suis dans le TGV". Ce qu'on fait simplement c'est qu'on baptise un service qui aujourd'hui n'a pas de nom »

Déclaration de Guillaume Pépy, président de SNCF (Le Monde, 28 mai 2017)

¹² Alors Directeur des Grands Projets et de la Prospective (SNCF Voyage), Michel Lebœuf a rédigé, à la demande Guillaume Pépy, président la SNCF, un ouvrage sur l'histoire et les concepts de la grande vitesse (Lebœuf, 2013), à l'appui de recherches et de son expérience au sein de la SNCF.

¹³ Loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire.

¹⁴ Le partenaire industriel historique de la SNCF et constructeur des TGV.

Progressivement, les lignes à grande vitesse désignent les voies de chemin de fer construites afin de mettre en place une offre à grande vitesse, qu'elles soient dédiées ou non, quand les trains à grande vitesse renvoient au matériel roulant lui-même mais aussi plus généralement au système de transport.

La vitesse est également un critère de caractérisation de la grande vitesse ferroviaire. Il s'agit cependant d'un critère variable, à la fois en fonction des différents modèles développés, mais également dans le temps. En effet, la vitesse commerciale de la grande vitesse varie au sein des pays selon l'époque de la mise en service, mais aussi entre pays selon les choix techniques et les modèles d'organisation retenus.

« WHAT DOES HIGH SPEED RAIL MEAN ?

The high speed criteria used by UIC is for operations of at least 250km/h. Of course, these technical criteria should not mask the performance as perceived by customers in terms of travel time, frequency, comfort, and price that is really important. »

Union internationale des chemins de fer (UIC), 2015

Face à l'hétérogénéité des vitesses d'exploitation, des seuils ont été établis : ainsi, en Europe, il est question de grande vitesse commerciale au-delà de 200 km/h sur ligne classique réaménagée et 250 km/h sur ligne dédiée (Directive de la Commission Européenne, 1996). Au niveau international, l'association internationale des professionnels du secteur ferroviaire, l'UIC a proposé une définition de la grande vitesse¹⁵ qui repose sur un seuil de vitesse (commerciale minimale, 250 km/h). Ce seuil est ici présenté comme une composante technique et ne définissant pas le mode « grande vitesse ferroviaire ». De plus ces seuils, ou les vitesses affichées, sont des vitesses maximales d'exploitation, et ne correspondent pas à la vitesse moyenne sur l'ensemble du parcours. La vitesse est un enjeu technique et de sécurité, et donc de coût. Il s'agit également d'un élément de stratégie industrielle internationale à la dimension géopolitique (Centre d'analyse stratégique [CAS], 2011). En France, le rapport de la commission « Mobilité 21 »¹⁶, dit rapport Duron, illustre une bascule d'autant plus forte dans la façon dont la vitesse ferroviaire est envisagée en France (Duron [Rapport], 2013). Le rapport soutient que le modèle ferroviaire français est à renouveler et que ceci passe à la fois par une réévaluation de la place des projets à grande vitesse dans les plans d'aménagement du territoire mais aussi par les vitesses des différents services. La commission propose le développement de nouveaux services, à des vitesses intermédiaires – 200 à 220 km/h – entre la grande vitesse telle qu'elle est développée et l'offre classique. Les années 2010 ont marqué un tournant dans la façon dont la vitesse, et plus encore la « grande » vitesse, est envisagée par les acteurs de l'aménagement du territoire en France (Debie & Guérin, 2015).

¹⁵ Derrière ce seuil et cette volonté d'uniformisation d'une définition, l'UIC affiche la diversité des modèles à grande vitesse ferroviaire comme l'une de ces composantes. Ainsi la grande vitesse repose sur trois grands principes (elle est un système, les différents systèmes développés dans le monde sont différents, elle est une capacité) dont aucun ne fait référence à la vitesse d'exploitation (Annexe 1).

¹⁶ La commission Mobilité 21 a été chargée, dans le cadre de l'élaboration d'un nouveau schéma national des infrastructures de transport (SNIT), de hiérarchiser les projets existants et de formuler des recommandations en vue d'une mobilité durable.

Moshe Givoni et David Banister proposent une synthèse des éléments qui ont convergé à la modération progressive de la « vitesse » de la grande vitesse ferroviaire en France comme dans la plupart des pays : selon eux, elle est une composante des trains à grande vitesse à discuter, à relativiser et finalement « la moins importante » (2012).

« The speed that really counts is the average speed on the total journey we make or want to make. More important than average speed is the journey reliability, comfort, security and safety and service frequency, all of which make up the journey experience. Achieving high quality values for these components of a journey that include a rail segment might often mean compromising on the maximum speed achieved just over one part of that door-to-door journey. »

Givoni & Banister, 2012, p. 307

Au départ, le développement de la grande vitesse ferroviaire au Japon comme en France répondait à un objectif d'augmentation de la capacité, pas de réduction du temps de transport (Givoni & Banister, 2012). Les enjeux de « gain de temps » et leur importance dans les stratégies de développement de la grande vitesse se seraient imposés un peu plus tard (Banister, 2011). Les promoteurs du rail, par la voix de l'UIC, rejoignent cette position : d'après l'UIC, la grande vitesse repose sur trois grands principes dont le troisième est « système à grande vitesse ferroviaire signifie capacité » (Annexe 1). La vitesse est donc l'une des composantes des offres à grande vitesse ferroviaire, et les gains de temps l'un des critères de décision et d'évaluation. Ces critères ne suffisent pas à qualifier les différentes offres à grande vitesse, ni la durée des déplacements.

Ni la vitesse maximale d'exploitation, ni le temps du déplacement en train à grande vitesse ne reflètent la vitesse moyenne du déplacement porte à porte, ne prenant pas compte des temps d'accès à la gare et à la destination finale depuis la gare d'arrivée (Givoni & Rietveld, 2007 ; Givoni & Banister, 2012). Cette question relève des différentes stratégies nationales de développement de la grande vitesse et d'aménagement du territoire : nombre, localisation, accessibilité et intermodalité des gares (Tapiador *et al.*, 2009 ; Facchinetti-Mannone & Bavoux, 2010b ; Givoni & Rietveld, 2014). La vitesse d'exploitation repose sur des stratégies commerciales, mais également des enjeux d'aménagement du territoire. Surtout, les gains de temps ne sont pas les seuls critères à la fois constitutifs de l'offre, et valorisés par les voyageurs.

Enfin, un autre facteur explicatif de l'évolution du rapport à la vitesse repose sur la diversité et l'évolution des systèmes de transports au sein desquels le mode est développé. En effet, les systèmes ferroviaires à grande vitesse sont plus ou moins intégrés selon les modèles dans des systèmes de transport multimodaux, multiservices et multiscalaires. Les lignes à grande vitesse, bien qu'elles se soient considérablement développées au cours des années 1990 et 2000, ne représentent qu'une faible part du réseau ferroviaire : dans le cas de l'Europe, il représente moins de 4 % du réseau ferroviaire, en kilomètre, en 2015 (Commission Européenne, 2017). Dans un contexte de tension sur les finances publiques, le développement d'un réseau ferroviaire à grande vitesse a conduit à une compétition accrue sur l'allocation des financements aux infrastructures ferroviaires

à grande vitesse ou classiques, au détriment de ces dernières pendant longtemps (Zembri, 2008 ; Dubois, 2010 ; Givoni & Banister, 2012). Cette situation a fait l'objet de critique et a nourri une remise en cause de ce qui en France a été surnommé le « tout TGV ». De plus, l'intégration entre réseaux classiques et réseaux à grande vitesse n'a pas toujours été privilégiée. Certes, cette intégration peut conduire à l'augmentation des temps de déplacement à grande vitesse mais, comme le soulignent certains travaux, elle peut se faire au bénéfice du temps de déplacement porte-à-porte, et faire du rail une réponse à la « demande de mobilité » (Givoni & Banister, 2012). L'articulation entre les systèmes ferroviaires classiques et à grande vitesse est donc un enjeu majeur, reconnu depuis plusieurs décennies, mais faisant l'objet d'un consensus politique récent (Duron [Rapport], 2013 ; Duron, 2017).

Ce degré d'articulation entre réseau ferroviaire à grande vitesse et réseau classique est un élément de distinction important entre les différents modèles ferroviaires développés dans le monde. Il se mesure notamment par la notion de compatibilité. Celle-ci peut reposer sur des lignes dites à grande vitesse, selon qu'elles sont dédiées ou pas à un matériel roulant à grande vitesse ; sur le matériel roulant, selon les réseaux et les vitesses d'exploitation qu'il peut assurer ; ainsi que la connexion ou non avec les réseaux classiques. Jordi Martí-Henneberg montre qu'en Europe, et malgré les directives européennes à ce sujet, différents modèles coexistent et sont les héritages des différentes stratégies ferroviaires nationales¹⁷ (2013) : en matière de grande vitesse, une partie des pays a fait le choix de développer une infrastructure dédiée aux trains à grande vitesse (France, Espagne) ; d'autres ont préféré réaliser de nouvelles infrastructures à grande vitesse qui peuvent être empruntées par d'autres services ferroviaires (Allemagne, Italie) ; enfin d'autres n'ont pas choisi d'investir en priorité dans de nouvelles lignes à grande vitesse et ont davantage investi dans du matériel roulant plus rapide et plus efficace ou dans l'aménagement du réseau existant et quelques ouvrages d'art (Suède, Suisse¹⁸) (Tapiador *et al.*, 2009 ; Martí-Henneberg, 2013).

L'ambiguïté entre ces différentes composantes de la grande vitesse ferroviaire a pu être, notamment, entretenue à la fois par la diversité des modèles à grande vitesse développés, ainsi que par le fait que certains modèles reposent sur une compatibilité, même partielle, entre lignes et matériels roulants classiques et à grande vitesse. Dans le cas français, lors du développement du projet ferroviaire à grande vitesse, la SNCF fait le choix d'une « compatibilité spécialisée » entre les réseaux ferroviaires à grande vitesse et classique (Dupuy *et al.*, 1985). En d'autres termes, les deux réseaux sont articulés, et les trains à grande vitesse peuvent circuler à la fois sur le réseau à grande vitesse, qui lui est dédié, et sur le réseau classique. Ces choix politiques et techniques ont des répercussions sur la vitesse d'exploitation (Givoni, 2006 ; Martí-Henneberg, 2013).

¹⁷ Dans un même pays, plusieurs stratégies peuvent être articulées, à l'exemple des différentes expériences de trains à grande vitesse pendulaires.

¹⁸ Situation décrite par l'expression « high speed-like railway services » (Tapiador *et al.*, p. 199).

2.2. Évolution de la grande vitesse ferroviaire en France : morphologie du réseau, organisation du service et gouvernance

La grande vitesse ferroviaire est développée en France à partir des années 1960 par la SNCF. Cette innovation technique permet de relancer le transport ferroviaire en France. Dès les premiers développements, les enjeux territoriaux sont questionnés, tant par les acteurs publics, que dans les milieux académiques. Ce n'est que progressivement que la grande vitesse est envisagée comme outil d'aménagement du territoire.

Le premier tronçon de ligne à grande vitesse est mis en service en France en 1981. En décembre 2017, le pays compte désormais plus de 2 650 km. La morphologie initiale du réseau à grande vitesse est déclinée en axe autour de Paris (Varlet, 1987 ; Zembri, 1997).

Lors du développement du projet ferroviaire à grande vitesse, la SNCF fait le choix d'une compatibilité entre les réseaux ferroviaires à grande vitesse et classique. En d'autres termes, les deux réseaux sont articulés, et les trains à grande vitesse peuvent circuler sur le réseau à grande vitesse, qui leur est dédié, et sur le réseau classique. Cela se traduit par le fait que l'offre s'étend au-delà des barreaux ferroviaires à grande vitesse : la SNCF parle d'ailleurs dès les années 1980 de TGV Sud-Est et non de TGV Paris-Lyon. La vitesse de la nouvelle offre ferroviaire et le choix de la compatibilité des réseaux permettraient de s'affranchir, en partie et en théorie, de la forme unipolaire du réseau.

Les premiers développements du système ferroviaire à grande vitesse français reposent une nouvelle infrastructure, un nouveau matériel roulant et une méthode d'exploitation réorientée sur « le principe du gain de temps qui rapporte des voyageurs » (Auphan, 2008). Cependant, lors des premières années d'exploitation, le système à grande vitesse se développe en capitalisant sur une relative articulation au système ferroviaire classique (Dupuy *et al.*, 1985). Gabriel Dupuy, George Ribeill et Michel Savy proposent le terme de « compatibilité spécialisée » dans leur analyse du modèle français tel qu'il est développé au début des années 1980 dont l'élément le plus visible est le fait que les TGV puissent circuler sur les LGV, dédiées, et sur le réseau classique. Initialement, la notion de compatibilité s'applique dans le cas français sur des éléments techniques, mais pas uniquement. Elle repose également sur une unité de gestion du personnel, une homogénéité de tarification et une unité de gestion économique, la première ligne ayant été autofinancée par la SNCF. Lors des premières années, « à partir d'une compatibilité technique, c'est une intégration globale des lignes TGV dans le paysage ferroviaire français qui apparaît. » (Dupuy *et al.*, 1985, p. 690). La compatibilité avec le réseau classique et le fait de pouvoir desservir les gares centrales historiques des villes apparaît comme un avantage dans la concurrence avec le mode aérien. La capitalisation sur des infrastructures existantes participe, avec les différentes dimensions de la compatibilité, à l'acceptation et au succès de cette nouvelle offre par « la banalisation de l'accès au TGV parmi les accès classiques » (Dupuy *et al.*, 1985, p. 689). Cependant, la compatibilité spécialisée

ne repose que sur l'accès des TGV au réseau classique et ne traduit pas une intégration des réseaux (Boursier-Mougenot & Ollivier-Trigalo, 1993 ; Zembri, 1993).

L'organisation du service ferroviaire à grande vitesse prend appui sur cette compatibilité spécialisée. L'offre est initialement organisée au cours des années 1980 sur la ligne à grande vitesse Sud-Est, puis à partir de la ligne Atlantique. La logique « d'axe ferroviaire », selon le terme de la SNCF, traduit la morphologie des infrastructures et l'organisation du service organisé en lien avec Paris. Pour l'axe sud-est, la desserte de certaines destinations telles qu'Avignon, Chambéry ainsi que plus au sud – Marseille et Montpellier – et dans d'autres pays (Genève, Lausanne), étaient envisagées dès le projet initial en raison des gains de temps. En 1984, un an après la mise en service de train sans correspondance, les deux tiers des voyageurs empruntent des liaisons différentes de Paris-Lyon/Saint-Étienne et profitent donc effectivement de la compatibilité¹⁹. En effet, la SNCF développe progressivement des liaisons directes depuis Paris de certaines destinations plus éloignées, avec des gains de temps limités, à l'exemple de Toulon (Dupuy *et al.*, 1985). La nouvelle offre ne repose pas ici sur une amélioration de la durée du déplacement, mais sur des conditions de service (liaison directe, réservation, confort).

Le service ferroviaire à grande vitesse, organisé en axes, est développé à partir de la ligne à grande vitesse et progressivement selon une logique en arborescence. Dans le cas de la LGV Atlantique, cette logique est en partie reproduite dans la morphologie de la ligne, ce qui traduit une évolution de la logique ferroviaire (Auphan, 2008).

Cette organisation du service ferroviaire repose sur une logique radiale : il s'agit du principal modèle de desserte développé par la SNCF, organisé sur un axe entre Paris et d'autres destinations françaises puis européennes au fur et à mesure de l'extension du réseau.

À partir des années 1980, des premières liaisons sont mises en service en dehors de ce modèle : des liaisons entre villes françaises en dehors de Paris, c'est-à-dire n'ayant Paris ni pour origine, ni pour destination, à l'exemple de trains à grande vitesse Lille-Lyon, sont alors nommées « Passe-Paris », ce qui « illustre tout particulièrement l'impact de la ligne nouvelle sur la desserte d'un réseau ancien traditionnellement centralisé. » (Dupuy *et al.*, 1985). Ces liaisons sont appelées transversales, en opposition aux dessertes en axes autour de Paris nommées « radiales ». La logique d'organisation et d'exploitation n'est pas la même, il s'agit d'un second modèle de desserte, dit « province-province » ou « intersecteur » par la SNCF. Les premières liaisons mises en service au cours des années 1980 sont marginales en fréquence et en trafic, elles traduisent une évolution dans la façon dont la desserte TGV est envisagée, qui se traduit dans la conception des nouveaux projets de lignes (Auphan, 2008). La réalisation de la ligne d'Interconnexion Est des LGV, mise en service en 1994

¹⁹ C'est-à-dire que si 37 % des voyageurs circulent entre Paris et Lyon-Saint Etienne, 17 % vont vers la branche Est (Bourgogne, Franche-Comté, Lausanne), 20 % vers la Bresse, la Savoie et Genève et 26 % vers la vallée du Rhône et le Sud de la France (données 1984 dans Dupuy *et al.*, 1985).

et 1996, permet de développer un deuxième modèle de desserte. Ces éléments feront l'objet d'analyses approfondies dans le Chapitre 4.

En 1987, alors qu'un projet est en cours (TGV Atlantique) et trois nouveaux projets sont engagés (TGV [LGV] Nord, Interconnexion en Île-de-France et prolongement du TGV [LGV] Sud Est) : ces lancements amorcent une réflexion sur l'élaboration d'un plan de programmation : le futur schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse de 1992. L'élaboration du schéma participe à un changement d'échelle du projet ferroviaire à grande vitesse français : celui-ci s'inscrit désormais dans une projection à l'échelle nationale et dans une volonté d'interconnexion à l'échelle européenne (Zembri, 1993 ; Dubois, 2010 ; Martí-Henneberg, 2013). Ce changement d'échelle du projet se traduit à la fois par un renouvellement du modèle ferroviaire à grande vitesse, très rapidement suite aux premières mises en service mais également par une multiplication des acteurs – opérateur et aménageur – et donc une complexité croissante des jeux d'acteurs autour de la grande vitesse ferroviaire en France. La compatibilité spécialisée du modèle initial perd certaines dimensions initialement identifiées, dans la conception et la projection du réseau support mais également dans la gestion et de l'organisation de l'offre, en attestent les rapides et profonds changements de politique tarifaire.

Par ailleurs, l'élaboration, puis la mise en service de la ligne d'Interconnexion Est participe de ce changement d'échelle (entre 1994 et 1996) : les différentes lignes en service ou en projet sont reliées entre elles. Le projet de développement du réseau de lignes à grande vitesse dans le cadre d'un schéma national à la fin des années 1980, comme le projet de ligne d'Interconnexion Est des LGV participent à l'idée de mise en « réseau des réseaux TGV » (Scherrer, 1986).

Cette évolution du projet de la SNCF est parallèle à une importante évolution des interactions entre acteurs autour de la grande vitesse. Non seulement les acteurs partie-prenantes sont plus nombreux mais leurs objectifs et attentes divergent en partie. Si la première ligne mise en service est portée et défendue par la SNCF, son succès et son modèle sont rapidement devenus un objet politique. La grande vitesse est progressivement envisagée comme un levier dans les stratégies d'aménagement du territoire (Auphan, 1992 et 2008 ; Troin, 1997 ; Dubois, 2010 ; Lebœuf, 2013 ; Debrie & Guérin, 2015). Ceci se traduit notamment par l'élaboration de documents de planification à l'échelle nationale et européenne ainsi que par des mobilisations d'acteurs plus locaux. Cette implication est liée à la fois au développement progressif des processus de concertation et à l'évolution du financement des infrastructures de transport (Ollivier-Trigalo, 2000 ; Beucire, 2009). Cette multiplication des acteurs impliqués se traduit par des enjeux de coordination pour la mise en œuvre des politiques de transport, notamment parce que ces acteurs ont des représentations ou des intérêts différents de l'intérêt général, et parce qu'ils relèvent de différents échelons décisionnels (État, Union européenne, collectivités territoriales) (Ollivier-Trigalo, 2000). Aussi, cette progressive intégration des acteurs locaux de l'aménagement a mis en lumière la difficile conciliation d'enjeux territoriaux de différentes échelles, avec une prédominance des

fonctionnalités nationales sur les projets à grande vitesse. Bien que la grande vitesse ferroviaire ait été développée en France dans le contexte de la décentralisation, elle a été le révélateur et le catalyseur de clivages économiques et spatiaux seulement en partie renouvelés (Dubois, 2010).

2.3. Le rapport à la centralité parisienne : recompositions spatiales et enjeux territoriaux

Le développement de la grande vitesse en France a fait l'objet de nombreuses études : qu'il soit question des développements économiques, attendus et observés ; l'organisation ferroviaire en France sur les plans économiques, stratégiques ou géographiques ou encore plus particulièrement concernant les enjeux d'implantation nodale et d'articulations modales. Nous nous sommes plus particulièrement intéressés aux travaux analysant les processus de recompositions spatiales liés à la grande vitesse ferroviaire et à ce qu'elles traduisent des enjeux d'articulation entre réseau et territoire. Dans ces travaux, nous avons en particulier cherché à mettre en lumière la façon dont Paris et sa région ont été étudiés.

La question de la façon dont le réseau ferroviaire à grande vitesse s'articule au territoire a été investie dès les premiers développements de la grande vitesse ferroviaire en France.

Le modèle initial de compatibilité spécialisée conduit Gabriel Dupuy *et al.* (1985) à conceptualiser un « effet de réseau » du TGV lors des premières années d'exploitation : la « double acceptabilité commerciale et sociale, du projet TGV traduit donc l'effet d'intégration des lignes nouvelles à grande vitesse dans le réseau ferroviaire classique, intégration qui, on l'a vu, va bien au-delà de la simple compatibilité technique et implique une unité de gestion de réseau. C'est pourquoi l'on peut qualifier les observations rappelées plus haut d'effet de réseau, ce terme étant étendu dans un sens beaucoup plus large qu'il n'est habituellement utilisé par les spécialistes de circulation. » (Dupuy *et al.*, 1985). L'« effet de réseau » tel qu'il est alors conceptualisé a une dimension territoriale : « La grande vitesse ferroviaire d'abord vue comme une révolution technologique n'apparaît-elle pas ici plutôt comme une évolution d'un réseau territorial ? » (Dupuy *et al.*, 1985, p. 690). Dans le projet initial, l'articulation entre réseau classique et réseau à grande vitesse, et le potentiel de diffusion à la fois dans de nombreux territoires mais aussi dans des points de centralité confère au réseau un potentiel d'intégration territoriale (Dupuy *et al.*, 1985 ; Scherrer, 1986). Cependant, l'évolution du modèle initial sur le plan commercial et sur la logique d'intégration entre réseau classique et réseau à grande vitesse remet rapidement en cause l'idée de ce potentiel (Boursier-Mougenot & Ollivier-Trigalo, 1993 ; Finez, 2013 ; Riot ; 2015). L'effet de réseau qui était entendu comme un potentiel de diffusion des services à grande vitesse dans les territoires est ensuite utilisé dans une acception plus restreinte sur le réseau à grande vitesse lui-même et la connexion entre ces différents lignes.

De nombreux travaux se sont également intéressés aux effets de recomposition spatiale liés à l'extension du réseau à grande vitesse ferroviaire et l'organisation des services. Les premières

recherches sur le développement des lignes ferroviaires à grande vitesse ont été analysées au regard des enjeux de la relation à Paris : la nouvelle ligne Paris-Lyon allait-elle renforcer le poids de cette centralité ? Plusieurs auteurs ont mis en lumière des recompositions spatiales liées au développement de ce réseau, plus complexes que le simple renforcement de cette centralité : la grande vitesse ferroviaire participe d'une hiérarchie urbaine dans laquelle Paris mais aussi les grandes métropoles françaises bénéficient d'une accessibilité renforcée (Bonnaïfous, 1980 et 1987 ; Ollivro, 2000a et b ; Caron, 2001 ; Varlet, 2008 ; Zembri, 2008 ; Dubois, 2010 ; Bouf & Desmaris, 2015).

En 2008, Jean Varlet développe une analyse du « réseau fonctionnel » – et non uniquement du réseau LGV – qui apparaît fondamentale pour comprendre les recompositions spatiales associées au développement de la grande vitesse (2008). Il propose une lecture dynamique de l'introduction de la grande vitesse ferroviaire en France, après 25 ans d'exploitation et de développement : elle a produit trois « révolutions géographiques durables : une révolution de l'espace-temps, une révolution réticulaire et une recomposition de l'espace français. » (p. 462).

Les cartes de type anamorphoses ou isochrones²⁰, ainsi que les représentations des distorsions spatiales liées à la grande vitesse, illustrent bien le phénomène de contraction spatiale introduite par la grande vitesse en France (Beaucire, 1992 ; L'Hostis, 1996). Cependant, si le réseau à grande vitesse a conduit à une augmentation de l'accessibilité globale, celle-ci ne repose pas uniquement sur les gains de temps, mais aussi sur l'augmentation des fréquences (Varlet, 2008). Elle se fait davantage au service du rapprochement de certaines grandes villes, mais non sans incidence sur d'autres destinations. Cette contraction, différentielle, se fait au bénéfice de nœuds qui renforce la hiérarchie urbaine (Varlet, 2008).

La deuxième révolution est celle du réseau ferroviaire. En effet, la mise en réseau des lignes à grande vitesse a compensé la morphologie *a priori* unipolaire du système ferroviaire à grande vitesse : « Un quart de siècle plus tard, on est en présence d'un réseau fonctionnel maillé et multipolaire » (Varlet, 2008, p. 467). Si les relations interrégionales se sont développées, à l'appui de cette mise en réseau, celle-ci aboutit également au renforcement de l'accessibilité parisienne par l'utilisation de deux lignes radiales. Malgré la mise en service de lignes transversales, l'organisation du service fonctionne largement en radiale et en articulation de radiales (Klein, 2001 ; Varlet, 2008 ; Zembri, 2008 ; Vrac, 2014 ; Woessner, 2015). L'Île-de-France est à la fois le lieu de convergence des lignes radiales (réseau étoilé) et de mise en connexion de ces lignes (ligne d'Interconnexion). Ce système TGV francilien constitue une « esquisse de hub ferroviaire » (Varlet, 2008, p. 469). Cette révolution réticulaire a trois conséquences : « l'hyper-radialisation du système », « le déclassement des lignes majeures traditionnelles » et « le démembrement progressif du réseau ferré » (Varlet, 2008). Les enjeux de l'articulation au réseau classique, dans l'exploitation mais plus largement dans

²⁰ Voir les cartes isochrones et anamorphoses dans la partie « Accessibilité du territoire et “vitesse de la France” » (p. 167-186) de l'ouvrage de M. Lebcœuf (2013).

L'intégration au système de transport et de mobilité, sont à nouveau soulignés ici. Le diagnostic des conséquences de cette révolution réticulaire est partagé, ainsi que les interrogations sur les évolutions futures du système français (Zembri, 2008 ; Dubois, 2010 ; Cour des comptes, 2013).

La recomposition de l'espace français, troisième révolution soulignée par Jean Varlet, a fait l'objet de nombreuses analyses (Bonnafous, 1987 ; Beaucire, 1992 ; Ollivro, 2000a et b ; Klein, 2001 ; Auphan, 2008 et 2012 ; Dubois, 2010 ; Bouf & Desmaris, 2015). Cette recomposition se traduit à la fois par « une extension et une fragmentation des espaces accessibles » et par « la formation d'un archipel métropolitain » (Varlet, 2008, p. 471). Cette nouvelle forme de continuité « à longue distance » se manifeste par une « extension de son espace accessible au-delà de la gare TGV de destination. Il s'agit d'une ouverture de territoire » (p. 471). Cependant, en parallèle, en dehors des pôles desservis, la grande vitesse ferroviaire est productrice de discontinuité territoriale, pour les espaces traversés et/ou non desservis (Varlet, 1987 ; Plassard, 1992 ; Offner, 1997 ; Ollivro, 2000a et b ; Auphan, 2008). Les lectures de ce phénomène divergent selon l'échelle d'analyse. Au niveau interrégional, la desserte ferroviaire à grande vitesse contribue à renforcer la formation d'un « archipel métropolitain » (Varlet, 2008), d'un « réseau de villes fonctionnel » (Ollivro, 2000b), à l'échelle nationale et européenne (Troin, 2015). À l'échelle régionale et locale, comme à l'échelon supérieur, le processus n'est pas équitable. Si la desserte à grande vitesse peut se traduire par « une amélioration de certaines connexions locales et régionales » (Bouf & Desmaris, 2015), elle participe également de processus de « déstructuration territoriale à travers la désorganisation de la hiérarchie urbaine traditionnelle » (Auphan, 2008, p. 441). L'arrivée du TGV s'accompagne d'une réorganisation des dessertes locales, parfois de suppression non remplacée de liaisons grande ligne (classiques), de liaisons interrégionales ou régionales (Zembri, 2008 ; Vrac, 2014).

Ces réorganisations des dessertes participent aux enjeux de repositionnement dans la mise en relation à Paris, avec un phénomène paradoxal. Au fur et à mesure du développement de la grande vitesse ferroviaire en France, et des connexions européennes, si la desserte et l'accessibilité de Paris sont confortées, la capitale n'est toutefois plus l'unique bénéficiaire et son poids dans l'architecture territoriale est en partie contrebalancé par le renforcement d'autres polarités (Bonnafous, 1987 ; Plassard, 1988 ; Caron, 2001 ; Varlet, 2008 ; Bouf & Desmaris, 2015).

Ce dernier point fait un écho aux analyses précédentes, sur la morphologie du réseau et surtout le poids majeur de Paris dans l'organisation de la desserte. Paris et sa région occupent une place à part dans l'organisation ferroviaire à grande vitesse française : dans la morphologie du réseau, dans l'organisation de l'offre et dans le positionnement relatif au sein de l'espace réticulaire dessiné par la grande vitesse ferroviaire.

La question de Paris apparaît paradoxale à différents niveaux. L'organisation du réseau (support) et du service ferroviaire à grande vitesse en France se traduit notamment par l'amélioration de la position relative de Paris en France et en Europe. Son accessibilité et sa desserte renforcée au fur

et à mesure des développements de la grande vitesse en France et de ses connexions européennes. Cette amélioration s'inscrit dans un rééquilibrage relatif de l'architecture territoriale française, par la contribution de la grande vitesse aux renforcements d'autres polarités, telle que Lyon par exemple.

Les enjeux de la desserte à grande vitesse pour Paris, ont pendant longtemps assez peu été investis, aussi bien en ce qui concerne la complexité des dessertes de la destination ferroviaire – le cœur du réseau n'est pas un nœud – que dans l'articulation territoire/réseau.

Avant la mise en service du premier tronçon ferroviaire entre Paris et Lyon en 1981, des craintes quant au renforcement de la centralité parisienne par l'introduction de la grande vitesse ferroviaire sont mises en avant (Bonnafous, 1980). Rapidement, suite au développement effectif des dessertes (Bonnafous, 1987), le renforcement d'autres polarités est souligné. Plus que de Paris, il est question du positionnement de ces polarités par rapport à Paris, qui évoluent avec la desserte à grande vitesse ferroviaire. Paris et sa région sont envisagées comme un « marché », comme l'illustrent les différentes campagnes de communication qui positionnent les nouveaux territoires desservis « à moins de [durée] » de Paris. Les recherches se sont par ailleurs largement concentrées sur les effets spatiaux pour les nouvelles régions desservies. Alors que Paris et sa région sont au cœur de nombreuses stratégies de développements territoriaux (faire venir les Parisiens), la desserte de Paris et sa région a très peu été étudiée, et cela malgré le renforcement continu de son accessibilité.

*

L'analyse de ces différents travaux met en avant l'intérêt d'analyser la territorialisation des gares TGV franciliennes. Tout d'abord ces gares participent à la logique de l'Interconnexion TGV et attestent d'un changement important dans le fonctionnement du système TGV à l'échelle nationale, mais ce changement a été peu analysé du point de vue du territoire francilien. Par ailleurs, les modalités d'organisation du service ferroviaire et de mise en relation des territoires par ces gares sont très différentes de celles des gares terminus centrales. En particulier, la dimension métropolitaine-régionale apparaît de façon paradoxale, tantôt incluse dans le bassin de population et donc le marché parisien, tantôt support de circulation « passe-Paris ». Dans ce cadre, l'analyse de l'insertion territoriale des gares franciliennes de la grande vitesse apportera un éclairage complémentaire à l'étude des enjeux de recompositions spatiales et territoriales.

3. Les gares, à l'interface de différents systèmes spatiaux

Différents travaux ont documenté le rôle du système ferroviaire francilien à grande vitesse, à la fois dans sa structure et son organisation, mais aussi dans les recompositions spatiales et territoriales observées en France. Dans cette thèse, nous proposons une analyse des relations au territoire de ce système francilien, à travers l'étude du cas de la gare de Marne-la-Vallée Chessy. Les gares occupent une place particulière dans l'analyse des interactions entre réseau ferroviaire à grande vitesse et territoire (3.1.). Après avoir présenté les notions que nous mobilisons dans l'étude des gares, nous développerons le cadre d'analyse, celui de la desserte, que nous avons retenu pour l'étude du processus de territorialisation de la gare de Marne-la-Vallée Chessy. Nous reviendrons sur la construction de ce cadre d'analyse avant de présenter la façon dont nous l'appréhendons dans le cas de l'étude de Marne-la-Vallée Chessy et nos hypothèses de recherche (3.2.).

3.1. Gares de la grande vitesse ferroviaire : enjeux d'étude et notions

Le développement de la grande vitesse ferroviaire a participé à des bouleversements importants concernant les gares : une évolution de leur conception architecturale et de leur aménagement, et par ailleurs, au renouvellement des approches scientifiques et cadre d'analyse de cet objet. Nous nous sommes intéressés aux notions mobilisées afin d'appréhender les gares dans leurs rôles d'articulation entre réseau et territoire. Nous avons en particulier retenu les notions de porte d'entrée et d'interface.

3.1.1. Renouvellement des approches de la gare et grande vitesse ferroviaire

La fin du XX^e siècle est une période de renouvellement de la conception des gares ainsi que de renouvellement des approches scientifiques sur ces objets (Bowie, 1999). En France comme ailleurs, les évolutions techniques et commerciales des transports se sont accompagnées d'une montée en puissance des stratégies d'intégration territoriale (avec plus ou moins de succès) et d'une prise en compte croissante des enjeux environnementaux. En relation avec ces transformations économiques, techniques et sociétales, l'étude des gares évolue et se diversifie ; elle intègre aussi bien la forme des gares, que leurs fonctions, leur localisation, ou encore leur imbrication intermodale (Edwards, 1999). Les gares deviennent par ailleurs des éléments omniprésents dans les discours sur l'aménagement du territoire (Roseau & Baron, 2016).

Le développement de la grande vitesse ferroviaire, en France comme ailleurs, accélère le réinvestissement des gares par de nouveaux acteurs (des transports, de l'aménagement ou économiques) et renouvelle également leur intérêt comme objet d'étude. L'expansion du réseau à grande vitesse complexifie les modes de gouvernance comme la conception des gares et les

pratiques d'aménagements. Elle réactualise les questions d'organisation et d'aménagement des gares (bâtiment et pôle) entre réseaux et services (Ribeill, 1999a et b). Elle renouvelle l'approche des relations entre la ville et la gare, documentée par de nombreuses recherches et à l'appui d'une diversité de démarches scientifiques (Patier [dir.], 1995 ; Bertolini, 1996 ; Ollivro, 1996 ; Mannone, 1997 ; Joseph [dir.], 1999 ; Roseau & Baron, 2016). Ces relations sont interrogées par différentes approches et à échelles, qu'il soit question de la gare et de son quartier, la ville desservie ou de la diversité des systèmes spatiaux articulés par les gares. Également, la prise en compte accrue des enjeux d'intermodalité a fait évoluer la conception et le rôle des gares : dans un certain nombre de cas, les fonctions techniques des gares ne se limitent plus à l'exploitation ferroviaire et se développent vers celles de pôle d'échange. Sur le plan spatial, cette accumulation des fonctions au sein des gares participe à l'évolution de leur rôle d'interface (Chapelon, 2010).

Concernant le cas spécifique des nouvelles gares de la grande vitesse ferroviaire - appelées dans la suite de ce document « gares TGV » - de très nombreuses recherches ont permis de mieux connaître les enjeux de leur insertion territoriale, tout en éclairant les décalages observés entre les fonctions attribuées à ces gares en amont de leur réalisation et leurs fonctionnements effectifs (Emangard & Beaucire, 1985 ; Auphan, 1992 ; Klein, 1992 ; Zembri, 1993 ; Ollivro, 1995 ; Troin, 1997 et 2008 ; Facchinetti-Mannone, 1999, 2005, 2012 et 2016 ; Chapelon *et al.*, 2006 ; Facchinetti-Mannone & Richer, 2008 et 2011 ; Richer, 2010 ; Delaplace, 2012). Certains travaux traitent d'un projet ou d'un territoire en particulier quand d'autres adoptent une approche comparative des gares de la grande vitesse. Ces recherches permettent de mettre en évidence la complexité de certaines dynamiques et de leurs imbrications, qui pèsent tant sur le trafic que sur les développements économiques attendus. Elles insistent notamment sur le poids de la localisation des gares (réseau et configuration spatiale) ; l'importance du type de desserte et son organisation entre les différentes gares d'une même aire urbaine ; le degré d'articulation à la fois au réseau ferroviaire classique ou à d'autres réseaux de transport collectif ; la multiplication des acteurs impliqués ou encore les spécificités du tissu économique local et des stratégies d'accompagnement.

Le réseau francilien à grande vitesse ferroviaire a surtout été étudié du point de vue de sa participation aux recompositions spatiales en France et en Europe (Caron, 2001 ; Auphan, 2008 ; Varlet, 2008 ; Zembri, 2008). Quant aux gares TGV franciliennes, elles ont été intégrées aux réflexions sur les typologies des gares de la grande vitesse ferroviaire française (Auphan, 1992 ; Zembri, 1993 ; Troin, 1997 ; Facchinetti-Mannone, 1999). Cependant, peu de recherches portent sur l'articulation du réseau francilien lui-même au territoire et en particulier sur la territorialisation des gares TGV franciliennes.

Parmi les études centrées sur les enjeux d'articulation entre nœud du réseau et territoire, nous avons en particulier retenu deux approches dans notre analyse des gares de la grande vitesse ferroviaire francilienne : la gare comme porte d'entrée territoire et la notion d'interface, appliquée aux gares.

3.1.2. Nœuds du réseau, point de desserte et porte d'entrée du territoire

La notion de porte d'entrée est mobilisée dans les travaux sur les interactions entre réseau et territoire. Elle nous paraît particulièrement éclairante dans le cadre de notre analyse des gares.

Dans leur étude prospective des systèmes territoriaux de la France, reposant sur une approche relationnelle des territoires, Nadine Cattan et Jean-Baptiste Frétiigny appuient leur analyse sur la notion de *porte d'entrée* du territoire (Cattan, 2010 ; Cattan & Frétiigny, 2011). Sans arrêter une définition unique de cette notion, les auteurs proposent une caractérisation qui vise à souligner la multiplicité et l'hétérogénéité des nœuds de réseaux dans leurs fonctions propres et dans leurs fonctions de mise en relation des systèmes territoriaux. Ils envisagent ainsi trois grandes catégories de porte d'entrée du territoire selon leurs fonctionnalités et leurs modalités d'articulation au territoire : (i) Les *portes-lieux* et les *portes-couloirs*, dont la fonctionnalité principale est de faciliter les circulations et les échanges. Elles sont caractérisées par la présence d'infrastructures de transport et de logistique. (ii) Les *portes-territoires* et les *portes-réseaux*, aux fonctionnalités multiples, marquées par la dimension « habiter », qui distingue cette catégorie de la précédente. (iii) Les *portes-individus* et les *portes-objets* qui reposent sur l'échange d'information et l'association entre les individus et les supports (TIC) de ces échanges. Ces catégories renvoient à des échanges de différents types et de différentes échelles, tout comme les niveaux d'interaction/articulation : la notion de porte de se limite pas aux infrastructures nodales, mais à l'ensemble des médiateurs interagissant dans la redistribution des flux. Avec le développement des TIC, les « portes » peuvent donc être mobiles ou plus ou moins fixes dans l'espace.

Cette approche des portes d'entrée du territoire recouvre en partie les études des villes *gateway* ainsi que des études entre les infrastructures-portes, leur hinterland et leur rôle à l'interface entre métropolisation et mondialisation (Bernard, 2003 ; Cattan, 2004 ; Frémont, 2015). Dans son analyse des ports et aéroports comme portes internationales des métropoles logistiques pour les flux de marchandises, Antoine Frémont étudie l'articulation entre logique de transport et logique métropolitaine dans le fonctionnement et la localisation de ces portes (Frémont, 2015). Il montre que ce fonctionnement dépend à la fois de la polarisation que ces portes exercent à l'échelle internationale et de la distribution fine qu'elles assurent à l'échelle locale. Cette distribution repose sur l'accessibilité de la porte et cette échelle locale est dimensionnée par son aire d'influence. Alors que cette étude envisage les portes à l'interface du commerce international, du transport et des processus de métropolisation, la double logique entre polarisation et dispersion qui sous-tend les flux qui transitent par ces portes, en fonction de l'échelle considérée nous semble pouvoir être transposée à d'autres interfaces.

3.1.3. La gare comme interface de différents systèmes spatiaux

La gare est un objet ambigu, à la fois un objet technique lié au réseau et un objet du territoire (Ollivro, 1996). Cette ambiguïté est notamment traduite par l'expression de *nœud-lieu* issu des travaux de Luca Bertolini, qui illustre la double nature de la gare comme objet du réseau et comme lieu de la ville (Bertolini, 1996). Cette thèse s'inscrit dans cette approche des gares, nœuds-lieux, entendus comme des interfaces entre systèmes spatiaux (Facchinetti-Mannone, 2016). La notion d'*interface* traduit la complexité de la fonction d'articulation des gares. L'interface localise le passage d'un système spatial à un autre : elle permet tout autant l'articulation de systèmes socio-spatiaux et qu'elle constitue un système socio-spatial en soi (Lampin-Maillet *et al.*, 2010).

Dans ses travaux sur les gares de la grande vitesse ferroviaire, Valérie Facchinetti-Mannone a développé une approche multiscalaire de la gare et sa spatialité (Facchinetti-Mannone, 2012 ; Facchinetti-Mannone, 2016). Les gares de la grande vitesse sont à l'interface de plusieurs systèmes spatiaux relevant de différentes échelles : celui du réseau ferroviaire à grande vitesse, celui de son aire d'influence régionale ainsi que celui de la ville, auxquels peut s'ajouter le quartier de la gare. La question de la relation de la gare au territoire ne se limite donc pas à la ville, cela d'autant moins que des gares TGV nouvelles sont créées en dehors des villes et selon des stratégies d'implantation très différentes (Klein, 1992 ; Troin, 1997 ; Facchinetti-Mannone, 1999 ; Facchinetti-Mannone & Bavoux, 2010a et b). En France notamment, l'extension du réseau TGV s'est accompagnée d'une double dynamique d'aménagement de gares existantes en vue de l'arrivée de la desserte à grande vitesse et de création de gares TGV nouvelles. La typologie des gares s'est complexifiée avec la grande vitesse, à la fois sur le plan technique (tête de ligne, de passage, souterraine ou encore pont) et sur celui des logiques d'implantation (centrale, péricentrale, périphérique ou exurbanisée, etc.) (Delage, 2013). Dans le cas des gares TGV, leur localisation en dehors des villes renouvelle les enjeux de fonction urbaine de la gare et de son intégration au système spatial de la ville qu'elle dessert.

Pour Valérie Facchinetti-Mannone, les articulations entre infrastructure et territoire dans le cas des gares de la grande vitesse ferroviaire ne peuvent être comprises que dans leur mise en perspective avec les processus longs qui sous-tendent l'insertion territoriale des gares, depuis leur création jusqu'aux évolutions progressives de leurs usages. Elle rappelle en effet que « l'insertion territoriale de la gare, [est] conçue comme un état de fait, mais constitue également un processus diachronique en perpétuelle évolution » (Facchinetti-Mannone, 2016, p. 47). Son approche systémique – des relations multiples entre « système gare » et « système territorial » – de la territorialisation envisage celle-ci comme un processus global fondé sur l'articulation de trois processus complémentaires (Facchinetti-Mannone, 2016, p. 48) :

- la localisation (dimension spatiale) : processus décisionnel aboutissant à l'insertion de l'infrastructure dans l'espace géographique ;

- l'intégration (dimension organisationnelle) : « la délicate articulation des aménagements, mesures et stratégies mises en œuvre par les acteurs pour que la gare réponde à leurs projets en adéquation avec les configurations territoriales de l'espace qu'elle dessert » ;
- l'appropriation (dimension fonctionnelle) : une forme d'aboutissement du processus de territorialisation, qui « atteste en définitive de l'assimilation territoriale de la gare qui devient un élément à part entière de l'identité territoriale et une contrainte spatiale indissociable du fonctionnement du système territorial. ».

Nous retenons de cette proposition la nécessité d'appréhender la question de la territorialisation des gares TGV franciliennes en les replaçant dans la longue durée.

3.2. La desserte comme cadre d'analyse de la territorialisation des gares

Ces différents travaux servent d'appui à la proposition d'un cadre d'analyse du processus de territorialisation des gares à travers la notion de desserte. Après une présentation de ce cadre d'analyse, nous expliquons comment nous le mobilisons pour l'étude du cas de Marne-la-Vallée Chessy, puis nous présentons les hypothèses de cette thèse.

3.2.1. La desserte : proposition de conceptualisation

La desserte est une notion souvent mobilisée mais peu définie. Le dictionnaire Larousse²¹ la définit comme « l'action de desservir une localité », puis « voie de communication, moyen de transport permettant de faire communiquer diverses localités, de desservir un chantier de mine, de travaux publics, etc. ». La desserte renvoie donc à la fois à une action (la circulation) et au réseau rendant possible cette action.

Dans les approches géographiques, la notion de desserte, en association avec les moyens de transport, est associée à l'idée de mouvement organisé dans l'espace. Cette dimension se retrouve dans les définitions proposées dans le dictionnaire de géographie de Roger Brunet *et al.* (2005, p. 153-154) : « apport de biens, de denrées, d'informations, à un lieu ou à un ensemble de lieux. [...] La desserte d'un lieu est organisée par les transports en commun ou par des services spécialisés ». Cette définition des *mots de la géographie* rappelle par ailleurs que « le mot est neutre mais non le verbe : *desservir* peut être servir, ou dé-servir ». Dans le dictionnaire de la Géographie et de l'espace et des sociétés (Lévy & Lussault [dir.], 2003), « desserte » ne dispose pas d'un article dédié, mais l'index recense trois occurrences²² : il est question de « infrastructures de desserte » (p. 987), de « la desserte régulière en train de banlieue » (p. 688) et de l'« espace de desserte » (p. 455). Nous retenons de ses définitions que la desserte renvoie aux différentes dimensions des réseaux : les

²¹ Site du dictionnaire Larousse : www.larousse.fr/dictionnaires/francais/desserte/

²² Dans les articles portant sur « hinterland », sur « parc à thème » et sur « village ».

infrastructures comme supports physiques (ligne et nœud) et les services (circulations), sachant que ceux-ci varient dans l'espace et dans le temps.

Nous proposons de définir la desserte comme *l'organisation de la mise en relation des territoires*, ici par un service ferroviaire. Dans notre approche du processus de territorialisation des gares, nous proposons de considérer trois dimensions dans cette mise en relation des territoires :

- l'infrastructure linéaire ;
- le service ferroviaire, défini à partir des types de liaisons et de toutes les autres caractéristiques telles que la fréquence, les horaires, la qualité de l'offre, etc. ;
- les gares, « nœuds-lieux » du réseau, c'est-à-dire des interfaces entre l'espace desservi par un nœud et l'ensemble des espaces desservis par les autres nœuds avec lequel il est en relation.

Cette construction théorique se réfère en partie à la théorie des trois couches de Nicolas Curien, qui distingue en particulier l'« infrastructure » et la couche « service » (Curien, 1993). Isidore Boursier-Mougenot et Marianne Ollivier-Trigalo ont adapté cette théorie lors de leur analyse de la territorialité du réseau à grande vitesse ferroviaire français, en distinguant notamment l'infrastructure linéaire (le réseau-support) et l'organisation de l'offre sur cette infrastructure (le réseau-service) (Boursier-Mougenot & Ollivier-Trigalo, 1993). Nous proposons de décomposer le réseau-support en deux dimensions : celle de l'infrastructure linéaire et celle du nœud de réseau, qui organise l'interface du réseau et des territoires à différentes échelles (Facchinetti-Mannone, 2016). Dans la suite du manuscrit, réseau-support renvoie à l'infrastructure linéaire, afin de faciliter la distinction entre nos différents objets d'analyse.

La notion de desserte telle que nous la mobilisons renvoie donc à une approche relationnelle des territoires (Cattan, 2004 et 2010 ; Berroir *et al.*, 2017) et multiscale : l'échelle du réseau de relations et celle des territoires desservis par les différents nœuds du réseau.

3.2.2. La desserte : un révélateur du processus de territorialisation de Marne-la-Vallée Chessy

Pour cette analyse, nous proposons une lecture originale des infrastructures ferroviaires à grande vitesse en proposant un terrain inédit et sur une échelle de temps très étendue. D'une part, l'Île-de-France est un territoire étonnamment assez peu étudié, alors que Paris constitue le cœur de développement des LGV. D'autre part, nous développons notre analyse sur le temps long, depuis les années 1980. Nous faisons le choix de porter une analyse croisant des grilles de lecture spatiale et temporelle afin de proposer une mise en perspective originale de l'ensemble de ces projets (et de leur réalisation) mais aussi de mieux évaluer la portée des changements récents et rapides de l'offre à grande vitesse.

L'analyse est centrée sur les projets d'Interconnexion (réseau-support, réseau-service et gares) et en particulier la gare de Marne-la-Vallée Chessy. Notre démarche n'est cependant pas

monographique : nous nous appuyons aussi sur une démarche comparative à différents niveaux. La gare de Marne-la-Vallée Chessy est considérée par les travaux sur la grande vitesse ferroviaire et les acteurs de l'aménagement et des transports franciliens de plusieurs façons : en général en tant que gares TGV (au sens de gare nouvelle sur LGV) ; souvent elle est associée aux autres gares TGV franciliennes ou aux gares sur lignes de contournement ; dans de rares cas, elle est étudiée dans son fonctionnement avec les gares centrales parisiennes. Cette diversité des points de vue, qui renvoie à la multiplicité des systèmes spatiaux dans lesquels elle s'intègre, souligne l'enjeu de caractérisation de cette gare. Dans notre approche, cette diversité sera étudiée et la gare de Marne-la-Vallée Chessy sera également analysée par rapport aux autres gares du système TGV francilien : à la fois les gares franciliennes et les gares centrales parisiennes (en particulier celle de Paris Gare de Lyon).

Marne-la-Vallée Chessy n'est pas une gare de centre-ville : elle est localisée sur la ligne ferroviaire à grande vitesse d'Interconnexion Est, au sein du complexe touristique Disneyland Paris. En nous plaçant dans la suite des travaux Valérie Facchinetti-Mannone (2012 et 2016) sur les différents systèmes spatiaux articulés par une gare, nous proposons de les aborder, sur le cas de Marne-la-Vallée Chessy, à trois échelles complémentaires. Celle du réseau de relations de la gare, en lien avec le modèle de desserte spécifique de cette gare (intersecteur) : Marne-la-Vallée Chessy, au titre des gares TGV franciliennes apparaît comme l'un des supports de cette organisation du service ferroviaire. La deuxième échelle d'analyse est celle de l'aire d'influence régionale de la gare : nous proposons d'analyser ce système spatial en mobilisant la notion de « gare porte d'entrée » du territoire. Enfin, nous interrogeons la notion de gare d'équipement. En effet, la localisation singulière de cette gare au sein du complexe Disneyland Paris soulève la question tant de la relation au territoire de la gare que de ce lieu touristique. Nous avons ainsi cherché à mesurer si l'espace desservi par la gare se limitait à Disneyland Paris.

L'analyse de la desserte a donc été mobilisée dans cette thèse comme une grille d'analyse, c'est-à-dire comme un révélateur de mise en lumière du processus de territorialisation de la gare de Marne-la-Vallée Chessy. L'évolution de la desserte sera analysée à partir de trois approches complémentaires (Figure 1) : (i) les évolutions du réseau et de l'offre ; (ii) celles des représentations des acteurs de l'aménagement et des transports ; et (iii) les flux et les pratiques de mobilité de ceux qui transitent par la gare.

(i) L'analyse des évolutions du réseau (réseau-support) et de l'offre (réseau-service).

Marne-la-Vallée Chessy est localisée sur la ligne ferroviaire à grande vitesse d'Interconnexion Est : une ligne permettant de mettre en réseau les différentes lignes à grande vitesse radiales. Elle est localisée sur un axe de contournement de Paris et est l'un des supports (avec les autres gares TGV franciliennes) d'un modèle de desserte qui repose sur la même fonction. Nous nous intéressons à la desserte, dans sa qualité mais également comme modèle de services ferroviaires à grande vitesse. Cette analyse cherche à mettre en lumière l'imbrication des fonctions entre réseau-support et

réseau-service dans le cas de l'Interconnexion et leur poids dans la définition fonctionnelle de la gare.

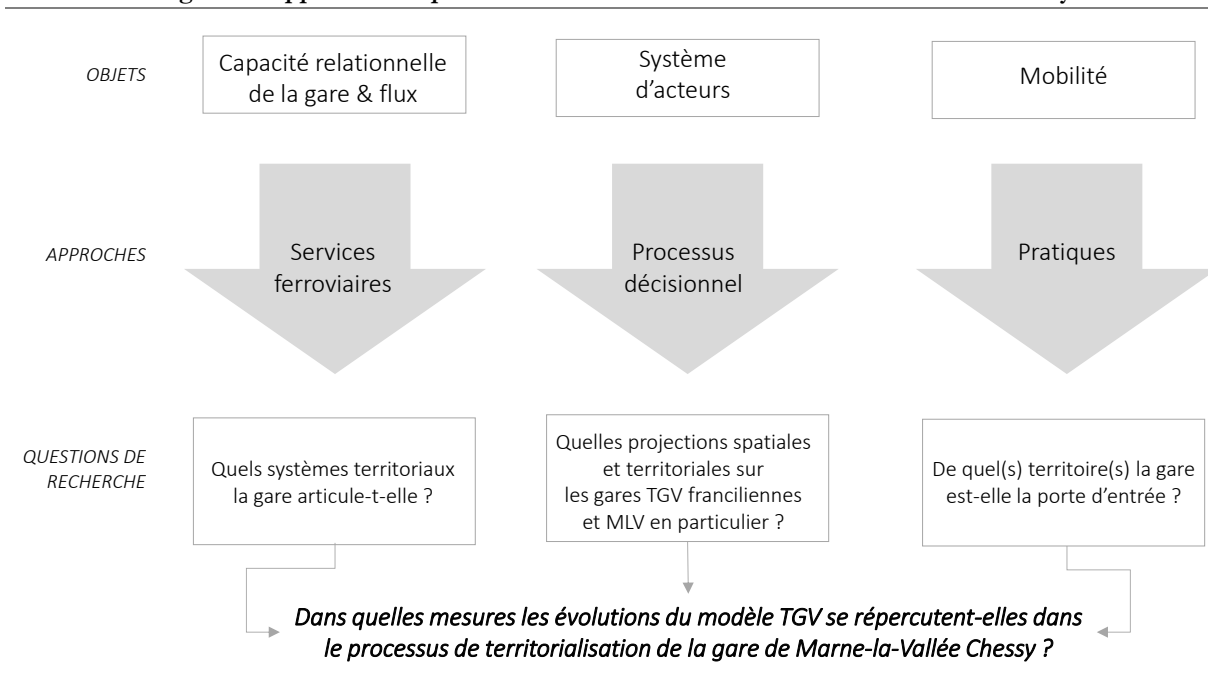
(ii) L'analyse des représentations des acteurs de l'aménagement et des transports

La façon dont la grande vitesse est intégrée dans les projets d'aménagements franciliens, tout comme les processus décisionnels ayant précédé la mise en place des infrastructures existantes (ou en projet) ont peu été documentés dans le cas francilien. Dans le cadre de notre analyse, il nous paraît important de revenir sur la façon dont la grande vitesse est mobilisée dans les projets franciliens au fur et à mesure de l'extension du réseau. Quels acteurs de l'aménagement et des transports la mobilisent, dans quels cadres et avec quels objectifs? Dans le cas du projet d'Interconnexion Est, nous proposons en particulier de revenir sur le processus décisionnel afin de comprendre le choix et les enjeux de la localisation de la gare de Marne-la-Vallée Chessy.

(iii) L'analyse des flux et des pratiques de mobilité de ceux qui transitent par la gare

Le choix d'une analyse par les mobilités traduit l'importance que nous souhaitons accorder à la réalité de l'échange (Cattan, 2004), qui offre une lecture complémentaire du processus de territorialisation. Dans le cas de Marne-la-Vallée Chessy, nous faisons le choix de centrer nos analyses sur les touristes. La majorité des voyageurs qui transitent par la gare ne résident pas en Île-de-France et viennent dans le cadre de séjour touristique (au sens large). L'implantation de la gare au sein du complexe Disneyland Paris explique en partie ce poids de la fonction touristique. Nous avons cherché à déconstruire ce lien et en mesurer le poids effectif. De plus, le tourisme nous est apparu comme une grille d'analyse intéressante pour mesurer le rapport au territoire de ceux qui transitent par la gare. Tout d'abord, leurs représentations spatiales font abstraction du découpage institutionnel (peu identifié par les touristes). Également, leurs pratiques apportent un autre regard à la mesure de l'accessibilité de la gare pour des résidents non-franciliens par l'étude des modalités de déplacement dans l'espace touristique francilien à partir de la gare de Marne-la-Vallée Chessy.

Figure 1 : Approches du processus de territorialisation de Marne-la-Vallée Chessy



Réalisation J. Perrin

L'analyse du processus de territorialisation de Marne-la-Vallée Chessy à travers les évolutions de sa desserte s'appuie sur deux hypothèses principales, qui renvoient d'une part à la spécificité du rôle de cette gare (d'interconnexion et d'équipement) et d'autre part aux évolutions récentes de l'offre TGV, marquées par la mise en place de l'offre low cost Ouigo.

Hypothèse 1 : Tout d'abord, nous faisons l'hypothèse que le contournement des gares centrales parisiennes par le développement concourant d'une ligne LGV en grande couronne francilienne et du développement d'un modèle secondaire de desserte TGV se traduit par un trouble dans l'inscription territoriale de la gare de Marne-la-Vallée Chessy. Le fait que la gare soit desservie principalement par des TGV intersecteurs conduit à ce que l'organisation de cette desserte repose sur une logique nationale. Dans le même temps, sa position centrale au sein du complexe touristique Disneyland Paris limite la lecture de l'espace desservi à la simple fonction de gare d'équipement. Or, l'idée d'une aire d'influence plus large à l'échelle francilienne ou métropolitaine est présente en creux des représentations des acteurs de l'aménagement et du transport dans la région et de l'analyse des potentiels de Marne-la-Vallée Chessy, comme des autres gares TGV franciliennes, qui se sont notamment traduites dans l'idée de système TGV francilien. Nous supposons donc que cette idée traduit à la fois une logique ferroviaire mais aussi un potentiel en termes d'aménagement et questionne donc l'étendue de l'aire d'influence de la gare (l'espace desservi).

Hypothèse 2 : la deuxième hypothèse repose sur l'idée que l'arrivée et le développement de l'offre Ouigo à Marne-la-Vallée Chessy introduisent une évolution du rôle de porte d'entrée de la gare. Nous supposons en effet que l'offre Ouigo participe d'une évolution de la desserte de la gare, qui se traduit par le renouvellement des dynamiques relationnelles de Marne-la-Vallée Chessy. En effet, nous envisageons l'arrivée de Ouigo comme le vecteur d'une redistribution des flux, entre les gares parisiennes et Marne-la-Vallée Chessy, mais également entre les trois gares TGV franciliennes. Nous supposons également que l'offre, en ciblant des personnes ayant une valeur du temps moins élevée, va attirer des nouveaux profils de voyageurs dans la gare. Nous pensons que ces personnes ne sont pas uniquement des résidents du grand Est francilien pour lesquels l'accès à la grande vitesse serait renforcé par Ouigo, mais également des personnes qui viennent en Île-de-France par Marne-la-Vallée pour des motifs touristiques sans que cela ait de lien avec Disneyland Paris.

Conclusion du Chapitre 1

Dans cette recherche, nous appréhendons les gares comme des interfaces entre différents systèmes spatiaux (Facchinetti-Mannone, 2016). Dans ce cadre, les gares sont considérées comme des médiateurs du rapport au territoire (Raffestin, 1987), par cette mise en relation de l'espace considéré comme desservi et de l'ailleurs. Cette médiation est dynamique et participe des processus de territorialisation. Cette approche est complétée par la notion de gare comme des portes d'entrée du territoire. Elle traduit la double dimension matérielle et symbolique de leur relation à l'espace, car elle renvoie à l'idée d'ouverture et de fermeture (extériorité et altérité), ainsi qu'à leurs différentes fonctions de polarisation et de (re)distribution des flux. Marne-la-Vallée Chessy, gare-interface, est analysée par sa desserte, entendue comme l'organisation de sa mise en relation à différentes échelles.

Chapitre 2

Contexte de recherche et approches méthodologiques

Introduction du Chapitre 2

Ce chapitre présente la construction du projet de recherche et justifie les choix méthodologiques retenus. La première partie présente l'évolution du sujet, de sa problématisation et des angles d'analyse en revenant sur le contexte de réalisation de la thèse (1.). Je²³ propose, dans le cadre d'une démarche réflexive, de revenir sur les différents temps dans la conduite de cette recherche.

La seconde partie du chapitre revient sur la constitution des matériaux mobilisés dans ce manuscrit et les protocoles méthodologiques mis en œuvre pour répondre à la problématique de recherche (2.). L'ensemble des données mobilisées dans notre analyse seront présentées ainsi que la manière dont ce corpus a été construit.

1. Construction de l'objet de recherche

Au cours de ce parcours doctoral, le sujet et la définition de la problématique ont évolué, d'une part en lien avec le cadre et les conditions de réalisation de la thèse, et d'autre part du fait du contexte politique et institutionnel dans lequel elle s'inscrit.

²³ Ce chapitre est rédigé à la première personne du singulier. Il s'agit d'un choix lié à l'analyse réflexive menée sur les conditions de la recherche et la construction de la démonstration. Par ailleurs, certains matériaux ayant été construits dans un cadre collectif, la distinction entre les premières personnes du singulier et du pluriel permet de mieux identifier ce qui relève du collectif et les choix qui concernent cette recherche doctorale.

En raison d'une interruption pour raisons personnelles, la recherche a été conduite en deux temps, entre 2010 et 2014, puis de 2017 à 2019²⁴. Le cadre initial de la recherche, qui débute par une convention industrielle de formation par la recherche (CIFRE), ainsi que sa mise entre parenthèses durant deux années, expliquent certains choix, ajustements et orientations dans la conduite du travail de terrain. *A posteriori*, j'identifie trois temps dans la façon dont la recherche a été menée et dont la démonstration s'est construite.

1.1. Temps 1 : traduire la commande et s'adapter aux attentes du financeur de la thèse CIFRE

La thèse a été initiée dans le cadre d'une CIFRE avec Seine-et-Marne Tourisme (SMT)²⁵, une antenne du Conseil général de la Seine-et-Marne en charge du développement et de la promotion du tourisme dans ce département (Encadré 1).

Encadré 1 : Seine-et-Marne Tourisme, organisme départemental et agence commerciale

Seine-et-Marne Tourisme (SMT) est un comité départemental du tourisme (CDT). Ces organismes sont créés à l'initiative des Conseils généraux afin de développer le tourisme dans les différents départements à l'initiative de leur création (Loi de décentralisation du 6 janvier 1986 ; Loi de 1992 portant répartition des compétences dans le domaine du tourisme). À partir de 2009, Seine-et-Marne Tourisme, qui dispose d'un service commercial (I77), se présente comme une « agence de développement et de réservation touristiques » (ADRT)²⁶, bien qu'elle reste communément appelée CDT.

SMT est à la fois un organisme départemental en charge de la promotion et du développement du tourisme et une agence de réservation. Initialement pensée comme permettant le développement commercial de petites structures locales, cette double vocation se traduit également par des collaborations avec de grands groupes. L'ambiguïté entre stratégie territoriale et stratégie commerciale complique néanmoins les relations avec certains partenaires, institutionnels comme privés.

Dans le cadre des actions commerciales de SMT, un partenariat a été déployé avec la SNCF (Direction des ventes). Son développement a cependant été questionné par la direction concernée au début du doctorat. Les collaborations scientifiques ont été remises en cause, ce qui a abouti à une évolution des attentes du financeur quant au doctorat, et à une réorientation des axes de recherche.

²⁴ Pour des raisons de santé, l'avancée de la thèse a connu un temps d'arrêt à la fin de l'année 2014, pour n'être reprise qu'en début d'année 2017. Cette interruption a été justifiée auprès de l'école doctorale.

²⁵ En juin 2017, le Conseil général décide de fusionner (à partir du 1er janvier 2018) deux de ses antennes : SMT et Seine-et-Marne Développement (SMD) deviennent Seine-et-Marne Attractivité, présentée comme « l'agence accélératrice de développement, créatrice de cohérence et de cohésion territoriale au service de l'attractivité de la Seine-et-Marne » (Site de Seine-et-Marne Attractivité : www.seine-et-marne-attractivite.fr/les-missions).

²⁶ Les CDT voient leur statut évolué en 2009. Cette année-là, suite à la fusion d'organismes préexistants, le Réseau national des destinations départementales (Rn2D) est créé afin de les fédérer (en 2016, Rn2D devient Tourisme & Territoires). Ceux-ci peuvent alors évoluer, et se faire appeler « agences de développement touristique » (ADT) ou des « agences de développement et de réservation touristiques » (ADRT).

Mon profil est retenu à la suite d'un appel à candidatures lancé par SMT²⁷, en raison notamment des travaux et du stage que j'ai réalisés dans le cadre de mon Master 2²⁸ et de l'approche spatiale proposée. À l'occasion de ce stage réalisé à la Région Île-de-France et dans le mémoire auquel il a donné lieu (Perrin, 2009), j'ai commencé à m'intéresser aux enjeux de l'articulation entre transports et territoires dans le cas particulier des lignes à grande vitesse. Ce stage m'a offert une position privilégiée pour observer les enjeux d'aménagement et le positionnement des différents acteurs franciliens dans un contexte où se discutent les stratégies d'aménagement et de gouvernance de l'espace régional. À l'issue de ce travail, j'envisage de réaliser une thèse en convention CIFRE au sein de la Région Île-de-France, sur la question de la desserte des gares franciliennes. Pour des raisons tenant à l'organisation régionale, ce projet de thèse CIFRE n'aboutira pas²⁹. Néanmoins, les éléments de connaissance acquis à l'occasion du stage de M2 nourrissent la proposition que je soumetts à SMT ainsi que mes premières hypothèses et investigations de terrain.

Le sujet, tel qu'il est défini dans la phase préparatoire du projet, porte sur les thématiques croisées de la desserte ferroviaire à grande vitesse et de l'attractivité touristique dans l'Est francilien. Les attentes du SMT sont multiples et parfois implicites : ceci s'explique par le fait que le doctorat répond à plusieurs objectifs (Encadré 2), sur le fond, mais également sur l'implication elle-même de la structure (Annexe 2).

Lors des échanges destinés à préciser le projet de recherche en vue de son dépôt à l'Association Nationale Recherche Technologie (ANRT), le sujet est orienté à la fois sur l'Est francilien, sur la desserte ferroviaire à grande vitesse (en Île-de-France et en particulier à Marne-la-Vallée Chessy) et sur les enjeux touristiques (usages et profils des voyageurs [touristes] ; visibilité, notoriété et zone d'influence de la gare ; enjeux et potentialités de la desserte).

²⁷ Un appel à candidatures est lancé sur « l'organisation actuelle et les potentialités de développement du tourisme d'affaires organisé de façon complémentaire sur le territoire de Paris centre et de la grande couronne parisienne (département de Seine-et-Marne, Val d'Oise, Yvelines, Essonne) à partir du réseau ferré et des mobilités durables (grande vitesse ferroviaire, transport collectif francilien) ».

²⁸ Dans le cadre du Master 2 Cité et Mobilité spécialité Transports et Mobilités (Institut d'Urbanisme de Paris, École Nationale des Ponts et Chaussées), j'ai réalisé un stage de six mois à la Direction des Transports de la Région Île-de-France. Un mémoire de recherche intitulé « La Région Île-de-France et les enjeux liés aux projets de ligne à grande vitesse » a été réalisé sous la direction de Michel Savy (Perrin, 2009).

²⁹ À la suite du stage, il est envisagé de réaliser une thèse CIFRE. La demande, validée par les responsables de la Direction des transports, ne sera finalement pas déposée à l'ANRT, pour des raisons liées au statut contractuel du doctorant CIFRE (à cette période, la Région Île-de-France privilégiait un système d'attribution d'allocation doctorale).

Encadré 2 : Les objectifs initiaux de SMT concernant la thèse CIFRE

Au cours de l'année 2010, la direction de Seine-et-Marne Tourisme souhaite mettre en place un doctorat CIFRE. Le contexte dans lequel SMT a fait le choix de porter un doctorat CIFRE est marqué par des réflexions et réformes sur la gouvernance du tourisme en France. Depuis les premières lois de décentralisation, le tourisme est une compétence « partagée ». En 2009, différents organismes « bras armés » de l'État ou des collectivités dans le domaine du tourisme sont réformés. La fin des années 2000, en vue de la réforme territoriale de 2010 notamment, est une période de débats sur le tourisme, son animation, sa gouvernance et les acteurs en charge de cette compétence. Les Comités départementaux du tourisme expriment des craintes liées aux réflexions sur l'échelon départemental d'une part (avivées par le contexte de réflexion sur la gouvernance de la région parisienne dans le cas des représentants seine-et-marnais), et sur le fait que le tourisme reste une compétence partagée³⁰.

Par ailleurs, au cours de cette même période, plusieurs structures se mettent en place concernant les questions de formation et de recherche dans le domaine du tourisme, tel que l'Institut français du tourisme (IFT) dans lequel SMT est particulièrement impliqué (Annexe 2) ou AsTRES³¹.

Dans ce contexte, le projet de financement d'un doctorat CIFRE répondait à trois grands objectifs pour SMT : afficher un soutien à la recherche en lien avec les activités touristiques ; porter une réflexion sur l'Est francilien ; alimenter et renforcer son partenariat avec la SNCF.

Le sujet va évoluer et s'affiner en relation avec les réflexions en cours en matière d'aménagement du territoire francilien. Tout d'abord, le doctorat débute dans un contexte de conduite des grandes stratégies d'aménagement régional : la révision du SDRIF, toujours en cours, est télescopée par le projet du Grand Paris. D'autres démarches sont plus spécifiquement liées au tourisme, telles que l'élaboration de la Stratégie régionale de développement du tourisme et des loisirs (SRDTL) 2011-2016³². Ces démarches planificatrices sont étroitement liées aux questions de gouvernance, faisant écho à la réforme territoriale. Ce contexte joue sur les relations entre SMT et d'autres institutions régionales, ainsi que sur la conduite des certains projets que je suis amenée à suivre et à analyser en tant que doctorante CIFRE³³.

Le premier élément qui intéresse SMT est la réflexion territoriale. Les attentes sont doubles, en lien directe avec le rôle de SMT. D'une part, dans le cadre du contexte institutionnel en évolution, l'une des attentes est d'apporter des éclairages sur ces changements, les rôles et le positionnement des différents acteurs en charge du tourisme³⁴ et surtout en charge de l'aménagement et des transports,

³⁰ Rn2D, l'association qui fédère les CDT (voir note 26), développe alors un lobbying fort de promotions des missions d'accompagnement du développement touristique actions conduites à l'échelle départementale et de leur valeur ajoutée (Site de Rn2D : www.rn2d.net, dernière consultation en 2012). Dans le cadre du projet de réforme territorial, Rn2D met en place une stratégie de communication autour de « 10 commandements du tourisme départemental » et d'un mini-site dédié (www.destinations-departementales.net).

³¹ En 2010, AsTRES (Association Tourisme Recherche et Enseignement Supérieur) est créée à l'initiative des Présidents des Universités fondatrices avec pour objectifs la valorisation, structuration et le développement de l'enseignement et de la recherche dans le domaine du tourisme (Site de AsTRES : www.association-astres.fr/fr/a-propos-d-astres/1-les-missions-et-objectifs-d-astres, consulté en juillet 2018). L'Université Paris-Est Marne-la-Vallée est l'une des universités à l'initiative de ce nouveau réseau. L'Université est également associée dans le projet de « cluster » Tourisme du Val d'Europe.

³² Le Schéma départemental du tourisme de Seine-et-Marne 2009-2013 a été adopté juste avant le début de la thèse.

³³ À l'exemple de la dynamique seine-et-marnaise en faveur du projet de gare à Lieusaint lors du débat public du projet d'Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France (cf. Chapitre 4).

³⁴ La question du positionnement entre acteurs du tourisme et notamment l'articulation entre les stratégies et actions portées par différents acteurs sera un sujet récurrent. Dans ce cas, la relation notamment entre les acteurs régionaux (CRT Paris Île-de-France) et départementaux est particulièrement discutée.

avec des répercussions potentielles sur les questions touristiques. Par ailleurs, les attentes concernent plus spécifiquement une réflexion sur l'espace touristique francilien. SMT aborde cette question par la notion de « destination ». Pour les acteurs institutionnels en charge du tourisme, dont SMT, la « destination » est un outil de marketing territorial : il s'agit d'une représentation « stratégique » de l'espace, indépendante des découpages administratifs et à l'appui de laquelle différentes actions de valorisation et de promotion sont développées. SMT est intéressé par le positionnement de l'Est francilien comme destination dans un système métropolitain en construction (métropolisation touristique, mais pas uniquement), auquel il fait référence selon une approche marketing par « Paris-Est » ou « Paris Grand-Est ».

Le deuxième questionnement présent dès le début du projet est celui de la grande vitesse ferroviaire et des enjeux de sa relation au(x) territoire(s). Concernant les gares et plus généralement les questions de recherche sur la grande vitesse ferroviaire, j'identifie rapidement trois attentes de SMT. La première est d'apporter des connaissances sur la grande vitesse ferroviaire en général, et sur les évolutions de l'offre dans le contexte d'ouverture à la concurrence des grandes lignes voyageurs. La deuxième est de proposer une analyse de l'organisation de la desserte en Île-de-France, notamment entre gares centrales et gares franciliennes. Marne-la-Vallée Chessy est un terrain privilégié en raison de sa localisation, mais aussi de la spécificité du site desservi : la gare est présentée comme ayant une fonction touristique. Enfin, une troisième attente concerne la vente et les services proposés par la SNCF. Ce dernier point est en lien avec un partenariat entre SMT et la SNCF et à l'appui duquel le troisième objet de recherche a été défini.

Le troisième objet qui intéresse SMT est celui de la question de l'articulation entre desserte ferroviaire et tourisme, en particulier le « tourisme d'affaires » (Encadré 3). Le partenariat avec la SNCF oriente alors les attentes relatives à l'analyse du « tourisme d'affaires » et conditionne en partie certains développements. Cependant, entre le dépôt du projet de thèse à l'ANRT et le début du doctorat, les modalités du partenariat seront en partie remises en cause par le service partenaire de la SNCF³⁵. Dans un premier temps, plusieurs tentatives de relance et d'évolution de ce partenariat seront menées. En parallèle, je propose plusieurs réorientations possibles du questionnement de recherche à partir des lectures des travaux sur le tourisme et sur la desserte ferroviaire à grande vitesse.

³⁵ SMT entretient alors un partenariat avec la Direction des ventes de SNCF Voyages et leurs différentes agences commerciales voyageurs (ACV). L'idée d'une réflexion plus large sur la desserte ferroviaire à grande vitesse et les enjeux touristiques est pensée à l'appui de ce partenariat et en lien avec l'un des représentants de cette direction de la SNCF. Cependant, celui-ci change de poste entre l'élaboration du projet CIFRE et son démarrage effectif. La personne qui la remplace n'entretient pas les mêmes relations avec SMT, et n'a pas la même appréciation des perspectives, ce qui soulève des questions en interne d'une part sur l'évolution du partenariat commercial, et également pour le projet de doctorat.

Encadré 3 : Le « tourisme d'affaires », définitions et enjeux

Le tourisme d'affaires renvoie à des activités hétérogènes et sa définition fait débat. Il est distingué d'un tourisme dit d'agrément et caractérisé par des pratiques liées aux activités professionnelles en dehors des lieux de travail habituel et généralement pour de courts séjours en semaine (Delaplace & Perrin, 2013). Pour ces activités, la sensibilité au prix (déplacement, hébergement, activité) est généralement moins marquée que pour l'agrément parce que le coût est pris en charge par l'employeur (bien qu'elle se soit accrue depuis la fin des années 2000, en raison de contrainte budgétaire nouvelle et d'enjeux d'image).

Ces activités diversifiées, qui utilisent en partie les infrastructures touristiques classiques, recourent les congrès, les conventions, conférences, séminaires, workshop, salon, foire, ou encore les voyages de stimulation (*incentive* ou *team building* en anglais). Il est parfois fait référence à ce secteur par l'acronyme anglais MICE (*Meeting, Incentive, Convention and Exhibition*). À ces rencontres et événements professionnels, certains observateurs (tel que l'organisation mondiale du tourisme [OMT]) ajoutent les voyages d'affaires et les formations.

Non seulement les acteurs et observateurs du tourisme ne s'accordent pas sur une définition du tourisme d'affaires, mais le terme est critiqué par ces derniers, tout comme dans les milieux académiques. Selon les observateurs, le vocabulaire utilisé n'est pas le même, ni les définitions (OMT, Atout France, CRT Paris Île-de-France, Office du tourisme et des congrès de Paris [OTCP], autres organismes franciliens). Le glossaire de l'OMT précise diviser en deux catégories les « voyages pour affaires et motifs professionnels », soit d'une part les « réunions, conférences ou congrès, foires commerciales et expositions » (préféré à l'acronyme MICE) et par ailleurs les voyages pour « autres affaires et motifs professionnels » (site de l'OMT). À la fin des années 1990, Mactar Faye mène une analyse sur les stratégies des acteurs tourangeaux en vue de développer le tourisme d'affaires avec l'arrivée du TGV Atlantique. L'auteur note l'ambiguïté de l'usage du terme « d'affaires », qui exclut certaines activités, et retient pour son étude « quatre types de clients : les congressistes, les hommes d'affaires, les incentivistes et les exposants » (Faye, 1998). D'autres chercheurs précisent la définition en limitant ce secteur aux événements (*meeting industry*), excluant une partie des voyages d'affaires individuels (Fabry, 2009), ou en rattachant « le tourisme de réunions et de congrès (TRC) » davantage à la filière de l'événementiel que du tourisme (Christofle & Massiera, 2009). Sont ici consacrées des activités liées à la ville ou la « très grande ville ». Pour d'autres auteurs, la distinction à faire est plus nette, car le tourisme et le tourisme d'affaires ne répondent pas aux mêmes besoins et ne s'inscrivent pas dans le même rapport à la notion de choix parce qu'il s'agit d'obligations liées au travail (Violier, 2013). Des analyses plus récentes sur tourisme et grande vitesse ferroviaire distinguent donc tourisme et rencontres d'affaires (Mondou & Pébarthe-Désiré, 2018).

Au cours de la deuxième année de thèse, le partenariat initial avec la SNCF est progressivement mis de côté, alors que, en parallèle, la stratégie « commerciale » du financeur évolue. Le sujet et les attentes de SMT, ainsi que les missions CIFRE sont redéfinis. Un dédoublement des missions s'effectue progressivement. D'une part, la recherche doctorale est dès lors considérée par le financeur comme une analyse stratégique sur les évolutions de l'offre ferroviaire en cours (développement du projet low cost de la SNCF concernant Marne-la-Vallée Chessy), et ses répercussions pour le territoire. Par ailleurs, mon interlocuteur principal chez SMT change, et des missions opérationnelles me sont explicitement attribuées³⁶.

³⁶ Par exemple : contributions aux travaux de l'observatoire [tourisme d'affaires, festival de l'histoire de l'art de Fontainebleau] ; participation au suivi et la restructuration du réseau Destination Paris Grand Est [devenu Paris What Else Business en 2013] ; participation au suivi de collaboration ou travaux en partenariat avec le CRT Paris Île-de-France [Schéma régional, sujets tourisme d'affaires, projet de « city pass »]). L'Annexe 3 présente un exemple de production concrète réalisée en réponse aux réflexions de SMT, à savoir une cartographie des temps d'accès aux sites depuis différentes gares TGV, à partir d'un recensement des sites et d'une typologie accueillant du tourisme d'affaires en Seine-et-Marne.

Il est désormais moins question du développement d'un type de tourisme (le tourisme d'affaires)³⁷ que d'une meilleure compréhension des enjeux d'accessibilité au territoire à partir de la gare de Marne-la-Vallée Chessy notamment³⁸. Je considère l'accord relatif à cette nouvelle approche du sujet comme l'amorce d'un second temps dans la conduite de la thèse. Ces questions seront dès lors abordées par l'analyse des mobilités touristiques dont les gares TGV sont l'un des points d'accès potentiels.

L'exploration du lien entre desserte ferroviaire à grande vitesse évolue au cours de la deuxième année. Si le cadre CIFRE a renforcé l'orientation du sujet sur Marne-la-Vallée Chessy, le travail réalisé auprès du service transport de la Région Île-de-France dans le cadre du mémoire du Master 2 participe de la construction des hypothèses qui ont été explorées sur l'organisation de la desserte en Île-de-France et l'insertion territoriale des gares TGV franciliennes. Les attentes de SMT ont à la fois orienté la recherche, tout en constituant pour moi une source d'observation des représentations de cet acteur territorial.

1.2. Temps 2 : le choix des mobilités touristiques comme grille de lecture de l'insertion territoriale de Marne-la-Vallée Chessy au prisme des évolutions de l'offre ferroviaire à grande vitesse

Au cours du deuxième temps de la thèse, le terrain principal de recherche et l'approche que je souhaite mobiliser sont stabilisés.

Parmi les résultats issus de la première période de recherche, les interrogations portant sur le modèle de desserte TGV intersecteurs sont particulièrement ressorties (Entretiens Responsables SNCF, décembre 2010 et mars 2011 ; terrains liés au projet de gare à Sénart). L'analyse de l'organisation de la desserte en Île-de-France passe par une compréhension de ce modèle de desserte, de ses enjeux et perspectives d'évolution. Au cours de l'année 2012, une annonce de la SNCF rend compte d'une évolution importante de l'organisation de la desserte ferroviaire : celle du développement d'une offre low cost pour laquelle Marne-la-Vallée Chessy serait l'une des gares terminus (Libération, 5 juin 2012 ; Les Échos, 5 juin 2012).

Ce choix de Marne-la-Vallée Chessy comme terminus francilien me conduit à reformuler mes hypothèses, en intégrant et interrogeant cette nouvelle offre dans l'analyse du système d'acteurs, des dynamiques relationnelles (capacité et flux) de la gare ainsi que des pratiques de ceux qui transitent par elle.

³⁷ Le tourisme d'affaires, dont l'approche était fortement orientée par le partenariat de SMT avec la SNCF (et crispée en raison de sa remise en cause) est progressivement admise comme une approche trop limitée dans le cadre du doctorat. En accord avec SMT, dans le cadre de cette recherche, la question touristique est dès lors appréhendée sous l'angle des mobilités (Réunions encadrement, février 2012).

³⁸ Une nouvelle demande est ainsi formulée par SMT de « déterminer une zone d'influence au-delà de laquelle le client ne veut pas aller, sachant que les solutions d'intermodalité ne sont pas les mêmes selon les types de séjour » et d'avoir une réflexion sur « l'accessibilité perçue ou constatée en fonction du territoire » (Réunion avec les différents partenaires, 26 mars 2012).

Le choix d'analyser les mobilités touristiques transitant par la gare, actée par les encadrants CIFRE, constitue une étape importante dans l'adaptation de mon approche ainsi que dans le travail de terrain. Au printemps 2012, je propose, au regard des données existantes et disponibles, de réaliser une enquête sur les touristes transitant par la gare de Marne-la-Vallée Chessy. C'est durant cette phase de préparation de l'enquête que Marie Delaplace (Université Paris Est-Marne-la-Vallée) me propose de participer au projet qu'elle souhaite mener avec Francesca Pagliara, de l'Université de Naples Federico II³⁹. Cette dernière s'est intéressée au poids de la desserte à grande vitesse dans le choix d'une destination touristique : Rome (Valeri *et al.*, 2012). Les deux chercheuses ont l'idée de mener une enquête à Paris afin de comparer les résultats de l'enquête romaine sur l'importance de l'offre TGV dans le choix de la destination touristique. La proximité de nos questionnements de recherche (tourisme et desserte ferroviaire à grande vitesse) me convainc de l'intérêt de participer à ce projet⁴⁰ : cette rencontre se traduit par le doublement de nos projets respectifs d'enquête, à Paris et à Marne-la-Vallée Chessy.

Ma participation à ce projet constitue une opportunité importante, me permettant d'expérimenter la recherche collective, tout en m'obligeant à réfléchir à l'adaptation de la forme et du contenu de l'enquête sur Marne-la-Vallée Chessy aux objectifs des autres chercheurs.

Avec la réalisation d'une enquête *ad hoc*, mon objectif était d'étudier les pratiques spatiales des touristes utilisant la gare de Marne-la-Vallée Chessy et, notamment, d'interroger la relation entre la gare et la visite de Disneyland Paris. Cette visite est-elle couplée à d'autres secteurs ? Le fait de venir en train à grande vitesse renforçait-il la polarisation des pratiques autour de Disney ? Dans quelles mesures des profils de touristes transitant par la gare et ne visitant pas le complexe sont-ils identifiables ? Afin de répondre aux objectifs de la comparaison entre Rome et Paris et à ceux du doctorat, l'enquête francilienne est réalisée à la fois dans des secteurs parisiens et dans celui de Marne-la-Vallée Chessy. Cette possibilité de comparer les pratiques de touristes selon différentes gares (gares centrales parisiennes et gare TGV francilienne [Marne-la-Vallée Chessy]) me permet d'affiner mes questions de recherche.

L'enquête co-conduite en 2012 a été menée avant la mise en service de Ouigo : l'un de mes objectifs était de pouvoir comparer les résultats de 2012 à des observations après la mise en place de cette nouvelle offre, afin de pouvoir identifier si une évolution des pratiques spatiales des touristes arrivant à Marne-la-Vallée Chessy était observée. En ce sens, j'ai participé à un autre projet collectif en 2013-2014⁴¹ et notamment aux traitements d'une enquête menée à Marne-la-Vallée Chessy à

³⁹ Le projet est porté par Marie Delaplace dans le cadre du Groupe Transversal Tourisme du Labex Futurs Urbains, dont Francesca Pagliara sera professeure invitée en mars et avril 2013. Samuel Mermet (IR, LVMT-IFSTTAR) participe également au projet.

⁴⁰ Cette collaboration se traduira par différents communications et articles (Delaplace & Perrin, 2013 ; Delaplace *et al.*, 2013 ; Pagliara *et al.*, 2014). Les questionnements de recherche connaîtront différentes suites (ce projet de recherche). Ils seront d'une part prolongés dans le cadre d'un autre projet collectif « Tourisme, Transport, Développement des territoires » (2013-2014). Par ailleurs, Marie Delaplace et Francesca Pagliara poursuivront leur démarche comparative avec d'autres capitales européennes telles que Madrid (Pagliara *et al.*, 2015, Delaplace *et al.*, 2016).

⁴¹ Le projet collectif « Tourisme, Transport, Développement des territoires » (financement Super BQR de l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée, 2013-2014) a été porté par différents chercheurs du Lab'urba et du LVMT : Marie Delaplace (UPEM), Anne Aguiléra (IFSTTAR), Nacima Baron (UPEM), Nathalie Fabry (UPEM), Julie Perrin (Doctorante, LVMT), Gwendal Simon (UPEM), Laurent Terral (IFSTTAR), Sylvain Zeghni (IFIS – LVMT), ainsi que Samuel Mermet (IR, IFSTTAR). Plusieurs enquêtes sont

l'automne 2013 auprès de visiteurs du complexe touristique Disney⁴². Les données obtenues apportent un premier éclairage sur les évolutions des profils et pratiques des touristes transitant par Marne-la-Vallée : des évolutions sont identifiables dans les pratiques spatiales des visiteurs transitant par la gare de Marne-la-Vallée Chessy suite à la mise en service de Ouigo. Cependant l'échantillon ciblé est plus restreint qu'en 2012 (Marne-la-Vallée uniquement, orientée sur les visiteurs du complexe Disney). Lors de la reprise de la thèse en 2017, j'ai fait le choix de réaliser une nouvelle enquête. L'objectif à la fois d'avoir des données spécifiquement adaptées à mes questions de recherche et d'analyser la pérennité des processus observés, une fois les effets de nouveauté stabilisés (promotion marketing de lancement de l'offre, découverte et enjeux d'appropriation par les voyageurs). Les résultats de l'enquête de 2013 ont en partie servi à élaborer les hypothèses liées à cette nouvelle enquête, mais n'ont pas été mobilisés directement dans le manuscrit, la démonstration se concentrant sur la lecture croisée des résultats de 2017 en regard de ceux de 2012.

1.3. Temps 3 : comprendre et analyser les bouleversements introduits par Ouigo

Le troisième temps de la thèse est celui de la reprise du travail au début de l'année 2017, après deux ans d'interruption. Dans ce contexte, j'envisage deux options : reprendre la rédaction entamée deux années auparavant, ou réaliser un nouveau travail de terrain. Je choisis la deuxième option, en accord avec ma Directrice de thèse et le Directeur de mon laboratoire d'accueil, en saisissant l'opportunité de participer au montage d'un projet de recherche collectif, financé par l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée⁴³.

L'enjeu majeur est d'analyser plus spécifiquement les effets de l'offre Ouigo, non plus au moment de sa mise en service, mais dans une phase de relative maturité, après quatre années d'exploitation. Les objectifs sont multiples : caractériser l'évolution des dynamiques relationnelles (capacités et flux) suite à la mise en service de Ouigo (la gare de Marne-la-Vallée Chessy et le système TGV francilien) ; identifier les répercussions possibles de ce nouvel acteur dans les relations entre les différents acteurs impliqués dans cette gare et dans leurs représentations de cette dernière ; analyser dans quelles mesures l'évolution de la desserte, en particulier suite à l'arrivée de Ouigo en gare de Marne-la-Vallée Chessy, s'est traduite par des changements dans les pratiques spatiales des touristes utilisant le train à grande vitesse pour venir à Paris Île-de-France. Afin de répondre à ces différents

menées, et je participerai en particulier à la réalisation de la base de données de l'enquête « diffusion » menée à l'automne 2013 à Marne-la-Vallée et aux traitements statistiques. Ce volet du projet est coordonné par Anne Aguiléra, Gwendal Simon et Laurent Terral.

⁴² L'enquête est menée du 24 au 31 octobre 2013 auprès de touristes à Marne-la-Vallée Chessy, afin de questionner les pratiques spatiales, et la possible diffusion de ces pratiques, des touristes du complexe touristique Disney.

⁴³ Un projet collectif a permis de soutenir ce travail, intitulé « Les gares d'interconnexion sont-elles toujours périphériques ? » (financement Super BQR de l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée, 2017-2018). Il a associé différents chercheurs du Laboratoire Ville Mobilité Transport : Pierre Zembri (UPEM), Caroline Gallez (IFSTTAR) ; Florent Le Néchet (UPEM) ; Julie Perrin ; Gwendal Simon (UPEM) et Mariane Thébert (IFSTTAR). Deux étudiants ont également collaboré au projet dans le cadre de stage, Julie Wenis (mars-juillet 2017) et Thomas Quillerier (avril 2017).

objectifs, une approche méthodologique mixte (enquête par questionnaire et par entretiens semi-directifs) est développée.

La préparation de cette dernière phase d'enquête de terrain me fournit par ailleurs l'opportunité de porter un regard critique sur mes précédents matériaux et résultats. Ce travail me permet de préparer la nouvelle enquête par questionnaire, ainsi qu'une enquête qualitative complémentaire par entretiens semi-directifs auprès des touristes. À ce travail de terrain, s'ajoute plusieurs analyses : de la presse sur Ouigo (entamée dès la mise en service de cette offre), de la nouvelle organisation de l'offre (données dessertes et horaires, SNCF), de séances d'observation en gare ainsi que la conduite de quelques entretiens semi-directifs et rencontres préparatoires à la réalisation des enquêtes.

*

La Figure 2 présente une lecture synthétique des trois phases de conduite de ma recherche. Suite à une première phase exploratoire, j'ai choisi de proposer une lecture de l'insertion territoriale de la gare de Marne-la-Vallée Chessy à partir de différentes approches : les systèmes d'acteurs liés à la gare (processus décisionnel initial, puis gouvernance et projet) ; l'organisation de la desserte de la gare et son insertion locale (les systèmes spatiaux mis en relation par la gare) ; les pratiques d'une partie de ceux qui l'utilisent (positionnement dans l'aire d'influence et diffusion). Je me suis enfin intéressée à la façon dont l'arrivée de Ouigo remettait en cause, ou non, ces différents résultats. La gare est ici appréhendée comme une porte d'entrée du territoire, dans son rôle de polarisation et diffusion des flux, qui offre une lecture des différents systèmes spatiaux dont elle est l'interface. Cette notion de porte d'entrée est appréhendée par les possibilités d'accéder à la gare (desserte et insertion), les pratiques et les représentations tant des systèmes d'acteur qui interagissent sur la gare que celles de ceux qui transitent par elle.

La partie suivante du chapitre présente les différents matériaux à l'appui desquels cette démonstration a été construite, ainsi que les protocoles méthodologiques retenus.

Figure 2 : Lecture synthétique des approches retenues et de la construction de la démonstration

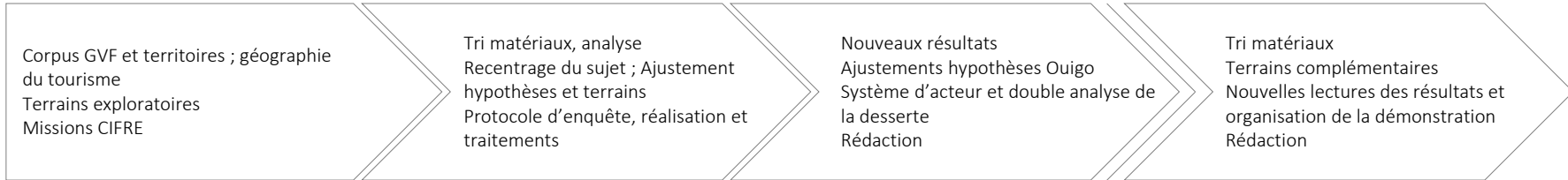
UNE RECHERCHE EN TROIS TEMPS

Phase exploratoire et ajustement des axes de recherche

MLV : les différentes approches de son insertion territoriale et caractérisation de son rôle de porte d'entrée

MLV & Ouigo : quelles évolutions, avec quelle pérennité ?

AVANCEES DE LA DEMARCHE

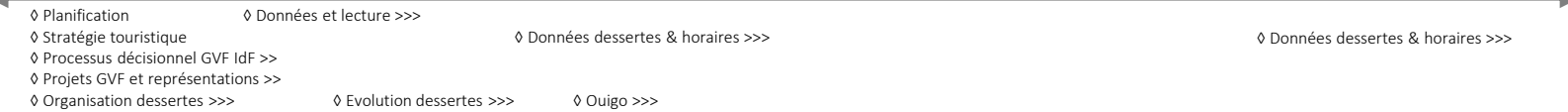


PRINCIPAUX MATERIAUX

CORPUS PRESSES



LITTERATURES GRISES & DONNEES FRÉQUENTATIONS



RENCONTRES & ENTRETIENS



DONNÉES PROFILS & PRATIQUES



2. Constitution des matériaux et choix méthodologiques

Afin de répondre à ma problématique de thèse et de tester mes hypothèses de recherche (cf. Chapitre 1), j'ai utilisé et constitué différents types de matériaux.

Une première sous partie présente les matériaux ayant permis d'analyser les processus décisionnels et des évolutions de la desserte de Marne-la-Vallée Chessy (2.1.). Ce corpus rassemble des discours d'acteurs, entendus au sens de la production écrite et orale à destination d'autrui, pour lesquels je reviendrai sur les enjeux d'analyse (2.2.). L'analyse des pratiques de mobilité de ceux qui transitent par Marne-la-Vallée Chessy repose principalement sur la réalisation d'enquêtes *ad hoc* par questionnaires et par entretiens semi-directifs venant compléter les quelques données statistiques déjà existantes (2.3.).

La constitution, l'utilisation et l'interprétation de ces matériaux ont donné lieu à différents choix méthodologiques.

2.1. Principales sources utilisées concernant les processus décisionnels et l'organisation de la desserte

L'analyse des processus décisionnels liés à la gare de Marne-la-Vallée Chessy et de l'évolution de sa desserte s'appuie sur plusieurs sources. Elles me permettent de restituer les représentations des acteurs, l'expression de leurs intérêts, de l'évolution de leur positionnement et de leur stratégie, ou m'informent sur le fonctionnement du système ferroviaire à grande vitesse ou encore la fréquentation des gares. Sont présentés dans un premier temps les principaux documents écrits mobilisés de diverses natures : documents techniques, documents politiques formels ou informels, publications de presse (2.1.1.). Je reviendrai ensuite sur les données recueillies en situation d'observation participante (2.1.2.), puis, sur les entretiens semi-directifs réalisés avec des acteurs, issus d'archives ou réalisés par moi-même (2.1.3.).

2.1.1. Corpus documentaires

Parmi les différentes sources documentaires mobilisées, les documents institutionnels relatifs à différentes actions collectives ont particulièrement été analysés :

- ceux liés aux politiques départementales et régionales (stratégies départementales ou régionales d'aménagement ou liées à un axe de développement [projet de territoire, SDRIF, Schéma ou stratégie touristique ou encore documents liés à la planification de Marne-la-Vallée], lois, rapports, publications institutionnelles, études, sites internet) ;
- les documents relatifs à la planification en particulier des infrastructures ferroviaires à grande vitesse (schémas et contributions, lois, rapports) ;

- les documents concernant les projets de transports ferroviaires à grande vitesse (réalisés ou à l'étude) ainsi que certains projets régionaux (conventions, rapports, documents internes [études, présentations, comptes-rendus de comités techniques ou de pilotage], documents liés aux débats publics [documents officiels, contributions officielles, cahiers d'acteurs, compte-rendu], bilans LOTI, publications d'acteurs).

Parmi ces productions, les contributions (études, rapports, avis) de différents acteurs et organismes (acteurs du transport, associations, acteurs privés, équipes d'architectes sur le projet Grand Paris, etc.) ont également été analysées.

Un travail a également été mené sur les différents documents relatifs à l'organisation de la desserte ferroviaire (archives ; données SNCF Voyages [Direction Grands Projets et Prospective], 2009-2018) ainsi que des offres à grande vitesse et leurs évolutions et à la gestion des gares (lois et réglementations, rapports, productions des opérateurs et gestionnaires, documents de communication, supports et comptes-rendus des instances régionales de concertation [IRC], études, sites internet). Concernant l'organisation de la desserte ferroviaire, pour les gares de Marne-la-Vallée Chessy (2012, 2013, 2017), et Paris Gare de Lyon (2012, 2017), les données ont été complétées avec des relevés des données horaires. Par ailleurs, pour les années 2012 et 2013, j'ai pu utiliser les indicateurs horaires SNCF de l'été.

En supplément de ces documents écrits, les présentations de représentants institutionnels, d'acteurs ferroviaires ou du tourisme, dans le cadre de cycle de présentations⁴⁴, en marge d'événements institutionnels ou professionnels⁴⁵ ou de séminaires⁴⁶ ont fourni des sources complémentaires de discours d'acteurs.

Sur ces différents sujets, la presse nationale et locale⁴⁷, ainsi que la presse spécialisée ont également été mobilisées.

2.1.2. Situations d'observation participante

L'observation participante peut être définie comme « une recherche caractérisée par une période d'interactions sociales intenses entre le chercheur et les sujets, dans le milieu de ces derniers » (Bogdan & Taylor, 1975 cité par Bendaoud *et al.*, 2016). Les situations d'observations participantes liées au stage de M2 puis à la thèse CIFRE, m'ont permis d'une part d'observer les interactions entre acteurs : sur les projets ferroviaires à grande vitesse en Île-de-France, les stratégies liées à la métropolisation ou à l'attractivité régionale (aménagement, gouvernance, projet de transport,

⁴⁴ « Les jeudis du cluster » (Cluster tourisme Val d'Europe), les ateliers de la gare (Gares & Connexions), « le Grand Paris » (SGP), cycle de présentations ENPC.

⁴⁵ Congrès des maires de Seine-et-Marne, Bedouk (Salons du tourisme d'affaires).

⁴⁶ Tel que le séminaire DGCIS « Évaluer l'impact d'un événement touristique » ou du CNAM « L'interface entre les transports publics urbains et la grande vitesse ferroviaire ».

⁴⁷ Pour les archives de presse, la base de presse Europresse (presses régionales, nationales et anglo-saxonnes) a été utilisée.

développement touristique), la production de données et leurs analyses (conduites d'enquêtes, réception des résultats). Elles m'ont également offert l'accès à des documents écrits n'étant en général pas diffusés en dehors du cercle des acteurs impliqués, à l'exemple de documents techniques, de textes intermédiaires ou de comptes-rendus de réunions antérieures aux situations d'observation participante auxquelles j'ai participé. Dans le cas de documents non diffusés par ailleurs, dans la suite du manuscrit ceux-ci seront référencés comme « documents internes » (Documents internes RIF [Région Île-de-France] ou SMT).

Plusieurs chercheurs ont proposé une analyse réflexive des situations de recherche salariées (Flamant, 2005 ; Perrin-Joly, 2010), et notamment dans le cas de thèse CIFRE (Bendaoud *et al.*, 2016 ; Bourhis, 2016 ; Rouchi, 2018). Pour ces auteurs, le doctorant CIFRE dispose de deux casquettes : scientifique et opérationnelle. Si ce cadre fournit l'opportunité d'accéder au plus près du terrain, il est également révélateur d'actions menées selon deux temporalités : celle des attentes CIFRE et celle de la recherche. Concilier les deux n'est pas toujours simple. Concernant la production des matériaux, la double casquette de doctorant CIFRE peut se traduire par différents niveaux d'implication (observation, participation, contribution), soulevant la question des parts respectives de la participation et de l'observation⁴⁸. Enfin, troisième élément, et non sans lien, le doctorant ne peut pas toujours s'affranchir de cette double casquette : bien que dans une démarche de recherche, il n'est pas considéré comme un simple observateur par les acteurs avec lesquels il interagit, mais davantage comme un représentant de sa structure CIFRE (relai pour des demandes, méfiances ou réserves concernant certaines données ou stratégies). Ce point peut être renforcé par le fait que le doctorant ait des missions opérationnelles. J'ai identifié en particulier deux types de situations révélant la nécessité d'un retour réflexif sur les matériaux collectés lors d'observation participante ainsi que sur le poids de cette double casquette (doctorant et chargée d'études et de recherche) : des situations « partie prenante » ; les entretiens et rencontres avec des acteurs avec lesquels d'autres membres de la structure CIFRE ont eu des interactions.

Afin d'illustrer la complexité de ce positionnement et les enjeux de cette double casquette, je propose de revenir sur un exemple : les cas des situations d'observation participante et d'entretiens menés sur le projet d'Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France et du projet de gare à Sénart⁴⁹. Dans le cadre de la recherche menée, je me suis intéressée au processus de débat public (décembre 2010 – mai 2011). À ce moment-là, la structure CIFRE, SMT, s'est associée à la signature d'un cahier d'acteur (n° 30). Je n'ai pas été impliquée par SMT en amont du débat public. Lors du débat public, mon référent SMT, en raison de la mobilisation importante de différents acteurs seine-et-marnais, demande simplement un retour sur les réunions publiques auxquelles j'ai assisté. Au printemps 2011, en parallèle du débat public, je sollicite un entretien semi-directif avec l'un des

⁴⁸ Voir l'analyse de Bastien Soulé (2007) sur observation participante et participation observante, en particulier l'émergence de cette terminologie et les différentes propositions méthodologiques associées à l'usage de cette notion.

⁴⁹ Ce projet de ligne nouvelle a fait l'objet d'un débat public en 2010-2011. En 2013, le projet a été reconduit à 2030 et est depuis ajourné (Duron [Rapport], 2013 ; COI, 2018). Les résultats concernant ce cas seront présentés dans le Chapitre 4.

représentants de l'Établissement Public d'Aménagement (EPA) Sénart afin d'échanger sur la mobilisation locale en faveur de la gare de Sénart. Celui-ci aura lieu après la dernière réunion publique, en juin 2011, et je suis invitée à assister aux réunions techniques sur les études menées quelques mois plus tard (glissement de l'entretien à une situation d'observation). Par ailleurs, suite à cet entretien, je rencontre en juillet 2011, le responsable de la direction des transports du Conseil général de Seine-et-Marne. L'entretien se déroule également à l'issue du débat public, alors que les différents acteurs locaux attendent l'avis du maître d'ouvrage concernant les suites à donner au projet (en particulier choix de scénario et de localisation des gares). Lors de cet échange, en fin d'entretien, je suis interpellée au titre de ma double casquette. En effet, après avoir expliqué que le Conseil général souhaite alimenter le soutien au projet de gare Lieusaint, mon interlocuteur revient sur le soutien de SMT au projet. Il avait été question d'une étude stratégique sur le sujet. Lors de l'entretien, mon interlocuteur évoque l'idée d'une note stratégique sur la question touristique : il est proposé d'organiser une réunion en ce sens le mois suivant. Mon responsable CIFRE est très favorable à cette demande, et il m'est demandé, en tant que chargé d'étude et de recherche, mais à l'appui de mon « expertise » du sujet, de rédiger cette note⁵⁰. Celle-ci fera l'objet de différents échanges en interne et avec les représentants du Conseil général de Seine-et-Marne. Cet exemple permet de mettre en lumière les enjeux de positionnement du doctorant CIFRE lors des entretiens semi-directifs. Dans le cas présenté, mon rattachement à SMT a pesé dans l'interaction avec l'interlocuteur rencontré. Si ce point a surtout orienté la fin de l'entretien, les échanges suivants avec les représentants du Conseil général de Seine-et-Marne se sont davantage faits au titre des missions opérationnelles que du projet de recherche : de plus, je suis passée d'une position d'analyse à celle de contributeur (situation « partie prenante »).

Une partie des matériaux constitués apparaissent donc hybrides entre observation participante et entretiens semi-directifs. Lors de leur analyse, je me suis attachée à tenir compte de ces différentes modalités d'échanges avec les acteurs rencontrés.

2.1.3. Entretiens et diversité des modalités d'échange

Les entretiens auprès des acteurs ont été mobilisés à la fois dans une phase exploratoire de la recherche, puis, une fois le sujet recentré, afin d'apporter des éclairages supplémentaires en particulier sur la conduite de projet, les représentations liées aux gares TGV franciliennes notamment par l'analyse du poids de ces représentations dans la production de données.

Dans un premier temps, j'ai à la fois rencontré des représentants d'organisme de transport ainsi que ceux liés aux tourisms. J'ai également rencontré des représentants locaux liés à l'étude de

⁵⁰ Outre la question du positionnement lors des entretiens semi-directifs, cet exemple illustre également l'ambiguïté de la double casquette du doctorant CIFRE dans la conduite de ses missions, et les possibles (en)jeux sur la posture de l'expertise interne, dans le cadre hiérarchique d'une entreprise ou structure institutionnelle (Perrin-Joly, 2010 ; Rouchi, 2018).

grands projets. Par la suite, les entretiens se sont recentrés sur les projets en gare et sa desserte, la production des données et les enjeux liés à l'évolution de l'offre.

À l'appui des biais identifiés en lien avec les situations d'observation participante, j'ai fait le choix de distinguer dans les analyses trois niveaux d'interactions lors de nos échanges avec les différents acteurs rencontrés⁵¹ : les entretiens semi-directifs ; les entrevues et les rencontres. Le Tableau 1 les recense et leurs détails sont présentés en Annexe 4. En raison des trois modalités d'interaction, des fonctions occupées dans les différentes structures et des conditions d'entretiens, j'ai choisi de les anonymiser⁵² (référence dans la suite du manuscrit par la fonction, la structure et la date de l'échange).

Tableau 1 : Types d'acteurs rencontrés et modalités des échanges

	Nombres d'entretiens par types			TOTAL
	Entretiens semi-directifs	Entrevues	Rencontres	
Acteurs du transport	9	7	5	21
Représentants institutionnels hors tourisme (services déconcentrés de l'État, collectivités, organismes associés)	6	4	2	12
Acteurs du développement touristique (dont institutionnels, antennes détachées des collectivités, organismes issus de partenariats institutionnels)	3	0	2	5
Acteurs privés	3	2	1	6

Réalisation : J. Perrin

Sont considérés comme des entretiens semi-directifs, les échanges que j'ai eus, à mon initiative, avec une (ou deux) personne(s) au titre de leurs fonctions. Il s'agit à la fois d'entretiens exploratoires, ainsi que des entretiens semi-directifs conduits par la suite du doctorat. Seule une partie des entretiens a été enregistrée et fait l'objet d'une retranscription (notamment en raison du cadre CIFRE initial), pour les autres, les discours ont été collectés par prise de note.

Par entrevues⁵³, je fais référence aux les entretiens pour lesquels la double casquette de doctorant CIFRE a pesé, mon appartenance à la structure CIFRE ayant dominé les échanges (message à faire

⁵¹ Ces modalités sont distinctes des réunions entre acteurs ou internes auxquelles j'ai pu participer (situation d'observation participante).

⁵² En dehors du cas de Philippe Domergue pour lequel une archive d'entretien (réalisé en 1991) a par ailleurs été mobilisée (Annexe 4, Tableau 2).

⁵³ Le dictionnaire Larousse définit entrevue comme « Rencontre concertée entre deux ou plusieurs personnes qui ont à parler ensemble » quand l'entretien est « Conversation suivie avec une ou plusieurs personnes », mettant davantage l'accent dans le second cas sur l'échange que ses modalités (Site Larousse [www.larousse.fr]).

passer). Ces échanges m'ont cependant apporté des éclairages sur les actions menées, les représentations liées à certains projets ou les dynamiques entre acteurs. Dans cette catégorie sont également recensés certains échanges moins formels que des entretiens semi-directifs (rencontres à l'issue d'une présentation ou d'une réunion, échanges lors de visite de terrain).

Une troisième modalité d'interaction avec les acteurs, intermédiaire entre l'observation participante et les entretiens, a par ailleurs alimenté mes réflexions, que je nomme rencontres. Il s'agit de temps d'échange avec un ou deux interlocuteurs, à l'initiative de mes encadrants CIFRE (parfois présents ou en partie), dont l'objet était les travaux menés dans le cadre du doctorat⁵⁴. Je ne recense pas ici l'ensemble des réunions auxquelles j'ai participé, qui relèvent de l'observation participante mais bien celles dont les travaux menés dans le cadre du doctorat étaient à l'ordre du jour. Certaines de ces entrevues et rencontres ont préfiguré des entretiens semi-directifs.

Par ailleurs, dans le cadre de cette recherche, et en particulier afin de reconstituer les processus décisionnels concernant la réalisation de l'Interconnexion Est et des gares TGV franciliennes, j'ai mobilisé des archives d'entretiens semi-directifs. Ceux-ci proviennent de trois sources (Tableau 2). Une partie d'entre eux est issue d'archives orales de la collection « Les origines des grandes vitesses ferroviaires en France » produites par l'association Rails et Histoire (en partie disponible sur le site Mémoire orale de l'industrie et des réseaux⁵⁵). Les entretiens de cette collection ont été menés par Alain Beltran et Jean-François Picard, chercheurs au CNRS entre octobre 1990 et novembre 1992, dans le cadre d'une enquête intitulée « Histoire d'une décision : le chemin de fer à grande vitesse en France (1945-1990) » à la demande de l'AHICF (Association pour l'histoire des chemins de fer, devenue Rails et Histoire) et avec le soutien du ministère des Transports.

Entre octobre 1994 et mai 1995, une série d'entretiens est menée par Isidore Boursier-Mougenot (équipe de recherche PARIS, Paris 1), Jean-Michel Fourniau (INRETS, DEST) et Marianne Ollivier-Trigalo (INREST, DEST) auprès des acteurs impliqués dans le projet de TGV Est dans le cadre du projet « Pratiques d'évaluation et territorialisation d'une politique publique : le cas de la grande vitesse ferroviaire » (Responsable scientifique : Jean-Michel Fourniau), qui donnera lieu à la publication du rapport « Le projet de TGV Est : entre consensus et incertitude » (Boursier-Mougenot & Ollivier-Trigalo, 1996). Une partie des entretiens a été retranscrite au sein d'un volume annexe non diffusé (Boursier-Mougenot *et al.*, 1996). Les auteurs ont accepté l'utilisation de ces entretiens dans le cadre de cette thèse.

⁵⁴ Par exemple, en février 2011, une réunion a été organisée par mon encadrant CIFRE et la directrice commerciale de la structure avec deux représentants de Disney Business Solution [DBS] (entité Disney en charge des événements professionnels) afin de présenter le projet de recherche. Cette réunion m'a apporté de nombreux éclairages sur les relations entre DBS et notre structure. Les échanges étant dominés par les enjeux liés à leur partenariat commercial. J'ai identifié que ma fonction n'était pas claire, et j'ai dû montrer l'indépendance de la démarche de recherche vis-à-vis des objectifs commerciaux de la structure CIFRE. Suite à cette réunion, j'ai pu réaliser un entretien semi-directif avec l'un des représentants de DBS.

⁵⁵ Collection disponible sur le site Mémoire orale de l'industrie et des réseaux [www.memoire-orale.org/liste-entretien.php?col=10&scol=0], dernière consultation septembre 2019.

Tableau 2 : Les archives d'entretiens mobilisées dans le cadre de la thèse et leurs sources

Cadre de l'entretien	Nom, fonction et organisme	Date et durée	Référence dans la suite du manuscrit
<p>Réalisé par A. Beltran, J.-F. Picard</p> <p>Enquête « Histoire d'une décision : le chemin de fer à grande vitesse en France (1945-1990) »</p> <p>Rails et Histoire</p>	<p>Jean DUPUY Directeur général de la SNCF (1985-1987)</p>	<p>Date : 5 avril 1991 Durée : 2h</p>	<p>Entretien [archive] Dupuy, SNCF, avril 1991</p>
	<p>Gérard MATHIEU Directeur des lignes nouvelles à grande vitesse de la SNCF</p>		
	<p>Philippe DOMERGUE Directeur du département des schémas directeurs des lignes à grande vitesse (direction des lignes nouvelles de la SNCF)</p>	<p>Date : 16 juin 1991 Durée : 2h30</p>	<p>Entretien [archive] Mathieu & Domergue, SNCF, juin 1991</p>
	<p>Michel WALRAVE Chef du département Économie du service de la Recherche de la SNCF (1967-1971)</p>	<p>Date : 17 juillet 1991 Durée : 2h30</p>	<p>Entretien [archive] Walrave, SNCF, juillet 1991</p>
<p>Réalisé par I. Boursier-Mougenot, J.-M. Fourniau*, M. Ollivier-Trigalo</p> <p>Enquête « TGV Est »</p> <p>INRETS</p>	<p>Philippe ESSIG* Président de la SNCF (1985-1988)</p>	<p>Dates : 12 octobre, 28 novembre 1994</p>	<p>Entretien [archive] Essig, SNCF, octobre 1994/novembre 1994</p>
	<p>Marcel JOURNET* Responsable de la Mission TGV Est, SNCF⁵⁶</p>	<p>Date : 26 octobre 1994</p>	<p>Entretien [archive] Journet, SNCF, octobre 1994</p>
	<p>M. SINOÛ Directeur adjoint des Transports, Conseil régional d'Île-de-France</p>	<p>Date : 28 mars 1995</p>	<p>Entretien [archive] Sinou, CR d'Île-de-France, mars 1995</p>
<p>Réalisé par S. Effosse</p> <p>campagnes d'archives orales « Acteurs et mémoires de villes nouvelles »</p> <p>Programme interministériel Histoire et Évaluation des villes nouvelles</p>	<p>Michel GIRAUD Président du Conseil régional d'Île-de-France (1976-1988, 1992-1998)</p>	<p>Date : 4 septembre 2002 Durée : 1h40 (Première campagne, entretien n° 1)</p>	<p>Entretien [archive] Giraud, septembre 2002</p>
	<p>Gilles CARREZ Secrétaire général de l'EPA de Marne-la-Vallée (1980-1982) Chargé de l'aménagement, du plan et des contrats régionaux de la région Ile de France (1983 — 1986) Secrétaire général adjoint (délégation Disney) du GCVN (1987-1990)</p>	<p>Date : 25 mars 2004 Durée : 1h (Deuxième campagne, entretien n° 1)</p>	<p>Entretien [archive] Carrez, mars 2004</p>

* Présent pour les seuls entretiens signalés « * ».

Sources : Sites Mémoire orale de l'industrie et des réseaux [www.memoire-orale.org] & Archives orales du gouvernement français [www.archives-orales.developpement-durable.gouv.fr]; Boursier-Mougenot *et al.*, 1996.

Réalisation : J. Perrin

⁵⁶ Dans le cadre cet entretien, Marcel Journet a été rencontré au titre de ces fonctions concernant la LGV Est. Il a été précédemment responsable du projet d'Interconnexion auprès du Directeur du TGV Nord (SNCF), expérience sur laquelle il revient au cours de l'entretien.

La troisième série d'entretiens mobilisés est issue de deux campagnes d'archives orales (juin-septembre 2002 puis 2004) menées auprès des acteurs de la genèse des villes nouvelles françaises sous le nom de « Acteurs et mémoires de villes nouvelles », réalisées par Sabine Effosse (Université de Tours), pour le compte du Programme interministériel Histoire et Évaluation des villes nouvelles (notamment disponible sur le site des archives orales du gouvernement français⁵⁷).

Au sein de ces différentes campagnes d'entretiens, seuls ceux directement mobilisés dans le manuscrit sont ici recensés (Tableau 2).

L'analyse des différents documents de littérature grise a été complétée à la fois par les expériences d'observation participante et les entretiens semi-directifs. Par ailleurs, les situations d'observation participante, mais aussi les rencontres avec des acteurs, ont offert la possibilité d'avoir accès à des matériaux inédits.

2.2. Analyse des discours

Les discours d'acteurs, entendus au sens de la production écrite et orale à destination d'autrui tiennent une place centrale dans notre analyse de la desserte à grande vitesse en Île-de-France. J'ai distingué au moins trois types de discours : les discours « techniques », relevant de la faisabilité des projets et dont les versions publiques sont plus ou moins disponibles et simplifiées ; les discours « stratégiques » ou politiques, relevant de l'organisation de l'action collective ; enfin les discours « médiatiques », à savoir à la fois les annonces et communications, ainsi que les relais ou la diffusion des informations (contenus et façon de les présenter) dans les médias.

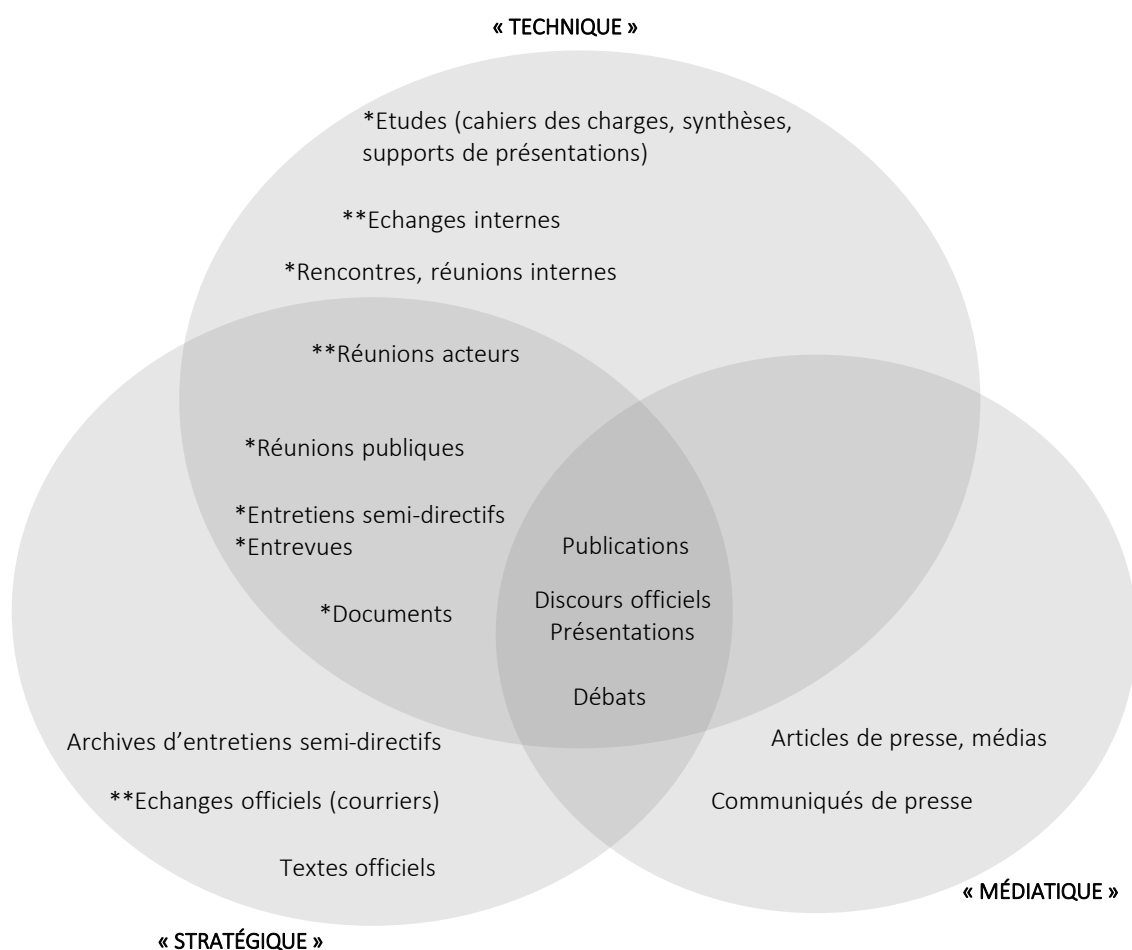
La Figure 3 recense les principales sources des discours analysés. Certaines sources ont apporté des discours des trois grands types rencontrés. Cependant, parmi la diversité des sources, une majorité des sources renvoie à des discours techniques, ainsi que stratégiques.

Concernant ces différents matériaux, il convient de préciser que la distinction entre discours techniques, stratégiques ou médiatiques n'est pas toujours nette ou conçue comme telle. De plus, les discours renvoient à des formats très différents. À ces formats correspondent des registres et niveaux de préparations, d'anticipation et d'interaction très variés. Ainsi, les discours politiques ou les présentations orales sont très préparés, dans la plupart des cas travaillés à l'écrit, et à destination d'un public identifié. Dans le cadre des réunions publiques, après les temps de présentations, une partie des échanges n'est pas anticipée, donnant lieu à des discours moins préparés, parfois plus spontanés. Autre exemple, les comptes-rendus d'échanges oraux sont parfois validés *a posteriori* par

⁵⁷ Un programme d'études et de recherche sur l'histoire et l'évaluation des neuf villes nouvelles françaises est créé, à la demande du Premier Ministre, et rattaché au ministère de l'Équipement pour une durée de quatre ans (lancement le 28 février 2001). Des entretiens sont réalisés par l'historienne Sabine Effosse, dans une démarche complémentaire à l'inventaire des sources écrites, avec pour objectif de collecter le témoignage des principaux acteurs et décideurs des villes nouvelles. Pour une partie des entretiens menés, l'archive orale est disponible sur le site des archives orales du gouvernement, ainsi qu'une retranscription écrite [www.archives-orales.developpement-durable.gouv.fr/document.html?id=Entretien-0002069].

les personnes concernées (par exemple, dans le cas de compte-rendu de réunion de type comité technique ou comité de pilotage). Aussi, je me suis attachée à identifier le cadre dans lequel ces discours ont été produits (à destination de quels interlocuteurs). Ce point a été d'autant plus important lorsque j'ai travaillé à partir de documents d'archives⁵⁸, mais aussi à partir de situations d'observation participante, durant mon stage de Master 2 ou la période de la CIFRE. Ces situations m'ont offert un poste d'observation privilégié de production de discours en cours d'élaboration. J'ai pu assister aux interactions entre acteurs et, dans une certaine mesure, à la fabrique de l'action collective. Ces situations m'ont également fourni l'opportunité d'identifier et de rencontrer des acteurs avec lesquels, ensuite, des échanges plus directs ont été organisés (entretiens semi-directifs ou entrevues).

Figure 3 : Sources et types des « discours » analysés



** Accès lié aux observations participantes ; * Accès en partie lié aux observations participantes
Réalisation J. Perrin

⁵⁸ Notamment afin de revenir sur les processus décisionnels du projet d'Interconnexion TGV et des enjeux de localisation des gares TGV nouvelles, j'ai en partie travaillé à partir de documents d'archives, en particulier de presse, de publications des différents acteurs impliqués dans la conduite de projets étudiés (presses ou revues spécialisées) ainsi que d'archives d'entretiens semi-directifs (retranscrites ou pour lesquels les fichiers audio sont disponibles). Je reviendrai sur la spécificité des différents types d'entretiens ayant nourri ma recherche.

Confrontée à la richesse et à la diversité des matériaux collectés, j'ai mis en œuvre trois enjeux de traitement des données mobilisées dans l'analyse des discours : trier et choisir les matériaux retenus au fur et à mesure du recentrage du sujet et des hypothèses de recherche ; articuler les données issues de matériaux hétérogènes ; identifier les biais, notamment liés aux situations d'observations participantes.

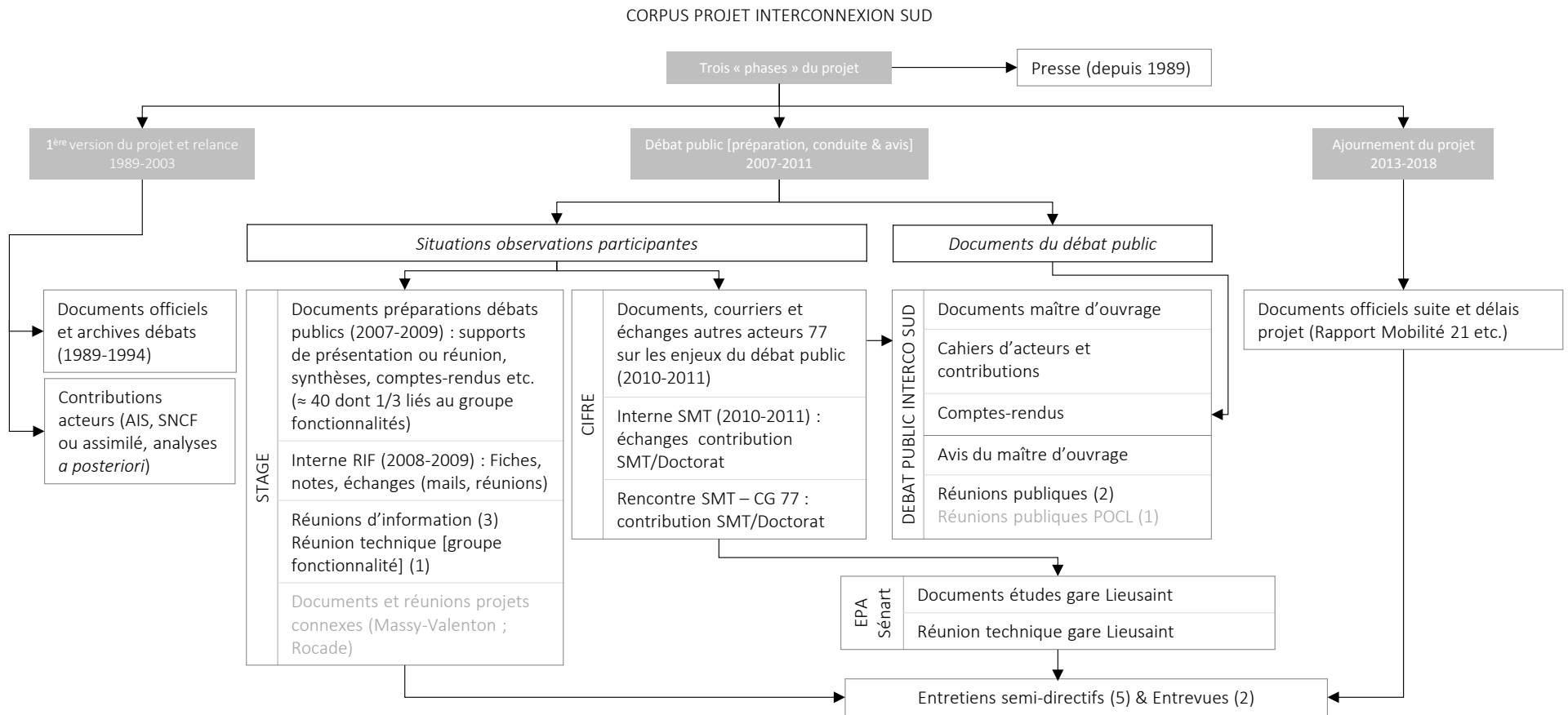
À nouveau, je propose d'illustrer l'articulation des différents matériaux et ses enjeux à partir de l'étude du projet d'Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France par un schéma reprenant les différents éléments du corpus des matériaux liés à ce projet en particulier (Figure 4). Les matériaux sont ici représentés selon les grandes étapes du projet étudiées :

- 1990-2003 : première version qui a été débattue au début des années 1990 et la relance du projet par une nouvelle proposition de la SNCF au début des années 2000 ;
- 2007-2011 : le projet dans le cadre du débat public, entendu comme la période de préparation puis de conduite du débat public et de publication officielle du compte-rendu et de l'avis du maître d'ouvrage) ;
- 2013-2018 : les suites données au projet et son ajournement.

La Figure 4 permet d'illustrer la façon dont les situations d'observation participante liées au stage de Master 2 puis de la CIFRE ont pu être mobilisées dans le cadre d'une même étude de cas. Les différents apports de ces situations d'observations participantes sont mis en évidence ainsi que les liens entre ces situations et une partie des matériaux pourtant collectés en dehors de ces cadres, nécessitant une analyse réflexive (à l'exemple des entretiens⁵⁹ ou des matériaux collectés auprès de l'EPA Sénart).

⁵⁹ Les entretiens auxquels il fait référence sont ceux pour lesquels ce projet particulier était central durant l'échange (SNCF, EPA Sénart, CG de Seine-et-Marne, Région Île-de-France, RFF) : ils ont été menés entre 2010 et 2013.

Figure 4 : Illustration du corpus des matériaux par le cas du projet de ligne Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France



L'analyse des différents discours d'acteurs a permis de reconstituer certains processus décisionnels, d'apporter des éclairages sur l'agencement des pouvoirs sur les gares, en particulier celle de Marne-la-Vallée Chessy, de reconstituer l'évolution de la capacité relationnelle de la gare et d'identifier les enjeux liés à l'évolution de l'offre ferroviaire.

Par ailleurs, les productions des différents organismes (institutionnels ou privés) apportent des connaissances sur la fréquentation des trains, gares ou équipements liés (Disney). Ces données ont été analysées au regard de ce qu'elles révèlent des représentations de ceux qui les produisent ainsi que de la territorialisation de la gare (analyse des pratiques de ceux qui transitent par les gares, Marne-La-Vallée Chessy en particulier). Ces données ont fourni à la fois un point de départ à aux enquêtes *ad hoc* sur les pratiques des touristes transitant par les gares de la grande vitesse en Île-de-France, ainsi qu'un contrepoint aux résultats obtenus.

2.3. Données statistiques existantes et enquêtes *ad hoc* sur les pratiques des voyageurs

Dans le cadre de notre recherche, le choix d'une approche par les mobilités touristiques répond à différents objectifs. Tout d'abord, l'une des attentes du financeur CIFRE est de mieux connaître les pratiques des touristes transitant en particulier par cette gare. Par ailleurs, j'ai identifié que la fonction touristique est prépondérante dans les analyses et représentations des acteurs de l'aménagement et des transports sur la gare de Marne-la-Vallée Chessy. Déconstruire le lien d'évidence entre Disney et cette gare est apparu comme une étape nécessaire afin de mieux l'appréhender. Également, les mobilités touristes offrent une grille de lecture de « l'aire d'influence » de la gare (régionale ou métropolitaine), par l'intermédiaire des pratiques des touristes, dont les représentations spatiales sont en partie détachées des découpages administratifs (Duhamel & Knafou, 2007 ; Simon, 2010). Enfin, cette approche me semble complémentaire des quelques données existantes des acteurs du transport, davantage centrées sur la zone de chalandise, et qui envisagent plus les clients de la gare comme ceux résidant à proximité (Entrevue Chef de gare SNCF [GDL], avril 2017).

Différentes enquêtes existantes, conduites par des acteurs des transports, de l'aménagement ou du tourisme fournissent des indications sur la fréquentation des gares et les profils d'utilisateur (2.3.1.). Cependant, du fait de la focale d'analyse de la thèse et des caractéristiques des enquêtes existantes (leur orientation, leur contenu ou la confidentialité d'une partie des données), ces données ne suffisaient pas pour établir des profils de touristes et analyser leurs pratiques spatiales. C'est la raison pour laquelle, j'ai choisi de participer à la conduite d'une première enquête par questionnaire en 2012 (2.3.2.), puis de réaliser deuxième enquête en 2017 afin d'analyser les évolutions liées à la mise en service de Ouigo (2.3.3.). L'enquête de 2017 a été accompagnée d'un volet qualitatif, une série d'entretiens semi-directifs courts réalisés auprès de touristes venus en Ouigo (2.3.4.).

2.3.1. Les enquêtes existantes : apports et limites

Concernant les données de fréquentation des voyageurs grande vitesse pour les différentes gares parisiennes et franciliennes, deux jeux de données sont utilisés. Pour la période 1996-2014, les données sont celles de SNCF Voyages (Dir. Grands Projets et Prospective). À partir de 2014 sont utilisées les données SNCF mises en ligne (SNCF Open Data)⁶⁰.

Sur les pratiques des voyageurs et en particulier des touristes qui transitent par les gares (Marne-la-Vallée Chessy spécifiquement), deux enquêtes ont apporté des premiers éclairages, en amont de l'enquête *ad hoc* de 2012.

La première est une enquête « clientèle » sur les gares TGV de Massy et Marne-la-Vallée Chessy (SNCF, 2008), réalisée par la SNCF dans le cadre de la préparation au débat public de la ligne d'Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France⁶¹. Il s'agit d'une des premières et rares sources fournissant des indications sur les caractéristiques socio-démographiques des voyageurs transitant par ces deux gares.

Cette enquête isole la visite de Disney dans le motif de voyage de la personne interrogée, et l'analyse qui en est faite souligne la « très forte attractivité des visiteurs du parc Disneyland » pour Marne-la-Vallée Chessy (SNCF, 2008, p. 3). Par ailleurs, l'étude présente une première analyse de la « zone d'attractivité » de la gare. Même si elle apporte quelques éclairages sur le choix des voyageurs d'arriver par telle gare et tel mode de transport, sur les arbitrages réalisés pour l'utilisation des modes de rabattement vers la gare, l'étude ne donne aucun détail sur les définitions et traitements des données mis en œuvre, notamment dans l'analyse spatiale. Par exemple, il n'est pas possible de distinguer à partir de cette enquête les résidents franciliens de ceux qui viennent séjourner dans la région.

Le deuxième jeu de données mobilisé est issu du dispositif d'enquête permanent auprès de touristes dans les trains à grande vitesse mis en place par le CRT Paris Île-de-France en partenariat avec la SNCF à partir de 2008 (Encadré 4).

Alors que les données et indicateurs de la SNCF concernent les voyageurs et sont orientés par une approche « transport », celles du CRT fournissent des éléments sur le séjour des touristes voyageant en train. Elles offrent ainsi un éclairage sur la spécificité des touristes qui transitent par Marne-la-Vallée Chessy par rapport à ceux qui transitent par des gares centrales⁶². Le dispositif cible les touristes venant à Paris Île-de-France (au moins une nuitée dans la région) selon qu'ils viennent

⁶⁰ Pour les gares parisiennes, qui accueillent différents types de trafics SNCF, il n'est pas possible de connaître la part « grande vitesse ». Cette information est cependant indiquée dans les IRC des gares. Pour les gares Aéroport CDG TGV et Massy TGV, les données de fréquentation de la gare grande ligne et de la gare RER sont disponibles permettant d'isoler les deux trafics.

⁶¹ Les résultats de cette enquête ont notamment été discutés lors de la préparation du débat public sur le projet d'Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France. Les données discutées apportent un complément à celles présentées dans le rapport de 2008.

⁶² Marne-la-Vallée Chessy est la seule des trois gares TGV franciliennes concernée par le dispositif d'enquête. À Roissy, des enquêtes sont également menées auprès des touristes dans le cadre du dispositif aéroport (enquête dans les espaces d'embarquement aéroportuaire).

pour motif personnel (vacances, visite de la famille ou à des amis, autres) ou professionnel⁶³, ou les deux. La définition du tourisme est large, et l'hybridation des motifs et des pratiques est envisagée.

Encadré 4 : Le dispositif d'enquête permanent du CRT Paris Île-de-France auprès des touristes venus en train à grande vitesse.

Depuis 2008, dans le cadre d'une convention avec la SNCF, le CRT Paris Île-de-France a mis en place un dispositif d'enquête permanent dans les trains à grande vitesse assurant des liaisons entre Paris Île-de-France et la France ainsi que vers des villes européennes afin de mieux connaître les clientèles touristiques françaises et européennes de Paris Île-de-France (Entretien Responsable du Pôle Etudes et Observation CRT Paris Île-de-France, janvier 2012 ; Site du CRT Paris Île-de-France). Un dispositif de ce type a été mis en place dès 2007 dans les aéroports (partenariat ADP). Désormais, quatre dispositifs d'enquête sont déployés en parallèle dans les aéroports, dans les trains [entendu trains à grande vitesse, différents opérateurs], dans les aires d'autoroute (depuis 2014) et dans les gares routières (depuis 2016) en partenariat avec ADP, SAGEB, EUROSTAR, SNCF, APRR, COFIROUTE, SANEF, SAPN, EUROLINES et OUIBUS (2017).

Les enquêtes s'intéressent aux personnes qui ont des motifs de tourisme d'agrément et de tourisme d'affaires qui ont passé au moins une nuitée à Paris Île-de-France et sont venues en train en Île-de-France. Les excursionnistes ne sont pas pris en compte.

Environ 600 trains sont enquêtés par année, les deux tiers sur des origines-destinations (OD) internationales, le reste sur des OD françaises : en 2010, 618 trains ont servi de terrain d'enquête, 11 532 questionnaires exploités. Le CRT estime que les touristes venus en train correspondent à 11,3 millions de séjours cette année-là.

Alors que la majorité des trains sélectionnés pour administrer les enquêtes sont au départ des gares parisiennes, dès le début, une partie des enquêtes est également réalisée dans des trains au départ de la gare francilienne de Marne-la-Vallée Chessy, en raison de son articulation au complexe touristique Disney. En 2010, 5 % des touristes interrogés dans le cadre du dispositif sont partis de cette gare.

Pour la responsable du Pôle Études-Observation du CRT Paris Île-de-France, l'enquête réalisée en cours de déplacement, dans le train, permet de s'affranchir de certaines contraintes du terrain : les enquêtes ne sont pas réalisées à proximité de tel ou tel site touristique, limitant les biais de surreprésentation de certains sites à cause des lieux d'enquête, ni au cours du séjour, mais une fois celui-ci achevé. De plus, lors du déplacement en train, les personnes sont davantage disposées à prendre le temps de répondre, mais surtout, le CRT estime qu'un tiers des voyageurs SNCF correspondent à leur définition de la population cible, soit un taux d'éligibilité élevé (Entretien Responsable du Pôle Etudes et Observation CRT Paris Île-de-France, janvier 2012).

Outre les synthèses diffusées par le CRT, j'ai eu accès, par l'intermédiaire des responsables du pôle études et observations, à certaines extractions partielles concernant les touristes enquêtés dans les trains en partance de Marne-la-Vallée Chessy au cours de l'année 2010. Les données ainsi obtenues fournissent de nombreuses informations sur les touristes venant en train à grande vitesse dans la

⁶³ L'objectif n'est pas le même que pour le touriste d'agrément : « Pour le tourisme d'affaires, c'est surtout une estimation du poids » Entretien Responsable du Pôle Etudes et Observation CRT Paris Île-de-France, janvier 2012). La définition est très large : rendez-vous, contacts professionnels, réunions de travail ; séminaire, congrès, colloque, événements d'entreprise, convention ; Salon, foire, exposition ; Voyage de stimulation, incentive ; Etudes, stages, formation ; autres.

région francilienne. Cependant, une partie des données est confidentielle⁶⁴, ce qui limite les traitements potentiels. Le train offre des avantages pour rencontrer et interroger des personnes en situation d'attente ou ayant le temps de répondre à des questionnaires (Entretien Responsable du Pôle Études et Observation CRT Paris Île-de-France, janvier 2012). Cependant là encore, les données ne permettent pas totalement de répondre aux questionnements de cette recherche. D'une part, le dispositif d'enquête n'est pas conçu pour analyser les pratiques des touristes en fonction de leur mode d'accès ou de leur porte d'entrée dans la destination⁶⁵. Par ailleurs, les données spatiales ne permettent pas d'avoir une lecture des différents espaces fréquentés par les personnes interrogées.

Par la suite, j'ai eu accès (par la diffusion, mise en ligne [open data] ou par l'intermédiaire de personnes rencontrées) à d'autres données (plus ou moins détaillées et traitées) alimentant mes analyses, avant et après la mise en service de Ouigo.

Parmi les données que j'ai obtenues après l'enquête de 2012 ou la mise en service de Ouigo, certaines ont servi à établir les hypothèses de l'enquête que j'ai conduite en 2017.

Les résultats issus de l'étude « la fréquentation des grandes gares franciliennes » (Encadré 5) sur les voyageurs de la gare de Marne-la-Vallée Chessy⁶⁶ sont intéressants parce qu'ayant été menées juste avant et après la mise en service de Ouigo (mars 2013, mai-juin 2013).

Les résultats de cette enquête mettent ainsi en lumière les évolutions de l'aire chalandise et de l'aire d'influence de la gare de Marne-la-Vallée Chessy juste après la mise en service de l'offre nouvelle. Cependant, ayant été réalisé moins de deux mois après la mise en service de Ouigo, il est difficile d'analyser la pérennité de ces résultats. Les données Ouigo par ailleurs, confirment l'évolution de l'aire de chalandise pour les résidents franciliens. Cependant concernant les touristes, cette information n'est pas disponible.

⁶⁴ Les études réalisées par le CRT Paris Île-de-France dans le cadre de ses enquêtes « Train » reposent sur une convention pluriannuelle avec la SNCF. Les données issues d'une partie du questionnaire sont confidentielles (SNCF).

⁶⁵ L'objectif du CRT Paris Île-de-France est de mieux connaître les clientèles touristiques européennes de proximité et française.

⁶⁶ Une synthèse de l'analyse a été publiée en 2015 par l'Observatoire de la mobilité en Île-de-France (Omnil, 2015). Dans le cadre de cette recherche, j'ai pu avoir accès au rapport sur la monographie par gare concernant Marne-la-Vallée Chessy (Gares & Connexions, 2014b). J'ai également eu accès à la monographie concernant Paris Gare de Lyon (Gares & Connexions, 2014a) et au rapport de synthèse (Gares & Connexions, 2014c).

Encadré 5 : L'enquête « la fréquentation des grandes gares franciliennes », cas de Marne-la-Vallée Chessy et apports

En 2012, six acteurs de l'aménagement et des politiques de transport se sont associés sous le pilotage de Gares & Connexions pour financer une étude relative à la décongestion des gares parisiennes : État (DREIF), Région Île-de-France, SNCF Mobilité (Gares & Connexions, Transilien, Voyages), SNCF Réseau, le STIF et la RATP (Convention de financement, 2012). La première phase de diagnostic reposait sur une étude de la fréquentation et des pratiques de mobilité des voyageurs des dix grandes gares franciliennes, étant ainsi nommées les gares Paris Saint-Lazare, Paris Nord, Paris Est, Paris Gare de Lyon, Paris Bercy, Paris Austerlitz, Paris Montparnasse, Aéroport Roissy CDG2 TGV, Marne-la-Vallée Chessy et Massy TGV.

Cette enquête est assez inédite de par l'ampleur du projet, le partenariat sur lequel elle repose et le choix des gares d'investigation.

La méthodologie reposait notamment sur une enquête par questionnaire dans chaque gare ainsi que des comptages.

Le terrain de Marne-la-Vallée Chessy était programmé au printemps 2013 : entre temps, le projet low cost de la SNCF prend forme. La mise en service de Ouigo est annoncée pour le mois d'avril 2013. Aussi, l'enquête est adaptée : la campagne programmée en mars 2013 est maintenue et, après deux mois d'exploitation de Ouigo, est organisée en mai-juin une « deuxième campagne, ayant pour but de mesurer l'impact de la mise en service du TGV *low-cost* « Ouigo » » (Gares & Connexions, 2014b, p. 8) :

- Première campagne — mars 2013 : un jour ouvrable de base (JOB, ici un mardi hors vacances : 1 700 questionnaires) et deux pointes hebdomadaires en lien avec la fréquentation des parcs (vendredi soir et samedi matin : 1 500 questionnaires).
- Deuxième campagne — mai-juin 2013 : les deux pointes hebdomadaires (vendredi soir et samedi matin : 1 850 questionnaires).

Au-delà des apports globaux de cette enquête, sur le cas de Marne-la-Vallée, les données permettent de comparer la fréquentation et les profils de voyageurs :

- Entre un jour de semaine et les pointes hebdomadaires (avant Ouigo) ;
- Avant et Après la mise en service de Ouigo pour les pointes hebdomadaires.

Les données de Disney, qui concernent exclusivement les visiteurs des parcs, ont soulevé des questions importantes quant à leur représentativité pour les touristes transitant par la gare de Marne-la-Vallée Chessy. L'enquête « la fréquentation des grandes gares franciliennes », les données Ouigo et les données Disney confirment l'apport d'une analyse des pratiques de résidents non-franciliens pour analyser les différentes reconfigurations des systèmes spatiaux potentiellement liés à Ouigo.

Les principales sources mobilisées dans notre travail sont synthétisées dans Tableau 3, les détails (sources et méthodologies) étant par ailleurs présentés en Annexe 5.

Tableau 3 : Synthèse des principales données sur la fréquentation des gares TGV franciliennes mobilisées dans la thèse

Noms et sources	Voyageurs TGV à Massy TGV et Marne-la-Vallée Chessy (SNCF)	Enquête Train (CRT Paris IdF)	Enquête sur la clientèle Ouigo (Ouigo)	Base de données Ouigo (Ouigo)	La fréquentation des grandes gares franciliennes (Gares & Connexions)	Base de données Disney (Disney)	SNCF Open Data (SNCF)	RATP Open Data (RATP)
Année(s)	2008	Depuis 2008	Depuis 2013	Depuis 2013	Terrain réalisé entre octobre 2012 et juin 2013.	Depuis 2006. Focus sur la première année d'exploitation de Ouigo (2013-2014)	Depuis 2014 (disponible 2014-2017).	Depuis 2013 (disponible 2013-2018).
Période des données	Voyageurs MLV avant Ouigo	Voyageurs MLV avant Ouigo	Clientèle Ouigo à MLV	Clientèle Ouigo dont à MLV	MLV : Avant/Après Ouigo	Avant/Après Ouigo	Après Ouigo. Comparaison aux données avant Ouigo (SNCF Voyages)	Après Ouigo. Comparaison aux données avant Ouigo (Schéma directeur du RER A)
Documents accés	Synthèse [Rapport SNCF, 2008] (24 p.)	Extraction 2010 pour les touristes ayant MLV pour gare de départ (631 questionnaires). Synthèses annuelles (En ligne)	Données 2013 (présentations des chiffres clés, février et mars 2014). Quelques chiffres de l'enquête 2015 (présentation, 2016).	Présentations chiffres clés en 2014 et en 2016. Communication externe.	Cahier des charges (2012; 70 p.) Rapport de synthèse (2014c; 120 p.) Monographies par gare de Marne-la-Vallée Chessy (2014b; 30 p.) et de Paris Gare de Lyon (2014a; 32 p.) Synthèse de l'OMNIL (mars 2015, 16 p.)	Extraction question du « principal moyen de transport utilisé pour venir de chez vous jusqu'ici [Disney] » (2006-2013; trimestriel 2013-premier trimestre 2014). Chiffres clés (En ligne).	Données de fréquentations des gares (tout type de trafic SNCF confondu) de 2014 à 2017	Données de fréquentations des stations de 2013 à 2018
Cibles et périmètre	Voyageurs GVF transitant par les gares d'interconnexion franciliennes de Massy TGV et Marne-la-Vallée Chessy	Touristes français et européens d'agrément et d'affaires ayant passé au moins une nuitée à Paris IdF et venus en train en Île-de-France	Clientèle Ouigo soit les voyageurs utilisant Ouigo, toutes origines, destinations et gares de transit confondues.	Clientèle Ouigo soit les voyageurs utilisant Ouigo, toutes origines, destinations et gares de transit confondues.	Les voyageurs du réseau ferroviaire de surface* des gares de Paris Saint-Lazare, Paris Nord, Paris Est, Paris Gare de Lyon, Paris Bercy, Paris Austerlitz, Paris Montparnasse, Aéroport Roissy CDG2 TGV, Marne-la-Vallée Chessy et Massy TGV	Clientèle des parcs Disneyland Paris	Nombre de voyageurs SNCF par gare (3032 gares SNCF), et d'usagers (voyageurs et non-voyageurs) pour les 58 plus fréquentées.	Voyageurs entrants par station du réseau RATP (métro et RER)

* « au départ, à l'arrivée ou en correspondance entre deux trains du réseau de surface, quel que soit le modèle d'accès »

Réalisation J. Perrin

L'hétérogénéité des modalités d'enquêtes (projets ou dispositifs d'enquête permanents), des méthodes (questionnaires, comptages, recueils de données), des objectifs ou des cibles visées rend difficiles les comparaisons. Cependant, cette diversité met en lumière les différences de point de vue, pas toujours explicites, entre les acteurs des organisations concernées : la SNCF et ses différentes directions, le CRT de Paris Île-de-France, l'exploitant Ouigo, la RATP, l'entreprise Disney, ainsi que les groupements qui financent collectivement certaines enquêtes (État, Région Île-de-France, SNCF Mobilités [Gares et Connexions, Transilien, Voyages], SNCF Réseau, IDFM [STIF au moment de l'enquête] et RATP).

2.3.2. L'enquête de 2012

En 2012, j'ai participé à la conception et à la conduite d'une enquête *ad hoc* par questionnaires auprès de touristes venus à Paris Île-de-France. Menée dans le cadre d'un projet collectif, elle a été réalisée afin de répondre à deux objectifs principaux.

(i) Une enquête inédite au service de deux projets de recherche

L'enquête de 2012 réalisée à Marne-la-Vallée Chessy et à Paris a été co-conduite dans le cadre du projet de Marie Delaplace et Francesca Pagliara « Choix de destination touristique et transport » portant sur la comparaison des cas romain et parisien.

Sur le cas de Rome, Francesca Pagliara a mené une enquête par questionnaire, afin d'estimer si la desserte ferroviaire à grande vitesse d'une destination touristique pesait ou non dans le choix de visiter cette destination (Valeri *et al.*, 2012). Le questionnaire a été administré à des individus venus pour motifs touristiques à proximité de deux sites touristiques (Colisée et Vatican) et de la gare centrale de Rome Termini.

L'enquête francilienne repose sur deux grands objectifs : d'une part, fournir des données de comparaison avec le cas romain, et par ailleurs, me permettre dans le cadre du doctorat d'étudier la dimension de porte d'entrée de la gare de Marne-la-Vallée Chessy. Aussi, concernant les lieux de l'enquête francilienne, les différents sites ont été choisis dans l'intérêt des deux projets de recherche : deux sites touristiques (parvis de Notre-Dame de Paris et de la Tour Eiffel) et une gare parisienne (parvis de Paris Gare de Lyon), et en parallèle, au niveau de la gare de Marne-la-Vallée Chessy (sorties sud et est [secteur de la gare routière] de la gare TGV-RER)⁶⁷. Concernant les sites touristiques, le choix s'est porté sur deux monuments majeurs de la capitale. Avec une fréquentation touristique au moment de l'enquête de 13,7 millions de visiteurs pour Notre-Dame de Paris⁶⁸ et 9,7 millions pour la Tour Eiffel⁶⁹, ces sites sont visités par près de la moitié des touristes

⁶⁷ Pour des raisons administratives, seuls ces périmètres ont été autorisés pour soumettre les questionnaires.

⁶⁸ En 2012, la Mairie de Paris estime que le nombre de visiteurs sur le parvis atteint 20 millions (Site de la Maire de Paris [archives] : http://a06.apps.paris.fr/a06/jsp/site/plugins/odjcp/DoDownload.jsp?id_entite=23127&id_type_entite=6).

⁶⁹ Concernant la Tour Eiffel, le comptage varie entre ceux qui viennent la voir et ceux qui montent dans la tour (billetterie) : ils sont 6,3 millions à visiter la tour en 2012 (Site de la Tour Eiffel : www.toureffel.paris [consulté en 2014]).

venant à Paris Île-de-France⁷⁰ (CRT Paris Île-de-France, 2013). Concernant le troisième lieu d'enquête dans Paris, il a fallu arbitrer au regard des différences dans l'aménagement ferroviaire des situations parisiennes et romaines⁷¹. Nous avons fait le choix de Paris Gare de Lyon, gare terminus de l'axe historique sud-est.

La phase d'enquête a reposé sur un travail collectif⁷². Concernant les choix méthodologiques et le travail des données ensuite réalisés, les indications qui suivent correspondent aux travaux spécifiquement menés dans le cadre de ce doctorat.

(ii) Construction de l'enquête : dispositif d'enquête et questionnaire

L'enquête a été réalisée par questionnaire, selon une administration en face à face. L'échantillonnage était voulu aléatoire. Ce mode d'échantillonnage apparaît le plus cohérent avec l'étude de population touristique et la taille de ces enquêtes⁷³. L'administration a été réalisée par les étudiants du Master 1 Tourisme d'Affaires Congrès Événementiel de l'Institut Francilien d'Ingénierie des Services (IFIS), antenne de l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée⁷⁴.

L'enquête a été réalisée du 25 au 31 octobre 2012 : la période d'enquête comprend des jours ouvrés (jeudi et vendredi), une fin de semaine et un début de vacances scolaires, en lien avec la spécificité à la fois des individus ciblés par l'enquête (motif touristique) ainsi que de la fréquentation des gares⁷⁵. L'Annexe 6 revient sur les différentes modalités d'enquête.

En raison de l'importance de la fréquentation touristique étrangère à Paris comme à proximité de la gare de Marne-la-Vallée Chessy⁷⁶, les questionnaires ont été réalisés et administrés en français et en anglais.

⁷⁰ Soit respectivement par 47,2 % et 51,2 % des touristes en 2012, selon les enquêtes réalisées par le CRT sur les touristes venus en train et en avion (CRT Paris Île-de-France, 2013).

⁷¹ En France, Paris est desservie par quatre gares TGV centrales, chacune terminus d'un axe ferroviaire. Afin d'obtenir un échantillon de touristes utilisant la grande vitesse ferroviaire représentatif des différents axes de dessertes, il aurait fallu mener des enquêtes dans les quatre gares. Cependant, au regard des objectifs de comparabilité avec Rome, cela aurait supposé de multiplier les autres lieux d'enquête, ce que les moyens associés au projet ne permettaient pas.

⁷² Lors de la phase d'enquête, j'ai participé à la construction du questionnaire (variante Paris et MLV) avec Marie Delaplace et Samuel Mermet (Ingénieur d'étude, IFSTTAR - LVMT) et réalisé sa traduction avec Vincent Bénézech (LVMT-ENPC) ; à l'organisation de l'enquête (test du questionnaire, planning, supervision des étudiants) ; à la création, au nettoyage et aux traitements de deux bases de données « Paris » et « Marne-la-Vallée » avec Samuel Mermet. Concernant les traitements statistiques et analyses, la base Paris a servi aux travaux menés dans le cadre du projet de Marie Delaplace et Francesca Pagliara. Dans le cadre de la recherche doctorale, j'ai choisi de constituer une base unique et de travailler de façon ciblée les données relatives aux touristes venus en train à grande vitesse (touriste-GVF).

⁷³ Les redressements d'enquêtes sur les touristes sont difficiles, et les résultats sont ici discutés en comparaison avec les données produites par les observateurs et acteurs du tourisme sur des périodes équivalentes (en particulier celles du CRT Paris Île-de-France et de Disney).

⁷⁴ Pour la seconde année en 2012-2013, j'ai eu l'opportunité de donner un cours intitulé « Dynamiques Territoriales : territoire, tourisme et transport » aux étudiants du Master 1 Tourisme d'Affaires Congrès Événementiel de l'Institut Francilien d'Ingénierie des Services (IFIS) de l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée (UPEM). Les responsables du Master, Nathalie Fabry et Sylvain Zeghni (UPEM), ont accepté d'intégrer l'enquête au projet pédagogique. Dans le cadre de ce cours, les étudiants ont administré les enquêtes. Ils ont réalisé un dossier thématique à partir des résultats obtenus. Les étudiants ont également pu utiliser les données obtenues comme matériaux dans le cadre de leur cours « statistique », assuré par Sylvain Zeghni.

⁷⁵ Outre l'analyse de la répartition de l'offre (journée et semaine), des séances d'observation à Marne-la-Vallée Chessy (février et octobre 2012) et à Paris Gare de Lyon (octobre 2012) dans une phase préparatoire à l'enquête.

⁷⁶ En fréquentation, Paris Île-de-France est la première destination touristique internationale (CRT Paris Île-de-France, 2013). Pour Paris intra-muros, pour l'année 2012, sur l'indicateur de la fréquentation hôtelière, les touristes internationaux représentent 55 % des arrivées et 65 % des nuitées (OTCP, 2013). La fréquentation internationale est également importante au sein du complexe Disney. Lors du bilan des 20 années d'implantation de Disney en France, il est estimé que 58 % du total des visiteurs en 20 ans sont étrangers (Délégation interministérielle au projet Eurodisney, 2012).

Le questionnaire a été à la fois adapté au cas français à partir du questionnaire de l'enquête menée à Rome, ainsi qu'au double objectif du projet de recherche collectif et de notre démarche doctorale : il a été réalisé selon deux variantes, selon qu'il ait été administré à Paris ou à Marne-la-Vallée Chessy (Annexe 7). Deux contraintes fortes sont apparues dans la réalisation du questionnaire et la recherche de limite des biais (Aldeghi, 1998 ; Herbert, 2007) : permettre la comparabilité avec le questionnaire romain tout en répondant aux différents objectifs de l'enquête francilienne, et assurer une passation inférieure à 10 minutes. En raison des conditions d'administration des enquêtes (temps de visites ou d'attentes, conduite des questionnaires en anglais pour les touristes non francophones), cet objectif a été fixé afin de limiter les abandons en cours de réalisation.

La population ciblée par le questionnaire concerne les touristes, ici entendus comme des résidents non-franciliens (de plus de 18 ans) réalisant un séjour d'au moins une nuitée dans la région Île-de-France⁷⁷. Nous avons fait le choix d'une définition large du tourisme, incluant le fait de rendre visite à des proches (famille ou amis)⁷⁸ ou la participation à des événements pour motifs personnels (manifestations sportives, salons) ou professionnels (tourisme dit d'affaires).

Le questionnaire est organisé en six séries de questions : les filtres, le séjour, les transports et déplacements, la ou les destinations visitées, questions relatives au choix de destination, et enfin des questions liées aux caractéristiques socio-démographiques de la personne interrogée (Annexe 7).

Le questionnaire a été organisé afin de poser dans un premier temps les questions les plus factuelles et ensuite celles relatives à des arbitrages ou représentations⁷⁹. Les questions sur le profil socio-démographique du touriste, parfois sujettes à la méfiance des répondants, ont été posées en dernier. Dans cette thèse, les données mobilisées sont issues des questions liées au profil du touriste (filtres et socio-démographiques), au séjour (avec qui le voyage a été réalisé, durée du séjour, type et lieu d'hébergement, lieux déclarés visités⁸⁰, la familiarité avec la destination⁸¹) et aux moyens de transport utilisés pour venir à Paris Île-de-France (mode et le lieu d'arrivée pour les modes ferroviaires et aériens, moyens utilisés sur place pour se déplacer).

⁷⁷ Cette définition écarte notamment les excursionnistes dont l'étude serait très intéressante pour comprendre les évolutions des mobilités, mais n'a pas été retenue ici pour des raisons méthodologiques. La durée du séjour de moins de 3 mois est l'un des critères du dispositif d'enquête Train du CRT.

⁷⁸ La « sociabilité » est le premier motif de déplacement touristique des Français (Potier & Terrier, 2007), avec des répercussions sur les modalités du séjour et les espaces fréquentés (lieux d'hébergement, mobilité au sein de la destination, présence de prescripteur sur place, etc.).

⁷⁹ Les données relatives à cette session ont été mobilisées dans le cadre du projet de recherche de Marie Delaplace et Francesca Pagliara, questionnant l'influence de l'accès ferroviaire à grande vitesse dans le choix de destination (Delaplace *et al.*, 2013 ; Pagliara *et al.*, 2014).

⁸⁰ Questions 9 et 15 dans la variante MLV du questionnaire, question 9 dans la variante Paris.

⁸¹ Les acteurs en charge de la promotion touristique parlent de « *repeaters* » pour les touristes déjà venus dans la destination (« au cours de 5 dernières années » dans le cas du CRT Paris Île-de-France). Dans le cadre de l'analyse des mobilités touristiques, la connaissance ou l'expérience passée d'une destination participe d'une évolution du rapport à l'espace.

Mon objectif a été de caractériser le rôle de portes d'entrée touristique (accès, pratiques et représentations) de Marne-la-Vallée Chessy, dans une approche comparative au cas de Paris Gare de Lyon, et plus particulièrement concernant la diffusion des touristes qui transitent par ces gares dans Paris Île-de-France.

Une partie des variables issues du questionnaire renseigne directement sur les pratiques spatiales (moyens de déplacement utilisés, lieux déclarés visités, lieux d'hébergement) quand d'autres apportent des éclairages sur un possible rapport à l'espace (durée du séjour, avec qui a-t-il été réalisé, type d'hébergement). Ces différentes données permettent d'apporter des éléments de réponse aux quatre grands questionnements qui ont orienté la conduite et le traitement de l'enquête : quels espaces touristiques les touristes transitant à Marne-la-Vallée Chessy fréquentent-ils ? Dans quelles mesures les pratiques spatiales sont-elles différentes dans le cas d'une arrivée à Marne-la-Vallée Chessy ou en gare centrale parisienne ? Quels profils et types de séjours les touristes arrivés à Marne-la-Vallée Chessy réalisent-ils ? Qu'est-ce que cela révèle de l'aire d'influence de la gare ?

(iii) Retour sur l'enquête 2012 : ajustements, limites et améliorations possibles

Après nettoyage de la base notée dans la suite de la thèse « Enquête 2012 », 585 questionnaires sont valides⁸², pour 320 personnes interrogées à Paris et 265 à Marne-la-Vallée. Concernant la population m'intéressant plus particulièrement, 258 personnes interrogées sont venues en train à grande vitesse (sous-échantillon GVF [grande vitesse ferroviaire]), dont 75 à Marne-la-Vallée Chessy (sous-échantillon MLV) et 111 à Paris Gare de Lyon (sous-échantillon GDL). Si les résultats permettent de répondre à la plupart des questions de recherche ayant conduit à la réalisation de l'enquête, la taille des échantillons limite la possibilité de réaliser certains traitements et la portée de certains résultats. C'est en partie pour cette raison que j'ai choisi de réaliser une nouvelle enquête en 2017, cette fois spécifiquement sur les touristes venus en train à grande vitesse (*cf.* partie 2.3.3.).

Le questionnaire a été préparé pour une administration d'une dizaine de minutes. Des recherches ont mis avant le fait que le touriste ait *a priori* le temps de répondre aux questionnaires soit une idée reçue et que l'approche de ces derniers sur le terrain puisse être compliquée par de nombreuses sollicitations (Gérardot, 2009 ; Lepad, 2013). Dans les sites retenus, les personnes rencontrées ont marqué des signes d'agacement face à de nombreuses sollicitations (ventes, mendicité, tensions liées à l'attente). Le fait que les enquêteurs aient été identifiés comme « étudiant » (badge, bandeau, support de questionnaire avec logo de l'université) a permis de dépasser un premier contact parfois difficile. Les questionnaires étaient administrés en extérieur : en raison de la période d'enquête (fin octobre), la météo a parfois compliqué le travail des enquêteurs. Les enquêteurs ont cependant, dans une large majorité des cas, souligné que les personnes acceptant de répondre étaient réceptives et agréables.

⁸² Questionnaires complétés jusqu'au bout, par des individus résidents non-franciliens venus dans la région pour motif touristique, ayant plus de 18 ans, étant resté au moins une nuit dans la région et moins de trois mois.

Durant la réalisation de l'enquête, les enquêteurs ont rencontré parfois certaines difficultés en raison de la langue, par exemple dans le cas de touristes étrangers, et dont la langue natale n'était ni le français ni l'anglais (le questionnaire étant alors administré en anglais). Le temps d'administration a dans certains cas été plus long que lors des essais du questionnaire.

Certains touristes ont été réticents à répondre sur les questions concernant l'argent ou des variables de profil (statut marital, niveau de diplôme), jugées personnelles, bien que les questionnaires soient anonymes. Par la suite (enquête 2017), certaines questions ont été reformulées afin de permettre un traitement plus précis, ou d'opter pour une formulation plus neutre (année de naissance et non l'âge, fourchette de budget, etc.).

Lors de l'administration des questionnaires, les questions relatives aux lieux ont été plus compliquées à conduire. Il a été nécessaire d'insister pour que les personnes tentent d'être exhaustives. Par ailleurs, l'analyse des réponses tend à montrer que les touristes interrogés se concentrent sur les sites visités, soit davantage les hauts lieux touristiques que sur « l'espace banal », tel que définis par Gwendal Simon (2010) : celui-ci identifie un « espace monumental » qui correspond à un « espace touristique central assez resserré » dans le cas de Paris (prenant plutôt la forme d'un « conglomérat d'espace »), quand l'espace banal relève davantage des « aménités plus classiques communes de la grande ville »⁸³ (Simon, 2010, p. 297). Ces éléments seront pris en compte lors de notre modélisation graphique et notre analyse des espaces fréquentés. Par ailleurs, dans le cas des lieux d'hébergement comme des lieux ou sites visités, les références à l'espace seront très disparates et nécessiteront un long travail de traitement des données⁸⁴.

Sur le séjour, certaines questions sont apparues un peu trop complexes, par exemple sur la familiarité avec la destination. Elles ont été retravaillées pour les questionnaires de 2017.

Le traitement et l'analyse des données de l'enquête 2012 me semblent révélatrices de la nécessité d'une approche croisée avec une démarche d'entretien afin de mieux comprendre les pratiques des touristes, leurs spatialités, et de les mettre en balance avec les questions d'arbitrage et de représentation.

Ces différents éléments ont fourni un retour d'expérience riche pour la conduite des enquêtes par questionnaires et entretiens auprès des touristes voyageant en train à grande vitesse en 2017.

2.3.3. L'enquête par questionnaire de 2017

En 2017, je fais le choix de réaliser une enquête par questionnaire auprès des touristes arrivant en train à grande vitesse à Marne-la-Vallée Chessy et Paris Gare de Lyon. Les constats établis sur la base des données (dessertes et fréquentations) alors disponibles montrent que la capacité

⁸³ « De ce « banal », nous ciblons les pratiques du dehors qui réfèrent à la manière dont la ville, hors sites touristiques, est investie et occupée et qui entremêle les temps et les lieux où l'on consomme, déambule et festoie. » (Simon, 2010, p. 321).

⁸⁴ Par exemple les déclarations concernant le lieu d'hébergement peuvent correspondre au nom d'un hôtel, d'une rue, d'une station de métro, d'un quartier ou encore d'une commune.

relationnelle des deux gares a évolué. L'enquête vise à observer des changements potentiels dans les pratiques et les profils d'usager rencontrés en gare de Marne-la-Vallée, en particulier suite à l'arrivée de Ouigo. Dans le cadre d'une approche méthodologique mixte, ce volet quantitatif est associé à une approche qualitative resserrée sur les touristes utilisant Ouigo, afin d'analyser les arbitrages et les représentations quant à l'usage de cette offre, notamment concernant la localisation de la gare d'arrivée.

(i) Objectifs de la réalisation d'une nouvelle enquête ad hoc

Je fais tout d'abord le choix de réaliser une enquête par questionnaire afin d'identifier dans quelles mesures l'évolution de la desserte s'est traduite par des changements dans les pratiques spatiales des touristes utilisant le train à grande vitesse pour venir à Paris Île-de-France⁸⁵. L'objectif est d'analyser les effets de Ouigo, après une phase de maturité de l'offre low cost⁸⁶ (quatre ans après la mise en service de l'offre). Je fais l'hypothèse que cette nouvelle offre peut participer à une redéfinition du rôle de porte d'entrée de la gare de Marne-la-Vallée à l'échelle métropolitaine. Un second objectif est de comparer les profils et pratiques de touristes transitant par Marne-la-Vallée Chessy à ceux transitant par la gare parisienne de Paris Gare de Lyon.

Les dimensions de la comparaison concernent à la fois les différentes gares-portes d'entrée dans la destination, mais aussi les offres ferroviaires à grande vitesse utilisées. Je cherche notamment à identifier à Marne-la-Vallée Chessy, dans quelles mesures les profils et pratiques spatiales des touristes sont les mêmes selon qu'ils utilisent une offre low cost ou classique (également désormais désignée « premium » dans une approche marketing de la SNCF).

Afin de préparer ces enquêtes (mars-avril 2017), différentes démarches complémentaires ont été réalisées telles que des observations en gare de Paris Gare de Lyon et Marne-la-Vallée Chessy⁸⁷, des analyses des offres ferroviaires, quelques entretiens semi-directifs. Par ailleurs, ayant obtenu l'autorisation d'administrer les questionnaires en gare, une visite technique des gares est réalisée sous la supervision du Chef de gare de Marne-la-Vallée Chessy et de l'Adjoint de la Directrice des Gares de Paris Lyon et Bercy.

(ii) Construction de l'enquête : dispositif d'enquête et questionnaire

J'ai obtenu l'autorisation d'administrer les questionnaires au sein de ses deux gares, assurant ainsi un taux de réponse important sur ces populations ciblées. En effet, cela a fourni la possibilité d'interroger les individus en période d'attente et dans les espaces d'attentes : les individus étaient davantage prédisposés à répondre. Le programme des plages d'enquête a été adapté à l'offre en

⁸⁵ Le projet collectif « les gares TGV d'interconnexion franciliennes sont-elles toujours périphériques ? » (Super BQR UPEM 2017-2018) permet de mettre en place cette nouvelle enquête (voir note 43).

⁸⁶ L'enquête « diffusion » du projet collectif « Tourisme, Transport, Développement des territoires » (2013-2014) a été réalisée quelques mois après la mise en service. La population ciblée est plus restreinte. Les résultats mettent cependant en évidence des évolutions. Ces observations participent à la construction des hypothèses explorées par la nouvelle enquête de 2017.

⁸⁷ À Paris Gare de Lyon, je réalise l'observation en gare (mars 2017). À Marne-la-Vallée, une séance d'observation est réalisée à deux points de vue avec Julie Wenis en mars 2017 (stage, LVMT). Par ailleurs, dans une démarche comparative, Julie Wenis et Thomas Quillerier réalisent une observation en gare de Massy (juin 2017).

gare, aux conditions de fréquentation et aux calendriers scolaires (Annexe 8). Certains ajustements ont été réalisés dans le calendrier en fonction des premiers retours de terrain, notamment afin d'éviter les périodes trop creuses à Marne-la-Vallée Chessy, ou de pointe à Paris Gare de Lyon. En fonction de la foule, la réceptivité des personnes interrogées était limitée (stress, craintes des sollicitations).

L'enquête s'est déroulée du 7 au 28 avril 2017⁸⁸, selon un échantillonnage aléatoire. Le questionnaire a été conçu en français et en anglais, pour une administration en face en face sur tablette, réalisée par trois enquêteurs principaux⁸⁹. Les modalités d'enquête sont présentées en Annexe 8.

Le questionnaire, réalisé dans un souci de comparabilité avec les données de 2012, a cependant été resserré sur les questions concernant mes hypothèses de recherche. Cela a permis de le raccourcir.

La réalisation des questionnaires a été adaptée au support tablette⁹⁰ et réalisée avec le logiciel Lime Survey. Cette modalité de passation permet de passer facilement de la version française à la version anglaise avec le même support, et également de configurer le déroulé des questions en fonction des réponses.

Le questionnaire est organisé en série de questions⁹¹ (Annexe 9) : les filtres, le séjour (accompagnement, hébergement, lieux visités, familiarité avec la destination), l'accès à la destination (offre et gare d'arrivée, retour, connaissance différentes offres et gares), les déplacements sur place (moyens utilisés, précisions sur l'usage du RER si concerné), les représentations liées à la destination (à quel espace renvoie Paris, lien Disney-Paris) et le profil.

Les individus ciblés par cette enquête sont les résidents non-franciliens, ayant réalisé un séjour à Paris Île-de-France (au moins une nuitée), étant venus en train à grande vitesse (quel que soit le mode de retour) et pour motif touristique, à nouveau entendu au sens large, « loisir » ou « affaires », dans un souci de comparabilité avec l'enquête 2012. Dès le début du questionnaire, différents motifs ont été proposés⁹² (questions filtres, Annexe 9), permettant à la fois de vérifier que la personne interrogée correspondait à la population ciblée, et également d'illustrer les différentes pratiques concernées par l'enquête et renvoyant ainsi tant à l'espace « monumental » qu'à l'espace « banal » (Simon, 2010).

⁸⁸ La période d'enquête (printemps) n'est pas la même qu'en 2012 (automne) : la durée a été allongée afin de limiter les biais (risque de surreprésentation de certains lieux de résidence en raison du découpage des périodes de vacances par zone) (Annexe 8).

⁸⁹ En raison de l'administration sur le support tablette, le nombre d'enquêteurs a été limité pour la conduite de cette enquête. Par session, étaient présents un à trois enquêteurs (Julie Perrin, Thomas Quillerier [stage LVMT] et Julie Wenis [stage LVMT]). Sur certaines sessions à Paris Gare de Lyon, deux chercheurs sont venus en renfort (Benoit Conti [IFSTTAR – LVMT] et Vincent Lasserre Bigorry [ENPC – LVMT]).

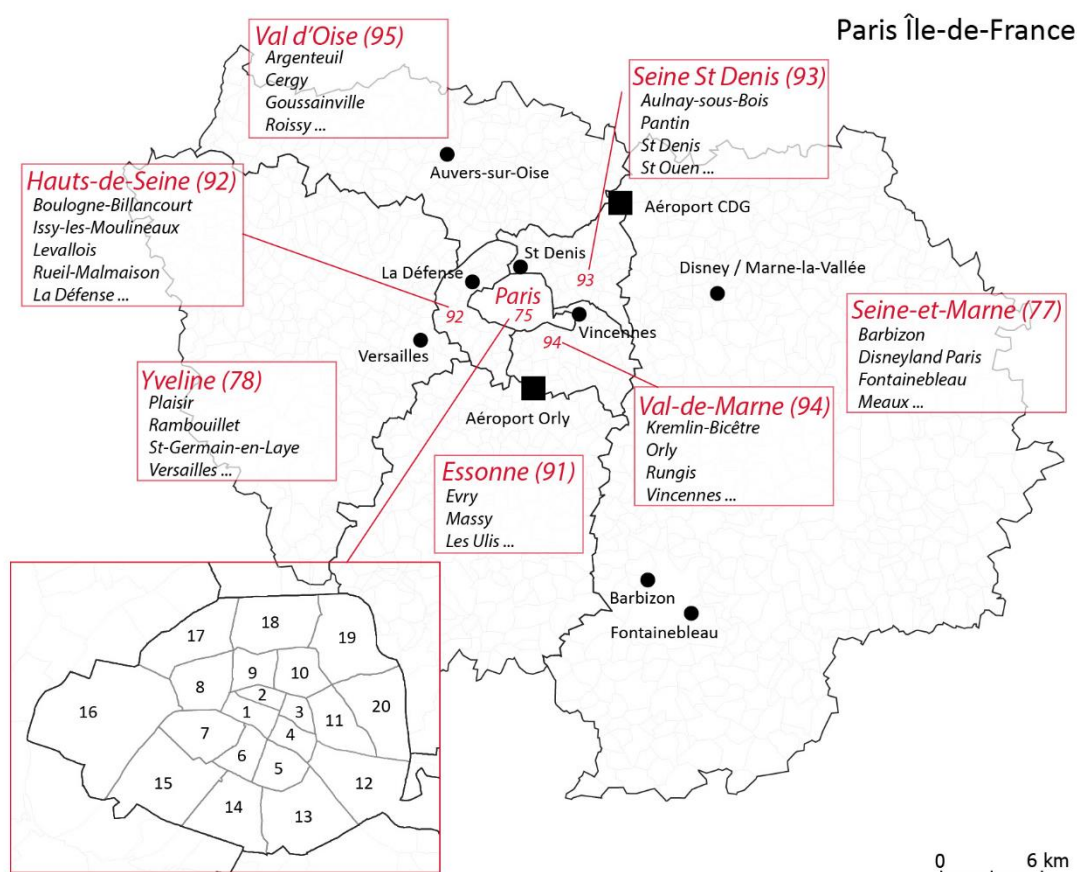
⁹⁰ Pour mener cette enquête, nous avons disposé de quatre tablettes HP Pro Slade 12, sur lesquelles étaient installées le logiciel Lime Survey et configurées le serveur Palapa Web Server, garantissant une administration fluide.

⁹¹ L'extraction du questionnaire depuis Lime Survey ne reprend pas la mise en page initiale. Les sous-sessions indiquées correspondent à la configuration de question en lien avec les réponses suivantes.

⁹² Découvrir et/ou visiter des expositions, des sites touristiques, lieux ; faire du shopping ; rendre visite à des proches (famille, ami) ; assister à un congrès ou un événement d'entreprise [congrès, colloque, séminaire, team building] ; autre (question A5, Annexe 9). Pour le questionnaire 2012, ces précisions étaient apportées avec les questions liées au choix de destination, et sont apparues plus compliquées à traiter.

Concernant les questions « spatiales », celles-ci ont été adaptées suite à notre retour d'expérience de l'enquête 2012. Par exemple, aux touristes déclarant visiter des lieux dans Paris, il a été demandé de préciser (plusieurs choix possibles) s'ils avaient visité des « lieux au cœur de Paris (le long de la Seine) », « des lieux un peu partout dans Paris », « des lieux près de Paris accessibles en métro » à l'exemple de « la Cité du cinéma, La Défense, Saint-Denis, Vincennes » (question E2, Annexe 9). Outre le travail sur l'organisation et la formulation des questions, d'autres supports ont été préparés. Par exemple, la Carte 1 a été réalisée en soutien à la question concernant les lieux d'hébergement⁹³ (question D, Annexe 9).

Carte 1 : Principaux lieux d'hébergement à Paris Île-de-France



Réalisation J. Perrin, 2017.

Concernant les questions relatives aux modalités d'accès à la destination concernant à la fois l'arrivée et le retour (questions G et H, Annexe 9), répond à l'objectif d'estimer l'intégration de Ouigo dans les pratiques de voyages. Des questions concernent également la connaissance des différentes offres et gares. Pour les déplacements dans la région, les questions ont été retravaillées afin de faire apparaître la marche comme mode de transport. Pour ceux déclarant utiliser le RER, des questions ont été ajoutées afin de préciser les pratiques et l'anticipation (ou non) de son usage pour ceux qui arrivent à Marne-la-Vallée Chessy (question I, Annexe 9). Les résultats obtenus en

⁹³ Celle-ci été présentée dans les situations où les personnes ne parvenaient pas à localiser ce lieu, situation parfois rencontrée dans le cas de personnes hébergées par des proches et ne se déplaçant par sans « prescripteur » dans la destination.

termes d'arbitrage et de représentation ont été analysés en regard des discours des touristes (enquête par entretien semi-directif, cf. partie 2.3.4.). C'est également le cas concernant les représentations spatiales des touristes.

(iii) Retour sur l'enquête 2017 : ajustements, limites et améliorations possibles

Trois éléments ont permis d'améliorer la conduite de l'enquête de 2017 : le retour d'expérience de l'enquête 2012 ; la réalisation du questionnaire pour une administration sur tablette (filtre simplifié, extraction des données en continu pour le contrôle) ; et le fait d'avoir l'autorisation d'administrer les questionnaires au sein des gares. Par ailleurs, le choix de restreindre la population ciblée aux touristes venus en train à grande vitesse a permis d'obtenir un échantillon plus important : 538 individus, dont 302 arrivés à Marne-la-Vallée Chessy et 203 à Paris Gare de Lyon. À Marne-la-Vallée Chessy, la taille de l'échantillon permet de comparer les pratiques et profils des touristes venus en Ouigo, à ceux ayant voyagé avec une offre « classique » (TGV ou Eurostar).

Les conditions météorologiques ont moins pesé sur la conduite de l'enquête. Comme en 2012, notamment en période de forte affluence (plus marquée à Paris Gare de Lyon), les personnes étant parfois très sollicitées, il a été parfois difficile de les aborder (refus *a priori*). Le fait d'être identifié comme étudiant (logo de l'université sur la tablette et le badge) a cependant rassuré, et les périodes d'enquête ont été ajustées pour éviter les périodes de trop forte affluence (Annexe 8).

Dans le cas de personnes acceptant de participer aux questionnaires, elles se sont montrées réceptives et intéressées de participer à la démarche. La grande majorité des questionnaires a été administrée jusqu'au bout. Les répondants ont été plusieurs fois rassurés sur le caractère anonyme de leur réponse et sur le fait que la démarche répondait à un projet scientifique. Les questions concernant le profil (en partie reformulées) ont été mieux reçues qu'en 2012. En 2012, j'ai administré quelques questionnaires dans la phase de préparation de celui-ci, et supervisé les étudiants. En 2017, le fait d'administrer un tiers d'entre eux a nourri l'analyse réflexive de l'enquête et de ses résultats (compréhension des réponses, commentaires sur les questions, interrogations à l'issue du questionnaire).

Enfin, la réalisation d'entretien auprès de touristes venus avec Ouigo par Marne-la-Vallée Chessy m'a permis de mieux analyser la portée des données spatiales renseignées lors des questionnaires.

2.3.4. Les entretiens semi-directifs auprès des touristes voyageant avec Ouigo

En parallèle de la réalisation d'une enquête par questionnaire de 2017, des entretiens semi-directifs courts ont été réalisés auprès de touristes venus avec l'opérateur Ouigo et arrivés par Marne-la-Vallée Chessy. L'objectif est de mieux appréhender les arbitrages réalisés par les touristes concernant le choix de cette offre, non seulement en lien avec l'organisation du séjour (motifs, période, hébergement, lieux fréquentés), mais également leurs expériences précédentes de voyage.

Les individus ont été contactés selon deux approches : lors de l'enquête par questionnaire⁹⁴, et de proche en proche⁹⁵. La grille d'entretien a été organisée afin d'apporter des éclairages à quatre grands questionnements (Annexe 10). Le premier, en lien avec les résultats de l'enquête par questionnaire, concerne la façon dont le séjour et les déplacements dans la destination sont organisés. Le deuxième est celui des arbitrages effectués par les touristes sur le choix de l'offre Ouigo pour venir à Paris–Île-de-France. Le troisième concerne la localisation de la gare de Marne-la-Vallée : est-elle appréhendée (et comment) par les touristes (en particulier ceux ne fréquentant pas le secteur Disney ou la Seine-et-Marne) ? Par ailleurs, jonglent-ils entre différentes offres et localisations de gare dans l'organisation de leur voyage à Paris–Île-de-France ? Enfin, le quatrième questionnement concerne la façon dont l'offre Ouigo peut être saisie différemment selon l'expérience de voyage de ceux qui l'utilisent.

Concernant le séjour, la grille a été adaptée selon que l'entretien ait été réalisé avec des personnes ayant répondu à l'enquête par questionnaire en gare ou recruté selon une approche de proche en proche. Les premiers ont fait référence dans l'entretien au même séjour du mois d'avril 2017. Pour les entretiens réalisés auprès de personnes issues de l'échantillon hors questionnaire, il leur a été demandé de parler du dernier séjour réalisé correspondant aux critères de l'échantillon (entre février 2016 et septembre 2017).

Cette enquête a été conduite entre le 21 juin et le 20 septembre 2017, à la suite de l'enquête par questionnaire. 15 personnes ont accepté de réaliser des entretiens semi-directifs. La durée des entretiens a varié entre 15 et 35 minutes : tous les entretiens ont été réalisés par téléphone, retranscrits et anonymisés (les identifiants sont des prénoms modifiés). En Annexe 11, le Tableau 50 présente quelques caractéristiques socio-démographiques sur ces personnes ainsi que des éléments concernant leur séjour, le voyage en train réalisé ainsi que les conditions de réalisation de l'entretien (date et modalité de recrutement).

Conclusion du Chapitre 2

Ce chapitre a permis de présenter la démarche scientifique sur laquelle repose cette démonstration et les différents matériaux mobilisés dans le cadre de cette recherche. Adopter une démarche réflexive sur les différents temps de cette recherche éclaire sur la façon dont mes questionnements ont été enrichis au fur et à mesure de la conduite de ce travail, ainsi que leur inscription dans un parcours académique.

⁹⁴ Lors de l'enquête 2017, 129 des 538 individus interrogés ont utilisé Ouigo pour venir dans la région. 123 d'entre eux sont arrivés en gare de Marne-la-Vallée Chessy. 42 personnes ont accepté de laisser un numéro de téléphone ou email.

⁹⁵ Personnes ne travaillant pas dans le domaine des transports, de la mobilité ou du tourisme.

La CIFRE comme le stage de M2 réalisé auparavant ont offert la possibilité d'observer au plus près la façon dont l'action collective se mobilise et s'organise. Le fait que ces deux expériences aient eu lieu auprès d'acteurs relevant de différents échelons institutionnels, et étant en charge, dans un cas des questions de transport et d'aménagement, et dans l'autre, du tourisme, a mis en évidence la façon dont les points de vue se chevauchent, se croisent parfois, sans pourtant se rencontrer complètement. Ces observations ont renforcé l'idée que l'analyse du processus de territorialisation de la gare par les mobilités touristiques serait un apport et un enrichissement dans l'étude des systèmes spatiaux et leurs dimensions (capacités, flux, représentations) dont la gare est l'interface. Le temps de la thèse coïncide avec celui de grand changement dans l'organisation de l'offre. Afin d'en questionner la portée, il m'est apparu nécessaire de revenir sur l'inscription territoriale de la gare, la spécificité dont les enjeux de la grande vitesse ferroviaire sont saisis en Île-de-France, les processus décisionnels ayant conduit à l'implantation de la gare, avant de proposer quelques arrêts sur image, en 2012, puis 2017 pour analyser l'évolution de la desserte et ses répercussions territoriales.

Chapitre 3

La grande vitesse ferroviaire en Île-de-France : une évidence et un « non-sujet »

Introduction du Chapitre 3

Notre analyse de la littérature académique et non académique a montré la dimension paradoxale du cas francilien, territoire pour lequel l'articulation avec la grande vitesse est une évidence (l'Île-de-France est le cœur du réseau), mais également un « non-sujet » (les enjeux de cette articulation sont peu remis en question et portés politiquement).

Dans ce chapitre, nous souhaitons tester l'hypothèse d'un lien entre les spécificités locales du processus de décentralisation et le faible portage politique des projets ferroviaires à grande vitesse. Nous développons pour ce faire une analyse diachronique des processus décisionnels concernant la réalisation et les projets d'infrastructures ferroviaires à grande vitesse en Île-de-France. L'objectif est d'offrir un éclairage sur la façon dont les sujets « grande vitesse » sont mobilisés (ou pas) par les acteurs de l'aménagement et des transports en Île-de-France. Nous nous appuyons sur différents matériaux, à la fois discours et documents élaborés par les différents acteurs impliqués dans ces processus décisionnels : littérature grise produite dans le cadre des projets étudiés, articles de presse, documents internes de différents organismes, ainsi que les données recueillies dans le cadre de deux observations participantes (la première réalisée au sein de la direction des transports de la Région Île-de-France au cours de l'année 2009, la seconde auprès d'une antenne du Conseil général de Seine-et-Marne en 2010-2011). L'analyse de discours repose également sur l'exploitation à la fois d'entretiens semi-directifs conduits dans le cadre de cette thèse, et d'archives d'entretiens (*cf.* Chapitre 2).

Le chapitre est organisé en trois temps. Nous commençons par rappeler la particularité du processus de décentralisation en Île-de-France, qui reconfigure un système d'acteurs en tension sur les enjeux d'aménagement, dont les transports régionaux ont été l'un des champs d'expression (1). Dans ce contexte d'évolution de la gouvernance locale, nous interrogeons la manière dont la grande vitesse s'invite dans les débats sur l'aménagement. Alors que les enjeux d'aménagement régionaux occupent une place centrale dans l'actualité politique et médiatique de la fin des années 2000, la

période est marquée par un certain foisonnement de projets en lien avec la grande vitesse ferroviaire. Le deuxième temps approfondit la manière dont le sujet « grande vitesse » est mobilisé en Île-de-France dans ce contexte, alors que les acteurs sont également très mobilisés par les débats autour du Grand Paris (2.). L'enjeu, notamment, est de comprendre les dynamiques entre acteurs de l'aménagement et des transports en Île-de-France sur les sujets « grande vitesse ». Enfin, nous nous intéressons plus particulièrement au positionnement de la Région Île-de-France (3.). Pour ce faire, nous nous appuyons sur l'analyse du montage financier de la LGV Est européenne. Ce projet est analysé comme un révélateur du positionnement de l'Île-de-France sur la grande vitesse ferroviaire et comme un enjeu dans ses relations aux autres collectivités.

1. La gouvernance de l'aménagement et des transports : les spécificités de l'Île-de-France

Les évolutions institutionnelles de l'Île-de-France sont marquées par son statut de région capitale et son poids économique de premier ordre. Le processus de décentralisation s'est déroulé selon un rythme différent de celui des autres territoires français. À ce titre, les enjeux d'aménagement du territoire ont été un révélateur des questions de gouvernance. Le Grand Paris, fruit de nombreux compromis entre échelons territoriaux en concurrence, en est l'une des illustrations. Il est également l'aboutissement de plusieurs décennies de planification. Les débats liés au(x) Grand(s) Paris ont particulièrement mis en lumière la complexité institutionnelle, opérationnelle et financière concernant l'aménagement en Île-de-France. Dans ce processus de décentralisation-recentralisation, les transports régionaux ont occupé une place singulière et centrale. Ce contexte, comme nous allons le voir, influence tout particulièrement la participation régionale à la définition des projets de transport en général, et aux projets de ligne à grande vitesse en particulier.

1.1. La Région Île-de-France : une décentralisation tardive

Historiquement, le débat sur la gouvernance de la région parisienne s'est beaucoup nourri des enjeux d'aménagement (Subra, 2009 ; Desjardins, 2010). Ce fut déjà le cas lors de la création du District⁹⁶ à la fin des années 1950, dont le premier délégué fut Paul Delouvrier⁹⁷. Or, au fil des décennies suivantes, non seulement l'évolution de l'organisation territoriale ne s'est pas faite au même rythme que dans les autres territoires métropolitains, mais la décentralisation a été marquée par des allers-retours dans le transfert de compétence, en particulier sur les questions

⁹⁶ Créé par la Loi du 2 août 1961 (suite à une première tentative par ordonnance en 1959), après de fortes oppositions locales, le District de la région de Paris naît de la volonté du gouvernement (changement constitutionnel de 1958) de réformer la gestion de l'agglomération parisienne. « Bras armé » de l'État en région parisienne, ses missions évoluent rapidement vers la mise en œuvre d'une politique d'aménagement régionale volontariste (Zembri, 2002 ; Cottour, 2008).

⁹⁷ Premier délégué au District, il est initialement chargé d'appliquer le Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne et sera à l'initiative du premier Schéma directeur de la région parisienne (1965). C'est dans ce cadre que sont lancés la politique des villes nouvelles, la construction des RER (réseau express régional d'Île-de-France), le prolongement des lignes de métro en dehors de Paris *intramuros* ou encore la construction du réseau autoroutier. Il fut également à l'origine du redécoupage du District, passé de 3 à 8 départements (Loi du 10 juillet 1964, entrée en vigueur en 1968). Suite à la création de la préfecture de Région (Loi du 10 juillet 1964), il devient également, à partir de 1966, Préfet de la Région Île-de-France (Zembri, 2002 ; Cottour, 2008).

d'aménagement et de politique de transport, entre l'État et les échelons locaux (Zembri, 2002 ; Desjardins, 2010 ; Desjardins *et al.*, 2012 ; Marcou, 2012).

1.1.1. Le transfert progressif de compétences à la Région Île-de-France

Alors que les autres Régions deviennent des établissements publics régionaux en 1972 (Loi portant création et organisation des régions, 1972), la Région Île-de-France ne sera créée qu'en 1976 (Loi portant création et organisation de la Région Île-de-France, 1976). Cette nouvelle dénomination marque l'abandon d'une référence directe à la capitale française, encore présente dans les organismes précédents. Lors de sa création, plusieurs heures de débat au Sénat opposent partisans du nom de « Région parisienne » (majoritairement les élus parisiens) à ceux qui soutiennent le nom de « Région Île-de-France » (élus de petite et grande couronnes) traduisant les tensions et enjeux de la relation à Paris de ce territoire (Entretien [archive] Giraud, septembre 2002 ; France 3 Île-de-France, 14 mars 2016). Dans le cadre des Lois de décentralisation⁹⁸ des années 1980, l'Île-de-France, comme les autres Régions, passe du statut d'établissement public à celui de collectivité locale. Michel Giraud⁹⁹, membre du RPR¹⁰⁰, devient le premier président de la Région Île-de-France. Il sera président du Conseil régional de 1976 à 1988, puis de 1992 à 1998¹⁰¹ et marquera fortement la politique régionale, se qualifiant de « régionaliste ». Défenseur de la décentralisation, il plaide dès son entrée en fonction pour que des « outils régionaux deviennent de statut régional », notamment l'Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU)¹⁰² (Entretien [archive] Giraud, septembre 2002).

« Nous nous sommes vraiment trouvés sur la même ligne de combat en ce qui concerne l'organisation structurelle des collectivités territoriales [Michel Rocard et moi]. Nous sommes tous les deux régionalistes. Nous considérons l'un et l'autre qu'il y a un échelon de trop. Les deux échelons qui, aujourd'hui, se justifient, sont hélas deux échelons mineurs : la région, qui devrait être le vrai relais de l'État pour toutes les grandes politiques d'aménagement du territoire, l'animation économique, et l'intercommunal pour tous les services de proximité, l'eau, les déchets, l'assainissement. »

Entretien [archive] Giraud, septembre 2002.

Si, lors de sa création, l'Île-de-France dispose de missions plus larges que les autres Régions (développement culturel, définition de la politique des espaces verts et des forêts par exemple), elle manque à la fois d'autonomie décisionnelle et de moyens financiers (Zembri, 2002). L'État

⁹⁸ Le transfert de compétence est amorcé lorsque la Région devient une collectivité territoriale. La Loi 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions est la première Loi de ce qui est désormais nommé l'acte I de la décentralisation en France. Pour les Régions, les Lois 85-692 et 86-16 définissent les modes de scrutin et les principes de l'organisation d'élections régionales dès 1986.

⁹⁹ « « Père fondateur » déchu de la Région Île-de-France » en raison de ses condamnations (prise illégale d'intérêt, complicité de corruption), il sera à l'origine du terme de « Francilien » (L'express, 27 octobre 2011 ; Le Monde, 1er novembre 2011). En écho au nom de Parisien, le terme sera utilisé pour la première fois afin de désigner les habitants de la Région dans son ouvrage « L'Île-de-France, région capitale » de 1986, et à la suite duquel le terme sera validé par l'Académie française (Entretien [archive] Giraud, septembre 2002).

¹⁰⁰ Le Rassemblement pour la République (RPR) est un parti politique français classé à droite, créé en 1976 et dissout en 2002 au sein de l'Union pour un mouvement populaire (UMP) (site larousse.fr).

¹⁰¹ Pour des raisons de cumul de mandat, Michel Giraud quitte le Conseil régional entre 1988 et 1992, période durant laquelle il sera présidé par Pierre-Charles Krieg (RPR).

¹⁰² L'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région parisienne (IAUP) est créé en 1960 et prend une nouvelle dimension à l'arrivée de Paul Delouvrier (1961). En 1976, à l'issue de négociations entre la future Région et l'État, il devient l'IAURIF (Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France), et sera placé sous la responsabilité du Conseil régional d'Île-de-France à partir de 1983 (Entretien [archive] Giraud, septembre 2002).

conserve d'importantes prérogatives même si, aux échelles locales, le pouvoir des communes et des départements est progressivement renforcé par les différentes Lois de décentralisation.

Bien que la Loi de 1976 confie en théorie à la Région la responsabilité de définir la politique de circulation et de transports de voyageurs, cette compétence est dans les faits très atténuée (Zembri, 2002). Les Lois précédentes (Loi de 1964 [réorganisation de la région parisienne] ou ordonnance de 1959 [création du STP]) ne sont pas abrogées, maintenant le poids de l'État en matière de décision et de répartition des financements. Les compétences de la Région sont très limitées et les grands acteurs de la politique de transport régional restent très dépendants de l'État, qui nomme le préfet de région et dispose de la moitié des sièges du Syndicat des transports parisiens (STP). Quant aux deux principaux transporteurs (RATP et SNCF), ce sont des entreprises publiques, qui rendent alors des comptes à l'État et au STP.

À l'issue d'une procédure de révision annoncée au printemps 1974, le nouveau Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Île-de-France (SDAURIF) est approuvé au 1^{er} juillet 1976, quelques jours avant la création de la Région Île-de-France. Ce plan d'aménagement reçoit des Conseils départementaux un accueil plus favorable que le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris (SDAURP) de 1965. Cependant, dès 1980, des tentatives de révision verront le jour : la procédure sera lancée près d'une décennie plus tard. Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), toujours élaboré sous le pilotage de l'État (Préfet de Région), est adopté en 1994. Les quatre années au cours desquelles il a été révisé sont marquées par des oppositions fortes de la Région et des Départements au projet initial du Préfet. Ce fut l'une des occasions saisies par le Conseil régional pour demander « plus de pouvoir pour la Région Île-de-France » (Michel Giraud cité dans *Le Monde*, 12 juin 1992). Ce schéma, dont le contenu a été repris jusqu'à l'obtention d'avis favorables, peut être considéré comme le « premier document de planification en région parisienne qui ait été conçu en tenant compte de l'avis des collectivités territoriales » (Zembri, 2002, p. 304). Après son approbation par décret du Conseil d'État, le document reste cependant fortement débattu, sur la forme (pilotage de l'État) comme sur le contenu (*Les Échos*, 6 mai 1994a et b). Quelques mois plus tard, la Région obtient le pilotage des futurs documents de planification. En effet, la Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (Loi LOADT de 1995) transfère à la Région Île-de-France l'élaboration des futurs Schémas directeurs, en association avec l'État qui doit approuver le Schéma par décret en Conseil d'État.

Jean-Paul Huchon (PS), avec le soutien d'une majorité « gauche plurielle », succède en 1998 à Michel Giraud à la présidence du Conseil régional¹⁰³. Il présidera le Conseil régional d'Île-de-France jusqu'en 2015. En 2004, le Conseil régional d'Île-de-France, qui pointe la conception centralisée du SDRIF de 1994 et son décalage avec une pratique décentralisée de l'aménagement, décide à l'unanimité d'engager sa révision (Cottour, 2008 ; Desjardins *et al.*, 2012). Cette décision s'appuie, à l'aube du second mandat, sur une plus large majorité. À la révision du SDRIF de 1994, cette fois sous le pilotage de la Région, s'ajoutent deux autres objectifs : la conduite (et son renouvellement) des projets inscrits au Contrat de plan État-Région (CPER)¹⁰⁴ 2000-2006, et la régionalisation des

¹⁰³ Associant des élus du parti socialiste (PS), les verts et du parti communiste français (PCF) (*Libération*, 17 mars 1998).

¹⁰⁴ Les CPER (Contrats de plan État-Région) sont des documents de programmation pluriannuels permettant la « mise en cohérence des politiques publiques et convergence des financements en faveur des projets structurants dans les territoires » (Site du CGET : www.cgnet.gouv.fr/dossiers/contrats-de-plan-etat-region, consulté en novembre 2018).

transports (Interview Jean-Paul Huchon, *Le Moniteur*, 18 juin 2004). Un an plus tard, la procédure de révision est ouverte par décret (2005). L'adoption du schéma d'aménagement régional sera perturbée, sur la fin de la période, par les élections présidentielles de 2007 et l'arrivée à la présidence de la République de Nicolas Sarkozy. Ce dernier affiche en effet dès les premiers mois de son mandat un volontarisme politique concernant l'aménagement et le rayonnement de la région capitale.

1.1.2. La régionalisation des transports collectifs en France, puis en Île-de-France

Au moment de la création de la Région, l'organisation des transports de voyageurs relève du Syndicat des transports parisiens (STP). Ce dernier, créé en 1959 afin d'organiser et moderniser les transports de voyageurs en Île-de-France, est contrôlé majoritairement par l'État. Si l'idée d'une réforme du STP, par un transfert de compétence, est sous-entendue lors de la création de la Région Île-de-France dans la Loi de 1976, elle « s'est heurtée à la crainte de l'État d'une perte de son influence dans la région la plus peuplée du pays, de surcroît siège du gouvernement » (Zembri, 2002, p. 289). Les aspects institutionnels et financiers sont fortement liés, et sont au cœur des échecs successifs des différentes réformes proposées depuis 1976. La Région souhaite être davantage intégrée aux décisions, dans la mesure où elle participe de plus en plus aux investissements, dont les arbitrages restent sous l'autorité de l'État. Ce dernier est le principal financeur des transports franciliens, et son retrait potentiel soulève la question de nouvelles ressources compensatoires pour le Conseil régional. Or, jusqu'en 2001, alors que des représentants du Conseil de Paris et des Conseils généraux siègent au conseil d'administration du STP au titre de représentants des collectivités territoriales, le Conseil régional n'est pas encore représenté.

Dans les différentes Régions françaises, il faut attendre le début des années 2000 pour que la décentralisation s'accompagne d'un transfert de compétence en matière de transport : les Régions deviennent officiellement autorités organisatrices des transports d'intérêt régional avec la Loi SRU en 2000. La régionalisation des transports est l'aboutissement d'un processus amorcé à la fin des années 1960, au sein duquel différentes phases relationnelles entre l'État, la SNCF et les Régions se sont succédées (Barone, 2008). La dernière phase a été marquée au début des années 1990 par une situation financière critique de la SNCF comme de l'État, et une crise de confiance entre les Régions et la SNCF (Zembri, 2004 ; Barone, 2008). La réforme s'appuie notamment sur les missions confiées par le Sénat puis le gouvernement à Hubert Haenel, sénateur alsacien. Dans son rapport « Régions, SNCF. Vers un renouveau des services publics » (Haenel [Rapport], 1994), celui-ci propose un transfert de la compétence des services de transports régionaux aux Régions à l'issue d'une expérimentation auprès de Régions volontaires¹⁰⁵. Les régions deviennent « autorités organisatrices des transports collectifs d'intérêt régional » à compter du 1er janvier 2002 (Loi SRU, 2000). Pour les collectivités régionales, le transfert de la politique de transport a été investi comme outil de négociation sur des projets à d'autres échelles (Faure, 2007 ; Ollivier-Trigalo, 2009 ; Barone & Ollivier-Trigalo, 2010). Également, la participation aux grands projets d'infrastructures a été un levier de légitimation et de négociation entre échelons territoriaux. Le cas de l'Île-de-France ne

¹⁰⁵ Cette « expérimentation » sera menée dans six Régions volontaires (l'Alsace, le Centre, le Nord-Pas-de-Calais, les Pays de la Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes), initialement pour une durée de 3 ans. En 1999, le Limousin rejoint le dispositif. L'expérimentation sera prolongée jusqu'à la fin de l'année 2001 (Barone, 2008).

s'inscrit pas dans ce schéma. Dans cette Région, le processus de régionalisation des transports ferroviaires est certes caractérisé par une forte implication de la collectivité, mais contrarié par le maintien d'une forte intervention de l'État.

La Région Île-de-France a suivi de près les travaux menés notamment par Hubert Haenel au début des années 1990, contribuant même au financement des études liées à la mission Haenel (Entretien [archive] Verresen, CR d'Île-de-France, mars 1995). Les représentants du Conseil régional d'Île-de-France militent pour être davantage impliqués dans la conduite de la politique de transport. Cependant, le transfert de la compétence transport ne se fera pas au même rythme que pour les autres Régions¹⁰⁶. Avec la Loi SRU, le syndicat des transports parisiens devient le STIF (syndicat des transports d'Île-de-France). Cet établissement public reste présidé par le préfet de la région Île-de-France, et sous contrôle majoritaire de l'État, mais au sein duquel le Conseil régional est désormais représenté¹⁰⁷. En 2004, la Loi relative aux libertés et responsabilités locales prévoit un transfert du STIF à la Région en 2005. La compétence d'autorité organisatrice de transport est alors transférée à la collectivité régionale (Marcou, 2012) : le conseil d'administration sera désormais constitué par la Région Île-de-France, la Ville de Paris, les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, de l'Essonne, des Yvelines, du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne (Loi de 2004 relative aux libertés et responsabilités locales). La question de la compensation financière de l'État en vue du transfert du STIF à la Région retarde le processus (Le Monde, 7 juin 2005) : le nouveau conseil prendra finalement ses fonctions en 2006.

1.1.3. Contributions et arbitrages sur la grande vitesse ferroviaire lors de la révision du SDRIF (2008)

Dans le cadre de la révision du SDRIF, lancée en 2005, la question de la desserte ferroviaire à grande vitesse en Île-de-France, sans être centrale, est évoquée par plusieurs acteurs. En 2005, un groupe de travail sur la mobilité et les transports piloté par l'IAU¹⁰⁸ analyse notamment les perspectives d'évolution du trafic TGV et en particulier dans les gares parisiennes. Les travaux menés pointent un risque de saturation de certains équipements en raison de prévisions de fortes augmentations du trafic, à l'appui des indications de RFF et la SNCF.

La grande vitesse est également présente dans le cadre de contributions de collectivités ou grands acteurs à cette révision. La SNCF en particulier aborde le sujet de la grande vitesse ferroviaire par le biais des enjeux de l'attractivité et du rayonnement régional (SNCF [contribution SDRIF], 2005). Bien qu'il soit essentiellement question de grande vitesse, les auteurs de la contribution emploient plus largement le terme « grande ligne ». Le constat de départ est celui d'« installations bientôt saturées ». Les gares, leur localisation et leur nombre, sont centrales dans les propositions permettant de faire face à ces enjeux. La SNCF appuie en particulier sur (i) la « nécessité » de développer le nombre de gares, (ii) les enjeux d'un projet en particulier, la ligne d'Interconnexion

¹⁰⁶ La Loi SRU généralise le dispositif aux autres Régions, sauf en Île-de-France et en Corse.

¹⁰⁷ Le Conseil d'administration comprend des représentants de l'État (17 sièges) ainsi que des collectivités territoriales (17 sièges), répartis entre le Conseil régional (5 sièges), le Conseil de Paris (5 sièges) et les départements (7 sièges soit un représentant par Conseil général) (Décret n° 2001-924).

¹⁰⁸ Piloté par l'IAU (alors LAURIF), il associe la Région Île-de-France, le Conseil économique, social et environnemental régional (CESER, alors CERS), la DREIF et le STIF et conduit des travaux dès 2005 afin de préparer la révision du SDRIF.

Sud des LGV en Île-de-France, (iii) la question de la situation des gares centrales parisiennes, chacune terminus d'un axe de desserte (SNCF [contribution SDRIF], 2005).

La création de nouveaux « points d'accès aux trains Grandes Lignes » sur le modèle des « gares périphériques » existantes est notamment abordée¹⁰⁹. Ces dernières sont qualifiées de « réel succès » avec des propositions visant à renforcer la desserte des gares (Marne-la-Vallée Chessy) ou haltes TGV (Mantes-la-Jolie, Versailles-Chantiers) déjà établies, mais également de créer de nouvelles gares (« pistes » de Juvisy, Stains-la-Cerisaie, Conflans-Fin d'Oise). « L'ensemble de ces projets dessinera à court terme une nouvelle rocade de gares grandes lignes permettant à un plus grand nombre de Franciliens d'accéder aisément au réseau TGV » (SNCF [contribution SDRIF], 2005, p. 29-31). Outre le développement des gares, et concernant les possibles nouvelles lignes, un projet est plus spécifiquement mentionné. Il s'agit du « futur barreau d'Interconnexion Sud », dont les différentes potentialités d'exploitation pourraient être associées à la création de nouvelles gares à Orly (intermodalité air-fer) et « éventuellement Villeneuve-Saint-Georges », ainsi que de relier la ligne à la gare centrale d'Austerlitz avec l'objectif d'« un rééquilibrage de Paris-Montparnasse et Paris-Lyon » (SNCF [contribution SDRIF], 2005, p. 31-33).

Enfin, dans une visée prospective, à l'appui de la prise en compte « des projets pour le grand avenir » (augmentation de la capacité des lignes radiales, possibles doublements des lignes Nord et Sud-Est), la situation des gares centrales parisiennes « en cul-de-sac » est remise en question.

« Une rupture dans l'échelle du trafic ne pourrait alors être absorbée qu'en transformant les gares en impasse en gare de passage. [...] ceci conduirait à [réaliser] une "traversante" Nord-Sud de la gare de Lyon à la gare du Nord, avec la possibilité de créer un nouvel accès au TGV dans Paris par la création d'une nouvelle gare, par exemple à République, très bien desservie par le métro. »

Extrait, SNCF, 2005, p. 34-35

L'idée d'une grande gare centrale dans Paris n'est pas nouvelle, les premières propositions remontant aux années 1840 (Riot, 2015). De l'ensemble du document, cette idée en particulier sera reprise dans la presse (Le Figaro, 3 décembre 2005). La SNCF défendra le fait qu'il ne s'agit pas d'un projet, mais d'une proposition (Le Monde, 3 décembre 2005).

Les enjeux de la grande vitesse ferroviaire sont également abordés en 2007 par l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR), dans un document qui dresse un portrait historique de l'arrivée progressive de la desserte à grande vitesse dans les gares parisiennes. Il revient sur les débats en cours dans le cadre des consultations sur le projet de SDRIF (APUR, 2007). Ce rapport montre que si un consensus se dégage sur le constat d'une difficulté liée aux configurations terminus des gares centrales parisiennes, les avis divergent sur les solutions permettant de résoudre le problème. La proposition de ligne souterraine « traversante » de la SNCF est jugée séduisante, mais pas à l'ordre du jour en raison notamment de l'ampleur du projet et de son coût. Elle ne sera d'ailleurs pas retenue dans le projet de SDRIF (Projet de SDRIF, 2008). Alors que les « gares périphériques » (Aéroport CDG TGV, Marne-la-Vallée Chessy et Massy TGV) sont qualifiées par la SNCF de « réel succès », l'étude de l'APUR nuance cette vision en raison du niveau de fréquentation de ces gares (SNCF [contribution SDRIF], 2005 ; APUR, 2007).

¹⁰⁹ Le cas de ces gares sera développé dans le Chapitre 4 consacré à l'Interconnexion des LGV en Île-de-France.

« [Les données montrent] faiblesse du trafic dans les gares d'ores et déjà réalisées après 10 à 15 ans de fonctionnement et finalement le faible rapport entre l'investissement consenti et le trafic constaté. Il conviendra donc de préciser les moyens pour développer l'attrait de ces gares indispensables au desserrement de la pression sur les gares parisiennes ».

APUR, 2007, p. 39

Le rapport de l'APUR indique cependant que le pré-projet de SDRIF de 2007 sera amendé afin d'inscrire le développement de nouveaux points d'accès, notamment de nouvelles gares et haltes TGV en dehors de Paris (APUR, 2007). Ces éléments sont en effet repris dans le projet de SDRIF adopté par le Conseil régional en septembre 2008 (Projet de SDRIF, 2008).

Dans le projet de SDRIF soumis au gouvernement à l'automne 2008, les enjeux de la grande vitesse sont abordés dans le contexte de futures mises en service de nouvelles lignes et d'ouverture à la concurrence¹¹⁰. Nous notons que l'idée d'un risque de saturation des infrastructures franciliennes est le principal enjeu mentionné en relation avec la grande vitesse ferroviaire. Par ailleurs, les rédacteurs du schéma évoquent l'existence d'un « système ferroviaire à grande vitesse francilien », renvoyant à une approche globale à la fois des infrastructures et de la desserte. Cette référence à une vision systémique de la grande vitesse en Île-de-France est l'une des premières que nous observons dans un document de littérature grise (Encadré 6).

Néanmoins, malgré cette volonté affirmée de développer une approche plus globale des enjeux de la grande vitesse ferroviaire, force est de constater une grande diversité des propositions d'action (Encadré 6). Ces propositions se focalisent pour l'essentiel sur la création de gares nouvelles ou l'amélioration des dessertes existantes. Au sein de cette compilation de projets figure la proposition d'une rocade proposée par la SNCF dans sa contribution (SNCF, 2005 ; Projet de SDRIF, 2008).

¹¹⁰ Dont la première étape pour le transport de voyageurs est celle des services internationaux grandes lignes en décembre 2009.

Encadré 6 : L'idée d'un schéma du système ferroviaire à grande vitesse francilien inscrit dans le projet de SDRIF de 2008

Dans ce contexte, le système ferroviaire à grande vitesse francilien montre des signes de saturation, tant au niveau des gares qu'au niveau de certaines lignes, notamment en ce qui concerne les lignes d'interconnexion en rocade.

Un schéma global et ambitieux doit être établi pour faire face à cette situation et maintenir l'excellence de la desserte de la région. Ce schéma doit définir les conditions d'une bonne accessibilité du secteur de la Défense au réseau à grande vitesse. Il doit également donner toute sa place au complexe gare du Nord/gare de l'Est, porte d'entrée des grandes capitales européennes en Île-de-France.

Le schéma des LGV s'articulera autour des deux axes suivants, au sein desquels un certain nombre de projets sont d'ores et déjà identifiés :

- ▶ d'une part, la création de gares TGV hors de Paris, qui déchargeront les gares parisiennes et renforceront la desserte du territoire. À ce titre, une gare au niveau de l'aéroport d'Orly devra être réalisée. La jonction entre la future interconnexion sud et la LGV sud-est d'une part, et le territoire de Plaine Commune d'autre part, sont également des secteurs à enjeux pour la localisation d'une gare. Les gares extra-muros existantes, et notamment celle de Massy, verront également leur rôle renforcé pour capter une partie de la croissance du trafic. À plus long terme, La Défense – Seine-Arche et les territoires de Cergy et de Sénart ont vocation à accueillir une gare TGV ;

- ▶ d'autre part, le renforcement et le développement du réseau LGV doivent être entrepris. Cela concerne la création de nouvelles lignes liées au développement du réseau national et européen. Cela concerne également, pour l'Île-de-France, la réalisation de nouvelles rocades d'interconnexion essentielles au bon fonctionnement de ce réseau. La priorité doit être donnée à la réalisation de la ligne d'interconnexion sud, entre la gare de Massy et la LGV sud-est, en passant par Orly. Cette nouvelle ligne doit être connectée au faisceau de la gare d'Austerlitz, qui dispose encore d'une réserve de capacité, et pourrait ainsi décharger la gare de Lyon.

▮ Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :

- ▶ modernisation de la LRNVS ;
- ▶ modernisation des gares parisiennes ;
- ▶ développement du nombre d'accès, gares et haltes, aux TGV en s'appuyant sur le développement des liaisons d'interconnexions ferroviaires ;
- ▶ réalisation d'une ligne d'interconnexion sud des LGV, principalement en souterrain ;
- ▶ construction d'une nouvelle gare TGV à Orly, en correspondance avec l'aérogare, le tramway et Orlyval ;
- ▶ aménagement de nouvelles voies dédiées aux TGV sur le faisceau de la gare d'Austerlitz pour desservir cette gare et étude de la possibilité de desserte de la gare Bibliothèque François Mitterrand par les trains venant d'Orléans ;

- ▶ construction d'une nouvelle gare TGV du « Sud Seine-et-Marne » à la hauteur du pôle d'activités de Villaroche ;
- ▶ construction d'une nouvelle gare TGV dans le secteur de Cergy ;
- ▶ construction d'une nouvelle gare TGV à La Défense – Seine-Arche ;
- ▶ réalisation du barreau ferroviaire permettant la liaison Creil-Roissy ;
- ▶ création d'un raccordement entre la ligne classique Mantes/Massy et la LGV Atlantique dans le secteur de Massy ;
- ▶ électrification de la ligne Paris-Provins-Troyes-Bâle et la ligne Meaux-La Ferté Milon.

À long terme, une interconnexion nord devra être réalisée, et permettra notamment une liaison à grande vitesse vers la Normandie. ▮

Dans cette attente, des TGV pourront emprunter, après modernisation, la ligne classique en rive droite de Seine.

▮ À long terme également, le doublement de la LGV sud-est, la plus ancienne et aujourd'hui très chargée, doit être réalisé, ainsi qu'une nouvelle liaison vers Londres, via Amiens. La réalisation d'une interconnexion ouest complètera le dispositif de maillage des LGV en Île-de-France. ▮

Source : Projet de SDRIF, 2008, p. 76

Lors des premières années de révision du SDRIF, la grande vitesse n'est donc pas totalement absente des réflexions régionales. Cependant, à l'issue du Grenelle Environnement, elle connaît une nouvelle actualité politique nationale avec la relance d'un programme de développement du réseau LGV. Ce nouveau temps fort de la planification LGV bouscule les décisions affichées dans le SDRIF avant même qu'il ne soit adopté. Plus largement, durant cette période, la révision en cours du SDRIF sous la conduite du Conseil régional d'Île-de-France, qui préside désormais le STIF, est ralentie par le projet de Grand Paris. Celui-ci marque un retour de l'État dans la gestion de la « région capitale », et remet en cause certaines ambitions affichées dans le projet de SDRIF de 2008.

1.2. Une décentralisation contrariée par le « Grand Paris »

La révision du SDRIF, portée par le Conseil régional, est une opportunité d'affirmation de la Région, dans le cadre d'une décentralisation tardive en Île-de-France (Desjardins *et. al.*, 2012). En février 2007, le projet de SDRIF est arrêté par le Conseil régional et soumis à l'avis de différents

institutions et organismes ; il fait l'objet d'une enquête publique entre octobre et décembre de la même année. Le document se présente comme porteur d'« une ambition spatiale visant une meilleure organisation et une réelle solidarité territoriale de la métropole francilienne » (projet de SDRIF, 2008, p. 8) avec pour objectif de définir la politique d'urbanisme et d'aménagement à l'horizon 2030. À la suite de ce temps de concertation, une version amendée est adoptée par le Conseil régional en septembre 2008 et transmise à l'État en octobre en vue de son approbation par décret par le Conseil d'État. Le projet stratégique porté par Nicolas Sarkozy pour la région capitale à partir de 2007 vient cependant bousculer ce processus, aboutissant à une transmission tardive du SDRIF au Conseil d'État, en juin 2010. Ce dernier rend un avis négatif en novembre de cette même année, arguant de son incompatibilité avec les Lois du Grenelle de l'environnement et du Grand Paris (2009 et 2010), qui ont été votées entre-temps.

La fin de la décennie 2000 est ainsi marquée par des tensions fortes entre l'État et la Région ainsi que les autres collectivités territoriales, les oppositions se répercutant sur le calendrier et la conduite des projets. Au cours de cette période, le bras de fer qui oppose l'État et la Région influence fortement la façon dont la grande vitesse est mobilisée par les différents acteurs. Cependant, la rivalité sur la stratégie d'aménagement se matérialise particulièrement autour des projets de transport régionaux.

1.2.1. Le « Grand Paris », une « recentralisation »

À la suite à son élection en 2007, le président de la République Nicolas Sarkozy relance une idée ancienne, un projet de « Grand Paris » (Subra, 2009). Le discours de Roissy contient les premières annonces du projet présidentiel concernant ce projet. Le terme de « Grand Paris » n'est pas prononcé : il est question de l'Île-de-France et de la métropole parisienne, alors aux contours peu distincts (Sarkozy [Discours], 26 juin 2007). Entre 2007 et 2008, au fur et à mesure des annonces et créations effectives, le « Grand Paris » affiche deux ambitions, à la fois l'idée d'une nouvelle forme de gouvernance (création d'une communauté urbaine du Grand Paris) et celle de stratégie d'aménagement pour l'Île-de-France, traduisant une possible « double recentralisation » au moment où les acteurs locaux sont particulièrement mobilisés sur ces deux fronts (Mongin, 2010).

L'idée d'une réforme de la gouvernance locale apparaît en creux lors du discours de Nicolas Sarkozy de Roissy (26 juin 2007) (Subra, 2009). Le débat institutionnel est particulièrement foisonnant dans les mois qui suivent (Dallier [Rapport], 2008 ; CESER Île-de-France, 2008), avec des retentissements plus ou moins forts auprès des collectivités et des médias. En lien avec différentes annonces du gouvernement durant l'année 2008, l'approbation du SDRIF est gelée. Nicolas Sarkozy annonce l'organisation d'un comité interministériel d'aménagement du territoire dédié à l'Île-de-France fin 2008. En mars 2008, le poste de Secrétaire d'État au développement de la Région capitale est créé, auprès du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, auquel Christian Blanc est nommé. Une réflexion plus large sur les collectivités territoriales est amorcée, avec la création en octobre 2008 d'un Comité pour la réforme des collectivités territoriales, présidé par Édouard Balladur, qui rend ses conclusions en mars 2009 (Balladur [Rapport], 2009).

Concernant la stratégie territoriale pour l'Île-de-France, l'ambition d'un plan d'urbanisme et d'aménagement est présente dès 2007¹¹¹. Initialement, la mission de Christian Blanc est « de définir une vision pour la Région Capitale à l'horizon 2030, et d'imaginer les modes d'organisation qui permettront à tous les acteurs concernés de faire de cette vision une réalité » (Lettre de Mission du Président de la République au Secrétaire d'État, 7 mai 2008¹¹²). La dimension gouvernance est mise de côté, au profit d'un projet dont la réalisation d'une double boucle de métro (« grand huit ») est devenue emblématique. Différents auteurs ont montré la façon dont le projet Grand Paris a évolué au fur et à mesure des évolutions géopolitiques locales (élections locales de 2008), des propositions émergeant des différents projets et de la politique gouvernementale (Subra, 2009 ; Mongin, 2010 ; Desjardins, 2010 et 2016).

En parallèle de ces travaux, par l'intermédiaire d'un concours d'idées, les enjeux d'aménagement de la Région capitale font l'objet d'une médiatisation forte. Nicolas Sarkozy lance une consultation internationale à laquelle ont répondu dix équipes réunies autour d'architectes-urbanistes, et qui a donné lieu à l'exposition «Le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne» en 2009¹¹³. Cette médiatisation du « projet d'aménagement global du "Grand Paris" » (Sarkozy [Discours], 17 septembre 2007) permet également de réunir au sein du comité de pilotage les représentants de l'État, de la Ville de Paris, de la Région Île-de-France et de l'Association des maires d'Île-de-France, assistés d'un conseil scientifique. La coordination générale de la consultation a été confiée par le Président de la République au Ministère de la Culture et de la Communication.

Selon Xavier Desjardins, la question de la gouvernance de la métropole parisienne est réactivée simultanément autour de trois modalités « théoriques » d'organisation de l'action collective à l'échelle métropolitaine : mise en œuvre d'une réforme institutionnelle, création d'un lieu d'échange offrant les conditions d'une coordination entre les acteurs, organisation d'action collective à travers un grand projet (Desjardins, 2010). En effet, la question de la gouvernance a été investie à la fois dans le cadre des réflexions autour d'une réforme territoriale, à travers la mise en œuvre du syndicat d'étude « Paris Métropole »¹¹⁴ et par la mobilisation autour d'un grand projet de transport (Arc Express ou réseau de transport public du Grand Paris). L'opposition entre l'État et la Région sur le projet de SDRIF, au-delà du projet, touche la question de la responsabilité de la stratégie de développement de ce territoire. L'échelle de référence est également abordée, à travers la question de la « métropole », présente en creux ou de façon directe. Dans le débat sur le Grand Paris, la métropole et l'espace région francilien « les deux territoires ont tendance à se confondre » (Mongin,

¹¹¹ Nicolas Sarkozy affichait cette ambition dès le 26 mai 2007 avec pour modèle Haussmann et Delouvrier, quelques semaines après son élection (Pagès, 2010).

¹¹² En ligne sur le site de l'Observatoire du Grand Paris : <https://observatoiregrandparis.files.wordpress.com/2008/10/lettre-de-mission-du-president-de-la-republique-7-mai-2008.pdf>, consulté en janvier 2019.

¹¹³ L'exposition présente les résultats de cette consultation du 30 avril au 22 novembre 2009. Elle a lieu à la Cité de l'architecture et du patrimoine, musée dont l'inauguration en septembre 2007 avait été marquée par l'annonce lors du discours de Nicolas Sarkozy du projet de consultation internationale (Sarkozy [Discours], 17 septembre 2007).

¹¹⁴ Avec l'idée d'insuffler une dynamique territoriale à une autre échelle, et de sortir Paris du périphérique, des formes nouvelles de coopération ont été mises en place au début des années 2000. À partir de 2006, cette volonté de dialogue et de coopération entre la ville de Paris et les collectivités territoriales se formalise dans un premier temps dans le cadre de la Conférence métropolitaine (collectif non institutionnel). En 2009 est créé Paris Métropole, un syndicat mixte d'étude (structure ouverte au statut peu contraignant). L'objectif est de porter une dynamique afin de se faire entendre, en particulier auprès de l'État sur les questions d'urbanisme, de transport et de partage des compétences (Subra, 2009 ; Desjardins, 2010 ; Mongin, 2010). En 2016, suite à la création de la Métropole du Grand Paris, afin d'éviter les confusions, le syndicat change de nom et devient le Forum métropolitain du Grand Paris.

2010). Les différents projets s'inscrivent dans une géopolitique tendue, relevant à la fois des partis, des échelons, des territoires et des personnalités (Subra, 2009). La décentralisation — ou la « recentralisation » selon les projets et leur porteur — est un enjeu central de ce foisonnement de projets (Mongin, 2010).

Au printemps 2009, Christian Blanc dévoile les premiers éléments de son projet, juste avant que le Comité pour la réforme des collectivités territoriales présente ses conclusions et que les projets issus de la consultation internationale soient remis. Ces travaux n'ont qu'indirectement nourri le projet (Desjardins, 2010). Quant au débat institutionnel en Île-de-France, il est reporté *sine die*¹¹⁵ et à partir du mois d'avril 2009, le projet du Grand Paris est resserré sur les projets d'aménagement : « l'État avait un projet, celui qu'a défendu de manière peu concertée Christian Blanc. S'il n'était peut-être pas le point de départ du Grand Paris, il en est *de facto* le point d'arrivée maintenant que les projets ont été présentés à la cité de l'Architecture » (Mongin, 2010).

1.2.2. Arc Express et grand huit : de la concurrence à la fusion

Les transports sont l'un des points de désaccord particulièrement médiatisé entre projets de la Région et du gouvernement, qu'il s'agisse de l'état du réseau existant ou de projets de nouvelles infrastructures. Au printemps 2008, dans un contexte de tension entre le gouvernement et la Région Île-de-France suite à la nomination de Christian Blanc, le président de la République met en cause la gestion par la Région des transports suite à des problèmes sur le RER A. Quelques semaines après, le Président du Conseil régional lance un Plan de Mobilisation pour les transports, en réunissant des représentants de cinq conseils généraux, de la mairie de Paris, du STIF, de la Direction régionale de l'équipement de l'Île-de-France (DREIF)¹¹⁶, du Ministère en charge des transports, ainsi que de la RATP, de la SNCF, de RFF et des réseaux de bus Optile. Le Ministre Borloo et le Secrétaire d'État aux Transports Bussereau n'ont cependant pas participé à cette première rencontre. Le Plan de Mobilisation pour les transports est un programme à court, moyen et long termes afin de répondre « aux problèmes du quotidien rencontrés par les Franciliens aussi bien qu'aux enjeux de développement de notre région » (Plan de Mobilisation, 2009). Il est envisagé comme permettant d'accélérer le financement des opérations de transport en commun inscrites au CPER 2007-2013. Les premiers échanges concernant ce plan s'inscrivent dans un bras de fer entre exécutifs gouvernemental et régional qui se renvoient la responsabilité de l'état du réseau, et la légitimité du portage de la future stratégie d'aménagement régionale. L'enjeu du plan est de parvenir à un accord financier¹¹⁷ des différents partenaires afin de planifier les investissements dans la rénovation et le développement de nouvelles infrastructures de transport. Il est également un moyen pour la Région d'engager financièrement l'État, et de mettre ainsi en avant sa responsabilité dans l'état des réseaux de transport régionaux. Concernant les projets de nouvelles infrastructures

¹¹⁵ En octobre 2009, le projet de Loi de réforme des collectivités territoriales présenté aux parlementaires n'aborde pas la question du Grand Paris : elle ne sera pas traitée par la Loi du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales.

¹¹⁶ Direction régionale de l'équipement (DRE) de l'Île-de-France (DREIF) est le service déconcentré des ministères successifs en charge de l'environnement et des infrastructures en Île-de-France. En 2010, différents services, dont la DREIF, fusionnent au sein de la Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA), en charge des questions de transports, urbanisme, logement et construction.

¹¹⁷ Les besoins estimés en 2008 sont de 17,8 milliards d'euros, dont 12 milliards seraient supportés par les collectivités et le STIF. La contribution demandée à l'État est de 5,8 milliards (dont une partie en fond propre à la SNCF et la RATP).

de transport, la Région porte notamment le projet de rocade ferrée « Arc Express » : inclus dans le Plan de Mobilisation, son coût est alors estimé à 6 milliards d'euros (Annexe 12, Carte 7).

La Région et l'État continuent d'avancer séparément sur leurs réflexions, sans parvenir à des accords. Le projet de SDRIF est approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France, mais le gouvernement ne le transmet pas au Conseil d'État (automne 2008). Le 29 avril 2009, Nicolas Sarkozy inaugure l'exposition « le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne ». Il fait plusieurs annonces, dont la réalisation d'un grand métro automatique régional : « Le développement des grandes zones qui portent l'avenir économique du Grand Paris appelle un nouveau système de transport rapide, à grande capacité qui permettra de relier les grandes polarités urbaines de demain » (Sarkozy [Discours], 29 avril 2009). Il lance ainsi officiellement le schéma proposé par Christian Blanc au printemps 2009, le « grand huit », une double boucle de métro en périphérie de Paris d'une longueur de 130 km (Annexe 12, Carte 8). À cette annonce, il ajoute que les engagements de l'État concernant les infrastructures de transport ne sont pas remis en cause : le Plan de mobilisation et le projet de métro automatique nécessitent 35 milliards d'euros. Une mission sur le financement des transports sera confiée à Gilles Carrez, Rapporteur général de la Commission des Finances de l'Assemblée nationale.

Les annonces et les actions du gouvernement et de la Région se multiplient et se répondent au cours des mois suivants, sur l'avancée des grands projets de transport en particulier. La concurrence entre projets réactive des débats soulevés lors de la révision du SDRIF de 1994, et traduit des visions différentes des enjeux d'aménagement de l'Île-de-France entre l'État et la Région : recherche de développement de nouvelles polarités pour le Grand Huit, et logique d'appui au polycentrisme pour le projet Arc Express et le SDRIF (Zentelin, 2010). Le calendrier des procédures concernant ces deux projets de transports illustre la mise en concurrence progressive du projet Arc Express avec celui du Grand Paris au cours des années 2009-2011 (Annexe 12). En juin, le protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France est approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France. L'organisation du débat public pour le projet Arc Express, suite à la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)¹¹⁸ en juillet, est annoncée en septembre 2009. Quelques semaines plus tard, le projet de Loi relatif au Grand Paris est déposé, dans lequel la tenue d'un débat public concernant le futur réseau de transport du Grand Paris est inscrite (octobre 2009). Après plusieurs mois de débats et d'incertitude (il a été envisagé d'inscrire dans le projet de Loi Grand Paris la suppression du débat public Arc Express), à l'été 2010, suite à l'adoption de la Loi relative au Grand Paris (juin 2010), les deux procédures de débat public pour le réseau de transport public du Grand Paris et Arc Express sont lancées conjointement.

La conduite simultanée des débats publics des deux projets conduit à la publication au début de l'année 2011 d'un protocole État-Région, à quelques jours de la fin du débat (Protocole entre l'État et la Région relatif aux transports publics en Île-de-France, 26 janvier 2011). Cette contribution

¹¹⁸ La CNDP est une autorité administrative indépendante, son rôle étant « de faire respecter et d'assurer la correcte mise en place des procédures de démocratie participative prévues par la loi ou promues de manière volontaire par les pouvoirs publics. Ces procédures servent à faire s'exprimer les citoyens sur les projets et les politiques publiques à fort impact socio-économique et environnemental et à permettre aux décideurs d'être éclairés par les contributions et par l'expression du grand public. » (Site de la CNDP : www.debatpublic.fr/son-role, consulté en février 2019). Créée en 1995 (Loi relative au renforcement de la protection de l'environnement) ; ses missions et compétences sont précisées et élargies par différentes lois (Loi Grenelle II, 2010 ; Loi ESSOC, 2018).

conjointe, inédite, présente le principe d'un projet « Grand Paris Express », fusion des projets Arc Express et du réseau de transport du Grand Paris. Elle évoque également les conditions de sa mise en œuvre ainsi que la répartition des financements entre l'État et la Région sur les différents projets de transports franciliens. Un premier schéma du réseau, désormais nommé Grand Paris Express, est approuvé et publié au journal officiel fin août 2011. Il reste la question du SDRIF, dont le projet est en attente depuis septembre 2008. À l'été 2011, le Ministre de la Ville Maurice Leroy¹¹⁹ annonce, après l'intégration des orientations de la Loi Grand Paris au document, une future adoption du SDRIF avant la fin de l'année 2013 (Delaunay *et al.* [Chronique de l'administration], 2011).

Au-delà des grands projets de transport, la Loi relative au Grand Paris instaure la Société du Grand Paris (SGP), assurant certaines fonctions d'autorité organisatrice relevant en principe du STIF (Marcou, 2012). Cet EPIC a pour mission principale la conception du futur réseau et la conduite des opérations.

En 2012, François Hollande remporte les élections présidentielles et un nouveau gouvernement est mis en place. Le Schéma directeur est finalement arrêté en Conseil régional (octobre 2012) et soumis à une nouvelle enquête publique en 2013. Après quelques amendements, le nouveau texte « Île-de-France 2030 » est adopté par l'Île-de-France en octobre 2013 et approuvé par le Conseil d'État en décembre de la même année.

Sur le Grand Paris Express, Pascal Auzannet est mandaté par le Premier Ministre sur la question de la réalisation et du financement du projet (Auzannet [Rapport], 2012). Dans un discours en mars 2013, le Premier Ministre Jean-Marc Ayrault présente le « nouveau Grand Paris », qui ne remet pas en cause le tracé, mais réorganise la desserte afin de réduire le coût du projet.

Les projets de la Région comme de l'État ont beaucoup évolué au cours de la bataille qui a divisé ces derniers, aboutissant à un compromis. Dans l'opposition initiale, la Région comme l'État ont sous-estimé les marges de manœuvre juridiques de chacun (Zentelin, 2010). Le projet s'est alors construit sur des accords successifs. Xavier Desjardins évoque à la fois ces arbitrages entre acteurs, ainsi que « le “tamisage technique” des projets qui est toujours effectué après l'énonciation politique des objectifs » (Desjardins, 2016, p. 113).

« [Il] n'y a pas un acteur central dans l'émergence du projet de Grand Paris. [...] Si certains noms émergent, aucune personnalité à elle seule ne peut résumer le projet. Le projet de métro du Grand Paris n'est pas celui souhaité par Christian Blanc, le schéma directeur de la Région Île-de-France de 2013 n'est pas celui dont rêvait Jean-Paul Huchon, président du Conseil Régional, la gouvernance qui se met en place en Île-de-France n'était prévue dans aucun rapport, ni celui d'Édouard Balladur (2009), ancien Premier ministre, ni celui du sénateur de la Seine-Saint-Denis Philippe Dallier (2008). Aucun architecte, ni aucune équipe d'architectes ou d'urbanistes ne peuvent véritablement s'arroger le monopole d'une idée ou d'une inflexion majeure dans le processus. »

Desjardins, 2016, p. 112

L'année 2016 marque à la fois le lancement des travaux du Grand Paris Express et la naissance juridique de la Métropole du Grand Paris¹²⁰. Ces deux événements reflètent, après « une décennie de réflexions, de délibérations et de circonvolutions », une « inflexion majeure dans l'aménagement

¹¹⁹ Suite à la démission de Christian Blanc en juillet 2009, Michel Mercier, Ministre de l'Espace rural et de l'Aménagement du territoire reprend le dossier. Suite à un remaniement, il est nommé garde des Sceaux en novembre 2010, et Maurice Leroy, Ministre de la Ville, prend dès lors en charge le dossier Grand Paris.

¹²⁰ Créé par la Loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (Loi MAPTAM), et renforcé par la Loi du 7 août 2015 de nouvelle organisation territoriale de la République (Loi NOTRe), cet EPCI regroupe la ville de Paris et 130 communes (toutes les communes de petite couronne ainsi que sept communes de grande couronne).

de l'Île-de-France » sans pour autant être en rupture avec les orientations précédentes (Desjardins, 2016). L'auteur montre en effet que le projet tel qu'il se met en place est un compromis entre les différents projets et visions de départ. Sur certains points, il note également l'inscription de ce compromis final dans une continuité des grandes orientations de planification franciliennes amorcées au cours des années 1960 telles que la limitation de l'étalement urbain ou la place donnée au mode ferré pour relier emploi et habitat. Concernant les nouveautés, elles s'appuient sur des sujets désormais consensuels, tels que le développement de l'intercommunalité ou la promotion de la densité (Desjardins, 2016).

À partir de 2007, alors que les débats autour du Grand Paris mobilisent fortement les acteurs régionaux en Île-de-France, à l'échelle nationale, l'idée d'une relance de la programmation d'infrastructures de transport ferroviaire, notamment des LGV, réémerge dans le cadre du Grenelle Environnement. Le territoire francilien, qui centralise le réseau, est particulièrement concerné par les débats.

1.3. Au tournant des années 2010, la relance des sujets « grande vitesse »

À la fin de la décennie 2000, alors que l'Île-de-France est le théâtre de rivalités fortes entre différents échelons territoriaux quant à sa gouvernance, la conduite de son aménagement et de sa politique de transport, au niveau national, différents projets politiques (Grenelle, plan de relance) alimentent une forte actualité politique sur les projets d'infrastructures, notamment les nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse. Si une partie des acteurs politiques locaux portent ces projets, encore vus comme des marqueurs d'équité et de renforcement de la compétitivité des territoires (Duron, 2017), les collectivités territoriales, en particulier les Régions, s'interrogent cependant fortement sur la question du financement du futur programme LGV.

1.3.1. La relance d'un programme ferroviaire à grande vitesse à l'issue du Grenelle Environnement

La campagne pour les élections présidentielles de 2007 est marquée par les questions environnementales et plusieurs candidats s'engagent à mettre en place des politiques écologiques. Après l'élection de Nicolas Sarkozy, une consultation nationale est organisée sur les enjeux de la conduite d'une politique en faveur du développement durable en France sous le nom de Grenelle Environnement (ou Grenelle de l'environnement). Sous la conduite de Jean-Louis Borloo, Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement et de l'Aménagement durables¹²¹, le Grenelle est inauguré par une phase de dialogue et de travail du 6 juillet au 25 octobre 2007, réunissant des représentants de l'État, des ONG, les partenaires sociaux et les collectivités territoriales. Suite à la période de concertation¹²², une étape parlementaire débute fin 2007 après les premières annonces

¹²¹ Au sein du second gouvernement Fillon (juin 2007 - novembre 2010), Jean-Louis Borloo est Ministre d'État, au sein d'un ministère qui réunit les questions d'écologie et d'équipement, étant également en charge des transports et de la mer.

¹²² Initialement, le Grenelle Environnement est pensé en trois phases : une phase de dialogue et d'élaboration de propositions suivie d'une phase de consultation avec le public, puis d'une phase d'élaboration d'un plan d'action. À l'issue de ce travail, une série de

concernant un projet de Loi : la Loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (dite Grenelle I) est promulguée le 3 août 2009.

Lors des premières phases du Grenelle, différents groupes de travail ont été constitués dont l'un sur la thématique « Lutter contre les changements climatiques et maîtriser l'énergie » (Groupe de travail n° 1). Les travaux de ce groupe concernaient notamment le domaine des transports : l'une des propositions est de réduire les émissions de CO₂ de 20 % d'ici 2020. Dans ce cadre, le groupe appuie l'élaboration d'un schéma national des infrastructures nouvelles de transport. Concernant le ferroviaire, « le groupe recommande le développement du transport ferroviaire, qui passe d'abord par la nécessaire remise en état du réseau ferroviaire », ainsi que le développement de nouvelles LGV. L'objectif est de généraliser le report modal de l'aérien vers le fer à l'échelle nationale, ainsi que de réaffecter des sillons au fret ferroviaire (Grenelle Environnement, Synthèse Groupe 1, 2007).

Dès 2007 et au cours de la période parlementaire qui suit la consultation nationale, les débats animent les collectivités et particulièrement les Régions concernant les annonces sur un programme de réalisation de futures lignes à grande vitesse. Dans le projet de Loi déposé le 11 juin 2008, il est inscrit que le « maillage du territoire par des lignes ferrées à grande vitesse sera poursuivi » en concertation avec les collectivités territoriales (Annexe 13).

« À cet effet, outre la ligne Perpignan-Figueras et la première phase de la branche Est de la ligne Rhin-Rhône actuellement en travaux, la réalisation de 2 000 kilomètres de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse sera lancée d'ici 2020 après une concertation à engager au plus tard en 2009 avec les collectivités territoriales, en particulier les régions, portant sur les priorités, les tracés, les alternatives à la grande vitesse, les clefs de financement et prenant en compte l'impact sur la biodiversité. »

Extrait, Projet de Loi Grenelle I, 2008

En plus du programme de 2 000 km, un programme secondaire de 2 500 km à horizon plus lointain est également inscrit. Or, cette annonce intervient dans un contexte flou quant au poids de l'État sur le financement des infrastructures (notamment des LGV), mais aussi d'évolution du positionnement des collectivités territoriales sur ces questions.

Le Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire (CIADT)¹²³ de décembre 2003 avait annoncé la création de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport (AFITF). Celle-ci avait notamment pour ressources les dividendes versés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Suite à la vente du capital public des sociétés d'autoroutes, et malgré l'attribution de nouvelles ressources¹²⁴, les recettes de l'AFITF baissent en 2007-2008. Alors que ces éléments alimentent les interrogations des collectivités notamment sur la pérennité des moyens de l'État alloués au développement des infrastructures, différentes politiques menées par le

programmes opérationnels devaient être présentés, et une loi-cadre discutée à partir de 2008 (Site de la documentation française, dossier « le Grenelle de l'environnement » [www.ladocumentationfrancaise.fr/dossiers/d000075-le-developpement-durable-en-france-de-la-strategie-nationale-au-grenelle-de-le-grenelle-de-l-environnement-2007], consulté en janvier 2019). Officiellement, le texte est déposé en première lecture le 11 juin 2008 à l'Assemblée nationale.

¹²³ Le CIADT du 18 décembre 2003 marque un nouveau tournant dans la planification d'infrastructures de transport, remettant en cause les SSC (schéma de services collectifs, fondé par la Loi Voynet de 1999) avant même leur application. Parmi les projets inscrits, huit projets de LGV sont retenus ainsi que deux « à étudier ». Le volet infrastructures de transport de la Loi Grenelle I est affiché comme sa révision.

¹²⁴ En 2006, le capital public des sociétés d'autoroute est cédé. L'AFITF, qui perd une partie de ses ressources issues des dividendes versées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, se voit affecter une partie de ce produit pour l'année 2006. Les produits de diverses taxes lui sont ensuite affectés (taxe aménagement du territoire, produits amendes des radars, etc.) (Site de l'AFITF, évolution des ressources [www.afitf.net/IMG/pdf/Recettes_de_l_AFITF_2005-2015.pdf], consulté en janvier 2019).

Président Sarkozy en début de son mandat renforcent pourtant l'idée de l'État aménageur. Le Grand Paris en est l'une des illustrations. Également, en réponse à la crise économique, Nicolas Sarkozy annonce en décembre 2008 la mise en place d'un Plan de relance de l'économie française face à la récession¹²⁵, avec un volet d'investissement public, qui concerne notamment quatre projets de lignes à grande vitesse. Cette relance, qui se traduit par une accélération des investissements publics nationaux, contribue à restaurer l'image d'un État porteur de grands projets d'infrastructure. Le Grenelle Environnement renforce également cette affirmation politique de l'État : « Il a d'abord été un dossier politique, puis une affaire de l'État central manifestant un volontarisme caractérisé et, en même temps, une innovation dans la concertation » (Lascoumes, 2015, p. 110). Si le souhait affiché et les méthodes employées pour la concertation soulignent une volonté de démocratisation de l'action publique, le Grenelle Environnement, par l'affirmation des questions environnementales, procède d'une légitimation de l'État régalien.

1.3.2. Les projets LGV, entre soutiens locaux et inquiétudes sur la question du financement

Dès la première version du projet de Loi Grenelle I, il est question d'une participation de l'État à hauteur de 16 milliards d'euros pour l'ensemble des projets LGV du premier programme (horizon 2020). La concertation avec les collectivités territoriales concernées comporte notamment un volet financier (Loi Grenelle I).

Les annonces relatives à la relance de la programmation du réseau LGV interviennent alors que l'action publique régionale en matière de transport a fortement évolué depuis les premières participations financières à des LGV. Au cours de la décennie 1990, de nombreuses régions ont été concernées par des projets de lignes ferroviaires à grande vitesse. L'évolution du cadre législatif, la prise en compte des questions environnementales et les contributions locales au financement ont participé à une multiplication des acteurs impliqués dans les projets ferroviaires à grande vitesse (cf. Chapitre 1) (Beaucire, 2009). Ces grands projets ont été le cadre d'une nouvelle mise en relief des alliances entre collectivités et entre échelons territoriaux (Faure, 2007 ; Ollivier-Trigalo, 2009). De plus pour les Régions, la régionalisation des transports ferrés s'est accompagnée d'une mise au premier plan des enjeux d'amélioration des infrastructures et des services régionaux. Aussi, l'engagement de certaines collectivités en faveur de la grande vitesse est désormais modéré. Le transfert de l'organisation des transports s'est accompagné d'une montée en compétence des Régions, y compris dans les interactions entre les différents acteurs, opérateurs et gestionnaires de transport (Faure, 2007 ; Ollivier-Trigalo, 2009 ; Barone & Ollivier-Trigalo, 2010), et a notamment été progressivement investi comme outil de négociation sur des projets à d'autres échelles tels que les LGV.

Par ailleurs, les collectivités territoriales, en particulier les Régions, s'interrogent sur les modalités de financement des deux programmes de lignes à grande vitesse (L'Humanité, 24 octobre 2007 ; Les Échos, 6 décembre 2007). Parallèlement au débat parlementaire sur le projet de Loi Grenelle I,

¹²⁵ Le plan est annoncé le 4 décembre 2008 lors d'un discours de Nicolas Sarkozy (Sarkozy [Discours], 4 décembre 2008). Adopté en Conseil des Ministres le 19 décembre 2008, et complété en février 2009, le plan se décompose en trois grands ensembles de mesures : des mesures en direction de la trésorerie des entreprises, des investissements de la part des entreprises publiques et enfin des interventions directes de l'État, dont le « programme exceptionnel d'investissement public ».

l'Association des Régions de France (ARF)¹²⁶ organise des échanges entre services régionaux pour estimer le coût du premier programme de LGV et la contribution des collectivités territoriales attendue par l'État (Réunions ARF, printemps 2009). Le montant de la première phase du programme nécessiterait 53 milliards d'euros. L'ARF estime que l'État et RFF pourraient solliciter les collectivités territoriales pour une participation de 13 à 18 milliards d'euros, sachant que les Régions ont financé selon les cas entre 35 % et 100 % de la part des collectivités (Annexe 14).

Lors de l'adoption du projet de SDRIF et au début des débats sur le nouveau programme de développement des lignes à grande vitesse, la Région Île-de-France est associée à plusieurs projets de LGV ou de gares nouvelles. Elle participe notamment au suivi (comité de pilotage, suivi d'étude) de projets qui concernent directement, au moins en partie, son territoire (Interconnexion Sud, Barreau Creil-Roissy) et sont fortement associés à des projets ou enjeux de dessertes régionales. Or, le Grenelle et également dans une certaine mesure les débats liés au Grand Paris créent une certaine émulation (transporteurs, architectes, autres collectivités territoriales, gouvernement) sur la question de la grande vitesse en générale, et sur le sujet de la desserte francilienne notamment. Dans le texte même de la Loi, la centralité du réseau sur l'Île-de-France est mise en avant (Loi Grenelle I, 2009). En effet, le plan de programmation des LGV est introduit par l'enjeu de la relation à la région capitale.

« La poursuite du développement du réseau de lignes ferrées à grande vitesse aura pour objectifs d'améliorer les liaisons des capitales régionales avec la région parisienne, de permettre des liaisons rapides entre elles grâce à des lignes transversales et des lignes d'interconnexion en Île-de-France et de favoriser l'intégration de la France dans l'espace européen grâce à la connexion du réseau de lignes à grande vitesse français avec les réseaux des pays limitrophes. »

Extrait, Loi Grenelle I, 2009

Les sollicitations pour une implication de la Région Île-de-France se multiplient, sur des projets à des stades de réalisation et de réalisme très différents (exploratoires, études, travaux), mais également concernant de façon différenciée le territoire francilien. Parmi les idées exploratoires étudiées au cours de cette période, figure notamment l'idée de rocade complète en Île-de-France, dans le prolongement de l'idée soumise à la révision du SDRIF par la SNCF en 2005 (SNCF [contribution au SDRIF], 2005). Elle est développée alors qu'une certaine émulation autour des projets de nouvelle gare TGV en Île-de-France est identifiable (cf. partie 2.). Le territoire francilien comme les enjeux de la desserte occupent une place grandissante dans les réflexions menées. Durant cette même période, l'Île-de-France est sollicitée pour participer au financement des travaux de la 2^e phase de la LGV Est européenne (cf. partie 3.). L'Île-de-France avait participé au financement des travaux de la 1^{re} phase, et la seconde phase déborde désormais largement le territoire francilien. Alors que dans le texte de la Loi Grenelle, il est question d'extension du réseau et non de « ligne nouvelle », le cas de la 2^e phase de la LGV Est européenne soulève la crainte pour les services de la Région Île-de-France d'une multiplication des sollicitations pour des projets qui ne concernent pas directement son territoire, mais dont l'Île-de-France bénéficierait en raison de sa position centrale dans le réseau.

¹²⁶ Association créée en 1998, afin de représenter les Régions de France, et en particulier de partager les expériences relatives au transfert progressif de compétence. Elle représente les Régions auprès des institutions françaises et européennes. Depuis 2016, l'association a pris le nom de Régions de France (Site Régions de France [http://regions-france.org], consulté en juillet 2019).

*

La période est donc marquée à la fois par la crispation des enjeux d'aménagement régionaux pour les différents acteurs franciliens de l'aménagement et des transports, ainsi que par une actualité politique dense sur la grande vitesse ferroviaire. Ce double contexte conduit à de nouvelles invitations de la grande vitesse dans l'aménagement régional. Nous faisons l'hypothèse que ce temps fort est un révélateur des positionnements et des projections des acteurs franciliens de l'aménagement et des transports sur la grande vitesse ferroviaire. Ce foisonnement de projets se traduit notamment par une émulation autour des projets de gares nouvelles en Île-de-France au tournant des années 2010 : celle-ci permettra de mettre en lumière la complexité du système d'acteurs en Île-de-France sur les sujets « grande vitesse » et leurs représentations. Également, concernant la Région Île-de-France, nous avons identifié la question du financement comme un point central des relations avec les partenaires, mais aussi de l'investissement ou non en faveur des différents projets : nous proposerons une analyse de ces enjeux à la lumière du cas de la LGV Est européenne.

2. Aménager le Grand Paris : la grande vitesse ferroviaire, un sujet « prétexte » ?

Au tournant des années 2010, les enjeux régionaux de déplacement occupent l'espace des débats et sont politiquement affichés comme prioritaires en Île-de-France. En témoigne la notion de transports et de gares du « quotidien » qui s'est imposée auprès des acteurs des transports au cours de la dernière décennie (Avide, 2018). La grande vitesse ferroviaire n'est cependant pas totalement absente des différentes réflexions sur l'aménagement régional, notamment alimentée par le nouvel élan issu du Grenelle en faveur des projets ferroviaires à grande vitesse. L'implantation de nouvelles gares TGV est en particulier l'objet de différentes propositions. En juillet 2009, plusieurs articles de presse dévoilent un projet de la SNCF : celle-ci aurait l'idée d'une exploitation mixte, potentiellement à grande vitesse, des infrastructures du projet de transport du Grand Paris.

Le foisonnement de projets « grande vitesse » et notamment de nouvelles gares TGV en Île-de-France, au-delà du fait qu'il traduit la forte émulation autour de ces sujets à cette période, offre une lecture de la complexité du système d'acteurs dans lequel ces enjeux sont formulés, et traduit une évolution des représentations liées à la grande vitesse ferroviaire en Île-de-France.

2.1. Un foisonnement de projets de nouvelles gares TGV franciliennes

Dans le contexte des débats sur le Grand Paris et l'aménagement francilien, une diversité de réflexions, propositions et projets concernant l'implantation de nouvelles gares TGV franciliennes émerge. Il s'agit à la fois d'initiatives provenant des acteurs locaux, à l'exemple de la gare de Stains, ou de propositions élaborées dans le cadre du Grand Paris. Ces dernières n'ont pas la même

portée selon qu'elles font l'objet d'annonces politiques (Discours ou déclarations¹²⁷ du Président Sarkozy, Projet de Loi Grand Paris) ou qu'elles figurent dans les réflexions des projets d'architectes. Par ailleurs, au printemps 2009, une étude exploratoire sur le développement d'une rocade LGV complète et sur l'implantation de nouvelles gares est lancée, pilotée par RFF et financée par le Conseil régional Île-de-France dans le cadre du CPER. Elle se situe dans la continuité de certaines réflexions menées dans le cadre des études préalables au débat public du projet d'Interconnexion Sud, que nous étudierons plus en détail dans le Chapitre 4.

2.1.1. Une approche « systémique » de la création de nouvelles gares TGV

Ces différentes propositions et les contextes dans lesquels elles sont formulées mettent en évidence une évolution des approches des gares TGV en Île-de-France. La question des gares nouvelles est progressivement envisagée dans une approche systémique, inscrivant la réflexion à l'échelle de l'ensemble des gares d'Île-de-France, prenant en compte leur nombre, leur localisation, le type de desserte ou encore leur fonctionnalité. Cette approche aboutit à un questionnement sur l'organisation générale du système de transport francilien : fonctionnement des gares parisiennes et des gares franciliennes, complémentarité des modèles de dessertes et enjeux de cette complémentarité.

Ainsi, parmi les contributions des équipes d'architectes qui répondent à la consultation du Grand Paris, plusieurs soulignent les problèmes liés à la dissociation des gares parisiennes (contributions des équipes de la Consultation internationale de recherche et développement sur le Grand Paris de l'agglomération parisienne, 2009). L'idée de gare « hub » est développée selon différentes modalités et différentes localisations. Des contributions appuient l'idée d'une grande gare de l'Europe, *intramuros* (République pour l'équipe MVRDV), ou petite couronne (« Gare Nord Europe » à Aubervilliers pour l'équipe Portzamparc *et al.*). D'autres proposent le développement de grandes gares « d'accès décentralisé extra-muros » afin d'établir un « nouvel équilibre métropolitain » : une gare d'Angleterre à Stains (Seine Saint-Denis), une nouvelle gare pour l'Est dans le secteur de Bobigny/Noisy-le-Sec (Seine Saint-Denis) et une gare du Sud (Orly-Vitry-Créteil), à l'appui du développement du Val de Seine (Casto *et al.*). Deux propositions évoquent explicitement l'idée d'un maillage du réseau « ultra rapide » avec la reconfiguration des gares parisiennes et le développement de nouveaux hubs. L'équipe Nouvel propose une quinzaine de hubs (dont trois *intramuros*), avec des hubs comme « nouvelles portes du Grand Paris à l'échelle européenne », d'autres comme leviers « de redéveloppements urbains » (Nouvel *et al.*). Des propositions proches sont développées par le groupe Studio 9 : des gares parisiennes devenues traversantes et un maillage en Île-de-France qui prendrait appui sur six nouvelles gares (Studio 09). Ces propositions s'appuient en partie sur des projets étudiés par l'État ou les collectivités territoriales, tels que la gare d'Orly ou des propositions plus anciennes de la SNCF (gare centrale parisienne, Stains, Versailles) (SNCF [contribution au SDRIF], 2005). Elles réactivent en partie des propositions qui avaient été écartées et n'apparaissaient pas dans le compromis adopté dans le projet de SDRIF de 2008 (*cf.* partie 1.3.).

¹²⁷ Discours du 29 avril 2009 (Paris) et du 16 juillet 2009 (Le Havre) ; table ronde de la Défense du 30 juin 2009 (Le Monde, 30 juin 2009) ; Site La Défense 92 [https://defense-92.fr/politique/nicolas-sarkozy-presente-lavenir-de-la-defense-1539], consulté en septembre 2019).

Les projets annoncés ou étudiés par le gouvernement dans le cadre du Grand Paris ou par les acteurs impliqués dans l'étude exploratoire « rocade » de la Région Île-de-France sont plus circonscrits que les idées parfois très exploratoires ou volontairement déroutantes des architectes. Le Tableau 4 recense les différentes localisations annoncées par le gouvernement dans le cadre du Grand Paris ou retenues au sein de l'étude « rocade » à l'été 2009. Elles sont mises en regard des propositions retenues dans le projet de SDRIF de 2008, montrant un dépassement rapide du compromis qui avait été adopté. Les choix des sites par l'étude « rocade » reprennent des études antérieures menées dans le cadre de la révision du SDRIF et actualisées, notamment par l'IAU (Documents internes RIF et Observations, 2009). Le choix des sites est l'objet de discussions entre les différents partenaires associés au projet qui soulèvent notamment la question d'intégrer les sites annoncés par le Président de la République dans ses discours des mois d'avril et de juin 2009 (Observations, juillet 2009). Bien que les échos médiatiques de ces discours soient importants, RFF et les acteurs régionaux ne disposeront pas d'éléments précis au moment du lancement de l'étude « rocade ». Aucune localisation n'est définitivement écartée, les échanges traduisant certaines tensions liées au foisonnement de propositions de gares TGV nouvelles, au fait que l'étude soit exploratoire et non soumise aux annonces politiques (Observations, juillet 2009).

Tableau 4 : Les nouvelles gares TGV franciliennes à l'étude ou l'actualité politique à l'été 2009

	Projet de SDRIF 2008	Grand Paris (Gouv.) Avril-Juin 2009	Étude « rocade » Choix des gares mai-juillet 2009	
SUD	Orly Melun Villaroche	Orly	Orly* Melun Villaroche*	
NORD		(le Bouget) Pleyel	Le Bourget Saint Denis	
NORD OUEST	Cergy		Boucle Nord (entre St-Denis et La Défense)	Cergy Mantes Poissy
OUEST	La Défense	La Défense	La Défense Boulogne Saint Quentin Versailles	

* Gares figurant dans les représentations cartographiques de l'étude « rocade », mais étudiées dans le cadre du projet Interco. Sud. Réalisation J. Perrin. D'après projet de SDRIF (2008); étude « Rocade » (Documents internes et Observations, 2009); discours Sarkozy et projet de Loi Grand Paris (2009).

Le principe de réalisation de l'étude « rocade » et la façon dont les gares y sont traitées soulignent une approche globale des enjeux et un questionnement général sur l'organisation de la desserte TGV en Île-de-France.

2.1.2. Les apports de l'étude « rocade » : localisation, fonctions, usages des gares

Dans le cadre de l'étude « rocade », lors des différentes réunions de préfiguration et premiers comités techniques (mai à juillet 2009), ainsi que lors de réunions sur d'autres sujets « grande

vitesse », les différents acteurs concertés (représentants des services de la Région Île-de-France, de la DREIF, du STIF, de l'IAU, de la SNCF, de RFF et du bureau d'étude) identifient deux enjeux qui avaient été mal précisés lors du montage de l'étude d'opportunité (Documents internes RIF, 2008-2009 ; Réunions, mai-juillet 2009). Le premier concerne la nécessité d'aborder l'étude par une approche globale des problématiques d'aménagement (« ne pas se limiter au TGV »), notamment dans l'étude des différents tracés des potentiels tronçons de rocade. Le deuxième enjeu, discuté lors des premières réunions de cadrage de l'étude, est la question de la localisation des gares. Le questionnement porte en particulier sur les types d'espace dans lesquels les gares pourraient être implantées (« principe de localisation ») : Paris centre, « cœur d'agglomération », « pôle urbain » ou aéroport. Bien que l'étude se nomme « rocade », il est également envisagé que des gares puissent se situer sur un tronçon de rocade, sur une ligne radiale ou à l'interconnexion des deux. Cela se traduit par des réflexions sur le type de desserte, par des TGV radiaux ou intersecteurs¹²⁸ et selon quels principes : gare exclusivement desservie par des intersecteurs, terminus pour TGV radiaux en périphérie ou gare de passage pour TGV radiaux vers Paris centre. Le nombre de gares et leur articulation sont également discutés.

Également, il est intéressant de noter que soit posée aussi clairement — et de manière relativement inédite — la question des usages et des fonctions des gares.

« Est-ce que c'est des gares pour attirer de nouveaux utilisateurs ou pour désaturer ? »

Réunion technique étude « Rocade » du 10 juillet 2009

Lors du 1^{er} comité technique de l'étude, le besoin d'établir une typologie des gares est formulé à plusieurs reprises, au regard de « la grande question » de la situation sur une ligne radiale ou de rocade, mais aussi des objectifs associés au projet et des services de transport associés (Réunion technique, 10 juillet 2009). Les objectifs, envisagés en termes de « fonctionnalités » concernent à la fois les ambitions des différentes gares à l'étude (désaturation ou nouveaux usagers), ainsi que les types de flux, à l'exemple de la dimension touristique longuement discutée. Plus généralement, dans le cadre des échanges liés aux différents projets à grande vitesse en Île-de-France entre RFF et la Région, ou dans le cadre de l'étude « rocade », la nécessité sera évoquée de mettre en place régulièrement des temps de discussion transversaux consacrés à la grande vitesse ferroviaire en Île-de-France et ses enjeux : RFF proposera la création d'un comité « Grande vitesse ferroviaire en Île-de-France », et la Région l'opportunité de créer un groupe de travail sur les gares franciliennes (en parallèle de l'étude « rocade ») (Observations, juin 2009). Ses idées ne seront pas mises en place : nous supposons que ces propositions étaient liées au temps fort des sujets « grande vitesse » de la fin des années 2000.

Fin juillet, une idée de la SNCF est dévoilée dans la presse : il s'agit d'utiliser les futures infrastructures du Grand Paris afin de faire circuler des TGV. Cette proposition est reçue avec surprise (acteurs du Grand Paris, presse), y compris parmi les partenaires de l'étude « rocade ». Quelques semaines plus tôt, lors d'une réunion de l'étude « rocade », l'un des représentants de la SNCF avait évoqué l'idée de faire circuler des TGV entre la Défense et Le Bourget sur le futur tronçon du Grand Paris. La proposition avait été jugée trop compliquée dans le cadre d'une étude aussi exploratoire par les différents partenaires, d'autant qu'aucun porteur du projet de Grand Paris ne participait à l'étude. L'idée n'avait pas donné lieu à davantage de discussion (Réunion technique,

¹²⁸ N'ayant une gare centrale parisienne ni comme origine ni comme destination du train.

étude « rocade », juillet 2009). Il nous paraît intéressant d'analyser cette proposition au regard de l'avancée du projet de transport du Grand Paris puis de la Loi Grand Paris.

2.2. Réseau de transport du Grand Paris : l'idée d'une « variante » TGV

Les propositions de la SNCF, deux fois révélées par voie de presse au cours de l'année 2009, sont médiatisées comme des propositions de variante TGV au projet de transport du Grand Paris. Elles se révèlent assez différentes sur le fond, d'autant plus qu'elles témoignent des difficultés de la SNCF à se positionner dans les débats autour du Grand Paris.

2.2.1. En juillet 2009, l'idée de la SNCF d'une variante mixte « TGV – métro automatique » du projet de transport du Grand Paris

Au début de l'été 2009, plusieurs annonces se succèdent concernant le projet de réseau de transport du Grand Paris, confirmant notamment une implication de la RATP. Le Président de la République officialise le fait que le futur métro automatique ne sera pas réalisé sous la maîtrise d'ouvrage du STIF, mais d'un établissement ou même d'une société à capitaux publics (sous la tutelle de l'État donc) qui sera chargé(e) de la maîtrise d'ouvrage et d'aménagement. Le Secrétaire d'État au développement de la Région capitale précise le contenu du futur projet de loi dont l'objectif est de lancer un démarrage des travaux le plus rapidement et efficacement possible (justifiant la création d'une nouvelle entité publique afin d'en assurer la maîtrise d'ouvrage), mais également d'être attentif à « préparer la Régie autonome des transports parisiens (RATP) à l'ouverture à la concurrence du marché des transports urbains ». Il précise que des « études préalables [du futur réseau de transport] seront lancées sans délai, avec l'expertise de la RATP, afin que le débat public ait lieu dès l'hiver 2010 » (Compte rendu du Conseil des ministres du 13 juillet 2009). Le 28 juillet, une première réunion interministérielle est organisée par le Premier Ministre François Fillon : elle est consacrée aux grandes orientations du projet de Loi dont le dépôt aux parlementaires est prévu à l'automne.

Le lendemain, 29 juillet 2009, la SNCF, par la voix de Jean-Pierre Farandou (alors Directeur général délégué de SNCF Proximités), dévoile dans la presse son projet de soumettre au futur débat public sur le réseau de transport du Grand Paris une variante ferroviaire sur laquelle pourraient circuler des TGV (AFP, 29 juillet 2009). Cette proposition s'appuie sur plusieurs considérations. La principale est l'idée de l'utilisation mixte (métro automatique et TGV) d'un tronçon entre Versailles et Le Bourget, sur lequel des TGV pourraient circuler en plus des navettes automatiques du Grand Paris : La Défense et une future gare à Pleyel au nord de Paris pourraient ainsi bénéficier d'une desserte à grande vitesse. Le projet intègre l'idée d'une LGV Normande et d'une gare TGV à la Défense, annoncée par Nicolas Sarkozy (Sarkozy [Discours], 29 avril et 16 juillet 2009), et met en avant l'idée d'une liaison rapide et directe entre La Défense et Roissy. L'idée d'une gare à Orly est également évoquée, en lien avec le projet Interconnexion Sud que nous développerons dans le Chapitre 4. La SNCF a estimé le coût de l'adaptation du projet de métro automatique. La vitesse commerciale sur ce tronçon devrait atteindre 100 à 120 km/h (le double de celle envisagée pour le futur métro automatique) pour un surcoût de 30 %, soit 300 millions d'euros pour la partie La

Défense-Le Bourget selon la SNCF (AFP, 29 juillet 2009). La question de la faisabilité technique est annoncée comme devant être approfondie d'ici à l'automne 2009.

Dans cette période estivale, la dépêche AFP « Transport du Grand Paris : la SNCF propose une variante ferroviaire avec TGV » est largement reprise et commentée dans la presse, les articles soulignant le fait que les porteurs du projet de transport du Grand Paris n'étaient pas informés de ce projet :

- « Grand Paris : Blanc “étonné” des réflexions de la SNCF, convoque Pépy » (Le Point, 30 juillet 2009)
- « Polémique entre Christian Blanc et la SNCF » (LCI, 30 juillet 2009)
- « La SNCF veut faire rouler des TGV autour de Paris » (Le Figaro, 30 juillet 2009)
- « La SNCF met son grain de sable dans le grand Paris » (20 minutes, 31 juillet 2009)
- « La SNCF veut profiter du Grand Paris pour renforcer son réseau TGV » (Les Échos, 31 juillet 2009)

Christian Blanc fait part de son étonnement et convoque, avec Dominique Bussereau, Secrétaire d'État en charge des transports, Guillaume Pépy, le Président de la SNCF afin qu'il vienne « lui expliquer ses idées dans les meilleurs délais » (déclaration de Christian Blanc dans Le Point, 30 juillet 2009). Alors que la RATP a été officiellement investie de la conduite des études de faisabilité du projet quelques semaines plus tôt (Compte rendu du Conseil des ministres du 13 juillet 2009), plusieurs articles de presse rapportent la surprise de ses représentants : un scepticisme est affiché quant à cette possible exploitation mixte en raison de problèmes de compatibilité technique et de conception (longueur des quais) (Le Figaro, 30 juillet 2009 ; 20 minutes, 31 juillet 2009). Les services transports de la Région Île-de-France, très mobilisés sur le sujet Grand Paris en raison des premières réunions de concertation prévues fin août, et partenaires de la SNCF dans le cadre de l'étude « rocade », découvrent également le projet de la SNCF dans la presse, tout comme la DREIF (Observation, juillet 2009). Gilles Carrez, dont la mission sur le financement du Grand Paris est en cours, est l'une des seules personnalités à commenter positivement cette proposition, qualifiant l'idée de « séduisante » et « méritant d'être étudiée » (Le Point, 30 juillet 2009).

Cette annonce de la SNCF peut à notre sens être interprétée comme une réponse à sa faible implication dans le projet de Grand Paris, au contraire de la RATP, qui y occupe une position centrale. Par l'annonce de l'étude d'une alternative en vue du débat public, la SNCF s'invite ainsi dans un projet auquel la RATP participe déjà officiellement. Pour autant, suite aux premières réactions, les services communication de la SNCF déclarent ne pas souhaiter commenter davantage la proposition, rappelant la volonté du groupe « de s'inscrire “dans une démarche de concertation constructive” » (20 minutes, 31 juillet 2009). Le 1^{er} août, l'AFP publie un nouvel article : « Grand Paris : la SNCF souhaite “ouvrir le champ des possibles” ». Un proche collaborateur de Guillaume Pépy, ce dernier n'ayant pas souhaité s'exprimer directement, apporte des précisions sur la portée du projet : « il s'agit d'une ouverture ou d'une variante et pas d'une alternative » au projet de Christian Blanc, et concernant la RATP, la révélation du projet ne constitue pas un « positionnement » concurrentiel (AFP, 1^{er} août 2009).

Les services de la RATP et de la SNCF sont dès lors amenés à travailler sur une étude commune concernant la « faisabilité de la circulation de TGV entre La Défense et Carrefour Pleyel sur les infrastructures du métro automatique du Grand Paris », dont les premières conclusions sont données fin septembre 2009 (Documents internes RIF [Note commune RATP – SNCF, document

provisoire du 28 septembre 2009)). Des difficultés techniques sont mises en avant (telle que la nécessité de revoir le type de rame de métro envisagé) ainsi que des réserves quant à l'exploitation mixte en heure de pointe, les conclusions soulignant la nécessité d'études complémentaires approfondies.

Au cours du mois de septembre, les rapports de force se sont encore complexifiés. Gilles Carrez rend ses conclusions : il conclut sur « la nécessité d'un phasage des travaux » et d'un rapprochement des projets du Grand Paris et de la Région, préconisant plus généralement la recherche d'une meilleure articulation entre projet de transport et politique d'aménagement. Le rapport insiste sur la nécessité de financer également la modernisation des réseaux existants. Il indique souhaitable une articulation entre le STIF et la future entité publique en charge du Grand Paris, comme de travailler à une meilleure coordination entre les opérateurs historiques RATP et SNCF (Carrez & Ladegaillerie [Rapport], 2009). Par ailleurs, l'avant-projet de Loi Grand Paris fait l'objet de vives critiques de la part des élus franciliens, tant sur la forme (concertation) que sur le contenu (recentralisation) (communiqué de presse Région Île-de-France, 9 septembre 2009). Le Premier Ministre se positionne en arbitre entre les élus locaux et le Secrétaire d'État au développement de la Région capitale (L'Express, 30 septembre 2009 ; AFP, 6 octobre 2009).

Sur le sujet de la grande vitesse ferroviaire, dans le projet de Loi étudié en Conseil des Ministres début octobre 2009, il n'est pas question d'une exploitation mixte du futur réseau de métro automatique, bien que celui-ci ait la vocation de relier « le cœur de la métropole, ces territoires de projet et les portes ouvertes sur le monde que sont les aéroports et les gares TGV »¹²⁹. Deux potentielles gares nouvelles sont évoquées, à Orly (dans le cadre du projet d'Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France) et dans le secteur de Pleyel (comme évoquée dans le rapport Carrez & Ladegaillerie, 2009) : l'interlocuteur est RFF (AFP, 28 octobre 2009).

Alors même que le projet de Loi Grand Paris est examiné en Conseil des Ministres, Guillaume Pépy est auditionné par la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale. Il cherche à positionner la SNCF comme l'un des acteurs du Grand Paris, dans une logique de maillage des différents réseaux et modèles d'exploitation. Dans son intervention, il écarte l'idée d'une rivalité avec la RATP. Surtout, il insiste sur le rôle de la SNCF dans l'organisation de la mobilité du quotidien (Assemblée nationale, 7 octobre 2009)¹³⁰.

« Le Grand Paris est un dossier vital pour la SNCF. Maintenant qu'elle est à la fois française et européenne, elle a pu constater que l'attractivité des grandes capitales — le Grand Londres, le Grand Berlin, Madrid, Barcelone — repose largement sur les réseaux des systèmes de transport qui les desservent et sur la combinatoire entre ces derniers.

Pour nous, l'addition RATP + SNCF doit faire 3, l'une contre l'autre risquant de donner un résultat négatif. Nous recherchons les moyens, d'une part, de rendre les deux entreprises publiques les plus complémentaires possible et, d'autre part, de traiter le problème clé que constitue la desserte de la grande couronne, qui est aujourd'hui fortement désavantagée par rapport au reste de l'Île-de-France. Les personnes qui y habitent paient aujourd'hui très cher un service qui ne leur assure ni ponctualité ni fréquence, et vivent des désagréments

¹²⁹ Portail du gouvernement, archive Gouvernement Fillon 2009-2012 [archives.gouvernement.fr/fillon_version2/gouvernement/grand-paris-le-projet-de-loi-examine-en-conseil-des-ministres.html], consulté en décembre 2018.

¹³⁰ Site de l'Assemblée nationale, compte-rendu de réunion de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire - Audition de Guillaume Pépy, Président de la SNCF, 7 octobre 2009 [www.assemblee-nationale.fr/13/cr-dvp/09-10/c0910002.asp], consulté en février 2019.

quotidiens difficilement supportables. Il faut donc améliorer la qualité et les services rendus par les réseaux d'Île-de-France.

Le projet de “grand huit” ou “double boucle”, qui est le projet phare du Grand Paris, ne doit pas faire oublier le maillage et la rénovation de tout ce qui existe. Ma priorité, depuis un an et demi, est la rénovation des RER existants. »

Extrait déclaration de Guillaume Pépy, Assemblée nationale, 7 octobre 2009

Si Guillaume Pépy revient sur l'importance des réseaux de transport, et leur articulation, pour l'attractivité des métropoles internationales, il n'est pas question d'une possible utilisation du réseau du Grand Paris par les TGV. Loin des projets ferroviaires à grande vitesse, les transports du quotidien et la modernisation de l'existant sont mis en avant.

2.2.2. Les annonces de la SNCF en octobre 2009 : multiplier le nombre de gares TGV en Île-de-France

Quelques jours après l'audition du Président de la SNCF par l'Assemblée nationale, de nouvelles annonces de la SNCF sont à nouveau relayées par voie de presse. Il est à nouveau question de grande vitesse ferroviaire en Île-de-France.

« La SNCF veut profiter du Grand Paris pour muscler ses TGV » (AFP, 12 octobre 2009)

« La SNCF veut ouvrir l'Île-de-France au TGV » (Le Parisien, 11 octobre 2009)

« Des projets de gares TGV en Île-de-France » (20 minutes, 12 octobre 2009)

« La SNCF veut créer huit nouvelles gares TGV autour de Paris » (Libération, 12 octobre 2009)

« Cinq gares TGV en projet autour de Paris » (Le Parisien, 12 octobre 2009)

Si différents articles de presse lient les nouvelles propositions à celles de l'été 2009 et au Grand Paris, le discours comme les interlocuteurs SNCF ont changé depuis le mois de juillet. Les propositions de la SNCF sont portées, non plus par Jean-Pierre Farandou (SNCF Proximité), mais par Mireille Faugère, Directrice générale déléguée SNCF Voyages, et Guillaume Pépy, Président de la SNCF. L'utilisation mixte (métro automatique - TGV) du réseau du Grand Paris n'est plus le sujet : les faiblesses de la desserte à grande vitesse en grande couronne sont mises en avant, et le besoin de multiplier les points d'accès au réseau.

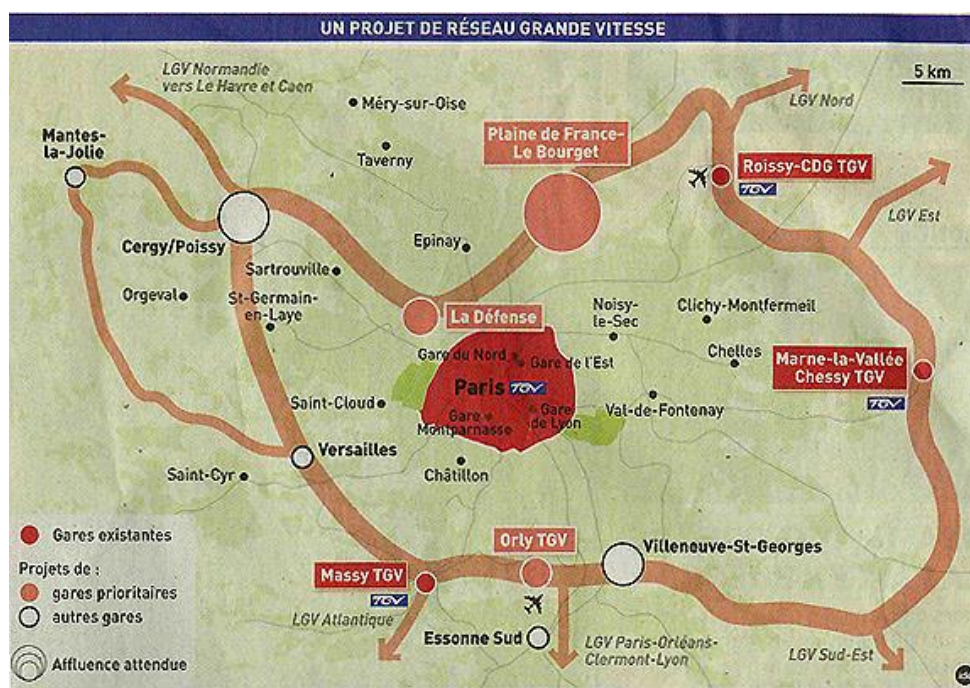
« Des gares TGV à Pleyel (Saint-Denis), à l'aéroport d'Orly, à La Défense, Villeneuve-Saint-Georges et Juvisy-sur-Orge : c'est ce que souhaite la SNCF d'ici à 2020. Cela peut surprendre. Mais après la Corse et l'Auvergne qui ne sont pas du tout desservies par les trains à grande vitesse, c'est l'Île-de-France qui est la région française la moins bien dotée en gares TGV estime la SNCF. Quelque “80 % des Franciliens ont un très, très mauvais accès au TGV. Sur les 12 millions d'habitants, il n'y en a que 3 millions qui peuvent accéder facilement à une gare”, a expliqué Mireille Faugère, directrice générale déléguée SNCF Voyages. »

Extrait « La SNCF veut ouvrir l'Île-de-France au TGV », Le Parisien, 11 octobre 2009

Le nombre et la localisation des gares sont présentés comme n'étant pas arrêtés, la presse se faisant l'écho de cinq ou huit gares nouvelles en Île-de-France (Le Parisien, 11 octobre 2009 ; Libération, 12 octobre 2009) : « Notre rêve est d'avoir 12 gares TGV pour les 12 millions d'habitants d'Île-de-France », proclame-t-on à la SNCF »¹³¹ (Le Parisien, 12 octobre 2009) (Carte 2).

¹³¹ Les gares parisiennes, chacune terminus d'un axe, sont considérées comme une seule gare, auxquelles s'ajoutent les trois gares existantes et huit projets de nouvelles gares TGV franciliennes, soit douze gares à terme.

Carte 2 : Carte du projet de nouvelles gares TGV de la SNCF publiée en octobre 2009



Source : Le Parisien, octobre 2009

La notion d'accessibilité est ainsi fortement mobilisée dans les discours de la SNCF. La parole est également donnée à la représentante de la nouvelle entité en charge des gares, Gares & Connexions¹³². Son discours traduit un regard nouveau sur l'organisation de la desserte et une approche plus systémique déjà identifiée dans les échanges liés à l'étude « rocade ».

« Notre vision est très nouvelle, souligne-t-elle. Il faut repenser l'Île-de-France comme une plate-forme de correspondances. Le rêve, pour nous, c'est de faire de la région un grand "hub" de la grande vitesse ».

Propos de Sophie Boissard, Directrice de Gares & Connexions, rapportés dans Libération, 12 octobre 2009

À nouveau, de nombreux acteurs découvrent les propositions de la SNCF dans la presse. Les suggestions de localisation des gares sont mal reçues par différents acteurs franciliens. Les propositions de la SNCF sont jugées compliquées à défendre, dans un contexte de tension financière et d'attention resserrée sur les transports du quotidien. Ni RFF ni la RATP n'ont été associés à cette nouvelle annonce (Le Figaro, 14 octobre 2009). Cette fois, ce sont surtout les élus locaux qui font savoir leur mécontentement (Le Parisien, 13 et 14 octobre 2009), ou leur surprise de découvrir le projet dans la presse (Le Parisien, 31 octobre 2009).

« Par voie de presse, je découvre que la SNCF diffuse une information, schéma à l'appui, plaçant une gare TGV sur le territoire de Villeneuve-Saint-Georges. Je n'en ai jamais été informée ! »

Extrait communiqué de presse du 13 octobre 2009 de Sylvie Altman (Maire de Villeneuve-Saint-Georges et Conseillère régionale)

¹³² Entité autonome du groupe SNCF créée en avril 2009, la branche Gares & Connexions sera intégrée à SNCF Mobilité suite à la réforme de 2015.

Les responsables de la SNCF ne semblent plus défendre l'idée présentée en juillet 2009, mais médiatiser, à l'appui de cette première proposition, l'idée d'une multiplication des gares TGV en Île-de-France, sur des lignes utilisées par différents services ferroviaires ou dédiées.

« Ce projet est possible techniquement, estime Mireille Faugère, responsable des grandes lignes. S'il s'avérait trop compliqué, on pourrait faire passer nos TGV sur une autre infrastructure. »

Propos de Mireille Faugère rapportés dans Le Figaro, 14 octobre 2009

La proposition d'exploitation mixte du réseau du futur métro automatique est poliment écartée par Christian Blanc (Albarello [Rapport], 2009).

« Après une première étude menée conjointement par la RATP et la SNCF, la réponse est globalement négative, et pas seulement en raison de l'incompatibilité des technologies que vous avez évoquées. Le travail se poursuivra néanmoins. Je n'exclus pas que le réseau définitif accepte des surfaces de roulement différenciées, étant entendu qu'il faut que les moyeux soient les mêmes. »

Christian Blanc, audition du 28 octobre 2009¹³³

Le point commun aux deux propositions de la SNCF de juillet et octobre 2009 est l'idée d'améliorer la desserte TGV en Île-de-France. En octobre, l'enjeu est moins le Grand Paris que les projets ferroviaires à grande vitesse (et leur portage). Nous faisons l'hypothèse que les représentants de la SNCF saisissent l'opportunité du Grand Paris et de sa médiatisation pour rappeler l'expertise et la légitimité de l'entreprise sur la grande vitesse ferroviaire, afin de peser davantage sur la question de la localisation des possibles futures gares TGV en Île-de-France. Face à RFF, notamment (dont l'approche technique prend peu en compte les enjeux commerciaux), et aux représentants de l'État (pour lesquels la gare est avant tout associée à une localisation, comme le quartier d'affaire, choisie pour son image d'attractivité), l'objectif semble être une réappropriation du sujet. En centrant son discours sur l'enjeu de la desserte des Franciliens, la SNCF se replace en interlocuteur dans les discussions sur les enjeux de localisation des gares. Ceci est illustré par le soutien de localisation alternative à certains projets. Alors que l'une des gares sur laquelle Christian Blanc travaille avec RFF est celle de Pleyel, la SNCF évoque davantage une localisation « Plaine de France ». Dans le secteur du Sud de l'Île-de-France, dans le cadre du projet d'Interconnexion Sud, la SNCF soutient le principe d'une seconde gare et de sa localisation dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges, à l'interconnexion de deux branches du RER D (*cf.* Chapitre 4).

Au cours de l'année 2009, la SNCF a mobilisé à deux reprises des sujets « grande vitesse » — sur lesquelles son expertise et sa légitimité sont reconnues — afin dans un premier temps de se repositionner dans les débats sur le Grand Paris, en particulier face à la RATP, et dans un second temps, davantage afin de se réapproprier le sujet de la localisation de nouvelles gares TGV, face à RFF et aux différents acteurs-aménageurs. Les localisations envisagées sont liées à différents projets – Interconnexion Sud et possibles autres tronçons de rocade en Île-de-France, POCL (Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon), LGV Normande – et les opportunités à différentes temporalités et divers degrés de réalisme. À l'occasion du débat sur le Grand Paris, la grande vitesse et la question des gares nouvelles TGV ont été mobilisées par la SNCF dans un jeu d'acteurs complexe. Les réactions des acteurs à la première proposition ont fait évoluer son argumentaire, le focalisant

¹³³ Dans le cadre du Rapport remis à l'Assemblée nationale par Yves Albarello au nom de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sur le projet de Loi relatif au Grand Paris, 12 novembre 2009.

davantage sur les enjeux locaux que sur les problématiques sectorielles de fonctionnement du réseau : la multiplication des points d'accès qui était présentée en 2005 comme une solution à la saturation des gares parisiennes (SNCF [contribution au SDRIF], 2005) est désormais, en 2009, un enjeu d'accessibilité pour des Franciliens « mal » desservis.

2.3. Une évolution des représentations et des enjeux associés aux gares de la grande vitesse en Île-de-France

Le tournant des années 2010 constitue un temps fort des débats concernant l'aménagement francilien et le Grand Paris, ainsi que d'actualité technico-politique des sujets « grande vitesse » en France. Dès la formalisation du projet Grand Paris en futur réseau Grand Paris Express, la question des possibles gares nouvelles disparaît progressivement des discours ou des représentations cartographiques. Le foisonnement de projets liés à la grande vitesse est également suivi d'un questionnement important des priorités à donner aux investissements publics concernant les infrastructures de transport, ainsi que d'une remise en cause plus profonde du modèle TGV. Cependant, si ce temps fort ne se traduit pas par la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires à grande vitesse, ces débats nous semblent démontrer une évolution notable des représentations associées à ces projets comme aux infrastructures existantes.

2.3.1. Une évolution des argumentaires liés aux sujets « grande vitesse »

Concernant le Grand Paris tel qu'il est porté par le gouvernement, les références à la grande vitesse ferroviaire et aux gares en particulier disparaissent progressivement à partir de 2010. Le texte de la Loi Grand Paris votée en juin 2010 évoquait la question de la grande vitesse, le futur réseau de métro automatique devant offrir des possibilités de « connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse qui comprend notamment la ligne reliant Paris aux régions Haute-Normandie et Basse-Normandie » et de « raccordement par ligne à grande vitesse de la liaison par train à grande vitesse Roissy Charles-de-Gaulle — Chessy Marne-la-Vallée, prolongée jusqu'à l'aéroport d'Orly » (Loi Grand Paris [article 2], 2010). Quant aux cartes du futur réseau produites par les services du Ministère en charge des transports en vue des débats publics conjoints entre les projets Arc Express et Grand Paris, elles retenaient le principe des gares TGV nouvelles dans les secteurs d'Orly au Sud et de Pleyel au nord de Paris (Annexe 12). Ces propositions disparaissent dans les reproductions suivantes qui se focalisent sur le réseau automatique lui-même au détriment des interconnexions avec le réseau LGV. Plus encore, l'idée de LGV Normande est progressivement remplacée par celle de Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), traduisant une évolution du projet ferroviaire, en dessous des critères de vitesse du modèle français de la grande vitesse ferroviaire (Debrie & Guérin, 2015). Quant à la persistance d'un projet de gare TGV à Orly, elle s'explique par son association au projet d'Interconnexion Sud (*cf.* Chapitre 4). Or, dans le cadre du débat public concernant l'Interconnexion Sud (2010-2011), la faible part de la grande vitesse dans le projet de Grand Paris est soulignée par certains acteurs. Selon les porteurs du projet Grand Paris, c'est en raison d'un manque de temps (Mouranche [Contribution au débat public Interco. Sud], 2011)¹³⁴.

¹³⁴ La contribution de Daniel Mouranche, personnelle mais arrêtée par la FNAUT dont il est membre, soulève la question de la place de la grande vitesse ferroviaire dans les débats du Grand Paris. Intitulée « GRAND PARIS - Capitale européenne du TGV »,

« La place du TGV dans le dossier du débat Grand Paris. Elle n'est pas grande pour une raison simple s'est défendu le maître d'ouvrage le 24 janvier [2011] à Châtillon : le temps était trop compté à la SGP par la loi pour qu'elle puisse se rapprocher utilement de RFF. »

Extrait Mouranche [Contribution au débat public Interco. Sud], 2011

Si la SNCF avait annoncé vouloir soumettre sa proposition d'utilisation du réseau du Grand Paris par les TGV en juillet 2009 lors du débat public du projet, cette idée n'apparaît pas dans les cahiers d'acteurs qu'elle soumet tant au débat public d'Arc Express qu'à celui du réseau de transport public du Grand Paris en octobre 2010. Cependant, dans les deux cas, la SNCF souligne la réalisation d'un maillage multimodal comme un enjeu et reviendra à la fois sur le projet de rocade des tangentielles en grande couronne et sur l'intérêt d'une rocade complète des TGV en Île-de-France (Cahier d'acteurs n° 9 et Cahier d'acteurs SNCF [débat public Arc Express et débat public du projet de réseau de transport public du Grand Paris], octobre 2010).

En novembre 2011, dans le contexte de la mise en conformité du SDRIF lié aux Lois Grenelle et Grand Paris, la SNCF soumet de nouvelles propositions (SNCF [contribution au SDRIF], 2011). Contrairement au document remis par la SNCF en 2005, la grande vitesse ferroviaire est explicitement mentionnée : l'un des chapitres de cette seconde contribution a pour objet « le rayonnement de l'Île-de-France par la grande vitesse » (SNCF [contribution au SDRIF], 2011, p. 34-49). Le point de départ de ce nouveau diagnostic est celui d'une « région Île-de-France pas si bien desservie » : « il existe en Île-de-France de très fortes inégalités dans l'accès à la grande vitesse avec des flux de voyageurs trop concentrés sur la capitale » (SNCF [contribution au SDRIF], 2011, p. 35). Sur le fond, certaines thématiques étaient déjà abordées en 2005, cependant alors que la multiplication des points d'accès en périphérie était présentée comme une solution au problème de saturation des infrastructures (lignes et gares centrales), en 2011, cette question est envisagée par rapport à la question de la desserte (SNCF [contribution au SDRIF], 2005 et 2011). En effet, les nouvelles gares TGV sont présentées comme une réponse à la mauvaise desserte du territoire et des Franciliens, et la SNCF affine ses arguments en faveur de leur développement. Le dossier revient sur les différents projets en cours (Interconnexion Sud, POCL, Liaison Roissy-Picardie, LNPN) et renouvelle sa proposition, cette fois « à long terme », pour la grande vitesse en Île-de-France « une rocade complète des gares TGV » (et évoquant des lignes d'Interconnexion Nord et Ouest) : « 12 gares TGV pour l'Île-de-France pour des flux de voyageurs mieux répartis sur l'ensemble de l'Île-de-France » (SNCF [contribution au SDRIF], 2011, p. 44-46) (Annexe 15, Carte 9). Pour ces projets de gares, une partie se trouve sur la rocade, ce qui suppose une desserte pas des trains intersecteurs, quand d'autres se trouvent sur des lignes radiales (LNPN et POCL).

Dans une contribution au SDRIF remise en 2012, RFF indique également l'importance d'augmenter le nombre de gares. L'opérateur de réseau évoque aussi un renforcement de la desserte des gares franciliennes existantes, ainsi qu'une réflexion à mener sur l'accès aux gares parisiennes (RFF [contribution SDRIF], 2012) (Annexe 15, Carte 10).

elle est déposée à l'issu des débats publics Arc Express et du projet de Réseau de transport public du Grand Paris (Mouranche [Contribution au débat public Interco. Sud], 2011)

Le nouveau SDRIF est adopté par le Conseil régional en octobre 2013, puis approuvé par décret par le Conseil d'État en décembre 2013. Malgré le contexte de temporisation des projets de nouvelles LGV et de remise en cause du modèle TGV, illustré par les préconisations de la Commission Mobilité 21¹³⁵ (Duron [Rapport], 2013), le SDRIF de 2013 aborde l'enjeu du développement de la grande vitesse par la question de l'attractivité du territoire.

« [Le] nombre toujours plus important de voyageurs transitant ou à destination de Paris et le besoin de déplacement des Franciliens entraînent une saturation des gares parisiennes qui constituent le principal point d'accès au réseau TGV. Les trois gares de grande couronne que sont Roissy Charles- de-Gaulle, Chessy-Marne-la-Vallée et Massy fournissent un autre point d'accès pour les Franciliens, mais sont insuffisamment nombreuses et mal réparties sur le territoire pour proposer une offre de déplacement qui profite à l'ensemble des habitants d'Île-de-France. Il en résulte un accès inégal à la grande vitesse et aux grands centres d'activités en France ou en Europe. »

Extrait SDRIF, 2013, p. 132

Dans le diagnostic établi, nous relevons une critique de la répartition des gares existantes (leur localisation). Si la suite du document reprend des propositions et des réflexions de la SNCF ou issues de travaux en lien avec différents projets grande vitesse, notamment l'étude « rocade », la dimension prescriptive est mesurée. Le document évoque la rocade à grande vitesse et les gares nouvelles qui « seront parfaitement maillées » au réseau à grande vitesse et au réseau régional « radial et de rocade », et les lignes Interconnexion Sud, la ligne nouvelle Paris Normandie ainsi que la ligne Roissy-Picardie (Creil) sont indiquées. Quelques projets de gares sont mentionnés, mais avec des réserves (SDRIF, 2013).

« Il est envisagé de créer de nouvelles gares à Orly, La Défense, Confluence-Achères, Pleyel afin d'anticiper la saturation des gares historiques. Ces dernières devront néanmoins faire l'objet de profondes modernisations afin d'accueillir l'ensemble de ces nouveaux flux ».

SDRIF, 2013, p. 132

La fin du document fait surtout le lien entre la grande vitesse ferroviaire et les transports régionaux, à travers la perspective de créer des liaisons infrarégionales à grande vitesse sur le futur réseau, et par la libération de sillons, offrant des possibilités d'amélioration des services régionaux.

2.3.2. Un changement de regard sur les gares existantes à l'aune des projets de gares nouvelles

Les travaux menés dans le cadre des contributions de différents acteurs au projet d'aménagement régional, mais également dans celui des différents projets à grande vitesse ont permis de mettre en lumière un manque de connaissances sur les gares TGV existantes, comme l'illustre la nécessité de réaliser des études sur celles-ci dans le cadre des projets de gares nouvelles (études préparatoires au débat public Interconnexion Sud, 2007-2009). Lors des échanges sur les gares existantes, nous avons observé qu'elles étaient mal identifiées et envisagées comme le terrain de potentialités inexploitées, tant par les opérateurs que par certains acteurs locaux (Observations, 2009-2011). En 2012, différents acteurs de l'aménagement et des transports en Île-de-France signent un protocole

¹³⁵ En 2012, à la demande du nouveau gouvernement, la commission « Mobilité 21 » est instituée par Frédéric Cuvillier, le Ministre en charge des transports, de la mer et de la pêche. Sous la présidence de Philippe Duron, elle est chargée (dans le cadre de l'élaboration du schéma national des infrastructures de transport [SNIT], inscrit dans la Loi Grenelle I de 2009 et dont un pré-projet a été réalisé par l'exécutif précédant) de formuler des recommandations afin d'orienter la mise en place d'une mobilité durable ainsi que d'évaluer et de hiérarchiser les projets d'infrastructures du SNIT. Le Rapport « Mobilité 21. Pour un schéma national de mobilité durable » (dit Rapport Duron) est remis en juin 2013.

d'accord pour financer une étude sur les grandes gares : la Région Île-de-France, la DRIEA, la SNCF (voyage et réseau), le STIF et la RATP. Dix grandes gares franciliennes sont étudiées : Gare d'Austerlitz, Gare de Bercy, Gare de l'Est, Gare de Lyon, Gare Montparnasse, Gare du Nord, Gare Saint-Lazare, ainsi que Aéroport Roissy CDG TGV, Marne-la-Vallée Chessy et Massy (Encadré 5). Le Chapitre 5 reviendra plus en détail sur les résultats de cette étude. Cependant, dans l'analyse des processus décisionnels, nous interprétons son financement conjoint, ainsi que la conceptualisation proposée de la « grande gare », comme les illustrations d'un changement de regard sur les gares TGV d'Aéroport Roissy CDG TGV, de Marne-la-Vallée Chessy et Massy.

Nous avons analysé le discours de la SNCF « de la mauvaise desserte » comme s'inscrivant dans une réflexion plus large de la SNCF sur l'organisation de la desserte en Île-de-France, réflexion émanant de SNCF Proximités en particulier. Ce discours est développé à partir de 2010 dans divers documents (Cahier d'acteurs n° 9 et Cahier d'acteurs SNCF [débat public Arc Express et débat public du projet de réseau de transport public du Grand Paris], octobre 2010 ; SNCF Transilien, mars 2010) et finalement décliné à partir de 2012 dans une stratégie intitulée « Le Grand Paris du Train. Faciliter les déplacements des Franciliens » (SNCF Proximités, mars 2012). Avec cette stratégie, la SNCF se positionne par rapport au Grand Paris en développant des propositions « complémentaires » au futur réseau Grand Paris Express (GPE) : le Grand Paris est dès lors entendu comme une réorganisation générale de la desserte en transports collectifs en Île-de-France. Les propositions de la SNCF, dont un volet concernant la grande vitesse ferroviaire, sont des déclinaisons de ce Grand Paris (SNCF Proximités, mars 2012 ; Tribout [Présentation ENPC], 22 octobre 2013¹³⁶). Avec l'objectif de « favoriser l'accès des Franciliens à la Grande vitesse », les réflexions ne se limitent pas aux projets à plus ou moins long terme (POCL, rocade), mais aussi à l'organisation de la desserte (Tribout [Présentation ENPC], 22 octobre 2013). À terme, les futures gares pourraient voir leur modèle d'exploitation évoluer, et être des gares « tête de ligne » vers des destinations de province et non plus seulement des gares de passage entre deux destinations de province. En octobre 2013, ces idées sont exposées comme étant au stade de projet et très exploratoires (Tribout [Présentation ENPC], 22 octobre 2013). Ce qui est présenté sur les potentialités des gares en projet est pourtant déjà une réalité depuis le printemps 2013 dans le cas de la gare existante de Marne-la-Vallée Chessy avec les trains Ouigo, une nouvelle offre ferroviaire à grande vitesse low cost. Nous analyserons l'impact des évolutions liées à cette offre sur l'insertion territoriale des gares franciliennes dans le Chapitre 6.

*

Le foisonnement de projets en lien avec la grande vitesse du tournant des années 2010 repose sur des propositions d'acteurs divers et ayant des visées différentes : renforcer le rayonnement du quartier de La Défense par une gare TGV annoncée par Nicolas Sarkozy ; se repositionner dans des dynamiques de projet tout autre (Grand Paris) avec la proposition de variante TGV de la SNCF ; désaturer les gares parisiennes et développer de nouveaux points d'accès au TGV en Île-

¹³⁶ Le 22 octobre 2013, Jacques Tribout, Directeur de la prospective et du Grand Paris à SNCF Transilien, présente à l'ENPC (École Nationale des Ponts et Chaussées), en tant qu'ancien élève, le positionnement de la SNCF dans le Grand Paris.

de-France (contributions d'architectes « Grand pari de l'aménagement », étude « rocade »). Ces projets ne traduisent pas pour autant un investissement de la grande vitesse comme levier d'aménagement régional mais un intérêt nouveau. Les enjeux liés à la grande vitesse relèvent moins de l'évidence, comme l'illustrent des réflexions de plus en plus développées à la fois sur les enjeux de la desserte francilienne et de l'articulation des services TGV aux autres transports collectifs. Si la grande vitesse est moins un sujet tabou, nous notons cependant une difficulté à investir cette question, à la fois parce que pour certains acteurs, notamment la Région Île-de-France, la légitimité de l'action est concentrée sur les projets régionaux, ainsi que pour des questions financières. L'étude « rocade », si elle a toujours été présentée comme exploratoire, n'a pas eu de suite en raison des premières estimations du coût et du refus des différents partenaires (Région, DREIF, RFF) d'investir davantage le projet avec le risque d'en supporter une importante partie des coûts (Entretien Chargé de mission CR d'Île-de-France, 2017). Ces différents éléments offrent un éclairage de la complexité du système d'acteurs en Île-de-France sur les sujets « grande vitesse » et leurs représentations. Le positionnement de la Région Île-de-France dans ce système d'acteurs n'est pas évident à identifier. Nous nous sommes intéressés à cet acteur dans le cas d'une ligne qui dépasse son seul territoire, la LGV Est européenne reliant Paris à Strasbourg. Ce projet, fortement investi par différentes collectivités territoriales, nous offre un éclairage inédit sur le positionnement de l'Île-de-France.

3. LGV Est européenne : les ambiguïtés de la position de la Région Île-de-France

À la fin des années 1980 et au cours des années 1990, des représentants des collectivités de l'Est de la France se sont fortement mobilisés afin de défendre l'idée puis la réalisation d'une ligne à grande vitesse entre Paris et Strasbourg. Le projet a pris forme dans un contexte d'évolution générale du financement des grandes infrastructures de transport, de multiplication des acteurs, de la prise en compte des questions environnementales et de renouvellement des enjeux d'aménagement (cf. Chapitre 1). La mobilisation en faveur de la LGV Est européenne s'est traduite par un engagement financier des collectivités territoriales (Régions, Départements, Villes et Intercommunalités). L'un des compromis concédés par ces collectivités a été de voir le projet se réaliser en deux phases (Boursier-Mougenot & Ollivier-Trigalo, 1996) : une 1^{re} phase entre l'Est francilien et Baudrecourt (Lorraine), la 2^e phase prolongeant le tronçon jusqu'en Alsace. Ce projet, qui accompagne un tournant dans la participation des collectivités territoriales aux financements des projets LGV, est particulièrement révélateur du positionnement des acteurs régionaux sur la grande vitesse ferroviaire. L'analyse de deux phases d'un même projet offre une possibilité de saisir les évolutions concernant l'implication des différents partenaires.

En Île-de-France, les réticences à la participation financière du Conseil régional ont été nombreuses : le projet, qui dépasse son seul territoire, offre un éclairage sur le positionnement de la collectivité régionale et les enjeux de celui-ci.

3.1. Le long montage financier de la phase 1 : un engagement tardif de l'Île-de-France

Les premières discussions et études concernant l'opportunité du projet de LGV Est européenne remontent au milieu des années 1980. Les collectivités des trois régions de l'Est (Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace) se sont particulièrement mobilisées afin de défendre le projet, avec la promesse de leur concours financier, auprès des différents gouvernements. L'accord concernant leur participation a surtout été motivé par l'assurance que celle-ci accélérerait le processus décisionnel, et donc la réalisation du projet (Boursier-Mougenot & Ollivier-Trigalo, 1996).

Nous avons distingué trois temps forts dans les négociations et l'engagement des différents partenaires, pour chacun desquels nous étudierons le cas francilien. Tout d'abord, à la fin des années 1980 et au début des années 1990, les premiers engagements des collectivités territoriales sont annoncés dans le cadre de la mission menée par Philippe Essig¹³⁷, ancien président de la SNCF mandaté par le gouvernement afin d'étudier les possibilités de réalisation et de financement du projet. Les années 1992-1994 constituent une deuxième période importante dans la conduite du projet qui est alors inscrit dans les documents de planification français et européen. Le gouvernement français annonce cependant sa décision de le réaliser en deux phases, remettant en cause les engagements de principe pris antérieurement par les collectivités territoriales. Les années 1998-1999 sont marquées par la reprise des discussions concernant le financement, la décision finale sur le choix du tracé et finalement la signature d'un accord sur le financement de la 1^{re} phase de la LGV Est européenne en 1999.

3.1.1. Un premier engagement des collectivités de l'Est de la France à l'issue de la mission Essig (1989-1990)

Le premier temps fort est marqué par la première mission Essig. Les trois régions Alsace, Lorraine et Champagne-Ardenne s'engagent à participer aux financements de la ligne Est européenne (par délibération des Conseils régionaux entre 1989 et 1990). Les gains de temps évalués par rapport à Paris servent d'indicateurs de base à l'évaluation des avantages attendus de la construction de la ligne à grande vitesse, et donc à la prévision des volumes de voyageurs. En rapportant les gains de temps à la proportion du volume de voyageurs associés à chacune des trois régions, une répartition de l'effort financier de type « 3-2-1 » est alors retenue : 1,5 milliard de francs pour l'Alsace, 1 milliard pour la Lorraine et 0,5 milliard pour la Champagne-Ardenne (Fenoil [Rapport], 1998). Dans ce rapport, Philippe Essig soumet la proposition d'une clause « de retour de bonne fortune » pour intéresser la participation des collectivités. Cette clause (également nommée « clause d'intéressement ») repose sur l'idée d'un intéressement¹³⁸ des collectivités en cas de réalisation de trafic supérieure aux prévisions.

La région Île-de-France est dès l'origine du projet dans une position de retrait par rapport à la mobilisation des acteurs territoriaux de l'Est de la France en faveur de cette LGV (Boursier-

¹³⁷ Philippe Essig sera mandaté par le gouvernement à deux reprises. Nous parlerons de première mission (1989-1990) puis de seconde mission (1992).

¹³⁸ Le mécanisme sur lequel les partenaires se mettront d'accord est celui d'un reversement au profit des collectivités signataires d'un tiers de l'écart entre les redevances réelles et les redevances programmées en 2000. Les reversements éventuels sont prévus 5 ans après la première mise en service (2012), 10 ans (2017) et 20 ans (2027) (Documents internes RIF [note RFF], 2009).

Mougenot & Ollivier-Trigalo, 1996). La Région Île-de-France est pourtant sollicitée dès la première mission Essig, sans que cela aboutisse à un engagement de sa part. Lors des premiers échanges, Essig propose une participation d'un milliard de francs, montant attendu comme probable par différents acteurs (Entretien [archive] Domergue, SNCF, juin 1991). L'Île-de-France juge le montant trop élevé, d'autant que les premiers plans du chantier montrent que des travaux supplémentaires d'insertion environnementale (par exemple enterrement de ligne à haute tension) seront nécessaires, et *a priori* à la charge de la Région (Entretien [archive] Sinou, CR d'Île-de-France, mars 1995). L'insuffisance du financement public se traduit par une augmentation de la pression sur l'Île-de-France afin qu'elle s'engage à participer. Le rapport remis par Essig à l'issue de la seconde mission montre que l'idée d'une contribution de la région Île-de-France reste présente, mais qu'elle est toujours en négociation¹³⁹ (Essig [Rapport], 1992).

« Dans ces conditions il est nécessaire de rechercher une augmentation des concours publics qui me paraît nécessiter un accord de principe des Collectivités Territoriales sur un accroissement de leur contribution qui pourrait être en partie fournie par la Suisse ou par la Région Île-de-France, qui, je l'espère, accepteront de se joindre à elles. »

Extrait, Essig [Rapport], 1992, p. 31

Progressivement, c'est la question de la gestion de la circulation des TGV au sein des dessertes régionales qui va devenir un point de négociation important entre l'Île-de-France et les différents partenaires. Pour l'Île-de-France, l'arrivée du TGV Est va interférer avec l'organisation des dessertes ferroviaires régionales. De nouveaux projets sont développés afin à la fois d'améliorer les dessertes régionales et de fournir de bonnes conditions de circulation aux futurs TGV de l'Est, en particulier le projet de RER E. Pour l'Île-de-France, les deux projets (LGV Est et RER E) sont donc liés (Boursier-Mougenot & Ollivier-Trigalo, 1996). Les représentants de la Région défendent l'idée que, puisque le RER E permettra indirectement d'améliorer la circulation des TGV en Île-de-France, le projet doit figurer dans le montage financier de la LGV Est européenne. Ce point de vue est source de tension avec la SNCF et les autres partenaires, qui ont le sentiment de financer un projet régional francilien. Cette question n'est toujours pas tranchée lors de l'annonce du phasage du projet.

3.1.2. Annonce du phasage : remise en cause des premiers engagements, nouvelle pression sur l'Île-de-France

La réalisation en deux phases (1993) modifie les gains de temps attendus pour la région Alsace : alors qu'avec le projet complet, la liaison Paris-Strasbourg devait passer sous la barre symbolique des deux heures (1 h 50), la 1^{re} phase correspond à un temps de trajet de 2 h 20. La répartition de l'effort entre les collectivités est alors rediscutée, notamment en fonction des apports du Grand-Duché du Luxembourg, qui s'engage en 1994, et de la Région Île-de-France. Celle-ci n'a pas participé au financement des études d'avant-projet sommaire (APS) (Entretien [archive] Sinou, CR d'Île-de-France, mars 1995). Au printemps 1994, à l'issue des études d'avant-projet et au moment du choix du tracé, la pression exercée par le gouvernement sur la Région Île-de-France pour qu'elle contribue financièrement à la construction de la ligne est importante. Cette sollicitation se fait d'autant plus pressante que les acteurs régionaux de l'Est expriment alors plusieurs motifs de

¹³⁹ Avec l'enjeu de la localisation des ateliers d'entretien (ayant un intérêt en termes d'emplois notamment).

mécontentement. Le projet de LGV Est a pris beaucoup de retard, dans un contexte de concurrence renforcée entre projets à grande vitesse. Suite à l'annonce de la réalisation en deux phases, les bénéfices attendus sont revus à la baisse, en partie pour l'Alsace qui redoute que la réalisation de la 2^e phase soit repoussée dans un futur très lointain. Alors que l'Île-de-France avait déjà été officiellement sollicitée par le Premier Ministre Bérégovoy en 1993, un an après, le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme Bernard Bosson (Gouvernement Balladur) adresse un courrier à Michel Giraud qu'il presse « de bien vouloir [lui] faire connaître le montant de la subvention que la Région serait prête à attribuer à ce projet d'aménagement » (Entretien [archive] Verresen, CR d'Île-de-France, mars 1995). La presse se fait l'écho de la pression exercée sur le Conseil régional d'Île-de-France pour engager une participation au financement de la ligne Est européenne, alors que la période est également marquée par des tensions sur l'aménagement régional. Celles-ci sont particulièrement nourries par la révision en cours du SDRIF (le SDRIF de 1994 est approuvé par décret en avril) ainsi que par les négociations du CPER 1994-1999, pour lequel les règles sont renouvelées (Leroy, 1999 ; André [Rapport], 2000 ; Zembri, 2002 ; Cottour, 2008).

« La Région Île-de-France, qui s'est fait longtemps tirer l'oreille pour son manque d'enthousiasme à participer au financement du TGV Est, pourrait apporter 500 millions, voire un peu plus. »

Les Échos, 25 mai 1994

« L'obole de l'Île-de-France, qui ne s'estime pas directement concernée par cette ligne TGV, reste incertaine : entre 500 millions et 1 milliard de francs. »

Les Échos, 26 mai 1994

« Le financement du TGV Est ne figure pas dans ces contrats [de plan interrégionaux]. "Le dossier n'est pas bouclé et l'enquête d'utilité publique devrait faire apparaître de nouvelles sources de dépenses notamment au niveau de l'impact sur l'environnement", a souligné Jean-Pierre Fourcade [Premier Vice-Président de la région Île-de-France]. Mais il n'écarte pas la participation de l'Île-de-France à ce grand projet d'aménagement du territoire. »

Les Échos, 31 mai 1994

Jean-Pierre Fourcade, Premier Vice-Président de la Région Île-de-France, est le principal interlocuteur francilien¹⁴⁰ dès la première mission Essig. Deux courriers au cours des mois de juin et juillet 1994 actent l'engagement du Conseil régional d'Île-de-France (Documents internes RIF, 1994). Dans le premier, en juin 1994, lors d'un courrier adressé au Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme (Bernard Bosson), Michel Giraud (Président du Conseil régional Île-de-France et également Ministre du travail à cette date) s'engage sur une participation forfaitaire de la Région de 500 millions de francs¹⁴¹. Le second est un courrier du Premier Vice-Président de la Région (Jean-Pierre Fourcade) adressé au président du comité de pilotage en juillet 1994, qui semble nuancer le courrier du mois de juin. Il signifie la participation de l'Île-de-France, sans pour autant en déterminer le montant. Celui-ci dépendra des choix finaux concernant la future ligne (attentes des résultats de l'enquête d'utilité publique), et est également mis en balance avec les

¹⁴⁰ Les représentants des services transport de l'Île-de-France expliquent sa très forte implication en raison de sa bonne connaissance des questions de transports et des différentes fonctions qu'il a pu occuper au sein du gouvernement (Ministre de l'Économie et des Finances et Ministre de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire durant la présidence de Valéry Giscard d'Estaing), au sein du Conseil Régional d'Île-de-France (avant d'être Premier Vice-Président de la Région, il a été Vice-Président en charge des transports) ainsi que du fait qu'il soit alors membre du conseil d'administration de la SNCF (Entretien [archive] Verresen, CR d'Île-de-France, mars 1995).

¹⁴¹ La question de l'actualisation aux conditions économiques de 1999 est un point de négociation lors de la finalisation du montage financier en 1998-1999.

négociations en cours concernant l'aménagement régional, en particulier le CPER 1994-1999 (celui-ci sera signé le 20 juillet 1994) (André [Rapport], 2000).

Les discours et documents liés aux débats internes au Conseil régional durant cette période¹⁴² soulignent la montée en puissance d'arguments en faveur du projet, nuancés par un certain nombre de réserves.

La « solidarité interrégionale » est le principal argument mis en avant pour justifier l'engagement francilien dans le projet. Cet argument est mobilisé par la présidence de la Région Île-de-France : nous l'interprétons comme une réponse aux sollicitations de l'État et des élus alsaciens appelant un engagement des deux régions. L'Île-de-France ne met pas en avant les bénéfices attendus, mais le principe de la solidarité interrégionale, entendu au sens d'une valeur politique. Cette idée est depuis cette période un élément de discours récurrent dans les argumentaires (courriers, demandes officielles) entre l'Île-de-France et les autres régions. Cet argument est également associé au discours sur la participation à l'aménagement du territoire, soulignant l'intérêt du projet aux échelles régionale, nationale et européenne.

Les réserves des acteurs franciliens s'expriment à l'égard de la rentabilité du projet, des risques liés à l'exploitation et à la construction de la ligne TGV. La préoccupation à l'égard de la protection de l'environnement apparaît également comme un point de vigilance issu des premières réalisations de lignes nouvelles au cours des années 1980 et renforcé par les premiers plans du projet (Entretiens [archive] Sinou & Verresen, CR d'Île-de-France, mars 1995). La problématique financière sera particulièrement mise en avant (qui prend en charge les coûts ?), en particulier sur les investissements nécessaires pour minimiser localement les impacts d'insertion de la future ligne. En 1996, dans le cadre d'une nouvelle mission d'expertise¹⁴³, la participation financière de la Région Île-de-France à la 1^{re} phase de la LGV Est, faute de délibération, est toujours classée dans les accords « en cours de négociation » (Blanc *et al.* [Rapport], 1996). À l'issue de celle-ci, la participation de l'Île-de-France est considérée à hauteur des engagements de 1994 (500 millions de francs), aux conditions économiques de 1997.

3.1.3. Finalisation du plan de financement (1998-2000) : réponses du nouvel exécutif francilien

En 1998, une nouvelle mission est mise en place afin de finaliser le plan de financement de la LGV Est (1^{re} phase). En effet, le projet a pris du retard, et les coûts estimés lors des différentes phases de négociation ont augmenté. De plus, suite à la création de RFF et dans les conditions d'application de ses missions (l'article 4 du Décret du 5 mai 1997), l'augmentation du concours public (État, collectivités, UE, autres pays) est nécessaire.

L'ingénieur Christian de Fenoyl est mandaté au titre du CGPC en 1998 pour réestimer les différentes participations (Fenoyl [Rapport], 1998). Alors que cette nouvelle phase de négociation

¹⁴² Comptes-rendus des débats, délibérations et courriers produits au sein du Conseil régional Île-de-France entre 1994 et 2006 (Documents internes RIF) ; archives d'entretiens issus d'autres recherches (Histoire de la décision « grande vitesse ferroviaire » ; TGV Est ; Villes nouvelles) (*cf.* Chapitre 2).

¹⁴³ La mission Blanc - Brossier de 1996 analyse les différentes contributions financières (prévues ou arrêtées), dans le cadre d'une mission d'expertise du dossier, afin d'assurer que le taux de rentabilité interne des capitaux que la SNCF aura investis atteigne 8 % (Blanc *et al.* [Rapport], 1996).

commence, une majorité « gauche plurielle » (élus PS, Verts et PCF) est élue à la tête de l'exécutif régional francilien, placé sous la présidence de Jean-Paul Huchon (PS) (Libération, 17 mars 1998). Dans son rapport concernant la finalisation du montage du financement de la 1^{re} phase de la ligne Est européenne, Christian de Fenoyl revient sur la participation de la Région Île-de-France. Il met en avant les différents arguments qui justifient une contribution supérieure aux 500 millions de francs annoncés. Ceux-ci s'appuient sur des éléments très différents, concernant à la fois les emplois et les retombées économiques, le repositionnement à l'échelle européenne par la future liaison ou encore la nature des futurs flux, l'Île-de-France étant origine ou destination dans 80 % du trafic estimé (Fenoyl [Rapport], 1998). Dans son rapport, il souligne le fait que ces tentatives de négociation n'ont *a priori* pas abouti.

« L'Île-de-France est un cas particulier : origine ou destination de 80 % du trafic, principale localisation des dépenses de travaux (6 [milliards de francs] sur les 20), principal bénéficiaire des emplois créés par les travaux et les ateliers d'entretien, profitant d'importants investissements de capacité érudés. Plus encore, la réalisation du TGV Est apparaît comme un élément majeur du rattachement de la région à l'Est européen. Ce dernier aspect avait d'ailleurs motivé, avec la solidarité régionale, la promesse de M. Giraud en 1994. Il paraît plus que jamais justifié aujourd'hui où la région capitale doit veiller à ne pas rester à l'écart de l'axe nord-sud reliant les grandes métropoles des Pays-Bas à l'Italie.

En dépit de ces arguments qui justifieraient une contribution bien supérieure, il semble hasardeux, après toutes les démarches tentées auprès des responsables régionaux, d'envisager plus que les 0,5 [milliards de francs] (éventuellement actualisés) promis. »

Fenoyl [Rapport], 1998, p. 31

Le nouveau président du Conseil régional, Jean-Paul Huchon, adresse un courrier à Catherine Trautmann (Ministre de la Culture et de la Communication et présidente de l'Association du TGV Est européen) qui exprime ses positions vis-à-vis des démarches et critiques formulées par Fenoyl (Courrier Président CR d'Île-de-France, novembre 1998). Tout d'abord, il rappelle que les 500 millions de francs promis sont un engagement de l'exécutif précédent. Tout en confirmant le respect de l'engagement par le nouvel exécutif, il affirme que la contribution ne peut être augmentée en raison des difficultés de financement des projets franciliens et de l'importante participation au fond de correction des déséquilibres régionaux (FCDR)¹⁴⁴. En faisant référence au FCDR, dont l'Île-de-France est le principal contributeur, le Conseil régional Île-de-France répond à la demande de revalorisation de l'effort francilien au titre de la solidarité régionale, argument souligné dans le Rapport Fenoyl. De plus, le président du Conseil régional souhaite que la participation de la Région Île-de-France au projet Est européen figure au CPER 2000-2006, l'inscrivant ainsi dans le cadre plus large des négociations avec l'État pour le financement de certains projets franciliens.

La participation de la Région Île-de-France est soumise à la délibération du Conseil régional en 1999. Bien qu'un accord de principe ait déjà été donné par le Président du Conseil régional (dans le courrier du Président CR d'Île-de-France de novembre 1998), les débats au sein de l'assemblée régionale ne s'en tiennent pas au montant de la contribution. Le principe même de la participation

¹⁴⁴ Le fonds de correction des déséquilibres régionaux (FCDR) est créé en 1992 (Loi du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la République). Selon un mécanisme de péréquation horizontale, ce dispositif de solidarité interrégionale est alimenté par un prélèvement sur les recettes fiscales de certaines régions, avec pour objectif d'atténuer l'aggravation des écarts de richesses entre les collectivités régionales. Le mécanisme a duré jusqu'en 2003. Alimenté par cinq puis trois régions, dont Rhône-Alpes et l'Alsace, l'Île-de-France est le principal contributeur du FCDR (Marchand, 1999).

de la Région est à nouveau débattu, au regard des priorités régionales sur l'amélioration des transports franciliens (Procès-verbal des débats, délibération du Conseil régional d'Île-de-France, 1^{er} juillet 1999).

« Pourquoi mettre 500 millions de francs pour le TGV alors qu'il manque 2 milliards de francs par an pour les transports de banlieue à banlieue ? »

« Est-ce que l'intérêt régional rime nécessairement avec compétence francilienne ? »

« Pourquoi on ne viendrait pas solliciter la Région pour la deuxième phase, toujours au titre de "l'Île-de-France, tête de réseau dans l'intégration à l'espace économique européen" ? »

Extraits, procès-verbal des débats¹⁴⁵, délibération du Conseil régional d'Île-de-France, 1^{er} juillet 1999.

L'analyse des débats révèle en outre l'émergence d'interrogations sur les retombées et les arbitrages à différentes échelles temporelles et spatiales (Documents internes RIF [Procès-verbal des débats, délibération], 1999). Si l'État et les autres partenaires considèrent l'Île-de-France comme bénéficiaire, ce point est fortement discuté entre élus régionaux.

Les inquiétudes quant à la préservation des moyens d'action de la collectivité régionale concernant les transports régionaux sont à nouveau exprimées, ainsi que des réserves relatives aux impacts environnementaux¹⁴⁶ tout comme des doutes sur les retombées locales du projet, en termes de créations d'emplois.

Pour certains élus, le fait de participer financièrement permet de prendre part au processus décisionnel et de défendre l'intérêt régional, notamment sur le plan environnemental (préservation des sites, contrôle des nuisances) dans le cas d'un projet qui ne concerne que partiellement le territoire francilien. Les questions de financement, de compétence et du poids politique sont imbriquées dans ces raisonnements. Les enjeux de l'implication financière de l'Île-de-France sont de différentes natures : peser dans les aménagements qui concernent son territoire, s'inscrire dans la montée en puissance de l'échelon régional, s'émanciper de l'État, à la fois de sa tutelle, mais aussi de l'image de Paris, cœur du pouvoir régalien, dans les relations aux autres collectivités.

À l'issue des débats, le Conseil régional délibère favorablement sur la participation forfaitaire de la Région Île-de-France au financement de la ligne Est européenne. La convention de réalisation et de financement de la 1^{re} phase de la LGV Est européenne est signée le 7 novembre 2000. La contribution de l'Île-de-France, désormais chiffrée en euros, représente l'engagement initial de 1994 : 500 millions de francs, soit 76,22 millions d'euros (2,44 % du coût de l'opération) (Annexe 16, Tableau 51). La 1^{re} phase de la ligne Est européenne est mise en service en juin 2007.

Lors du montage financier de cette première phase, les Régions de l'Est de la France endossent progressivement un rôle de « chef de file » : ce rôle particulier s'appuie à la fois sur le portage du projet par des leaders politiques régionaux, mais surtout sur le système de répartition des contributions financières des collectivités. Celles-ci sont déterminées par régions, et ensuite discutées et réparties entre les différentes collectivités parties prenantes au sein des régions, *a priori*

¹⁴⁵ Verbatim de prise de parole d'élus de l'opposition : Conseillers régionaux du groupe LO (Lutte Ouvrière, parti politique français d'extrême gauche créé en 1968) ; du groupe Démocratie libérale (héritier du Parti Républicain, parti centriste) ; du groupe FN (Front National, parti d'extrême droite) (site larousse.fr).

¹⁴⁶ Ces questions sont débattues malgré un courrier adressé par le vice-président transport aux conseillers régionaux en amont de la délibération pour rappeler que l'intégration environnementale du projet reste une priorité (courrier Vice-président transport CR d'Île-de-France, février 1999).

sous le pilotage des Régions. Si ce rôle de chef de file est nuancé *a posteriori* par certains analystes en raison des taux disparates supportés par les différents Conseils régionaux (Cour des comptes, 2013), le mécanisme d'intéressement mis en place dans la convention de financement de la 1^{re} phase (« clause d'intéressement ») s'appuiera sur ce rôle : les Régions sont bénéficiaires de cette clause et ensuite chargées de redistribuer les sommes aux collectivités partenaires (Documents internes RIF, 2009).

Pour l'Île-de-France, à l'échelle locale, sa participation ne favorise pas l'émergence de nouvelles modalités de relation avec les collectivités territoriales franciliennes (étant la seule à contribuer financièrement), et à l'échelle interrégionale, en dépit de la mise en avant de la solidarité régionale, cette Région reste en retrait au sein du système d'acteurs. La Région Île-de-France participe *a minima*, et sa position reste peu claire. Le nouvel exécutif a refusé de revoir le montant de sa contribution, qui reste forfaitaire (fixée à l'avance et non soumise aux évolutions des coûts du chantier). Contrairement aux trois Régions¹⁴⁷ de l'Est, l'Île-de-France ne souhaite pas être bénéficiaire de la clause de bonne fortune. Nous analysons ces deux éléments comme des moyens pour l'Île-de-France de souligner le caractère exceptionnel de cette participation.

Au-delà du projet lui-même, la question de la participation financière de la Région Île-de-France est particulièrement révélatrice des tensions et oppositions locales sur les enjeux de la décentralisation, alors au cœur de l'actualité politique¹⁴⁸. Les débats montrent des positions contradictoires, certains élus soulignant le gain politique associé à une implication financière au même titre que les autres collectivités territoriales, tandis que d'autres expriment avant tout la crainte d'établir un précédent, qui systématiserait à l'avenir la participation financière de la Région à tous les projets LGV.

3.2. La 2^e phase de la LGV Est européenne : les tergiversations de la Région Île-de-France

L'élaboration du plan de financement de la 2^e phase de la LGV Est européenne, prolongeant la ligne entre Baudrecourt (Lorraine) et Vendenheim (Alsace), s'est déroulée au cours de l'année 2009. Durant cette même période, les collectivités territoriales, Régions en particulier, animent des réflexions sur le financement du programme de LGV annoncé dans la future Loi Grenelle I (*cf.* partie 1.3.). Lors du montage financier de cette seconde phase, les attentes des collectivités quant à la grande vitesse comme les relations avec l'État, RFF et la SNCF ont fortement évolué. Cependant, une partie des collectivités, en particulier les élus alsaciens, est désireuse de voir la phase finale du projet être engagée. Pour l'Île-de-France, à l'issue de la première phase, il n'était pas question d'une contribution à la suite du projet. Elle sera cependant sollicitée et, non sans réticence, acceptera de participer. Nous proposons de revenir sur la position ambiguë de l'Île-de-France identifiée lors du montage financier de la 1^{re} phase, ses conséquences et ses évolutions au cours de

¹⁴⁷ Les Régions sont bénéficiaires de cette clause et ensuite chargées de redistribuer les sommes aux collectivités partenaires (Documents internes RIF [note RFF], 2009).

¹⁴⁸ Au cours de l'été 1999 sont votées les Lois du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire, dite « Loi Voynet », et du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale, dite « Loi Chevènement ».

la 2^e phase, dans un contexte de tensions et vifs débats entre les différents partenaires concernant l'aménagement francilien (*cf.* partie 1.2.).

3.2.1. La participation au financement de la phase 2 : une demande non anticipée par l'Île-de-France

Pour la 1^{re} phase de la LGV Est européenne, l'Île-de-France a cherché à souligner que son engagement financier était exceptionnel. La Région n'a d'ailleurs pas participé aux financements de la phase préparatoire (études et premiers travaux) à la seconde phase. Ceux-ci ont débuté en 2007. En effet, avant même la mise en service de la 1^{re} phase du projet, différents acteurs (en particulier des élus alsaciens qui craignent que la suite ne soit pas réalisée) souhaitent lancer les études relatives à la seconde phase. Plusieurs partenaires¹⁴⁹ signent en janvier 2007 un « protocole de financement relatif à la première étape de la 2^e phase de la LGV Est européenne » (Annexe 16, Tableau 52). Suite à une participation supplémentaire de l'État en 2009 dans le cadre du plan de relance¹⁵⁰, le projet est prêt « au plan technique » pour un démarrage des travaux au début de l'année 2010 (Réunion technique LGV Est, mai 2009). Aussi, au début de l'année 2009, un représentant du Ministère de l'Écologie et du Développement durable¹⁵¹ est missionné afin de proposer un plan de financement de la 2^e phase de la ligne LGV Est, en particulier sur le montant des participations des collectivités. Quelques semaines plus tard, l'Île-de-France apprend que les partenaires de la 1^{re} phase attendent une participation de sa part. Cette sollicitation ne viendra pas en premier lieu du représentant du Ministère, mais des autres Régions.

La Région Île-de-France est interpellée au sujet du financement de la seconde phase de la LGV Est européenne lors d'une réunion organisée en mars 2009 par l'ARF entre les services transport des différentes Régions (Documents internes RIF, 2009). Cette réunion est organisée dans le cadre des différents échanges pilotés par l'ARF au printemps 2009, sur la question du financement du développement du réseau LGV discuté dans le projet de Loi Grenelle I. A l'occasion de cette réunion, deux éléments ressortent plus spécifiquement (Documents internes RIF [compte-rendu de réunion], 9 mars 2009). Tout d'abord, les collectivités de « l'Est » comptent sur une contribution financière de la Région Île-de-France aux travaux de la LGV Est, et l'attendent à parité avec l'Alsace. Également, plusieurs Régions posent la question « des critères qui définissent le choix de financement de projets de LGV par la Région Île-de-France ». La demande de participation francilienne à la 2^e phase de la LGV Est européenne est réalisée lors d'une rencontre entre services et affermie par l'annonce d'une future rencontre entre élus quelques semaines plus tard (présidents des Régions Alsace et Île-de-France, maire de Strasbourg).

Bien que les premières réflexions sur le montage financier de la seconde phase s'appuient sur celui de la phase précédente, l'Île-de-France est surprise par une demande de participation qu'elle n'avait pas anticipée. Cette réunion constitue le point de départ de plusieurs réflexions qui seront menées

¹⁴⁹ L'État, RFF, les trois Régions de l'Est, ainsi que des collectivités alsaciennes : les Conseils généraux d'Alsace, la Communauté urbaine de Strasbourg, la Ville de Colmar et la Communauté d'agglomération de Mulhouse.

¹⁵⁰ Cependant, les contributions engagées en 2007 ainsi que la contribution supplémentaire de l'État mobilisée dans le cadre du plan de relance de l'économie (35 millions d'euros) seront intégrées au plan de financement de la phase 2 (LGV Est européenne, Convention de financement et de réalisation de la deuxième phase, 1^{er} septembre 2009).

¹⁵¹ Claude Liebermann, Inspecteur général des ponts et chaussées, est missionné, au titre du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), afin de représenter le Ministère de l'Écologie et du Développement durable et de conduire l'élaboration du plan de financement.

au sein du Conseil régional (services et élus) à la fois sur la position tenue en 1999, la nouvelle participation elle-même, ses enjeux et ses conséquences potentielles du point de vue francilien (Documents internes RIF et observations, 2009).

Alors que l'Île-de-France ne s'était engagée que pour la 1^{re} phase du projet, les services transport, mais aussi financiers, s'interrogent sur la façon dont cette volonté a été formulée, puisqu'elle n'a *a priori* pas été entendue. Suite à la sollicitation des autres Régions pour une participation au financement de la phase 2 de la LGV Est européenne, une recherche historique concernant la phase 1 est alors réalisée¹⁵². L'idée que la participation ne concerne que la 1^{re} phase n'a pas été formellement inscrite, mais elle était sous-entendue par le fait que la participation était forfaitaire. Plus généralement, il apparaît que le suivi des projets « grande vitesse » est faible, contribuant à la difficulté d'établir une vision d'ensemble de ces projets (Documents internes RIF, 1994-2009). La volonté d'avoir une approche globale des sujets « grande vitesse » avait par ailleurs été identifiée comme un enjeu et inscrite dans le projet de SDRIF (2008) (Encadré 6, cf. partie 1.1.). Cet enjeu est à nouveau souligné par la façon dont les services de la Région découvrent les attentes des autres collectivités quant à sa participation à la 2^e phase, soulignant que cette priorité ne s'était pas encore traduite par l'engagement de moyens concrets. De plus, pour faire face à la multiplication des sollicitations et des engagements de la Région sur des projets « grande vitesse », les dossiers ont été répartis entre trois chargés de mission à la sous-direction des transports en commun et marchandises¹⁵³. Cette distribution est réalisée en fonction de l'état d'avancement des projets (étude ou travaux), de leur association à d'autres projets (Interconnexion Sud de LGV et barreau ferroviaire Massy-Valenton) et de l'importance de leur dimension interrégionale¹⁵⁴. Surtout, dans un contexte d'intense réflexion et débat sur l'aménagement régional, les chargés de mission ont peu de temps à consacrer à ces sujets, qui ne sont pas considérés comme prioritaires. Ainsi, au-delà des ambiguïtés du positionnement de la Région Île-de-France sur les sujets « grande vitesse », ces différents éléments révèlent un faible intérêt politique.

Les différentes rencontres entre collectivités et l'arrivée de nouvelles sollicitations lors des premiers mois de l'année 2009 mettent en lumière une moindre connaissance des sujets « grande vitesse » que dans les autres Régions. Pour certains représentants du service transports de la Région Île-de-France, il s'agit d'un risque dans le contexte de relance de la planification à grande vitesse en France (Observations, 2009). Aussi différentes démarches¹⁵⁵ seront entreprises au cours des mois suivants, à la fois auprès des partenaires (ARF, services transport d'autres Régions, SNCF, RFF) et au sein de la Région (autres directions ou collaborateur tel que l'IAU). Auprès des partenaires, les services franciliens des transports cherchent à se poser en interlocuteur crédible et informé (et non plus simple contributeur financier), tout en affichant qu'il ne s'agit ni d'un changement de priorité ni d'un portage politique des sujets « grande vitesse ». En interne, l'objectif est de montrer que le manque de vision d'ensemble, de repères historiques et de connaissances transversales sur les

¹⁵² Il s'agit de l'une des tâches à laquelle je collabore dans le cadre du stage réalisé en 2009 au sein de la direction des transports (Unité Aménagement Durable) de l'Île-de-France.

¹⁵³ Depuis 2005, les services de la Région Île-de-France sont organisés entre la Direction générale des services, cinq unités fonctionnelles (dont les Unité Finances, Audit et Contrôle de Gestion et Unité Affaires Juridiques, Marchés et Qualité) et cinq unités opérationnelles dont l'Unité Aménagement Durable. Au sein de cette dernière, les projets « grande vitesse » sont traités par la Direction des Transports (Sous-Direction transport en commun et marchandises).

¹⁵⁴ Le chargé de mission suivant le plus de dossiers LGV est en charge des projets « Grand Bassin parisien ».

¹⁵⁵ Auprès des partenaires, différents échanges « informels » (présentés comme tels) seront organisés afin de monter en connaissance et en compétence sur les sujets « grande vitesse » (Réunions, juin-septembre 2009) ; en interne, différentes présentations et réunions internes (septembre 2009) seront réalisées sur ce sujet (Observations, 2009).

différents projets renforce le risque de ne pas avoir le temps ni les moyens d'arbitrer sur les intérêts franciliens en cas de confirmation de la planification annoncée.

Le fait que l'Île-de-France retire des bénéfices de la mise en service de la LGV Est européenne, mis en avant par les autres collectivités territoriales et par l'État (accessibilité, attractivité, rayonnement), est remis en cause en interne à la Région Île-de-France (Documents internes RIF et Observations, 2009).

En 2009, les collectivités de l'Est, alsaciennes en particulier, attendent non seulement une participation de l'Île-de-France, mais aussi que cette contribution soit à hauteur de celle de l'Alsace. Le sujet sera évoqué entre services transport des Régions, et plus particulièrement abordé entre élus en mars 2009, puis avec le représentant du Ministère : les discussions s'engagent pour une participation de 49 millions d'euros (un niveau équivalent à celui de la participation à la 1^{re} phase, 2,44 %) qui pourrait être réévaluée à 60 millions d'euros (Documents internes RIF et observations, mars-mai 2009). Pour ces différents partenaires, lors de la seconde phase, l'Île-de-France est tout autant bénéficiaire que les autres régions. Le sujet est alors moins la participation elle-même que son montant, comme l'illustrent les arguments mobilisés par le représentant du Ministère (Documents internes RIF et Observations, mai 2009). S'il revient sur quatre grands éléments justifiant une implication financière de la Région Île-de-France (fin d'une opération à laquelle elle a déjà participé ; renforcement de l'attractivité de l'Île-de-France en France et en Europe ; contribution en vue d'un transfert modal de l'aérien vers le fer ; solidarité interrégionale), le représentant du Ministère développe des arguments justifiant une contribution à un taux plus élevé que lors de la 1^{re} phase. Il défend l'idée que le bénéfice économique lié au gain de temps (30 minutes) est plus concentré sur « les extrémités ». Aussi, les collectivités alsaciennes ont accepté que leur niveau de participation soit majoré de 30 %, et en raison de ce bénéfice, l'Île-de-France pourrait accepter un niveau de contribution plus élevé que pour la 1^{re} phase. Or, si cette dernière acceptait de contribuer à hauteur de 60 millions d'euros, la majoration resterait moins élevée que celle consentie par l'Alsace (Documents internes RIF et Observations, mai 2009).

Par ailleurs, la participation des collectivités s'inscrit dans une enveloppe globale au sein de laquelle leur part totale est équivalente à celle de l'État. De ce fait, le montant de la participation francilienne se répercute sur la contribution des autres régions. Cette particularité permet aux représentants de l'État de se décharger rapidement d'une partie des négociations, en laissant aux autres Régions le soin de peser face à l'Île-de-France et en adoptant une position d'arbitre (Observations, mai-juin 2009).

C'est dans ce contexte que certains représentants des services et élus régionaux remettent en cause la participation elle-même (Documents internes RIF et Observations, 2009). Plusieurs arguments sont avancés. D'un point de vue juridique, participer à la 2^e phase apparaît comme une contradiction de l'engagement forfaitaire pour la 1^{re} phase. Même en cas de contribution francilienne, celle-ci pourrait être revue à la baisse dans la mesure où les travaux de la 2^e phase ne concernent plus le territoire francilien. Le montant de la participation, à hauteur de celle de la 1^{re} phase (2,44 %), n'est finalement pas remis en cause : en juin 2009, Jean-Paul Huchon, dans un courrier adressé au Ministre Borloo indique que sera soumis « à l'assemblée délibérante la proposition d'une participation forfaitaire de la Région Île-de-France à ce projet, à hauteur de la clé utilisée pour la 1^{re} phase de ce projet, soit 49 millions d'euros » (Document interne RIF

[courrier], juin 2009). Nous supposons qu'il était politiquement difficile à la fois de refuser une majoration du taux de participation et de demander sa baisse (la question étant davantage de participer ou non) ; également, que le maintien du même niveau de participation que dans la 1^{re} phase a permis de souligner l'aspect « phasage » de l'opération. En effet, en interne au service transport, des éléments de langage sur le phasage se mettent en place : il ne s'agit pas d'une participation au financement d'une nouvelle opération, d'une extension ou d'un développement du réseau, mais d'une contribution à la 2^e phase d'un même projet sur laquelle la région a été engagée alors qu'il concernait directement son territoire. L'enjeu est de contenir le risque de multiplication des demandes de participation francilienne sur d'autres projets. Ces éléments font écho au contexte de foisonnement de projets et sollicitations liés au plan de relance de la grande vitesse, à la façon dont la centralité du réseau sur l'Île-de-France est inscrite dans le texte de la Loi Grenelle I, mais aussi au cadre dans lequel l'Île-de-France a été sollicitée par les autres Régions (Réunion ARF, mars 2009).

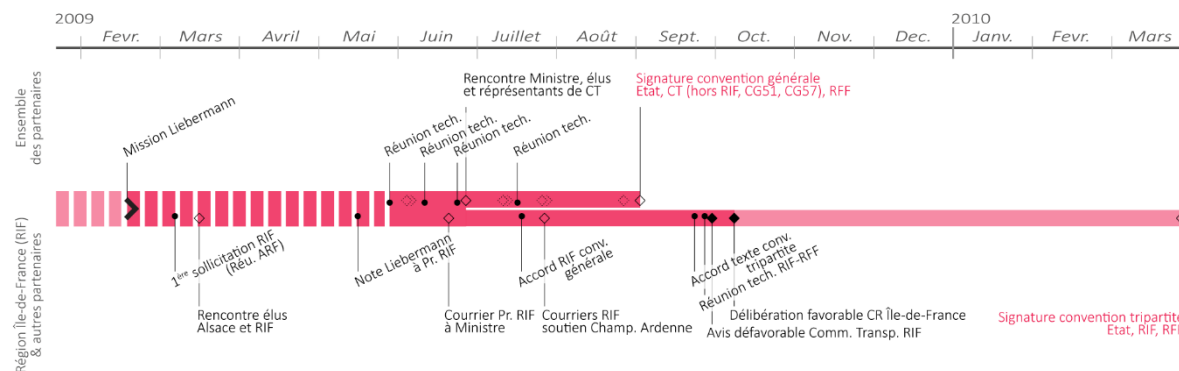
La façon dont la demande de participation de l'Île-de-France à la 2^e phase est reçue en interne est révélatrice de la perception des sujets « grande vitesse ». Non seulement ceux-ci sont l'objet d'un faible intérêt politique, mais la participation est, comme lors de la 1^{re} phase, identifiée comme un risque d'établir un précédent au financement des différents projets.

3.2.2. Entre solidarité interrégionale et crainte d'établir un précédent, les contradictions de la Région Île-de-France

Les contradictions observées dans le positionnement de l'Île-de-France par rapport aux différents partenaires quant au montage financier de la 1^{re} phase, entre volontés d'afficher à la fois une solidarité régionale et une posture en retrait, préfigurent la stratégie adoptée lors de l'élaboration du plan de financement de la 2^e phase.

Entre les représentants du Ministère de l'Écologie et du Développement durable et de RFF d'une part, et les collectivités territoriales par ailleurs, le montage du plan de financement n'est pas envisagé de la même façon. L'État et RFF souhaitent avancer très rapidement sur ce dossier afin de démarrer les travaux avant l'été 2010, la période étant selon eux une « fenêtre de tir historique pour le projet » en raison d'une conjoncture favorable : future inscription dans la Loi Grenelle I, travaux préparatoires réalisés (permettant un début des travaux dès 2010), conjoncture du BTP (marchés « pas trop chers »), « bonne volonté de tous », à savoir les collectivités, l'accord des collectivités alsaciennes de majorer leurs contributions de 30 % par rapport à la 1^{ere} phase ayant été souligné (Observations [Réunions techniques], mai-juin 2009). Nous avons reconstitué le processus d'élaboration du plan de financement tel qu'il s'est effectivement déroulé (Figure 5).

Figure 5 : L'Île-de-France dans l'élaboration et les (re)négociations du plan de financement de la 2^e phase de la LGV Est européenne



Réalisation : J. Perrin

Le rythme d'avancement est dénoncé, ainsi que les méthodes, par les différentes collectivités (Observations, mai-juillet 2009). Sur la forme, elles désapprouvent la façon dont est mené ce dossier : envois de documents tardifs, très courts délais de réflexion, pas de temps de concertation, demande d'engagement des collectivités en dehors du calendrier des délibérations, absence de garantie sur les participations des partenaires européens. Sur le fond, les collectivités négocient leur engagement. Cela se traduit par des questions spécifiques selon les collectivités : projet de gare, niveau de desserte, autres projets ferroviaires en manque d'investissement de l'État ou RFF sur leurs territoires. Collectivement, les acteurs locaux négocient et débattent sur les ressources dont ils pourraient disposer afin de financer cette contribution : la participation des collectivités territoriales aux projets LGV est intégrée au débat plus large sur les transferts de compétences « sans compensation ». L'État propose d'ajuster le niveau d'affectation de la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers (TIPP)¹⁵⁶ aux Régions afin de leur donner des ressources pour financer les nouvelles infrastructures à grande vitesse, une proposition qui fera l'objet de débats entre les Régions¹⁵⁷. Cela se traduit par différents reports de réunions, y compris avec le Ministre Borloo, dans l'attente d'un consensus à la fois sur le texte même de la convention, et sur les négociations parallèles : la convention de financement ne sera signée qu'en septembre, et non en juin, comme initialement envisagé par les services de l'État.

L'Île-de-France refuse de signer cette convention avant d'avoir soumis le principe de sa participation à son assemblée. Son engagement fera l'objet d'une convention tripartite entre l'État, RFF et elle-même. Celle-ci pourra être signée après délibération du Conseil régional d'Île-de-

¹⁵⁶ En 2004, dans le cadre des réformes liées à la Loi relative aux libertés et responsabilités locales (2004-809), le gouvernement français obtient une dérogation de l'Union européenne afin d'affecter une part des recettes de la TIPP aux régions, qui peuvent moduler le taux sur la part affectée. En 2011, la TIPP devient la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE).

¹⁵⁷ Dans le cadre de l'élaboration du plan de financement de la 2^e phase de la LGV Est, les Régions seront partagées sur cette question. Si l'affectation d'un « centime additionnel » est cependant annoncée comme une condition de participation pour deux d'entre elles (Alsace et Lorraine), cette option est jugée peu pérenne, socialement injuste et ne répondant pas à l'autonomisation par les autres Régions, en particulier l'Île-de-France (IAU, 2007 ; Observations, mai-juin 2009). Durant cette période, cette question est débattue au sein de l'ARF. Si cette option est envisagée avec réserve au printemps (Courrier de l'ARF au Premier Ministre, mai 2009), suite à l'adoption de la Loi Grenelle I en août 2009, l'ARF rejette cette option, déclarant que la modulation de la TIPP n'est pas une réponse crédible à la demande de nouvelles ressources pérennes (communiqué de Presse ARF, 16 septembre 2009).

France, et à sa signature, l'Île-de-France sera considérée comme cosignataire de la convention générale. Aussi, à partir du mois de juin, les échanges se dédoubleront entre ceux liés à la convention tripartite, et ceux liés à la convention générale (et la façon dont elle mentionne l'Île-de-France).

Au cours de cette période, l'Île-de-France se démarque à la fois par un positionnement en retrait et un moindre investissement que les autres collectivités territoriales dans l'avancée du projet, mais également par une volonté d'afficher une solidarité interrégionale forte, encore plus affichée que lors de la 1^{re} phase.

Elle affiche sa solidarité à la fois sur des points de négociations locaux avec d'autres partenaires, à l'instar du projet d'électrification des tronçons ferroviaires Paris-Troyes-Bâle. Sur ce dossier, le Président de Champagne-Ardenne conditionne sa participation à la 2^e phase de la LGV Est européenne à l'engagement de l'État et RFF, et au soutien de l'Île-de-France (Documents internes RIF et Observations, juin-juillet 2009). L'affichage de la solidarité régionale se traduit également symboliquement. Dans les courriers ou échanges concernant le texte des conventions de financement, l'Île-de-France n'hésitera pas à reprendre des éléments de langage de l'ARF. Également, dans le courrier que le Président du Conseil régional adresse au Ministre Borloo en juin 2009, la participation de l'Île-de-France est à la fois conditionnée à la délibération du Conseil régional et justifiée par l'argument de la solidarité interrégionale (Documents internes RIF et Observations, juin-août 2009).

Dans le même temps, l'Île-de-France adopte une position marginale, à la fois en refusant de signer la convention générale, mais aussi sur certains points de fond. Par exemple, elle refuse la clause d'intéressement, bien que ce point ait été particulièrement débattu par les autres collectivités¹⁵⁸ et ait fait l'objet d'une réunion dédiée (Observation [Réunion technique], juin 2009). Alors que l'opportunité de la clause d'intéressement est discutée entre les services et directions internes à la région, ce débat ne sort pas du cadre des services. L'Île-de-France reste en retrait du débat sur le maintien de cette clause, et déclare ne pas souhaiter en être signataire, à la surprise des autres collectivités (Observation [Réunion technique], juin 2009). La Région insiste sur le fait que son engagement est forfaitaire¹⁵⁹. L'objectif est officiellement de souligner des réserves quant au montage financier. Il permet également, comme lors de la 1^{re} phase, d'insister sur le fait que cet engagement est spécifique à ce projet, ne relevant ni d'un portage politique ni d'une stratégie francilienne concernant la grande vitesse ferroviaire. Cette posture est renforcée par le fait que lors des réunions financières et techniques des mois de mai à juillet 2009, alors que les autres collectivités étaient représentées par des élus ou des directeurs de services, l'Île-de-France était représentée par un chargé de mission et une stagiaire (Observations [Réunions techniques], mai-juillet 2009). Si l'absence de représentant politique a été un moyen de manifester le mécontentement sur les méthodes et le rythme d'élaboration de la convention de financement, elle peut également

¹⁵⁸ Malgré les réticences de RFF, les collectivités de l'Est défendent la reconduite de cette clause pour la seconde phase, moins pour des raisons financières que pour des raisons de cohérence entre les deux phases et d'affichage de leur implication dans la conduite du projet (Observations, mai-juin 2009).

¹⁵⁹ Les services de l'État abordent la participation des collectivités en termes de « clé de financement » ou de taux. Les collectivités, en particulier l'Île-de-France, parlent davantage de participation forfaitaire, c'est-à-dire de montant fixe. Lors de la 1^{re} phase, le fait que les collectivités se soient engagées sur des montants forfaitaires avait fait l'objet de tensions avec l'État et RFF, notamment sur la question de l'actualisation des sommes. Si l'approche par « clé » ou taux est présentée par les représentants de l'État comme une facilité de transposition des engagements des différents partenaires de la phase 1 à la phase 2, elle peut aussi être interprétée comme stratégique (concernant l'actualisation des sommes ou en cas de défaut de paiement d'autres partenaires).

être entendue comme un écho au contexte de relations tendues entre le gouvernement et le Conseil régional d'Île-de-France (cf. partie 1.2.). Plus généralement, l'absence d'élus ou de hauts représentants a été reçue comme la manifestation d'un intérêt limité au projet (Observations, mai-juillet 2009).

Alors que la « solidarité interrégionale » est un argument mobilisé auprès de l'Île-de-France par les autres collectivités, la Région Île-de-France le reprend elle-même lors des échanges entre les services franciliens et le retourne auprès des autres collectivités. Dans ce cas, nous faisons l'hypothèse que cet argument permet de souligner l'effort financier sans afficher d'intérêt ou de bénéfice francilien attendu. Les différents partenaires ne sont pas dupes, et le positionnement marginal de l'Île-de-France dans le cadre de l'élaboration du plan de financement de la 2^e phase du projet fait l'objet de tensions renforcées par les enjeux liés à la relance d'un programme LGV ainsi qu'au Grand Paris.

3.2.3. L'aménagement de la « Région capitale » : un point de tension avec tous les partenaires

Les tensions relatives aux projets d'aménagement régionaux et à leur portage institutionnel ressortent lors de l'élaboration du plan de financement de la 2^e phase de la LGV Est européenne, à la fois entre le gouvernement et la Région Île-de-France ainsi qu'avec les autres collectivités territoriales.

Dans le courrier du Président du Conseil régional au Ministre Borloo officialisant le positionnement de la Région sur ce projet, il est indiqué que des « garanties sont particulièrement attendues en Île-de-France au moment où la Région et l'État négocient les conditions de la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports » (Documents internes RIF [courrier], juin 2009). Tout en soulignant que l'accord de principe de l'Île-de-France est conditionné au respect des engagements de l'État sur le projet régional, il est intéressant qu'il soit ici question du Plan de Mobilisation, dont le financement doit faire l'accord d'un partage entre l'État et la Région, et non du projet d'aménagement régional, au portage institutionnel plus flou et conflictuel. Ce point peut être interprété à la fois par l'actualité politique (le financement du plan étant adopté par l'assemblée régionale en juin 2009), mais aussi par le cadre juridique et relationnel dans lequel ce plan s'inscrit. En effet, à cette période, le projet de SDRIF est gelé depuis près d'un an parce que le gouvernement doit le transmettre au Conseil d'État pour confirmer son adoption. Or, l'État ne dispose pas de moyen d'action du même ordre sur le plan de mobilisation. Celui-ci repose sur une démarche contractuelle entre différents acteurs de l'aménagement et des transports franciliens, sous le pilotage de la Région. De plus, le plan de mobilisation est présenté comme une accélération des accords pris dans le cadre du CPER 2007-2013, soit un cadre de négociation et de partage des actions entre les deux échelons conçu comme tel.

Au cours du mois de juillet, les échanges se tendent entre les représentants du Ministère et de RFF et ceux du service Transport de la Région concernant le paragraphe relatif à l'engagement de l'Île-de-France et la future convention tripartite dans le texte de convention générale. Les représentants de la Région souhaitent qu'il soit fait mention dans la convention générale du fait que la participation francilienne sera proposée à son assemblée délibérante, et qu'elle est conditionnée par les réponses du gouvernement relatives aux transports urbains et régionaux, en particulier

concernant le plan de mobilisation. Les services du Ministère souhaitent qu'il soit plutôt fait mention «des engagements sur la modulation de la TIPP », malgré l'absence de consensus des collectivités sur cette question, et la réserve exprimée par l'Île-de-France. Les parties s'accordent finalement sur la mention «sous réserve des réponses attendues de l'État en matière de développement des transports urbains et régionaux » (Convention de financement et de réalisation de la deuxième phase LGV Est européenne, 1^{er} septembre 2009). Cette partie de la convention générale est spécifique puisqu'elle renvoie à la convention tripartite entre l'État, RFF et le Conseil régional d'Île-de-France.

Le compromis exprimé par la formule retenue peut être interprété comme une volonté de ne pas inscrire dans le texte général des éléments renvoyant à des points de négociation spécifiques à l'une des collectivités engagées. Ce choix d'une formule relativement neutre est possiblement accentué dans ce cas précis par le contexte de relations tendues entre le gouvernement et le Conseil régional Île-de-France sur les projets franciliens.

Comme dans le cas de la 1^{re} phase, face aux besoins de financement liés aux projets d'aménagement franciliens, la question de «l'intérêt régional » du projet constitue également un point de tension en interne accentué par les estimations financières des différents projets franciliens (Plan de mobilisation, Grand Paris). Les réticences s'expriment au sein des différents services ainsi que parmi les élus : « de toute façon, après les élections, on coupera le budget de ces projets de LGV et ils ne pourront jamais être réalisés » (Observations [Élu de l'opposition à la sortie de la délibération du Conseil régional Île-de-France du 8 octobre 2009]).

Les projets d'aménagement franciliens, et en particulier l'implication de l'État dans ces derniers, sont également une source de conflit entre les Régions. Avant même le début de la mission d'élaboration du plan de financement de la 2^e phase de la LGV Est, les Régions de l'Est écrivent au Premier Ministre afin, à la fois de critiquer la faible contribution de l'Île-de-France à la 1^{re} phase du projet en dépit des nombreux bénéfices retirés, mais aussi pour dénoncer l'investissement de l'État dans le projet de Grand Paris, dont les premiers échos ont été relayés dans la presse (courrier des présidents des Régions Alsace, Lorraine et Champagne-Ardenne adressé au Premier Ministre, 19 février 2009). L'Île-de-France est présentée comme la première région bénéficiaire de l'amélioration des dessertes (à l'appui d'estimation chiffrée des bénéfices en gain de temps), mais aussi de retombée économique directe avec la localisation du centre d'entretien des TGV de l'Ourcq (taxe professionnelle). Non seulement la contribution de l'Île-de-France à la 1^{re} Phase de la LGV Est européenne est considérée comme « bien faible », mais aussi, le fait que l'État investisse ses moyens, de façon jugée disproportionnée, au profit de la région francilienne et de sa capitale est souligné. Cette dernière capitalise à la fois le bénéfice des développements des différentes relations ferroviaires à grande vitesse et l'effort d'investissement de l'État au profit des aménagements de son territoire (courrier des présidents des Régions Alsace, Lorraine et Champagne-Ardenne adressé au Premier Ministre, 19 février 2009).

L'Île-de-France ne découvrira ce courrier qu'en juillet 2009. Le Grand Paris, auquel il est fait référence sans qu'il soit nommé, alimente l'association entre Région Île-de-France et capitale du pouvoir central. Il renforce l'image d'une collectivité qui n'est pas traitée au même titre que les autres alors que ses moyens sont présentés comme étant largement supérieurs à ceux des autres

Régions. Pour ces collectivités, le Grand Paris est moins un problème de recentralisation qu'un enjeu financier dans un contexte de raréfaction des ressources de l'État et de concurrence pour l'obtention de ses financements. Lors des quatre réunions techniques et financières tenues entre mai et juillet 2009, les représentants des collectivités territoriales de l'Est tiennent, face aux représentants de la Région Île-de-France, des propos beaucoup plus nuancés. Les investissements de l'État en faveur du Grand Paris sont sous-entendus, le fait que la solidarité interrégionale concerne l'ensemble du projet (pas seulement la phase 1) et que l'Île-de-France verra son attractivité renforcée par le gain de temps sont surtout mis en avant. Pour le Conseil régional d'Île-de-France, les projets du gouvernement sont perçus comme une intrusion de l'État dans sa volonté de porter la stratégie d'aménagement : le fait que l'attribution de financement et de moyens financiers pour ce projet soit un avantage injustement perçu pour les autres collectivités n'avait pas été identifié ou questionné.

*

L'étude du positionnement francilien dans l'élaboration des plans de financement des deux phases de la LGV Est européenne nous a permis de mettre en lumière des logiques complexes de positionnement politique entre différents échelons territoriaux et à différentes échelles temporelles. Lors du montage financier de la 1^{re} phase de la LGV Est, le positionnement de l'Île-de-France est ambigu. Il traduit une volonté politique d'affirmation de la Région, mais également des craintes concernant de potentielles futures sollicitations. L'analyse des échanges liés à la participation francilienne à la 2^e phase du projet met en évidence une continuité de ces problématiques. La question des arbitrages au regard des besoins franciliens apparaît exacerbée par le contexte de concurrence entre des projets du gouvernement (Grand Paris) et des projets régionaux (SDRIF et Plan de Mobilisation) : il s'agit d'un point de tension à l'échelle infrarégionale et d'un élément de négociation entre le gouvernement et l'exécutif régional. Si l'Île-de-France a cherché à souligner que son engagement était, lors de la 1^{re} phase de la LGV Est européenne, exceptionnel, cette position est rapidement apparue intenable auprès des différents partenaires. Cette stratégie n'a pas fonctionné, puisqu'elle a été sollicitée pour la 2^e phase, mais également invitée à formuler des critères de participation pour ce type de projets par les autres collectivités.

Lors de la seconde phase, l'ambiguïté de la position de la Région Île-de-France est pourtant encore plus marquée. Si la collectivité ne peut refuser toute participation, elle persiste volontairement à ne pas élaborer de stratégie sur la grande vitesse. Nos résultats montrent que l'Île-de-France ne peut refuser *a priori* toute participation face aux autres collectivités pour au moins trois raisons. Tout d'abord, cette position n'est pas politiquement tenable pour des raisons de partenariat et d'affichage politique. Également, le niveau d'implication financière de l'État dans les projets régionaux franciliens est un point sensible pour les autres collectivités, mis en regard des projets LGV qui par ailleurs renforcent son accessibilité. Enfin, un certain nombre de projets concernent directement le territoire francilien et ces derniers sont imbriqués, parfois fortement, à des projets de transport régionaux. La volonté de ne pas afficher de positionnement clair sur ces sujets est une réponse à ces tensions entre acteurs et enjeux de différentes natures et échelles. Par ailleurs, en raison de sa situation centrale, l'Île-de-France voit un risque à afficher un intérêt ou un positionnement dans

un contexte de glissement des discours sur le développement du réseau LGV et de ses bénéficiaires supposés. Elle cherche en particulier à préserver ses capacités d'investissement pour les projets d'aménagement régionaux. Au tournant des années 2010, le contexte Grand Paris pèse donc doublement sur ces questions, en raison de son poids financier et des représentations associées à ces financements.

Conclusion du Chapitre 3

Alors que les acteurs régionaux franciliens s'accordent pour souligner l'importance d'une desserte grande vitesse dans le rayonnement et l'attractivité de la région, il y a une réticence à investir l'objet et le sujet en tant que tels. Les projets de LGV sont perçus comme des contraintes supplémentaires dans un territoire dense, sur lequel la prise en compte de l'insertion urbaine ou des enjeux environnementaux a des coûts élevés, que le maître d'ouvrage n'anticipe pas toujours et ne couvre pas (LGV Atlantique, LGV Est Phase 1). La réserve des acteurs franciliens paraît reposer sur deux éléments forts.

- (i) Pour les acteurs régionaux, dans le processus de décentralisation particulièrement contrarié en Île-de-France, il y a un enjeu à investir la question des transports régionaux. La grande vitesse semble presque taboue (les termes ne sont pas prononcés dans la contribution à la révision du SDRIF de la SNCF en 2005). Elle illustre les tensions entre compétences (ou l'attente de compétence) et la question des moyens financiers.
- (ii) Le fait que l'Île-de-France centralise le réseau, si cela est concédé comme présentant des avantages par la Région, est identifié comme un risque dans un contexte d'évolution des modalités de financement des grandes infrastructures de transport et de contribution des collectivités territoriales.

Le tournant des années 2010, au cours duquel l'aménagement à l'échelle régionale et les sujets « grande vitesse » aux échelles nationale et interrégionale connaissent en parallèle une actualité politique forte, a en partie modifié les discours et représentations sur la grande vitesse ferroviaire en Île-de-France.

Tout d'abord, la grande vitesse est un sujet moins évité qu'au début des années 2000. Elle semble être parfois mobilisée comme un sujet « prétexte » par certains acteurs locaux ou par la SNCF, afin de se positionner dans la dynamique d'aménagement régionale. Cependant, au cours de la période, nous notons que différents acteurs régionaux identifient à la fois un manque de connaissance (du sujet, ses enjeux et potentialités, les projets), mais aussi des conséquences au fait que le sujet ait été peu investi. L'analyse du foisonnement de projets du tournant des années 2010, sur la question des gares notamment, met en évidence, au-delà de ces projets, une prise de conscience partagée par les différents acteurs de l'aménagement et des transports d'un manque de connaissance des usages et potentialités des infrastructures existantes.

Pour la Région Île-de-France, avoir une vision plus transversale des projets lui permet à la fois de moins subir les différentes sollicitations, d'être un interlocuteur plus crédible, et de mieux défendre ses intérêts. Nous observons une amorce de réflexion sur des « fonctionnalités » franciliennes de la

grande vitesse, entendue comme une meilleure appréhension de ses potentialités en termes d'aménagement et de son intégration territoriale. Celle-ci est nourrie par les différents projets en cours auxquels l'Île-de-France est associée. Cependant, l'étude du cas de la LGV Est européenne montre que ces évolutions ne traduisent pas un investissement politique de la grande vitesse ferroviaire. *A posteriori*, des représentants du service transport de la Région Île-de-France analyseront la volonté de mieux connaître les projets et les usages existants comme étant en lien direct avec la multiplication des sollicitations directes ou indirectes de cette période, et les quelques moyens alloués à la grande vitesse ferroviaire (financement de l'étude « rocade ») comme le fait de l'intérêt « technique » de certains responsables (Entretiens Chargés de mission CR Île-de-France, décembre 2015 et décembre 2017). À l'issue du temps fort de la fin des années 2010, au-delà des dynamiques liées au projet, ressort un changement de regard sur l'existant, et notamment la montée en puissance d'une approche systémique des enjeux.

Nous interprétons les conditions et points de négociation de la participation de la Région Île-de-France au projet de LGV Est européenne, au-delà de certaines faiblesses dans la connaissance de ces sujets, comme traduisant et participant d'un positionnement ambigu. L'élaboration du plan de financement de la seconde phase met en évidence un décalage entre la vision des représentants de l'État et de RFF, pour lesquels il s'agit de la clôture d'un montage financier, et celle des collectivités territoriales, pour lesquelles les conditions de participation méritent de nouvelles négociations. L'Île-de-France apparaît encore davantage en retrait du processus décisionnel : son positionnement ambigu ou son « non-positionnement » est entretenu. Cette absence de positionnement clair de l'Île-de-France sur les sujets « grande vitesse » relève à la fois d'une volonté de ne pas se désolidariser des autres régions — d'autant que l'association entre la Région Île-de-France et le siège du pouvoir central est renforcée par le projet Grand Paris et sa forte actualité politique — ainsi que d'une stratégie de ne pas afficher de portage politique de la grande vitesse. Dans ce contexte, ne pas se positionner semble relever d'un choix délibéré : c'est une réponse à la tension entre préservation des intérêts franciliens, affirmation politique et préservation des marges de manœuvre sur les autres projets.

Enfin, nous avons observé que les différents projets et les sollicitations financières qui les accompagnent sont mis au regard de leur implantation directe ou non sur le territoire francilien. L'arrivée de lignes radiales, ou de tronçon ferroviaire de raccordement, est surtout appréhendée en termes d'insertion environnementale et d'imbrication avec les dessertes et projets régionaux. Les bénéfices de la centralité du réseau sur l'Île-de-France ne sont pas discutés. Qu'en est-il pour le cas de lignes situées exclusivement sur le territoire francilien ? Ces questions seront investies dans le chapitre suivant consacré à l'Interconnexion des LGV en Île-de-France.

Chapitre 4

L'Interconnexion TGV en Île-de-France : un double rapport à la centralité parisienne

Introduction du Chapitre 4

L'idée d'Interconnexion des LGV en Île-de-France, développée au cours des années 1980, repose sur la mise en relation des différentes lignes en service ou à l'étude. Cette proposition, sans être en rupture avec les projets précédents, est néanmoins fondée sur des évolutions et des réalisations originales : en particulier, pour la première fois, la réalisation de gares TGV nouvelles en Île-de-France en dehors de Paris centre est envisagée. La réalisation de la ligne d'Interconnexion Est des LGV en Île-de-France (mise en service entre 1994 et 1996) s'accompagne de la construction de trois nouvelles gares TGV franciliennes : Massy TGV, Aéroport Charles-de-Gaulle TGV et Marne-la-Vallée Chessy. Au cours des années 2000, l'idée d'un prolongement de la ligne d'Interconnexion Est dans le sud de l'Île-de-France est relancée (Interconnexion Sud). Le projet, reporté depuis, fera l'objet d'un débat public au début des années 2010, dans le contexte institutionnel et la dynamique de projets particulière que nous avons étudiés précédemment (*cf.* Chapitre 3).

Peu d'études ont été consacrées au processus décisionnel concernant ces gares franciliennes : quelques travaux académiques analysent ces enjeux, au moment de l'élaboration du projet d'Interconnexion Est (Scherrer, 1986), ou reviennent en partie sur les débats concernant les gares et leurs réalisations (Benaïssa & Cayez, 2001 ; Roffat, 2007). Par ailleurs, ces gares et leurs développements sont fortement associés non seulement au projet de ligne, mais également à un type de desserte (dit interrégional ou intersecteur). L'analyse du processus décisionnel des projets de gares passe par celui du projet d'Interconnexion TGV, dont les gares sont l'un des objets.

Dans ce chapitre, nous nous intéressons aux dynamiques d'acteurs autour du projet d'Interconnexion TGV en Île-de-France. Plus spécifiquement, nous cherchons à identifier les

représentations spatiales et territoriales des acteurs de l'aménagement et des transports en Île-de-France associées aux objets « grande vitesse », développés sur le territoire francilien et répondant à des fonctions à différentes échelles. Cette analyse permet de préciser la façon dont le territoire francilien accueille les gares TGV comme nœuds de réseau, pôles d'échange et portes d'entrée du territoire.

Ce chapitre met en œuvre une démarche d'analyse diachronique, qui s'appuie sur divers documents d'archives (littératures grises, presses, archives d'entretiens semi-directifs) et des matériaux originaux (observations participantes, entretiens semi-directifs). Dans un premier temps, le projet d'Interconnexion TGV en Île-de-France est confronté à l'ambiguïté de la notion d'interconnexion (1.). La deuxième partie du chapitre est consacrée à l'étude de l'élaboration de l'Interconnexion Est, afin de mettre en lumière la façon dont il a évolué, notamment par son association à d'autres projets d'aménagement (2.). Ce projet offre une lecture de la genèse du développement de la grande vitesse en Île-de-France, de la façon dont les enjeux d'aménagement local ont pu être associés au processus décisionnel, et comment ils ont été pris en compte dans les choix d'élaboration du projet. Dans une troisième partie, la relance de l'idée d'Interconnexion Sud nous permet d'étudier l'évolution du système d'acteurs franciliens impliqués dans le projet (3.). Comprendre les enjeux de ce réinvestissement — par qui, sur quels éléments, avec quels objectifs — est d'autant plus intéressant que le projet connaît une activité particulièrement importante dans le cadre de l'organisation d'un débat public, alors même que les enjeux d'aménagement de la région Île-de-France sont au cœur de l'actualité politique francilienne (révision du SDRIF, Grand Paris). À l'appui de ces différentes analyses, la dernière partie de ce chapitre propose une première lecture des représentations associées à ces gares TGV franciliennes (4.).

1. Les approches de l'interconnexion : définitions et usages dans le cas francilien

Au cours des années 1980, le terme d'interconnexion se diffuse dans le domaine des transports, en lien avec le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse d'Interconnexion des TGV en Île-de-France (Plassard, 1990). Durant la même période, en Île-de-France, la notion est également fortement mobilisée pour évoquer les lignes franciliennes de RER (Berney, 1988 ; Dupuy *et al.*, 1990). La définition de cette notion se précise à mesure que son emploi se diversifie. Nous reviendrons sur la terminologie adoptée dans le cas du projet d'Interconnexion TGV (1.1.), puis nous verrons que l'usage de la notion d'interconnexion est ambigu dans le cas de la mise en relation des lignes ferroviaires à grande vitesse en Île-de-France, d'autant qu'elle n'est pas seulement associée à la ligne (réseau-support) (1.2.). Ces définitions académiques seront finalement confrontées aux définitions mobilisées par les acteurs du projet, en particulier des techniciens (1.3.).

1.1. Dénomination des projets d'« Interconnexion TGV en Île-de-France »

Dans le cas du réseau LGV français, l'Interconnexion désigne le projet de mise en relation des lignes ferroviaires à grande vitesse. Cette dénomination « Interconnexion TGV » évolue au cours de l'élaboration du projet et de ses suites. Jusqu'en 1987, le nom de « l'Interconnexion des TGV Île-de-France » renvoie au projet de mise en relation des LGV en service, en travaux et en projet, par l'aménagement de voies de chemin de fer existantes ou la réalisation d'une ligne dédiée en Île-de-France.

En 1987, le gouvernement annonce d'une part la réalisation d'une ligne dédiée dans l'Est francilien, afin de mettre en relation les LGV Nord (à l'étude) et Sud-Est (en service), ainsi que l'aménagement des voies de chemin de fer (dites de la « Grande Ceinture ») entre Massy et Valenton en Essonne, assurant la liaison entre les LGV Sud-Est et Atlantique (en travaux). À partir de cette date, le projet de ligne dédiée sera appelé « Interconnexion Est » des TGV (puis des LGV) par la SNCF (puis RFF) et par les différents acteurs de l'aménagement. Peu de temps après la décision de réaliser cette ligne « de raccordement » dédiée à la grande vitesse, la SNCF étudie également la possibilité de réaliser des voies nouvelles à grande vitesse dans le sud de l'Île-de-France, projet auquel il sera fait référence sous le nom d'« Interconnexion Sud », et qui connaît un nouveau temps fort à la fin des années 2000. Pour clarifier notre propos, nous ferons référence dans la suite du chapitre au projet d'Interconnexion lors de nos analyses des processus décisionnels jusqu'en 1987, puis au projet d'Interconnexion Est ou d'Interconnexion Sud selon qu'il soit question de la liaison dans l'Est de l'Île-de-France ou au projet dans le Sud de la région.

La ligne d'Interconnexion Est des LGV en Île-de-France est mise en service entre 1994 et 1996. L'ambition affichée lors de l'annonce du projet en 1987 est de mettre en relation les lignes ferroviaires radiales à grande vitesse autour de Paris : la ligne Sud-Est alors en service (tronçon Lyon-Paris), la ligne Atlantique en construction et la future ligne Nord, dont la réalisation est concomitante. La première ligne ferroviaire à grande vitesse entièrement réalisée sur le territoire francilien — et la seule actuellement en service — est la ligne d'Interconnexion Est. Au cours de la décennie 2000, le projet d'Interconnexion Sud des LGV (le prolongement au sud d'une ligne ferroviaire dédiée à la grande vitesse jusqu'à Massy) a été réinvesti, jusqu'à la conduite d'un débat public entre décembre 2010 et mai 2011.

1.2. Interconnexion TGV : un abus de langage ou une notion ambiguë ?

En 1986, alors que l'opportunité de réaliser une Interconnexion TGV est discutée par les acteurs de l'aménagement et des transports, Franck Scherrer en propose une première analyse. Tout en notant les nombreuses inconnues autour du projet au moment de son étude, il souligne également que « [la] notion d'interconnexion elle-même est ambiguë : elle concerne autant la configuration spatiale que le fonctionnement des réseaux. » (Scherrer, 1986, p. 90).

D'autres travaux de recherche, notamment en raison de son lien avec la notion de réseau, ont souligné l'ambiguïté de la notion d'interconnexion, à la fois « cause et conséquence » (Margail, 1996). Pour plusieurs auteurs, l'interconnexion se fait entre deux réseaux (Varlet, 1992 et 2000 ; Offner & Pumain [dir.], 1996 ; Dupuy & Offner, 2005). Aussi, bien que la généralisation du terme d'interconnexion dans le champ des transports se soit développée à partir des années 1980 au moment où la SNCF a envisagé de relier la ligne à grande vitesse Sud-Est aux lignes en construction et en projet par la construction d'une nouvelle ligne dédiée (Plassard, 1990), le fait qu'elle soit désignée par le terme d'interconnexion est, pour certains auteurs, un abus de langage.

« Mise en compatibilité de deux réseaux hétérogènes du point de vue technique, organisationnel ou institutionnel ; l'interconnexion implique qu'il y ait modification des cadres techniques, organisationnels ou institutionnels régissant chacun des réseaux. On a aujourd'hui tendance à préférer le terme d'interopérabilité pour désigner ce processus, interconnexion étant, par abus de langage, utilisé pour désigner des connexions (interconnexion des TGV Sud-Est et Nord en région parisienne) ou des aménagements de lieux d'échanges (interconnexion RER et TGV à l'aéroport de Roissy en région parisienne) ».

Offner & Pumain [dir.], 1996, p. 255

En 2008, Corinne Tiry propose une synthèse des réflexions et définitions de l'interconnexion associée au transport.

« L'interconnexion permet de relier (Desportes) au moins deux réseaux (Dupuy) par un processus de mise en compatibilité de systèmes techniques hétérogènes modifiant globalement leurs modalités d'exploitation (Offner) et l'articulation de territoires d'échelles différentes (Margail). Elle permet ainsi de faire se connecter entre eux plusieurs modes de transport à toutes les échelles de transport (Varlet) et offre la possibilité de passer d'un réseau à un autre (Ascher). Le processus enclenché par l'interconnexion n'est pas une situation stable. L'ambition d'intégration provoque des reconfigurations des réseaux concernés et des systèmes d'acteurs afférents (Offner). La tendance à l'interconnexion est une évolution majeure dont l'effet est de renforcer la centralisation autour des « nœuds d'interconnexion » (Ascher). L'interconnexion « par les nœuds » renvoie exclusivement au rapprochement physique des réseaux au niveau d'un nœud. L'interconnexion « par les flux » signifie un degré où elle passe forcément par une mise en relation d'infrastructures (Margail). »

Tiry, 2008, cité dans Riot, 2015, p. 176

Cette synthèse montre que la mise en réseau de deux réseaux hétérogènes est l'une des approches de l'interconnexion. Pour Étienne Riot, qui analyse la façon dont l'interconnexion avec la grande vitesse a modifié trois grandes gares européennes, la synthèse de Corinne Tiry est intéressante parce qu'au-delà des aspects de mise en compatibilité des structures que l'interconnexion articule, ce sont les « enjeux non techniques » qui sont ici mis en lumière : les processus, les échelles et les nœuds (Riot, 2015, p. 176).

Aussi, à la lecture des approches plus techniques et organisationnelles de l'interconnexion « par les flux » (articulation de réseaux de transport de différentes natures), ou de celles centrées sur les lieux de l'interconnexion (les nœuds, dont l'interconnexion contribue au renforcement), le terme d'interconnexion peut effectivement apparaître comme un abus de langage dans le cas des projets d'Interconnexion de lignes à grande vitesse ferroviaire en Île-de-France.

L'Interconnexion Est, présentée par certains auteurs comme la mise en réseau de différents systèmes TGV (Auphan, 2008), ne repose pas sur l'articulation de réseaux hétérogènes. Les gares d'Aéroport CDG TGV et Marne-la-Vallée Chessy ne se situent pas non plus à l'interconnexion de deux lignes ferroviaires à grande vitesse, mais sont simplement localisées sur la ligne d'Interconnexion Est. Quant à la gare de Massy TGV, elle se situe bien à l'articulation de la LGV Atlantique et des voies ferroviaires utilisées pour les liaisons TGV intersecteurs, mais pas sur une ligne d'Interconnexion dédiée à la grande vitesse ferroviaire.

Nous notons cependant que dans le milieu technique des acteurs institutionnels et des transports (avec quelques reprises dans les médias), le terme d'interconnexion est celui utilisé depuis plus de 30 ans. Certes, il n'est pas le seul, et nous nous attacherons au fil de ce chapitre à analyser les référentiels associés aux différents autres termes mobilisés et à la persistance de cette dénomination parfois abusive en particulier dans le cas de cette ligne.

1.3. Les objets et les objectifs de l'Interconnexion TGV : analyse du point de vue des techniciens

La définition par les acteurs liés au projet ou au territoire de l'Interconnexion (Est) des TGV (ou LGV) en Île-de-France ne renvoie pas uniquement à la mise en relation des différentes lignes ferroviaires à grande vitesse. Nous avons mobilisé différents matériaux afin d'analyser les enjeux, les référentiels et les représentations associés au projet : littérature grise (produites à l'époque et *a posteriori*), archives de presse ou de magazines spécialisés, des discours politiques, d'archives d'entretiens réalisés auprès d'acteurs institutionnels de cette époque (SNCF, Élus et représentants des Services du Conseil régional d'Île-de-France) ainsi que des publications des acteurs liés au projet dans des revues académiques ou techniques spécialisées. Ces derniers matériaux (auquel nous ajoutons un ouvrage écrit par Michel Lebœuf, haut cadre SNCF) ont un statut particulier. Si les auteurs témoignent de leur expérience dans le cadre du projet, il s'agit d'écrits analytiques à vocation de partage d'expérience, de remontée en généralité ou de présentation de certains points précis du projet. L'Encadré 7 présente les principales publications, que nous avons recensées et auxquelles nous avons eu accès, signées par des acteurs ayant contribué aux réflexions ou à l'élaboration de la ligne d'Interconnexion des LGV en Île-de-France. Ces matériaux nous ont permis d'identifier les différents objets auxquels renvoie l'Interconnexion ainsi que les grands objectifs qui ont conduit à la formalisation du projet.

Encadré 7 : Parole d'acteurs dans des ouvrages¹⁶⁰, revues ou articles de presses spécialisées

Différents acteurs ayant contribué au projet ont publié, au cours de son élaboration, de sa réalisation sur les enjeux de l'Interconnexion TGV, dans des revues scientifiques, la presse spécialisée ou des ouvrages.

Dans des revues, nous avons en particulier retenu les textes de Jean Chouleur (l'un des fondateurs de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports [FNAUT]) dans *Transports Urbains* (Chouleur, 1992) et de Pierre Berney, Directeur de la division Transports et Infrastructures de l'IAURIF dans les *Cahiers de l'IAU* (Berney & Navarre, 1987).

Dans des revues spécialisées, plusieurs articles sont signés de différents représentants de l'État ou cadre de la SNCF ayant contribué à la réalisation projet. Marcel Journet, responsable du projet d'Interconnexion auprès du Directeur du TGV Nord, a publié sur le projet dans la revue « *Travaux* » (Journet, 1992), ainsi que certains concepteurs de la gare de Marne-la-Vallée Chessy (Bonnefille *et al.*, 1996). La *Revue Générale des Chemins de Fer* consacre un numéro au sujet « *Les interconnexions du TGV* » (n° 6-7 de juin-juillet 1994) : plusieurs articles [nous avons retenu huit articles ainsi que l'édito dans notre analyse] concernent l'Interconnexion des LGV en Île-de-France sont rédigés par différents représentants de différents services de la SNCF, tels que Jean-Pierre Pronost, Directeur de l'Aménagement et Directeur de la ligne nouvelle du TGV Nord et de l'Interconnexion, et Michel Gilbord, Chef de la Division Travaux Interconnexion ou encore Gérard Mathieu, du Service des Nouvelles Infrastructures et de la Grande Vitesse ou Patrick Chamoin, responsable des projets d'Interconnexion des lignes à grande vitesse au sein de ce même service. La presse spécialisée a également publié des dossiers consacrés au projet (à l'exemple de la *Vie du Rail* en avril 1992). Michel Lebœuf, haut cadre SNCF, est un des acteurs des projets d'Interconnexion. Il a travaillé à la mise en œuvre de l'Interconnexion Est, et notamment participé au rapprochement des projets de ligne d'Interconnexion et de desserte des futurs parcs Disney. Il a également été fortement impliqué dans le renouvellement du projet d'Interconnexion Sud au cours des années 2000. Il présente son retour d'expérience et son analyse des enjeux de ces projets dans l'ouvrage qu'il a publié en 2013 sur la grande vitesse ferroviaire (Lebœuf, 2013).

En 1994, Gérard Mathieu (Chef du service des nouvelles infrastructures et de la grande vitesse à la SNCF) propose une définition de l'interconnexion dans le cas du chemin de fer.

« Si l'Interconnexion est définie, en électronique, comme *“l'association, par connexion, de réseaux distincts”* [Larousse], cette définition s'élargit pour le domaine du chemin de fer à la *“jonction des lignes ou de réseaux exploités par des organismes différents, avec circulation sans rupture de charge pour les voyageurs, de trains composés d'un type unique de matériel”*. »

Mathieu, 1994, p. 27

Ce haut cadre SNCF insiste sur la constitution d'un véritable réseau par l'interconnexion des différentes lignes à grande vitesse. Cependant, dès les prémices de ce projet ferroviaire à grande vitesse, l'Interconnexion dans le milieu technico-politique ne désigne pas uniquement la ligne. Le terme est également utilisé afin de désigner les gares : nous trouvons les premiers emplois de l'expression de « gare d'interconnexion » à partir de 1987 (*Le Monde*, 26 novembre 1987). En 1992, Jean-Pierre Arduin, du service des nouvelles infrastructures et de la grande vitesse, distingue les gares d'Interconnexion des gares-bis ou gare intermodale (elles peuvent cumuler les deux dimensions comme à Aéroport CDG TGV) et les définit comme celle « permettant des

¹⁶⁰ Michel Lebœuf, haut cadre SNCF, a écrit un ouvrage intitulé « grande vitesse ferroviaire » (Lebœuf, 2013). Dans l'introduction de son ouvrage, il précise que l'objectif est de « transmettre un savoir théorique appuyé sur l'expérience » et que lorsqu'il a assorti « la théorie ou l'expérience de commentaires, l'opinion proférée est la [sienne] et non la position officielle de la SNCF » (Lebœuf, 2013, p. 6). En raison de son implication dans les projets d'Interconnexion Est et Sud, son texte est analysé au prisme de son expérience au sein des différentes missions auxquelles il a contribué à la SNCF.

correspondances multiples entre TGV, qui s'y croiseront « en X », illustré par les exemples de Massy TGV et « Eurodisneyland » ([restitution d'entretien] Beaucire *et al.*, 1992).

L'Interconnexion se retrouve également dans l'expression de « TGV interconnectés ». Ainsi, dans les années 1980, alors que la distinction entre TGV et LGV n'est pas faite dans la dénomination des objets « grande vitesse » (*cf.* Chapitre 1), il est question de « TGV interconnectés », désignant à la fois la ligne comme l'offre (Scherrer, 1986 ; Berney & Navarre, 1987 ; Les Échos, 8 mars 1991b). Nous retrouvons encore cette dénomination de « TGV interconnectés » en 2005 dans le bilan LOTI de l'Interconnexion Est, cette fois pour désigner spécifiquement l'offre (RFF [Bilan LOTI], 2005). Lorsqu'ils sont entendus comme une offre ou un type de service ferroviaire, les TGV interconnectés sont ceux qui n'ont une gare centrale parisienne ni pour origine ni pour destination. Ce terme sera progressivement remplacé par « intersecteur », inventé par la direction des grandes lignes de la SNCF (comme celui de jonction) pour désigner ce type de service ferroviaire (Entretien Domergue, SNCF, décembre 2012). Le terme d'intersecteur se diffusera dans le milieu technico-politique (comme l'illustre le rapport FNAUT de 2015). Les TGV intersecteurs, au-delà d'une offre ferroviaire à grande vitesse correspond à l'émergence d'un nouveau modèle de desserte : au modèle dominant des TGV radiaux s'ajoutent un modèle secondaire de desserte, la desserte intersecteur.

La notion d'interconnexion n'est pas la seule utilisée afin de décrire ou nommer ces différents objets : ce qui nous intéresse ici, c'est qu'elle révèle la forte imbrication entre ces trois éléments, la ligne (infrastructure), le type de service ferroviaire et les gares. Nous retrouvons ici en partie les différentes dimensions du réseau telles que développées par Nicolas Curien (1993) et ayant inspiré l'approche proposée par Isidore Boursier-Mougenot et Marianne Ollivier-Trigalo dans leur analyse de la territorialité du réseau SNCF (1993) : le réseau-support, le réseau d'acheminement et le réseau-service. Concernant ce projet, le réseau-support correspond ici à la ligne, le réseau-service à l'organisation de la desserte sur cette ligne, auxquels s'ajoute la gare, nœud d'interconnexion ou nœud sur l'interconnexion. Aux prémices du projet, les « gares de l'Interconnexion » sont pensées comme un modèle en devenir étroitement liées à cette ligne et au nouveau modèle de desserte qu'elle permet de développer.

D'autres dénominations techniques soulignent également cette porosité entre la ligne, le service et les gares. Par exemple, le terme de ligne est parfois remplacé par celui de barreau — la SNCF parle parfois de barreau de jonction — mais également d'autres acteurs tels que les représentants de l'IAU par exemple (Berney & Navarre, 1987 ; Vincent, 1994) ou plus récemment différents contributeurs dans les cahiers d'acteurs déposés lors du débat public Interconnexion Sud¹⁶¹ (2010-2011). La SNCF utilise le nom de « jonction » pour cette fois qualifier le service ferroviaire

¹⁶¹ Site de la Commission particulière du débat public (CPDP) consacré à l'Interconnexion Sud [<http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-interconnexionsudlgv/informer/cahier-acteurs.html>, consulté en décembre 2018].

(Chamoin, 1994 ; Mathieu, 1994 ; Pronost & Gibold, 1994 ; RFF [Bilan LOTI], 2005) : les TGV intersecteurs désignant l'ensemble des TGV ayant Paris ni pour origine ni pour destination, les TGV de jonction sont, parmi les TGV intersecteurs, ceux qui transitent par l'Île-de-France (empruntant l'Interconnexion Est ou la petite ceinture en Île-de-France, ou les deux) (Observations, 2009 ; Entretien Responsable SNCF, décembre 2010).

L'Interconnexion TGV, au moment de l'élaboration du projet renvoie donc à une ligne mettant en relation les LGV, à un type de service ferroviaire spécifique reposant sur la liaison de villes de province (soit un renouvellement du modèle d'offres massivement organisées depuis ou à destination de Paris) et à des gares (Figure 6).

Figure 6 : Le projet d'Interconnexion TGV : les objets de la discussion



Réalisation : J. Perrin

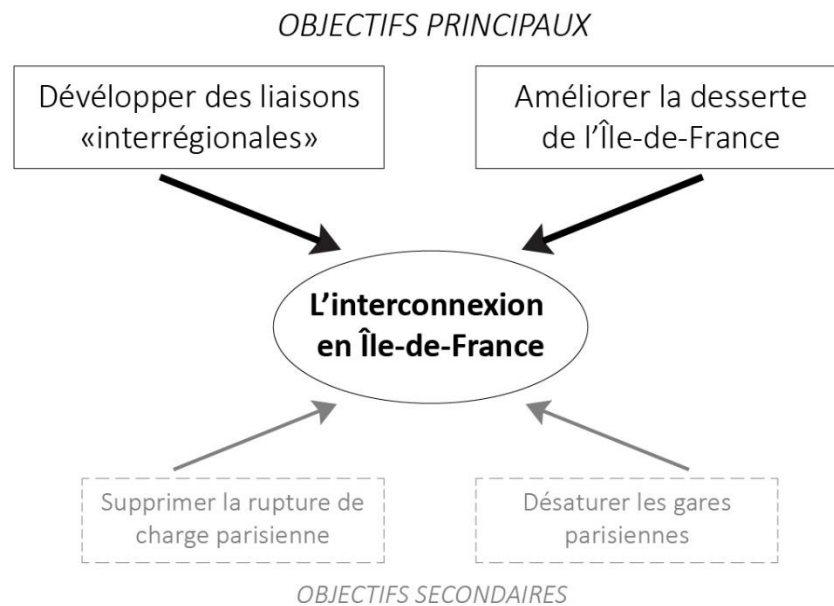
Qu'un projet renvoie à différents objets n'est pas spécifique : ce qui est intéressant ici, c'est qu'aux prémices de son élaboration, la distinction entre ces différents objets, ou dimensions, de l'Interconnexion TGV en Île-de-France n'est pas claire, que ces trois éléments sont assez inédits, et qu'ils participent à leur définition réciproque ainsi qu'à celle des objectifs du projet.

En 1986, Scherrer développe l'idée que si l'Interconnexion des TGV (LGV) pouvait sembler évidente (une suite logique du développement du réseau), son élaboration soulève cependant de fortes adaptations dans les modèles de développement engagés par les acteurs ferroviaires. Non seulement les liaisons grandes lignes transversales ou interrégionales sont encore peu développées, mais la mise en place de services TGV de ce type nécessite des transformations à différents niveaux dans l'exploitation (nécessité d'homogénéiser le matériel roulant, organisation de la maintenance, tarification). Le contournement de Paris, outre le fait d'éviter la rupture de charge parisienne et le gain de confort, est un changement d'ordre symbolique du point de vue de l'offre : ceci est illustré par le fait que les liaisons intersecteurs sont également nommées « passe-Paris » (Chouleur, 1992) ou « province-province » (Chamoin, 1994 ; Guérin, 1994). Pour les gares également, l'Interconnexion renvoie pour la première fois à l'idée de réaliser de nouvelles gares TGV en Île-de-France en dehors de Paris. Ces gares de passage, et non terminus comme les gares historiques

parisiennes, marquent une rupture avec les modèles parisiens existants ainsi qu'avec les premières réalisations de gares TGV nouvelles (logiques de desserte et configurations territoriales différentes). Ces évolutions sont à la fois technico-commerciales, symboliques et conceptuelles.

Ces différentes dimensions de l'Interconnexion TGV s'associent aux grands objectifs des projets, tels qu'ils sont énoncés dès la première formalisation de l'Interconnexion TGV, et transparaissent en filigrane dans l'ensemble des discours recensés (Figure 7). Les deux principaux objectifs formulés sont (i) de relier les lignes existantes et en travaux afin de développer des liaisons n'ayant Paris ni comme origine ni comme terminus ; (ii) d'améliorer la desserte ferroviaire à grande vitesse en Île-de-France. Si le premier objectif semble renvoyer explicitement à la ligne et à l'offre potentiellement développée à son appui, il est également lié à la question des gares, comme nous le verrons. Ces visées relèvent de logiques fonctionnelles (ferroviaire ou aménagement du territoire) et spatiales différentes. Elles n'ont pas été saisies de la même façon ni selon la même hiérarchie par les différents acteurs mobilisés en faveur de l'Interconnexion et au cours du temps : c'est ce que nous proposons d'étudier par l'analyse du processus décisionnel, de l'élaboration à la réalisation du projet.

Figure 7 : Les grands objectifs de l'Interconnexion TGV à l'origine du projet



*

Différents travaux, en particulier ceux menés par Valérie Facchinetti-Mannone et Jean-Jacques Bavoux, ont montré que le système ferroviaire à grande vitesse français s'est développé sur un compromis entre optimisation de la vitesse et optimisation de la desserte¹⁶², qui se traduit notamment sur la localisation des gares (Facchinetti-Mannone & Bavoux, 2010a). Ces compromis réalisés entre vitesse et desserte s'expriment dans le nombre de gares, leur localisation ainsi que le type de desserte. Ils relèvent de l'expression de différentes logiques (logique de rentabilité, logique d'accessibilité, logique d'aménagement), de différents acteurs envisageant les enjeux de la desserte à différentes échelles (Facchinetti-Mannone & Bavoux, 2010a). Les choix d'implantation eux-mêmes résultent d'une diversité de logiques de l'exploitant, ainsi que de compromis locaux au cas par cas avec les collectivités territoriales (Troin, 1997), la localisation ayant été un point de négociation d'importance croissante entre les acteurs des transports et les collectivités territoriales concernées. Concernant les gares TGV nouvelles en France, différents travaux ont contribué à mettre en évidence des trajectoires très différentes selon le type d'espace dans lesquels les gares s'inscrivent, la taille et la dynamique du pôle urbain qu'elles desservent (métropole, ville intermédiaire), leurs imbrications ou non à des projets de développement territoriaux, si elles sont accessibles à des transports collectifs (et lesquels) tout autant que la qualité de leur desserte TGV (Emangard & Beaucire, 1985 ; Plassard, 1988 ; Auphan, 1992 ; Ollivro, 1996 ; Troin, 1997 ; Chapelon *et al.*, 2006 ; Troin, 2008 ; Facchinetti-Mannone & Bavoux, 2010a et b ; Facchinetti-Mannone, 2016). La qualité de la desserte dépend notamment du type d'offre, selon que les gares TGV nouvelles sont desservies par des TGV radiaux ou des TGV intersecteurs. Ainsi, le type de desserte est également progressivement devenu un point de négociation entre acteurs ferroviaires et acteurs locaux. Dans le cas des gares TGV franciliennes, il n'est pas question d'un choix de type de desserte : l'existence même des gares est liée au développement du modèle de desserte intersecteur. Dans cette situation, comment les différentes logiques ont-elles pesé dans les choix d'implantation et de localisation des différentes gares TGV franciliennes ?

2. L'Interconnexion Est : un amoindrissement progressif des enjeux d'aménagement régionaux

Initialement, la formalisation de l'idée d'Interconnexion Est est fortement liée aux enjeux d'aménagement de la région francilienne. Pourtant, cette dimension sera de moins en moins

¹⁶² Une desserte optimale pourrait être définie comme offrant « le maximum de liens pour le maximum de personnes vers le maximum de lieux avec le maximum de fiabilité », un absolu qui rentre en contradiction avec la recherche de vitesse (Facchinetti-Mannone & Bavoux, 2010a, p. 65).

présente au cours de l'élaboration du projet. Un retour sur le portage initial du projet (2.1.) et sur les compromis et arbitrages réalisés lors de sa définition (2.2.) permet de comprendre les raisons de cet amoindrissement (2.3.).

2.1. La genèse de l'Interconnexion TGV

En octobre 1987, le gouvernement français annonce sa décision de réaliser une ligne dite « d'Interconnexion des TGV en Île-de-France », en même temps qu'est annoncée la réalisation de la LGV Nord, à laquelle il est alors fait référence sous la dénomination « TGV Nord ». Or, en amont de cette annonce, au cours des premières années de formalisation du projet, une bascule s'opère dans le portage du projet, des acteurs-aménageurs vers les acteurs des transports.

2.1.1. Les prémices du projet d'Interconnexion des TGV en Île-de-France

L'idée d'Interconnexion remonte à la fin des années 1970 alors que la première ligne ferroviaire à grande vitesse est encore en travaux. Cette première formalisation est réalisée par l'intermédiaire d'un groupe de travail sur les transports en Île-de-France, « à géométrie variable » dont Jean Chouleur (FNAUT) était membre et qui dès 1978 publiait le principe d'interconnexion des grandes lignes ferroviaires (Chouleur, 1992 ; FNAUT [Rapport Sivardière], 2015). Le projet est imaginé dans un contexte marqué à la fois par un changement institutionnel avec la création de la Région Île-de-France (comme établissement public en 1976), et par un changement de stratégie d'aménagement incarné par le SDAURIF de 1976 (Larroque *et al.*, 2002). Les réflexions de l'époque sont particulièrement influencées par le second choc pétrolier, qui renforce la prise en compte du risque de saturation de certaines infrastructures de transports collectifs (Chouleur, 1992). C'est dans ce cadre particulier et en lien étroit avec la question de l'aménagement régional que l'idée d'Interconnexion prend la forme d'un « grand triangle » (Figure 8).

L'objectif associé à cette première formalisation de l'idée d'Interconnexion est l'amélioration de la desserte grande ligne pour les Franciliens et le renforcement de pôles, en dehors de Paris centre, desservis à la fois par des trains à grande vitesse et des transports régionaux. Pour ces initiateurs, ce projet permettrait d'éviter la reproduction d'un modèle ferroviaire en étoile autour de Paris (Scherrer, 1986).

Figure 8 : Le « grand triangle » formalisé en 1980 (Chouleur, 1992)

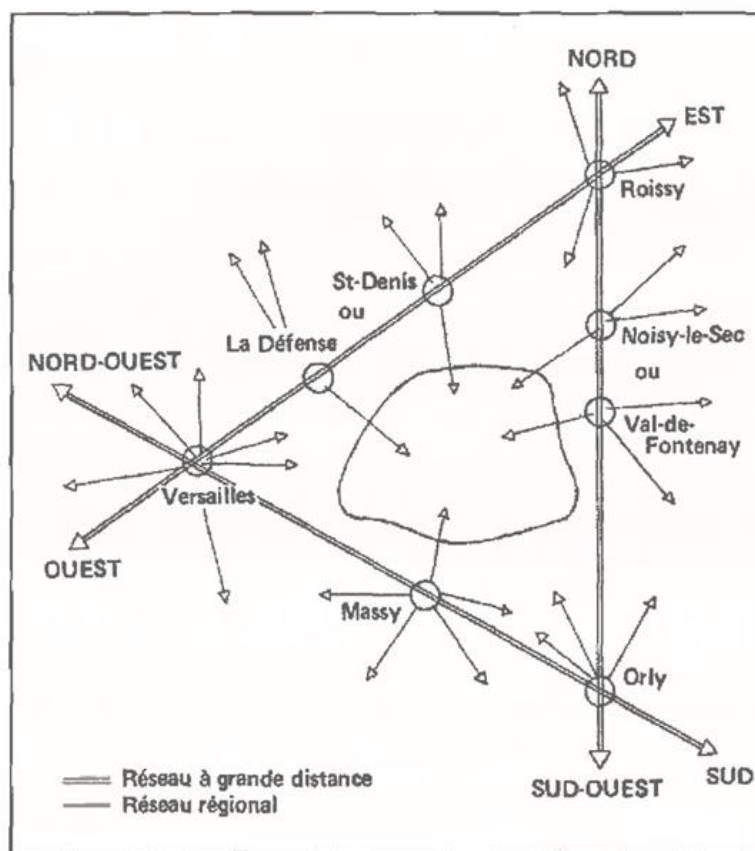


Fig. 2. Formalisation schématique de l'idée d'interconnexion, en 1980, par un groupe de travail de l'Action sociale d'Île-de-France

Source : Chouleur, 1992, p. 26 (Réalisation 1980)

L'idée est en partie reprise localement, en particulier par le Maire de Massy, Claude Germon¹⁶³. Celui-ci témoignera à plusieurs reprises avoir imaginé une gare TGV à Massy dès 1981, idée qui évoluera dès 1982 avec la notion d'interconnexion. En effet, pendant plusieurs années, il œuvrera pour la création d'une gare TGV dans sa ville à la fois pour que la gare de Massy se situe sur l'axe à grande vitesse Atlantique, mais également pour « y établir une interconnexion de l'ensemble des TGV interrégionaux et internationaux » (débat Assemblée nationale¹⁶⁴ [archive], 1985).

« Claude Germon poursuit son grand dessein économique à travers un projet dont il est l'inventeur : la gare d'interconnexion des TGV. L'acte de naissance officiel n'est pas encore signé. Qu'importe ! L'interconnexion est déjà inscrite sur le terrain. Au bon moment, il a su obtenir que les travaux pour l'interconnexion soient menés en même temps que la construction de la gare du TGV-Atlantique de Massy.

“Les TGV-Sud-Est, Nord-Ouest et Nord se rencontreront à Massy ce qui mettra cent millions d'Européens à trois heures de chez nous”, calcule déjà le maire, qui n'est pas, loin s'en faut, au bout de ses projets. »

Extrait de l'article « Massy, un carrefour pour demain », Le Monde, 26 novembre 1987.

¹⁶³ Claude Germon fut maire de Massy de 1974 à 1995. Membre du parti socialiste, il fut également député (1981-1993) et proche de différents membres de gouvernement ainsi que du Président de la République, François Mitterrand.

¹⁶⁴ Site de l'Assemblée nationale (archive) [http://archives.assemblee-nationale.fr/7/cri/1985-1986-ordinaire1/033.pdf].

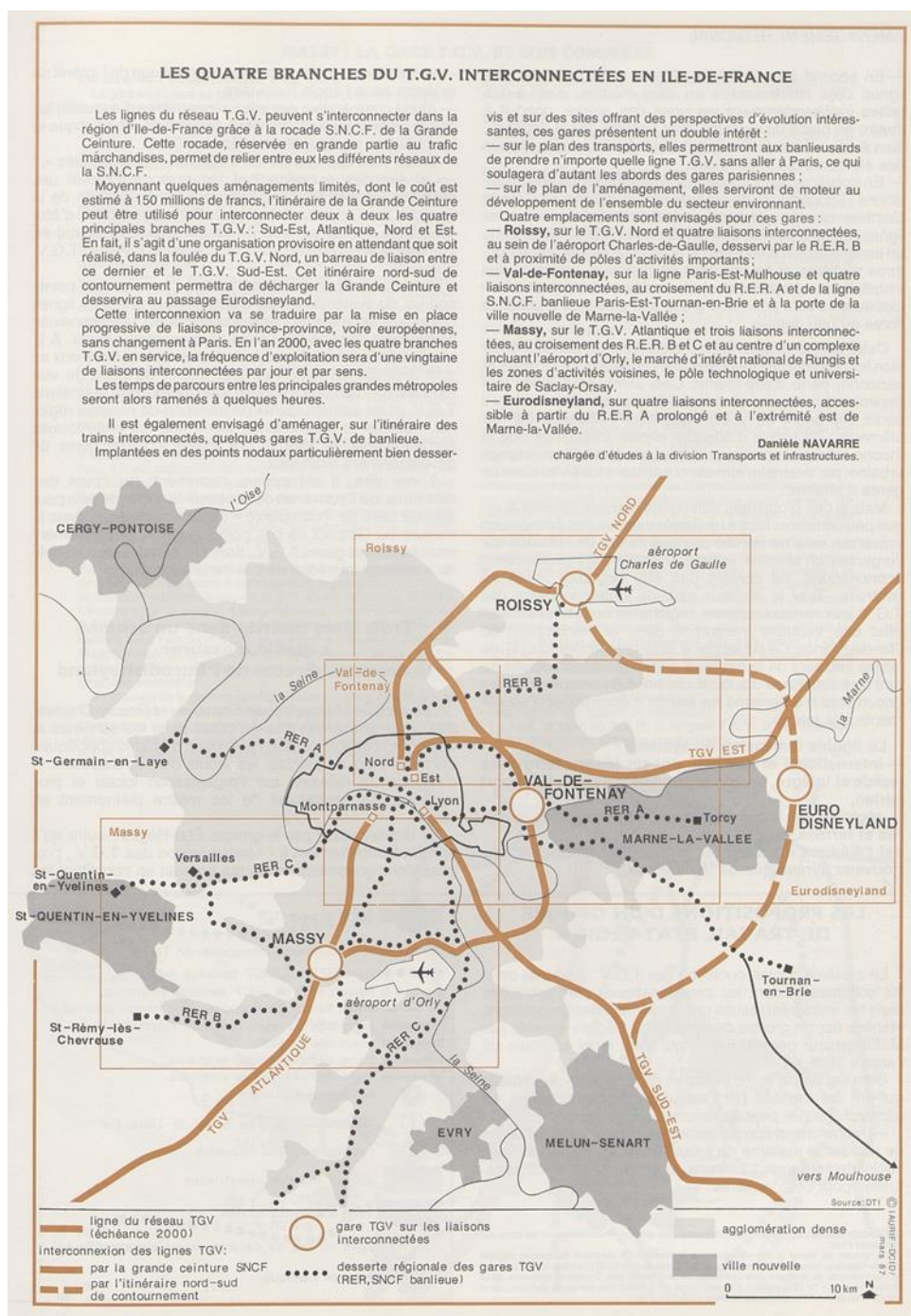
Il est très actif, au point que la paternité du concept de gare d'interconnexion des TGV lui est attribuée, comme l'illustre l'extrait d'article du Monde (26 novembre 1987). Les articles de presse de l'époque et les débats parlementaires montrent que le cas de cette gare est à part dans le processus décisionnel lié à l'Interconnexion, en raison de son portage politique et de sa situation à l'articulation d'une ligne radiale (LGV Atlantique) et des voies empruntées par les TGV interconnectés. Par ailleurs, l'enthousiasme du maire de Massy est loin de faire l'unanimité et le projet suscite des réserves et des résistances (Le Monde, 26 novembre 1987). D'une part, la SNCF ne soutient pas cette proposition, la gare étant jugée trop proche de celle de Montparnasse sur l'axe Atlantique. Localement, les oppositions sont nombreuses tant de la part des élus des communes voisines que des riverains (Le Parisien, 14 octobre 1985 ; débats au Sénat¹⁶⁵, 1988). Pourtant, Claude Germon obtient l'acceptation de son projet en 1986 (validé en Conseil des ministres en février 1986 en même temps que le principe de la ligne Atlantique), avant même la décision gouvernementale concernant la ligne d'Interconnexion, notamment grâce à ses appuis politiques (en particulier du Président de la République, François Mitterrand) et en contrepartie de l'engagement financier de la municipalité à cofinancer la gare (Compte rendu du Conseil des ministres du 12 février 1986 ; Le Monde [Carmona], 25 mai 1989 ; La Croix, 16 février 1996 ; Le Parisien, 28 septembre 2001).

L'idée d'Interconnexion est en partie reprise par l'IAURIF et la Direction Régionale de l'Équipement (DRE) Île-de-France au début des années 1980, avec l'objectif d'amélioration de la desserte régionale (Scherrer, 1986). Sur une proposition du président du Conseil régional d'Île-de-France, un groupe de travail est mis en place par le gouvernement en 1985. Son objectif est à la fois de comparer les possibilités de mise en relation des différentes lignes ferroviaires à grande vitesse, d'estimer les trafics potentiels et d'étudier « les sites susceptibles d'accueillir les points nodaux du système intégrant l'intérêt urbanistique et les relations avec les autres réseaux » (Berney & Navarre, 1987). Ce groupe de travail, présidé par l'ingénieur Funel du Conseil général des ponts et chaussées (CGPC) et qualifié de « groupe État-Région », rassemble des représentants de la Région, de la direction des transports terrestres (ministère des Transports), de la DRE, du syndicat des transports parisiens, de la SNCF, de la RATP, d'Aéroport de Paris (ADP) et de l'IAU. Le rapport « Funel » remis quelques mois plus tard (1985) propose de s'appuyer en partie sur des infrastructures existantes – telles que la Grande Ceinture au sud et à l'est de Paris et présente une première étude de sites potentiels pour de nouvelles gares. Parmi eux, les sites de Massy, Val de Fontenay et Roissy sont mis en avant par l'IAU comme ayant le potentiel de donner un second souffle à la politique régionale des pôles (Carte 3). Quant à Roissy, le rapport Funel le retient comme site à desservir en priorité, et le situe sur la LGV Nord (Courvoisier, 1994). Le projet repose sur les possibilités offertes par le réaménagement et l'exploitation de la rocade SNCF de la Grande Ceinture, notamment avec une desserte de Val de Fontenay. L'idée d'un nouveau « barreau de contournement » est également présentée : elle permettrait de desservir le secteur IV de Marne-la-

¹⁶⁵ Site du Sénat [archive] : www.senat.fr/questions/base/1988/qSEQ880209646.html (consulté en novembre 2018).

Vallée (Berney & Navarre, 1987). En effet, le projet d'implantation d'un complexe touristique Disney dans ce secteur est en discussion, une gare TGV faisant partie des négociations (officiellement débutées en 1985) avec l'entreprise Disney.

Carte 3 : Le projet d'Interconnexion TGV selon l'IAU d'après les préconisations du rapport Funel (1985)



Source : Berney & Navarre [IAU], 1987, p. 49

Pour Pierre Berney, Directeur de la division Transports et Infrastructures de l'IAURIF à travers le développement de gares, et de nouvelles polarités, le projet d'Interconnexion des TGV est porteur d'un potentiel d'aménagement régional (Berney & Navarre, 1987). Il pourrait permettre de travailler aux deux déséquilibres qui marquent la Région : entre centre et périphérie d'une part ; entre Est et Ouest franciliens par ailleurs. Son analyse traduit cependant des craintes quant à la prise en compte des enjeux régionaux.

« Tirer le meilleur parti de l'interconnexion des TGV aux niveaux national, régional et local, nécessite en effet une véritable intégration dans la planification de l'Île-de-France. Ce projet place, pour la première fois, de larges secteurs de la banlieue à l'échelle internationale en tant que structures d'accueil : sa prise en compte dans les documents d'urbanisme ne saurait s'accommoder d'ajustements à la marge. »

Berney & Navarre, 1987, p. 50.

À ce stade où le projet comporte encore de nombreuses inconnues, Franck Scherrer identifie au moins deux visions en tension chez les acteurs (Scherrer, 1986). La première renvoie à l'objectif d'amélioration de la desserte de l'Île-de-France, autour d'enjeux d'aménagement locaux et régionaux. Cette représentation se retrouvait dans l'idée proposée par Jean Chouleur et la FNAUT en 1978, et ensuite notamment par l'IAURIF et la DRE Île-de-France. L'Interconnexion est ici intéressante pour la perspective de nouvelles gares, en dehors de Paris centre. La seconde repose sur une approche plus technique du projet d'Interconnexion, comme parachèvement du réseau. Elle est plutôt celle de la SNCF et qualifiée de « prudente », car les fonctions mises en avant concernent surtout les liaisons interrégionales, sachant ces dernières sont estimées à 10 % du trafic (Scherrer, 1986). Cette analyse intervient dans un moment de bascule dans les choix d'orientation, le portage du projet et la hiérarchisation entre ces deux objectifs.

2.1.2. L'implication progressive de la SNCF

Au cours des premières années, la SNCF s'est montrée réticente face aux projets d'Interconnexion TGV. Deux périodes marquent son investissement progressif : l'année 1984, puis la période 1986-1987.

En 1984, l'idée de ligne ferroviaire d'Interconnexion des lignes à grande vitesse est rendue publique par la SNCF. En mars de cette année-là, la SNCF réalise une étude auprès des clients du TGV Sud-Est qui montre que 10 % des voyageurs effectuent une correspondance entre deux gares parisiennes en amont ou en aval de leur déplacement en TGV (Lebœuf, 2013). Un nouveau type d'offre est imaginé, et des premières liaisons TGV entre Lille et Lyon sont mises en service quelques mois plus tard (RFF [Bilan LOTI], 2005), idées ensuite progressivement testées sur d'autres liaisons (Dupuy *et al.*, 1985). Ainsi, la première manifestation de l'implication de la SNCF en faveur de ce projet est liée à l'identification d'une clientèle potentiellement intéressée par des liaisons directes entre villes de province et se concrétise par la mise en place d'une nouvelle offre TGV. Les deux chronologies du projet réalisées respectivement par RFF dans le bilan LOTI de la ligne, et par

M. Lebœuf dans son ouvrage débutent toutes les deux en 1984, en lien avec ce nouveau modèle de desserte (Annexe 17). Dans un cas comme dans l'autre, c'est bien le potentiel de développement d'une offre nouvelle qui est désigné comme élément déclencheur du projet, et non pas les enjeux de développement de nouveaux points de desserte en Île-de-France.

Pour autant, de nombreux acteurs ou observateurs de cette époque ont également mis en avant la réserve de la SNCF concernant ce potentiel. Claude Germon et Jean Chouleur rappellent que la SNCF n'était pas convaincue de l'opportunité du projet et que son investissement initial s'est fait « avec réticence » (Assemblée nationale [archive des débats] 1985 ; Chouleur, 1992). Dans son étude, Franck Scherrer note d'une part qu'il n'y a pas de porteur du projet en dehors de la région Île-de-France et que la SNCF est « prudente » (« Débat » Flux, 1986 ; Scherrer, 1986).

Cependant, à partir de 1986, par l'intermédiaire de Jean Dupuy¹⁶⁶, alors Directeur général de la SNCF, de nouveaux éléments de langage apparaissent, notamment dans la presse (Sud Ouest, 24 septembre 1986 ; Le Monde, 25 septembre 1986 cité par Zembri, 2008). Non seulement le Directeur de la SNCF défend le développement de liaisons « province-province », il explique d'une part que celles-ci doivent passer par la région parisienne, afin d'assurer la rentabilité de cette offre, et par ailleurs, qu'en raison de la rapidité du service TGV, la vitesse compense ce passage par « Paris », entendue comme région parisienne.

« L'arrêt à Paris se révèle cependant indispensable pour justifier un tel service. Paris assure l'apport de voyageurs supplémentaires qui permet de rentabiliser la liaison province-province. Lorsque l'on parle de Paris, dans ce cas, on envisage d'ailleurs des gares de ce que l'on appelle "la grande couronne" et non pas de gares centrales comme Paris-Lyon ou Paris-Montparnasse. Les liaisons Nantes-Lyon s'arrêteraient ainsi à Massy-Palaiseau, dans l'Essonne. Pour d'autres liaisons, les arrêts s'effectueraient à Marne-la-Vallée (non loin du futur Disneyland), à Roissy (aéroport international), pour le TGV Nord.

L'allongement du trajet dû au passage par la capitale serait très largement compensé par le gain de vitesse procuré par le TGV. Un Bordeaux-Lyon, à l'heure actuelle, dure au minimum sept heures et demie. Avec une liaison TGV, le temps de trajet serait ramené à cinq heures et demie. Ainsi pourrait être résolu en partie le problème des liaisons transversales en France, dont le directeur de la SNCF, Jean Dupuy, reconnaît qu'il n'avait jamais trouvé de solution satisfaisante. »

Extrait « Le TGV tisse sa toile », Sud-Ouest, 24 septembre 1986

À cette époque, comme nous le verrons, la localisation des futures gares est bien moins stabilisée que ce que l'article du journal Sud-Ouest laisse entendre. La SNCF explique ici le second modèle de desserte TGV qu'elle est en train de développer : des liaisons TGV interconnectés ou « province-province » dont la rentabilité est assurée par des arrêts en Île-de-France. L'implantation des gares répond ici à une logique ferroviaire importante puisqu'elle permet, outre des enjeux de dessertes régionales, d'assurer le fonctionnement même de ce second modèle de desserte. Il est intéressant que, par l'intermédiaire de son Directeur, la SNCF justifie le développement de l'Interconnexion comme une réponse à l'enjeu des liaisons transversales (ou interrégionales) en France. *A posteriori*,

¹⁶⁶ Directeur général de la SNCF de 1985 à 1987, précédemment Directeur général adjoint chargé de la technique, de l'exploitation et des investissements (1974-1985).

Jean Dupuy expliquera que l'idée que la SNCF puisse exploiter « des liaisons transversales » performantes a alors eu un écho politique et public très fort : « c'était vendeur comme pas possible » (Entretien [archive] Dupuy, SNCF, avril 1991).

En 1987, la SNCF rend un rapport qui montre que les possibilités d'utilisation des voies ferroviaires de la Grande Ceinture dans l'Est francilien sont trop limitées (Lebœuf, 2013). Cette étude préfigure la réalisation d'une infrastructure dédiée à l'est de Paris : il est dès lors progressivement question de la ligne « Interconnexion Est » des TGV en Île-de-France. Au sud, la liaison entre la ligne Sud-Est et la future ligne Atlantique se fera par les voies existantes de la Grande Ceinture dans un premier temps. Quelques mois plus tard, la réalisation de la ligne d'Interconnexion Est est annoncée en même temps que celle de la LGV Nord. En effet, durant la même période, le projet de ligne à grande vitesse en direction du nord de la France et de l'Europe mobilise les acteurs politiques et tout particulièrement la SNCF.

En 1987, le traitement par la presse de l'annonce du projet d'Interconnexion reprend les idées développées par le Directeur de la SNCF quelques mois plus tôt. S'il est question des gares nouvelles, les enjeux de dessertes franciliennes ou d'aménagement du territoire ne sont pas repris. La fonction de « mise en relation des réseaux TGV » et l'association du projet à celui de LGV Nord sont prééminentes (Le Monde, 10 octobre 1987).

« Le précédent gouvernement et M. Jean Dupuy, alors directeur général de la SNCF, avaient souhaité, dès 1986, que les différents réseaux TGV soient connectés, entre eux, en Île-de-France, pour permettre aux trains de circuler de province à province, sans entrer dans Paris. Le gouvernement de M. Chirac a mis en application ce projet qui sera réalisé en même temps que le TGV-Nord. La voie qui reliera le TGV-Nord aux TGV-Sud-Est et Atlantique sera pour partie une voie nouvelle et pour partie la "grande ceinture" de la région parisienne. Deux gares ont de bonnes chances d'être construites sur cette voie d'interconnexion : celle de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, où vingt-cinq TGV s'arrêteront par jour dans chaque sens, et celle de Massy-Palaiseau. Deux autres restent en pointillé : celles de Marne-la-Vallée et de Melun-Sénart. Le coût de l'interconnexion est évalué à 3 ou 4 milliards de francs. Quelques exemples de durées de trajet : Lille-Lyon, 2 h 53 (4 h 23) ; Nantes-Bruxelles, 4 h 10 (7 h 11) ; Lyon-Londres, 5 heures (7 h 33) ; Roissy-Rennes, 2 h 35. »

Extrait « Le gouvernement lance la construction du TGV-Nord et l'interconnexion en Île-de-France de l'ensemble des réseaux », Le Monde, 10 octobre 1987

Entre 1984 et 1986, les études de marché se sont affinées et des premières liaisons ont été testées. Cependant, l'intérêt pour le développement de liaisons intersecteurs n'explique pas à lui seul le progressif investissement de la SNCF en faveur du projet, bien que les discours des représentants de la SNCF le mettent en avant. Cet investissement est davantage lié à une convergence d'intérêt en lien avec le projet de LGV Nord. Nous verrons en effet que l'élaboration et la réalisation de l'Interconnexion Est reposent sur une rencontre de projet, qui a réorienté en partie les objectifs de sa réalisation.

2.2. Une évolution de la nature du projet au cours du processus décisionnel

Les lignes ferroviaires à grande vitesse Nord et Interconnexion Est n'ont pas seulement été annoncées au même moment : les deux projets sont liés, aussi bien en termes de choix d'orientation que de financement. Un autre projet d'aménagement, non ferroviaire, semble avoir pesé dans les orientations retenues : le développement d'un complexe touristique Disney à Marne-la-Vallée.

2.2.1. L'Interconnexion des TGV à l'intersection de différents projets

L'implication renouvelée de la SNCF concernant l'Interconnexion Est apparaît fortement liée à l'avancée d'un autre projet dans lequel l'entreprise joue un rôle majeur, celui de LGV Nord (Entretiens [archive] Dupuy, SNCF, avril 1991 & Essig, SNCF, octobre 1994 ; Lebœuf, 2013).

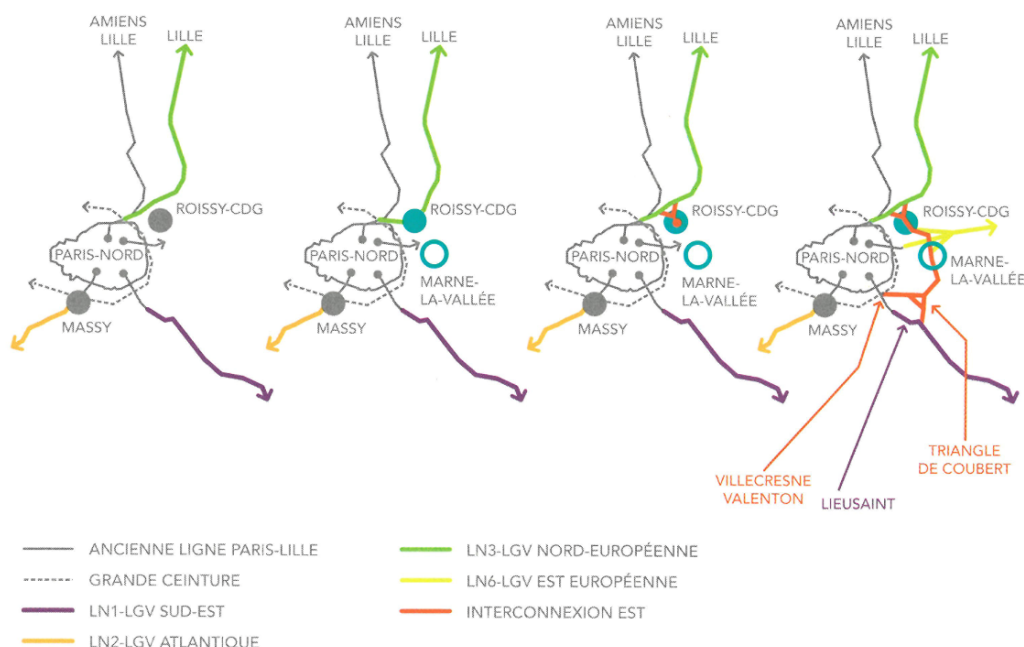
L'avancée dans la formalisation et le progressif portage de la SNCF de l'Interconnexion Est est fortement associée aux négociations entre les différents partenaires parties prenantes du projet de LGV Nord (Lebœuf, 2013). Dans son ouvrage, M. Lebœuf présente les raisons ayant conduit à la réalisation de cette ligne d'Interconnexion Est : mauvaise desserte francilienne, risque de saturation des gares parisiennes, faible qualité des dessertes transversales (hors Paris) et nécessité de transiter par Paris centre pour rejoindre les aéroports franciliens. Au-delà de ces raisons objectives, son analyse met surtout en évidence les enjeux relatifs à la localisation de la gare de Roissy. Lors du projet de LGV Nord, Aéroports de Paris (ADP) n'était pas satisfait par les premières versions du tracé de la ligne, longeant la plateforme aéroportuaire sans la desservir. Pour la SNCF, un arrêt aussi proche de Paris sur la future ligne radiale entre Paris et le nord de la France et de l'Europe est alors contraire au modèle d'exploitation¹⁶⁷. Aussi, la SNCF propose de réaliser une gare desservant l'aéroport, non sur la LGV Nord, mais sur la ligne d'Interconnexion, dont l'opportunité est alors étudiée. L'entreprise ferroviaire défend cette solution auprès d'ADP en présentant cette localisation dans le système ferroviaire à grande vitesse comme un avantage : l'aéroport n'est pas relié par TGV aux seules destinations du Nord de la France et de l'Europe, mais à l'ensemble des destinations françaises.

Les tracés des lignes Nord et d'Interconnexion Est ont donc évolué en parallèle dans ce secteur du nord de l'Île-de-France, en lien avec la question de la localisation de la future gare TGV de Roissy (Figure 9). Cette représentation est particulièrement révélatrice du positionnement de la SNCF sur ce projet et sur la manière dont elle met de côté les positions des autres acteurs sur le projet d'Interconnexion TGV : le lien avec la LGV Nord est prédominant, et les orientations étudiées dans le cadre de la mission Funel ou présentées par l'IAU ne sont pas représentées (Carte 3).

¹⁶⁷ À l'appui des conclusions du rapport Rudeau et de la commission d'étude du tracé du TGV Nord (Courvoisier, 1994).

Figure 9 : Les évolutions successives et concomitantes des tracés des LGV Nord et d'Interconnexion Est d'après la SNCF

SCHÉMAS SUCCESSIFS DE L'ÉVOLUTION DE LA PARTIE SUD DE LA LGV NORD EUROPÉENNE (LN3) ET DE LA CRÉATION DE L'INTERCONNEXION EST



Source : Lebœuf, 2013, p. 649

Lors de l'annonce de la décision du gouvernement en 1987 de réaliser l'Interconnexion Est, seule la gare de Roissy est citée à propos de la future infrastructure à grande vitesse, la gare de Massy annoncée en 1986, n'étant pas évoquée à propos de la future ligne. D'autres gares restent à l'étude, en fonction du choix du tracé : deux familles de tracés sont à l'étude lors de l'enquête publique de 1988 (RFF [Bilan LOTI], 2005). Le choix du tracé sera finalement décidé en lien avec la localisation d'une deuxième gare d'interconnexion : l'implantation d'un complexe touristique dans le plus à l'Est de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée et l'arrivée d'un nouvel acteur dans le processus décisionnel, Disney.

Quelques mois plus tôt, après plusieurs années de négociation, et une forte concurrence entre différents sites européens, une convention « pour la création et l'exploitation d'Euro Disneyland¹⁶⁸ en France » dans le secteur IV de Marne-la-Vallée est signée le 24 mars 1987 entre les représentants de l'État, de la Région Île-de-France, du Conseil général de Seine-et-Marne, l'Établissement Public

¹⁶⁸ Euro Disneyland est au départ une division de la Walt Disney Company chargée du développement du projet européen (La Walt Disney Company est signataire de la convention). En 1989 est créée la compagnie Euro Disney, dont l'actionnaire principal est la Walt Disney Company, en charge de l'exploitation du complexe touristique et de son développement (la société connaît plusieurs évolutions). Le complexe touristique Disney portera différents noms dont dans un premier temps celui d'EuroDisneyland ou Euro Disney Resort (1992-1994). Par la suite, à des fins de repositionnement stratégique et marketing, le complexe sera renommé Disneyland Paris (1994-2002), devenu Disneyland Paris Resort à l'occasion de l'inauguration du second parc (Walt Disney Studio) en 2002, puis de nouveau Disneyland Paris (Roffat, 2007 ; Le hub de la poste, 16 novembre 2007 ; Capital, 28 septembre 2010).

d'Aménagement de Marne-la-Vallée (EPA Marne)¹⁶⁹, de la RATP d'une part et d'autre part, The Walt Disney Company (Roffat, 2007). La SNCF n'est pas signataire. Il est cependant fait mention de la desserte TGV dans l'article 11 de la convention : une emprise est réservée pour la gare, accolée à la gare RER (Convention pour la création et l'exploitation d'Euro Disneyland en France, 1987).

Les négociations entre les représentants de Disney et ceux de l'État, puis de la SNCF concernant la réalisation de la gare TGV sont particulièrement tendues, en raison des répercussions sur le dessin général du projet. La localisation d'une gare au sein du complexe touristique conditionne en effet le choix du tracé pour la future ligne d'Interconnexion Est. Officiellement, pourtant, les deux projets ne sont pas associés lors de l'enquête publique de l'Interconnexion Est. Le tracé est présenté comme étant à l'étude, et préalable à la question des gares nouvelles. Localisées dans l'Est francilien, les deux variantes de tracé (dites « Ouest » au niveau des secteurs II et III de Marne-la-Vallée et « Est », au niveau du secteur IV) soulèvent des enjeux d'insertion et de préservation environnementale différents : le tracé « Ouest » étant « plus court et plus performant », mais traversant des zones denses (RFF [Bilan LOTI], 2005). Lors de l'enquête publique, la construction d'une gare en plus de celle de Roissy est plutôt prévue dans le secteur de Melun-Sénart, l'idée d'une gare à Marne-la-Vallée étant simplement évoquée. Le tracé « Est » est retenu pour la ligne en 1988, sans se prononcer sur la localisation d'une autre gare (RFF [Bilan LOTI], 2005). En 1989, la réalisation d'une gare à Marne-la-Vallée au sein du complexe touristique est finalement annoncée dans la presse (AFP, 21 janvier 1989). En 1990, à la suite de la déclaration d'utilité publique de l'Interconnexion Est, les travaux de construction de la ligne et des gares débutent.

Les responsables Disney admettent avoir appuyé la demande d'étude du tracé est pour la ligne d'Interconnexion. Cette option était selon eux appuyée par des acteurs locaux et régionaux (Région, EPA Marne & France), s'inscrivant dans l'idée de rééquilibrage territorial à l'est de la Région (Benaïssa & Cayez, 2001). Les responsables régionaux ont surtout apporté leur soutien au projet de complexe touristique (Entretiens [archive] Giraud, 2002 & Carrez, 2004). Selon l'historien Sébastien Roffat, les tensions ont été bien plus vives que cela : pour preuve, la question de la desserte TGV et de la gare constitue le seul cas où Disney ait menacé de faire appel à la clause d'arbitrage mentionnée dans la convention, en raison de l'ambiguïté de la rédaction de cet article (Roffat, 2007). Un accord est signé en janvier 1989 entre la SNCF et Disney pour une mise en service de la gare en juin 1994. La gare sera construite sur l'emprise réservée par la convention de 1987. Disney a accepté de participer au financement de la gare à hauteur de 30 % des 600 millions de francs estimés.

¹⁶⁹ La ville nouvelle de Marne-la-Vallée, est située à dans l'Est Francilien. Sa stratégie d'aménagement a été organisée en quatre secteurs d'est en ouest le long de la Marne. Déclarée opération d'intérêt national (OIN), l'intervention de l'État s'est notamment incarnée par les actions conduites par l'Établissement public d'aménagement (EPA) Marne (créé en 1972), en charge de l'urbanisation du secteur. En 1987, l'EPA France est créé afin de conduire en partenariat avec Disney l'aménagement du secteur du « Val d'Europe » (secteur IV). Initialement opérateur d'État, le rôle des EPA a évolué. Depuis 2016, le périmètre d'intervention s'est étendu (Site des EPA Marne et France [www.epamarne-epafrance.fr/corporate/epamarne-epafrance-operateurs-partages-du-territoire], consulté en août 2019).

« Nous avons également conclu avec la SNCF un accord pour la construction d'une gare TGV située à l'entrée du Magic Kingdom. Cette gare reliera en 1994 le site au réseau TGV européen et permettra à une famille anglaise de se rendre de Londres au site d'EuroDisneyland en trois heures quinze minutes sans changer de train »

Extrait rapport annuel 1989 aux actionnaires par R. Fitzpatrick cité par Roffat, 2007, p. 177.

Pour Disney, cette gare est un enjeu pour le marché européen relié au réseau à grande vitesse. Concernant la SNCF, son intérêt aurait été renforcé par une étude interne qui prévoyait que la gare TGV desservant le complexe touristique de Disney « serait la plus rentable du nord de la France à partir de 1994 » (Roffat, 2007, p. 93-94).

Si les responsables de Disney mettent en avant les appuis de l'EPA et de la Région Île-de-France, les collectivités territoriales locales se montrent beaucoup plus réservées¹⁷⁰. Alors que dans les premières études sur la gare, celle-ci est présentée « à proximité immédiate du centre urbain et du premier parc à thème » (Berney & Navarre, 1987, p. 54), l'aménagement du complexe touristique et des différentes infrastructures de transport se traduit finalement par des effets de coupure déplorés par plusieurs maires, à l'exemple de celui de Chessy, dont le bourg n'est pas accessible à pied depuis la gare bien qu'il s'agisse de la commune sur laquelle elle est implantée (Benaïssa & Cayez, 2001). L'EPA France de son côté négocie surtout pour éviter que le TGV ne constitue une coupure entre le futur centre commercial Val d'Europe et les parcs (Roffat, 2007). Ces exemples illustrent la forte dissymétrie des rapports de force entre les acteurs dans le processus décisionnel concernant la gare au profit de Disney : « dès le début les positions étaient déséquilibrées au profit d'un partenaire choisi pour son image et des retombées économiques [attendues] extraordinaires » (Benaïssa & Cayez, 2001, p. 115).

2.2.2. La réalisation de l'Interconnexion Est : une fenêtre d'opportunité financière

L'étude des discours des différents dirigeants de la SNCF de cette époque montre que l'association avec la LGV Nord constitue également une fenêtre d'opportunité financière, sans laquelle la ligne d'Interconnexion comme les différentes gares n'auraient peut-être pas vu le jour (Entretiens [archive] Dupuy, SNCF, avril 1991 & Essig, SNCF, octobre 1994).

Le projet a été décidé et réalisé dans le contexte d'une évolution de la planification des infrastructures ferroviaires à grande vitesse : dès la seconde moitié des années 1980, le modèle de financement est questionné, et les réflexions sur un schéma national ont participé à un changement

¹⁷⁰ Suite à la signature de la convention, les communes du secteur IV (Bailly-Romainvilliers, Chessy, Coupvray, Magny-le-Hongre, Serris) se regroupent au sein d'un syndicat d'agglomération nouvelle (SAN) du Val d'Europe en juillet 1987. L'objectif du SAN est d'accompagner un développement harmonieux, dans le respect de l'identité et de la culture des communes et des habitants, dans un secteur pour lequel l'EPA France et Disney ont des prérogatives concernant l'aménagement (Benaïssa & Cayez, 2001). En 2015, le SAN devient une communauté d'agglomération et prend le nom de Val d'Europe Agglomération. Les communes de Villeneuve-le-Comte et de Villeneuve-Saint-Denis rejoignent la communauté d'agglomération en 2018.

d'échelle et de conception des différents projets (cf. Chapitre 1). Pour les représentants de la SNCF, la future ligne Nord est alors identifiée comme la dernière ligne rentable à réaliser.

« La jonction en Île-de-France [l'Interconnexion Est], c'était pour moi un investissement structurant pour l'avenir. Les services de la SNCF ont prétendu que c'était très rentable ; je n'en crois rien et j'attends de voir les résultats l'année prochaine, en restant persuadé que ce n'est pas rentable. Je suis non moins persuadé que si on ne l'avait pas fait à ce moment-là, on ne l'aurait jamais fait. On a fixé le paysage pour le prochain siècle. Donc un investissement structurant pour le TGV en France et en Europe, en ne me faisant pas trop d'illusions sur la rentabilité » (p. 71)

« J'ai défendu avec acharnement que le TGV Nord soit fait par la SNCF. Je voulais capter absolument toute la plus-value du TGV Nord. En même temps, avec mon DG de l'époque, nous étions absolument conscients que c'était notre dernière cartouche. Personne n'aurait voulu prendre en concession l'interconnexion en Île-de-France. Il fallait admettre que c'était un sous-produit du TGV Nord et que ça allait avec. » (p. 72-73)

Extrait Entretien [archive] Essig¹⁷¹, SNCF, octobre 1994

Ces éléments semblent indiquer que la SNCF décide de s'impliquer dans la réalisation de l'Interconnexion Est afin de maintenir sa position monopolistique dans le financement de la dernière ligne de LGV qu'elle considère rentable, ainsi que pour satisfaire la demande d'ADP sans déroger au modèle d'exploitation d'une ligne à grande vitesse radiale (pas d'arrêt proche de Paris). Cette stratégie souligne la forte imbrication des projets de la ligne LGV Nord et de la ligne d'Interconnexion Est du point de vue de l'entreprise exploitante. Le fait que la ligne soit envisagée comme un « sous-produit » de la LGV Nord peut expliquer l'usage des termes techniques, tel que « barreau de jonction ».

Les compromis réalisés par la SNCF sur le tracé de l'Interconnexion Est et la localisation des gares, se traduisent dans les contributions au financement des gares.

« Les coûts de construction de la ligne nouvelle s'élèvent à 1 397 millions d'€₂₀₀₃. Ils sont en économie de 7 % par rapport à l'estimation du dossier d'approbation ministérielle (1 508 M€₂₀₀₃) [1989]. En revanche, essentiellement du fait de l'évolution du projet initial (Disneyland Paris, Roissy, etc.), ils ont augmenté de 16 % par rapport à l'estimation de l'enquête publique (1 204 M€₂₀₀₃) [1988]. »¹⁷²

Extrait RFF [Bilan LOTI], 2005, p. 6

Dans le dossier d'approbation ministériel, la SNCF prenait à sa charge 91 % du coût total de la future ligne d'Interconnexion Est. ADP et Disney ont contribué, ainsi que l'EPA France, et l'État et la Région Île-de-France, à la prise en charge de travaux d'insertion de la ligne en zone urbaine (RFF [Bilan LOTI], 2005 ; Entretiens [archive] Sinou & Verresen, CR d'Île-de-France, mars 1995). Concernant la gare de Marne-la-Vallée, l'investissement public nécessaire à la desserte du complexe touristique Disney est cependant critiqué, et considéré comme un « cadeau » de l'État à une entreprise, américaine de surcroît (Le Monde diplomatique, 1^{er} août 1992 ; Le Monde, 19 mai 1994 ; L'Humanité, 20 mai 1994).

¹⁷¹ Philippe Essig fut président de la SNCF de 1985 à 1988. Il fut ensuite mandaté à la conduite de deux rapports sur le projet de LGV Est européenne, préfigurant notamment au montage financier (en 1989 et 1992).

¹⁷² Les coûts repris et comparés ici sont ceux présentés dans le bilan LOTI de la ligne (RFF, 2005). Dans le document, les coûts annoncés lors des différentes phases d'élaboration du projet ont été convertis en euros et actualisés en euros de 2003 en utilisant l'indice des prix du PIB publié par l'INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques).

Le Tableau 5 présente une synthèse des orientations, fonctions et attentes ayant dominé la réalisation des trois gares franciliennes de l'Interconnexion TGV. La gare de Massy, qui n'est pas sur la ligne d'Interconnexion Est, apparaît comme le fruit d'un portage politique local fort, qui n'a cependant pas fait consensus localement et avec un faible écho auprès des instances régionales. La réalisation des deux autres gares traduit davantage la nécessité d'élargir l'aire d'influence de deux grands équipements (aéroport international et complexe touristique de niveau européen).

Tableau 5 : La réalisation des trois gares franciliennes de l'Interconnexion TGV : Orientations, fonctions et attentes

	AÉROPORT CDG TGV	MARNE-LA-VALLÉE CHESSY	MASSY TGV
Mise en service	1994	1994	1991
Ligne(s)	Interconnexion Est (LGV Nord)	Interconnexion Est	LGV atlantique Grande Ceinture
Secteurs gares	Aéroport CDG Zone d'activités aéroportuaires Parc des expositions Villepinte	Complexe touristique Disney Ville nouvelle MLV Nord Seine-et-Marne	Zone dense Massy Porte d'entrée de l'agglomération parisienne
Insertion locale	RER B Gare routière A1, A3 A16 (A104, RN2)	RER A Gare routière (dont navettes hôtel) A4, A104, RN34	RER B et RER C Gares routières A10, A12, A6, RN188, RN20, RN44
Principaux acteurs associés	SNCF ADP (Acteurs ZAC)	SNCF Disney EPA Marne/EPA France (SAN VE/CR d'Île-de-France)	Commune de Massy SNCF (Acteurs du projet urbains)
Coût (projet)	1870 millions de francs (CE 1989) Dont 550 MF d'ADP ¹⁷³	832 millions de francs (CE 1989) Dont 209 MF de Disney, 60 de l'EPA	170 millions de francs Dont 52 MF par la ville de Massy
Fréquentation attendue 1996*	2,49 millions (trafic réel : 0,73 million)	2,81 millions (trafic réel : 0,7 million)	1,8 million (trafic réel : 0,3 million)
Desserte initiale	7 AR en 1994 à 16 en 1996 (Axe Nord-Sud Est/Sud)		10 AR à partir de 1996 (Axe Ouest-Sud Est et Ouest-Nord)
Projets & fonctions projetés	Intermodalité air-fer <i>Idée : élargir l'hinterland de l'Aéroport CDG</i>	Complexe touristique Disney/aménagement MLV secteur IV <i>Idée : renforcer l'accessibilité nationale et européenne du complexe touristique</i>	Projet urbain <i>Idée « quartier d'affaires européen »</i>

* Estimations en situation de projet (Dossier d'approbation ministérielle [DAM]/Trafic 1996 (Vincent, 1994; RFF [Bilan LOTI], 2005; données SNCF). Réalisation : J. Perrin, d'après Berney & Navarre, 1987; Chamoin, 1994; Sauvalle *et al.*, 1994; Vincent, 1994; Benaïssa & Cayez, 2001; RFF [Bilan LOTI], 2005; Lebœuf, 2013; archives de presse [Les Échos, 31 mars 1994; Libération, 29 décembre 1995]; site de Gares & Connexions.

L'association de ces différents projets d'aménagement ouvre donc des opportunités pour le financement de la ligne d'Interconnexion : par la SNCF, en raison des attentes de l'entreprise à

¹⁷³ ADP finance la gare à hauteur de 550 millions de francs (CE 1989), et reçoit une contribution du Conseil régional d'Île-de-France pour cette participation (de 249 millions de francs). ADP finance également le module d'échange (475 millions d'euros) : sa contribution s'élève donc à 1025 millions de francs (dont ¼ subventionné par le CR d'Île-de-France) (Sauvalle *et al.*, 1994).

l'égard de la LGV Nord ; dans une moindre mesure, par les contributions financières de partenaires sur les projets de gares nouvelles.

2.3. La réaction des acteurs locaux aux choix d'élaboration des projets d'Interconnexion

Lors des premières études d'opportunité de l'Interconnexion TGV en Île-de-France, différents acteurs représentant l'échelon régional (IAU, Région, DRE) s'intéressent aux nouvelles gares à propos des potentiels d'aménagement et des enjeux du rééquilibrage régional. Or, le projet d'Interconnexion Est et le premier principe d'Interconnexion Sud élaboré à la fin des années 1980 vont susciter des oppositions de la part des acteurs locaux. Plus généralement, nous observons un contexte de méfiance et de désinvestissement progressif des sujets « grande vitesse » à l'échelon régional.

2.3.1. Des tensions locales sur les projets d'Interconnexion des TGV en Île-de-France

Les choix successifs dans l'élaboration de l'Interconnexion Est font l'objet de tensions locales, soit dans le cas de concurrence entre territoires soit par des oppositions locales à la réalisation des différentes infrastructures. Celles-ci se manifestent en particulier sur les choix de localisations des gares nouvelles et du tracé, ainsi que sur les enjeux d'insertion environnementale des nouvelles infrastructures et sur leur financement. Ces différentes dimensions ne sont pas isolées les unes des autres.

À la fin des années 1980, plusieurs représentants locaux militent en faveur de l'implantation d'une nouvelle gare TGV sur leur territoire. Les tensions locales prennent la forme d'une rivalité entre villes ou sites potentiels d'implantation, dont la presse se fait l'écho.

« Le réseau TGV interconnecté en Île-de-France va structurer la région. Résultat : les villes de banlieue se sont lancées dans une impitoyable course à la « candidature TGV ».

Extrait « Après Massy et Melun-Sénart. La bataille pour le TGV atteint La Défense »,
Les Échos, 8 mars 1991a

Ces rivalités évoluent avec l'avancée des projets, à l'exemple du projet de gare TGV nouvelle dans le secteur de Melun-Sénart, qui connaît de nombreux rebondissements entre 1988 et 1994, et se trouve successivement en concurrence avec Marne-la-Vallée, puis Massy ou encore La Défense. L'analyse de la presse de l'époque permet de mettre en lumière la trajectoire de ce site, qui illustre à la fois la concurrence entre sites pour l'implantation d'une gare ; la façon dont le projet de gare est mobilisé dans une stratégie d'aménagement ainsi que les tensions cumulées entre rivalité sur la localisation de la gare et oppositions aux projets de ligne en lien avec des différents projets.

L'idée d'une gare TGV dans le secteur de la ville nouvelle de Sénart est étudiée dans un premier temps en lien avec la ligne d'Interconnexion Est, puis lors des premières propositions de lignes d'Interconnexion Sud. Bien que présent dans le dossier d'enquête publique de l'Interconnexion Est et dans le dossier soumis à l'approbation ministérielle, le principe de cette gare n'est finalement pas retenu (cf. partie 2.2.1.). La gare de Marne-la-Vallée, pourtant simplement évoquée dans le dossier d'enquête publique, est quant à elle confirmée (RFF [Bilan LOTI], 2005). Cependant, l'idée d'une gare TGV nouvelle à Sénart est rapidement réinvestie dans le projet d'Interconnexion Sud à la fin des années 1980. La SNCF propose la réalisation d'une ligne reliant la LGV Sud-Est à la LGV Atlantique en passant par Sénart et le sud de l'Essonne. Ce tracé contourne la gare de Massy en construction, ce qui conduit à une rivalité entre représentants de Sénart et de Massy, sur l'opportunité même du projet (Le Monde, 8 juin 1989 ; Les Échos, 8 mars 1991b).

Du côté des représentants et élus locaux, le projet ne fait initialement pas l'objet d'un consensus : il est davantage porté par les représentants de la ville nouvelle, du SAN puis après plusieurs années, par la maire de Lieusaint, la commune retenue pour accueillir la future gare (Le Monde, 13 décembre 1993). N'étant pas desservie par le RER ou une autoroute, et avec une croissance moins importante que les autres villes nouvelles franciliennes, Sénart appuie alors sa stratégie de développement sur des grands équipements au prix d'un endettement important du SAN et de l'EPA (Les Échos, 5 juillet 1993 ; Les Échos, 15 septembre 1994). Au début des années 1990, le secteur de Sénart est également un site potentiel d'accueil pour le futur grand stade réalisé en prévision de la coupe du monde de football 1998. Les projets de grand stade et de gare TGV apparaissent dès lors liés (Le Monde, 17 mai 1993). L'attribution du grand stade sera accordée puis contestée plusieurs fois¹⁷⁴, pour être finalement retirée au bénéfice de Saint-Denis en septembre 1993 par le nouveau Premier Ministre Édouard Balladur (Les Échos, 30 septembre 1993).

Le projet de ligne d'Interconnexion Sud, parallèlement à ces débats sur la localisation du grand stade, est fortement contesté dans le secteur essonnien. Le tracé traversant le centre de l'Essonne est découvert par les élus en 1990 dans le cadre des réflexions sur le futur Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse. La gare de Massy, alors en construction, serait dans cette version du projet contournée par les TGV intersecteurs. Le projet est à la fois décrié par des élus de Massy, qui critiquent le « shunt » de la future gare¹⁷⁵ et par de nombreux élus essonnien des communes traversées qui le rejettent (Le Monde, 25 octobre 1993) : ces opposants rassemblent les représentants d'une centaine de communes essonniennes¹⁷⁶. Le rejet du projet est alimenté par des

¹⁷⁴ Le site de Sénart est désigné en février 1991 par le Premier Ministre Michel Rocard. Les enjeux de rééquilibrage régional et de dynamisation de l'attractivité de la ville nouvelle sont affichés dans ce choix. Il sera à nouveau mis en balance en 1992 avec Nanterre, renforçant la rivalité avec la Défense sur la question d'une gare TGV, puis confirmé par le gouvernement Bérégovoy (Le Monde, 9 novembre 1992), avant la nouvelle contestation de 1993.

¹⁷⁵ Bien que la SNCF se veuille rassurante sur un niveau de desserte minimum (Entretien [archive] Domergue, SNCF, juin 1991).

¹⁷⁶ Dans un premier temps, le député et les maires des cantons Dourdan et de Saint-Chéron (22 communes) font savoir leur mécontentement envers un projet pour lequel un seul scénario est étudié, considéré comme trop au sud du département (alors que les travaux d'aménagement des voies de la Grande Ceinture et de la gare de Massy au nord du département étaient en cours de réalisation) et coupant le département en deux. La SNCF présente alors trois variantes, mais cette nouvelle proposition renforce la

arguments de différentes natures : dénonciation des méthodes de la SNCF, « déclassement » de la gare de Massy, craintes des nuisances et impacts environnementaux. Alors que son inscription au Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse est confirmée en 1992, les élus essonnais s'opposent à ce qu'il figure dans le SDRIF en révision. Le préfet de la région Île-de-France accepte de retirer l'Interconnexion Sud du projet de SDRIF en octobre 1993, une décision qui, implicitement, remet en cause la gare TGV de Sénart quelques semaines après l'attribution du grand stade à Saint-Denis (Le Monde, 25 octobre 1993). Ces choix sont dénoncés par les représentants seine-et-marnais comme se faisant au détriment d'un Est francilien délaissé, cela d'autant plus que le projet de gare TGV à La Défense est maintenu (Les Échos, 30 septembre 1993 ; Le Monde, 13 décembre 1993 ; Les Échos, 6 mai 1994a et b). En 1994, une mission interministérielle sur les perspectives de développement de la ville nouvelle de Sénart est menée : le rapport critique la gestion locale, dont la stratégie d'appui aux grands projets (qui ne se sont pas concrétisés) a conduit à un lourd endettement (Les Échos, 15 septembre 1994). Concernant les projets de transports, le rapport confirme le réaménagement de la ligne ferroviaire comme branche du RER D, et esquisse la question de la gare TGV (Le Monde, 16 septembre 1994).

La question de l'insertion environnementale des projets grande vitesse ferroviaire fait elle aussi l'objet de tensions entre la Région Île-de-France, la SNCF et l'État.

Concernant le tracé et l'insertion de la ligne d'Interconnexion Est, les tensions locales s'expriment à l'encontre des responsables du projet (représentants de l'État ou de la SNCF) à propos des enjeux environnementaux et de la question des nuisances. Leur prise en compte se traduit par des travaux d'insertion, donnant lieu à de nouvelles négociations sur le partage des coûts (Entretiens [archive] Journet, SNCF, octobre 1994 ; et Sinou & Verresen, CR d'Île-de-France, mars 1995). La Région Île-de-France a contribué au projet en finançant, en partenariat avec l'État, la réalisation d'une « coulée verte » permettant d'assurer une insertion dans l'environnement urbain et conçue comme une « valorisation du cadre de vie » (pistes cyclables et piétonnes) (Journet, 1992 ; Entretien [archive] Sinou, CR d'Île-de-France, mars 1995). Une opération du même type avait été réalisée quelques années plus tôt à Massy sur la ligne Atlantique, également cofinancée par la Région et l'État.

« On a bien dit qu'on ne voulait plus de TGV qui nécessitaient après leur réalisation des aménagements d'insertion dans l'environnement. Il faut que ceux-ci soient prévus dès le départ. »

Entretien [archive] Sinou, CR d'Île-de-France, mars 1995

Les responsables transport de la Région Île-de-France qualifient ce type d'opération de « rattrapage » : ils considèrent que cela aurait dû être envisagé dès le montage du projet et pris en charge lors de sa réalisation. La critique à l'encontre des maîtres d'ouvrage des projets ferroviaires est double. Elle porte d'une part sur la conception du projet, qui se limite à la réalisation technique de l'infrastructure de transport et ne prend pas en compte les questions d'aménagement, un

mobilisation contre le projet, les élus locaux cherchant à afficher un front commun. Une commission de l'Union des maires de l'Essonne rassemblera une centaine de communes opposées au projet (Le Monde, 25 octobre 1993).

reproche à nouveau formulé dans le cas de la première phase de la LGV Est européenne (cf. Chapitre 3). La critique concerne également le financement de ce type d'opération, les représentants reprochant à la SNCF de ne pas prendre en charge ces coûts, et également le fait que, puisqu'ils ne sont pas anticipés, ils soient plus élevés. La réalisation de la LGV Atlantique avait suscité le même type de critique, dont la répétition dans le cas de l'Interconnexion Est entraîne la méfiance des acteurs régionaux à propos de l'insertion environnementale des projets de nouvelles lignes en Île-de-France. Cette méfiance est renforcée par le fait que la contribution de l'État au financement de ces coulées vertes n'a pas été à la hauteur des attentes régionales (Entretiens [archive] Sinou & Verresen, CR d'Île-de-France, mars 1995). L'actualité des débats sur le Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, à la fin des années 1980 et au début des années 1990, et la multiplication des projets de nouvelles liaisons, ne fait que renforcer les inquiétudes de la Région à propos du financement des nouvelles lignes et de leur intégration (cf. Chapitre 3).

Ces tensions s'accompagnent d'un désintérêt progressif de la Région vis-à-vis de l'Interconnexion Est. À l'aube de sa mise en exploitation, les discours sur le potentiel d'aménagement régional ont disparu. Les entretiens réalisés en 1995 auprès d'acteurs de la Région Île-de-France (responsable transport et chargé de mission) dans le cadre de l'étude sur le TGV Est (Boursier-Mougenot & Ollivier-Trigalo, 1996) révèlent une mise à distance des enjeux liés à la grande vitesse ferroviaire dont il est alors rappelé plusieurs fois qu'elle relève de la compétence de l'État (Entretiens [archive] Sinou & Verresen, CR d'Île-de-France, mars 1995). Dans les discours des représentants des services transport de la Région Île-de-France, l'Interconnexion est subie et ne constitue pas un élément structurant du développement régional.

« Après avoir accepté que 100 km de ligne nord-sud traversent l'Île-de-France, on est bien conscient que c'était un engagement, pas un sacrifice, mais de la part de la Région c'est quand même l'acceptation d'un tracé complètement... qui ne concerne que 3 pôles de la Région : ce n'est tout de même pas un élément de structuration du développement de la Région. L'interconnexion est quand même subie, de bonne grâce certes, car on est conscient que l'Île-de-France joue un rôle de plaque tournante auquel on ne peut pas échapper. Mais il faut qu'en contrepartie l'État et l'entreprise exploitante s'engagent dès le départ à ne pas faire des projets au rabais, qui nécessitent une intervention de plus en plus importante de la Région ».

Entretien [archive] Verresen, CR d'Île-de-France, mars 1995

Les déceptions s'expriment à l'égard du choix du tracé de l'Interconnexion Est et de la localisation des gares, et des craintes sont formulées quant aux enjeux d'insertion environnementale et de financement des autres projets à grande vitesse en cours de réalisation ou à l'étude. La localisation des gares, sans être ouvertement critiquée, apparaît peu satisfaisante. Cependant, le fait que les gares soient reliées aux réseaux de transports régionaux et surtout qu'elles soient associées à des projets ou équipements à forts potentiels est reconnu comme un atout, par contraste avec la localisation et l'insertion des autres gares TGV nouvelles réalisées en France. Malgré cela, le discours traduit un faible intérêt du service transport de la Région Île-de-France.

« [Pour les trois pôles desservis] On n'a pas tellement suivi. [...] c'est vrai qu'il n'y a pas eu de bilan à proprement parler : ce n'est pas une préoccupation majeure sauf de ma part du fait de ma mission. On est beaucoup plus traumatisé par le fait que le trafic régional ait baissé de 3,8 % en 1994 que par le fait de savoir que Marne n'ait pas atteint le trafic prévu. Ce n'est pas pour l'instant le même rapport de préoccupation. »

Entretien [archive] Verresen, CR d'Île-de-France, mars 1995

Au-delà du projet d'Interconnexion Est, ces différents éléments témoignent d'un désinvestissement progressif des sujets « grande vitesse » par la Région.

2.3.2. Un désinvestissement progressif des acteurs régionaux sur les sujets « grande vitesse »

Ce désinvestissement des acteurs locaux n'est pas uniquement lié aux projets d'Interconnexion Est et Sud : il concerne la grande vitesse ferroviaire en général (*cf.* Chapitre 3). En témoigne la difficulté des acteurs régionaux, aussi bien de la Région que des services de l'État déconcentrés, à s'exprimer sur le futur Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse. À la fin des années 1980, les différentes collectivités étaient invitées à se prononcer sur les différentes propositions inscrites dans le projet de Schéma. En Île-de-France, ni la DRE Île-de-France, ni le Conseil régional ne formuleront de propositions ou d'avis (Ministère de l'Équipement, 1991 ; Entretien [archive] Sinou, CR d'Île-de-France, mars 1995). La DRE souligne le renforcement de la centralité parisienne et exprime des inquiétudes quant à l'insertion des lignes et à leur exploitation. L'exécutif régional propose un avis sur ce Schéma qui est soumis à la délibération du Conseil régional. Les débats ont lieu en 1988, et la proposition d'avis est rejetée par une majorité des conseillers régionaux.

Deux problèmes sont particulièrement mis en avant par les opposants : le projet d'Interconnexion Sud, qui fait l'objet de vives contestations essonniennes, et les enjeux d'insertion environnementale des futures lignes radiales (Entretien [archive] Sinou, CR d'Île-de-France, mars 1995). Lors des débats, une crainte est apparue que le TGV ne freine le développement des transports régionaux, tant sur le plan de leur exploitation (partage des sillons, saturation des gares) qu'en termes d'arbitrages budgétaires. Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, les mêmes craintes ont orienté l'implication de la Région Île-de-France quelques années plus tard lors de la demande de participation à la LGV Est européenne. Les débats concernant le futur Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse traduisent ainsi un décalage entre l'exécutif régional et une partie des conseillers régionaux. Le fait que la Région Île-de-France n'émette pas d'avis montre qu'aucun compromis n'a pu émerger. « Qui ne dit mot consent » (Entretien [archive] Sinou, CR d'Île-de-France, mars 1995) : l'Interconnexion Sud est inscrite au Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse malgré les oppositions locales.

Les débats et tensions se reportent donc sur le futur SDRIF (version de 1994), qui est alors toujours élaboré sous le pilotage du Préfet de région (débats au Sénat¹⁷⁷ [archive], 1993 ; Le Monde, 25 octobre 1993). Dans le texte adopté en 1994, le projet d'Interconnexion Sud est écarté. L'objectif de compléter les liaisons de l'Île-de-France vers les autres régions et vers l'Europe est cependant affiché.

« [L']interconnexion entre le TGV Atlantique et les autres lignes [...] devra faire l'objet d'une étude approfondie prenant en compte différentes options dont une éventuelle liaison directe entre La Défense et le TGV Atlantique. Le Schéma Directeur réserve également la possibilité d'un accroissement de capacité sur la ligne Massy-Valenton. »

« Pour prendre le TGV il fallait d'abord aller à Paris où que l'on habitât en Île-de-France. Demain, les points d'accès à ces réseaux devront être plus nombreux et mieux répartis sur l'ensemble de la région : ils permettront ainsi de mieux desservir les habitants et de désengorger réellement les gares centrales parisiennes, actuellement déjà saturées par un trafic en forte croissance. La mise en service récente de la gare de Massy constitue un premier signe de cette ouverture. Elle sera suivie prochainement par celles de Roissy et de Marne-la-Vallée-Val d'Europe, puis celles de la Défense et de Sénart. »

Extrait, SDRIF, 1994, p. 241 et 242

Dans le texte, les différentes tensions politiques au sein de la région sont ménagées : le principe d'Interconnexion Sud n'est pas affiché, il est pourtant toujours fait mention d'une gare TGV à Sénart et de l'enjeu d'amélioration du tronçon Sud emprunté par les trains à grande vitesse (le RER C et des trains de marchandises) est affiché. La réalisation d'une gare TGV à La Défense est plus volontairement annoncée, celle-ci pouvant être desservie à la fois par une liaison ferroviaire dédiée (de type Interconnexion TGV) jusqu'à la Défense depuis la ligne Atlantique et par le projet de TGV Normandie. L'idée d'une gare TGV à la Défense est également soutenue par les services de la Région Île-de-France : il s'agit du seul cas où l'intérêt est aussi net (Entretiens [archive] Sinou & Verresen, CR d'Île-de-France, mars 1995).

*

Le retour sur l'historique décisionnel concernant la localisation des gares franciliennes a montré que si l'idée de ces gares avait été développée comme un potentiel d'aménagement régional, cela s'est peu traduit dans la réalisation des projets. Dans le cas des gares TGV franciliennes, leur réalisation est directement justifiée par le développement d'un modèle de desserte à grande vitesse secondaire. Elles occupent dès lors une place centrale dans l'organisation d'un modèle de desserte, bien que celui-ci soit secondaire, la majorité des flux restant centrés sur Paris. La question de l'accessibilité des Franciliens à la grande vitesse est donc l'une des sous-fonctions attribuées à l'implantation de gares en Île-de-France, et le choix des sites a moins répondu à des enjeux d'insertion locale que de desserte de grands équipements (pour Roissy et Marne-la-Vallée Chessy).

¹⁷⁷ Site du Sénat (archive [www.senat.fr/questions/base/1993/qSEQ930400477.html], consulté en novembre 2018).

Près de 15 ans plus tard, alors que le projet d'Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France est repensé et fait l'objet d'un débat public, le projet d'implanter de nouvelles gares en Île-de-France réactive l'idée d'un potentiel d'aménagement régional lié au développement de nouvelles gares TGV franciliennes.

3. Réflexions et débats sur le projet d'Interconnexion Sud : télescopages par le Grand Paris

Le projet d'Interconnexion Sud est repensé par le service prospectif de la SNCF, au début des années 2000, dans une logique d'exploitation du réseau ferroviaire à grande vitesse, alors que l'entreprise ferroviaire, désormais dissociée de RFF, est dégagée des contraintes du financement du projet.

La relance de l'idée d'Interconnexion Sud nous permet d'étudier l'évolution du système d'acteurs franciliens impliqués dans le projet, près de 15 ans après la mise en service de l'Interconnexion Est (3.1.). Comprendre les enjeux de ce réinvestissement — par qui, sur quels éléments, avec quels objectifs — est d'autant plus intéressant que ce projet connaît un temps fort (organisation et conduite d'un débat public), alors même que les enjeux d'aménagement de la région francilienne sont au cœur de l'actualité politique (révision du SDRIF, Grand Paris). La mobilisation d'acteurs locaux en faveur d'une gare à Lieusaint illustre ce télescopage (3.2.)

3.1. La relance du projet d'Interconnexion Sud dans un contexte d'intenses débats sur l'aménagement régional

L'analyse des différentes mobilisations en faveur de l'Interconnexion Sud puis du cadre de gouvernance établi suite à la décision de soumettre le projet au débat public nous apporte un éclairage sur les évolutions des représentations du projet, de ses fonctions et ses enjeux, en particulier pour les acteurs franciliens de l'aménagement et des transports.

3.1.1. De la mobilisation en faveur de l'Interconnexion Sud à la gouvernance du projet de débat public Interconnexion Sud

Le partage d'exploitation des lignes de la Grande Ceinture en Essonne a des conséquences à la fois sur les services régionaux, mais aussi sur les liaisons entre régions, ce qui complexifie le système d'acteurs impliqués.

Au sud de l'Île-de-France, les TGV assurant des liaisons entre l'ouest de la France et d'autres régions empruntent les voies de la Grande Ceinture ferroviaire entre Massy et Valenton, tout comme le RER C et les trains de fret. Outre les problèmes qui se posent en matière de partage des

sillons, deux tronçons sont à voie unique. Du point de vue de l'exploitation ferroviaire, cela se traduit par (i) des difficultés à intercaler les TGV intersecteurs venant l'Ouest avec les TGV radiaux, mais aussi les autres services ferroviaires et (ii) une circulation ralentie des TGV en Île-de-France.

Ce constat a été à l'origine du premier projet de la SNCF d'Interconnexion Sud, ainsi que d'un projet ferroviaire, nommé « Massy-Valenton », d'aménagement des deux secteurs à voie unique. Ce dernier est soutenu par des acteurs institutionnels et politiques en particulier des Régions de l'ouest de la France, notamment par l'intermédiaire de l'Association Interconnexion Sud TGV en Île-de-France (AIS)¹⁷⁸. Ce projet ferroviaire « Massy-Valenton » comme le projet à grande vitesse initié au début des années 1990, a rencontré une forte opposition locale, alimentée par la crainte de nuisance dans un secteur dense et contraint.

Cependant, en raison des enjeux d'exploitation, un service de la SNCF dédié aux grands projets et aux études prospectives élabore au début des années 2000 une nouvelle proposition de ligne d'Interconnexion Sud. Celui-ci sera présenté à l' AIS : l'association apporte dès lors son soutien au projet (tout en continuant de porter celui de l'aménagement du tronçon ferroviaire de la Grande Ceinture entre Massy et Valenton). Cette nouvelle version de l'Interconnexion Sud, contre l'avis de RFF, est présentée aux représentants du Ministère des Transports (Lebœuf, 2013). Quelques mois plus tard, le CIADT du 18 décembre 2003 retient l'idée d'une ligne ferroviaire dédiée au sud de l'Île-de-France entre les LGV Atlantique et LGV Sud-Est, sur laquelle pourraient être réalisées une ou plusieurs gares TGV nouvelles. Les objectifs poursuivis sont d'améliorer l'ouverture des régions de la façade atlantique sur le réseau européen à grande vitesse ainsi que l'accès aux plateformes aéroportuaires de Roissy-Charles-de-Gaulle et d'Orly. L'État demande à RFF de préparer un débat public : RFF et se réapproprie alors progressivement le projet. Dans la phase préparatoire au débat public, plusieurs phases d'études¹⁷⁹ sont conduites par RFF au cours des années 2007-2010 sous le nom de pré-études fonctionnelles au débat public (Documents internes RIF, 2007-2009 ; Observations, 2009). La préparation du projet au débat public consiste à l'établissement du diagnostic et la précision des fonctionnalités du projet, puis le choix des scénarios soumis au débat public, afin de préparer le dossier de saisine de la CNDP.

Nous notons dans le cadre de ce projet la généralisation du terme de « fonctionnalité ». Auparavant, ce terme n'était pas utilisé par les acteurs du transport notamment : nous n'en retrouvons par exemple aucune trace dans le bilan LOTI de l'Interconnexion Est (2005), ni dans celui de la LGV Rhône-Alpes (2006) réalisés juste avant les différentes études préparatoires au débat public du projet d'Interconnexion Sud (RFF [Bilan LOTI], 2005 et 2006). Le terme de fonctionnalité se

¹⁷⁸ Créée en 1999 à l'initiative des CCI Bretagne, Pays de la Loire et Poitou-Charentes « afin de mobiliser les régions et acteurs économiques de province sur les difficultés de connexion entre les lignes LGV Atlantique et Sud-Est et de peser pour améliorer les liaisons », l'association ressemble 120 membres (collectivités territoriales de différents échelons, CCI, Associations, etc.) (Site de l' AIS : www.interconnexionsud.org/association/, consulté en juin 2019).

¹⁷⁹ Les études sont financées par l'État, RFF ainsi que la SNCF dans une première phase, puis par l'État et la Région Île-de-France (dans le cadre du CPER 2007-2013) et RFF en vue de la saisine de la CNDP (Documents internes RIF [préparation DP Interco. Sud], 2007-2009).

diffuse à cette période et est de plus en plus présent dans la littérature grise consacrée aux grands projets d'infrastructures à partir de la fin des années 2000. Il est en particulier fortement utilisé dans les discours des différents acteurs impliqués dans le projet d'Interconnexion Sud. Dans l'un des documents élaborés par RFF à cette période, le gestionnaire d'infrastructure précise l'emploi de fonctionnalité comme la réponse aux questions « pour quoi faire ? et comment ? », l'opportunité du projet correspondant à « pourquoi ? » et la faisabilité à « combien ? où ? » (Documents internes RIF [RFF, étude « rocade »], janvier 2009). Le terme de fonctionnalité remplace celui d'objectifs dans les documents préparatoires au débat public de l'Interconnexion Sud, et est parfois utilisé comme un synonyme de « fonction » (Documents internes RIF, 2007-2009 ; Observations, 2009). Cependant, et à l'appui de la définition du dictionnaire Larousse¹⁸⁰ (la fonctionnalité est le « caractère de ce qui est fonctionnel, de ce qui répond à une fonction déterminée »), nous faisons l'hypothèse que la généralisation de l'usage du terme de fonctionnalité, en dépit d'un aspect jargonnel, traduit une évolution des représentations de l'infrastructure et de leurs « effets », plus complexes et moins déterministes.

Le dispositif de pilotage est officiellement lancé en décembre 2007 par la réunion d'un premier comité de pilotage. Celui-ci, animé par un ingénieur du CGPC, se décline en deux entités « en raison de la double portée du projet » : un comité de pilotage national et un comité de pilotage francilien, les deux étant réunis lors de comité de pilotage plénier. Le premier rassemble des représentants de l'État et RFF, des conseils régionaux de huit régions [anciennes régions] (Alsace, Aquitaine, Bretagne, Centre, Île-de-France, Nord-Pas-de-Calais, Pays de la Loire et Rhône-Alpes), de la SNCF, d'Aéroports de Paris et de l'AIS. L'entité francilienne rassemble pour sa part des représentants de l'État et RFF, du conseil régional d'Île-de-France, des préfets de département et des conseils généraux des quatre départements concernés (Seine-et-Marne, Essonne, Hauts-de-Seine et Val-de-Marne), de la SNCF, du STIF, et d'Aéroports de Paris. Ce double dispositif nous apparaît traduire la déclinaison des enjeux du projet à différentes échelles : s'il concerne le territoire francilien pour son implantation, il répond à des fonctions nationales.

En plus des comités de pilotages, début 2008, RFF a mis en place différents groupes de travail techniques. Le premier, nommé « groupe fonctionnalités », a une vocation transversale : analyser les différentes dimensions du projet, sa valeur, de préciser le cahier des charges, apporter des argumentaires aux décideurs sur les différents scénarios. Les deux autres groupes, thématiques, ont traité la question de l'intermodalité air-fer et des aspects offres, trafic et socio-économie du projet. Le groupe transversal « fonctionnalité »¹⁸¹ nous a paru particulièrement intéressant, à la fois parce que son approche révèle de l'évolution des représentations de ce type de projet ainsi que par sa composition et par l'apport des travaux menés dans l'élaboration du projet. Le groupe a réuni des représentants des principaux acteurs concernés ainsi que des experts issus des bureaux d'étude (une

¹⁸⁰ Site du dictionnaire Larousse : www.larousse.fr/dictionnaires/francais/fonctionnalite/34459, consulté en juillet 2019.

¹⁸¹ Le groupe a été animé par une consultante spécialisée en « analyse de la valeur appliquée aux infrastructures de transport ». Bien que la mission du groupe de travail ait été liée à la première phase des pré-études, sa configuration, jugée pertinente, a été reconduite afin de discuter de l'avancée des études de la phase 2 (Observation [Réunion groupe fonctionnalités], juillet 2009).

vingtaine de personnes en tout) : de la DREIF, des Régions Île-de-France, Pays de la Loire et Bretagne, des Conseils généraux de l'Essonne et Val-de-Marne, de RFF (Direction Île-de-France et Investissement), du STIF, de l'IAU, de la SNCF (Grands Projets et Transilien), d'ADP, de l' AIS¹⁸², et les bureaux d'études INEXIA et SETEC. À l'issue des différentes séances, le groupe a remis un rapport en janvier 2009.

3.1.2. Les réflexions du groupe fonctionnalités : l'introduction des enjeux d'aménagement à travers les projets de gares

L'approche par les fonctionnalités du projet a renforcé la dimension multiscale du projet et les enjeux d'articulation entre les différentes échelles (Encadré 8).

Encadré 8 : Les « grandes fonctionnalités » du projet d'Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France

Le groupe « fonctionnalité » a déterminé des qualités fonctionnelles, retenues et pondérées afin de comparer les différents principes de scénarios. La même approche a été utilisée afin de comparer les sites potentiels de localisation de la gare d'Orly.

À l'issue des travaux du groupe lors de la première phase des pré-études, RFF a communiqué sur les « grandes fonctionnalités » du projet :

- Améliorer les relations province/province et Europe
- Améliorer l'accessibilité aux aéroports d'Orly et Roissy pour la province
- Améliorer la desserte TGV de l'Île-de-France et éviter l'engorgement des gares parisiennes
- Permettre le développement du fret
- Être cohérent avec les capacités des branches LGV radiales
- Favoriser l'amélioration du service Transilien
- Offrir une liaison directe entre Roissy-CDG et Orly
- Répondre aux grands enjeux de développement durable.

D'après les documents internes au comité de pilotage et au groupe « fonctionnalités » (2007-2009)

À la suite des travaux menés par le groupe, d'autres fonctionnalités ont été ajoutées aux trois premières orientations identifiées par l'État et RFF (l'amélioration des liaisons province-province ; l'amélioration de l'intermodalité air/fer [Orly] ; et la séparation des flux TGV, Transilien [RER C] et fret) : l'amélioration de la desserte de l'Île-de-France et la dynamisation des territoires (Documents internes RIF [Rapport du groupe fonctionnalités], 2009).

Lors des différentes réunions, la question des gares nouvelles (leur nombre, leur localisation) a été particulièrement investie, l'enjeu étant de trouver un équilibre entre la performance des temps de parcours et la rentabilité de la nouvelle offre, tout en prenant en compte les volontés locales de développement territorial autour de ces gares (Documents internes RIF [groupe fonctionnalités], 2008-2009 ; Observations, 2009). Si les fonctions associées aux gares font écho avec celles discutées pour l'Interconnexion Est, une importance nouvelle est donnée à la prise en compte de

¹⁸² La participation de l'association, dont l'une des figures est Alain Mustière (ancien Président du CESER des Pays de la Loire) qui la préside jusqu'en 2016, renforce la représentation des acteurs régionaux et locaux des régions de l'ouest de la France.

L'amélioration de la desserte en Île-de-France (soit des dessertes TGV soit des dessertes régionales). Cette attention est explicitement présentée comme la clé d'acceptation d'un projet dont les versions antérieures et alternatives ont rencontré de fortes oppositions locales.

Le groupe fonctionnalités a travaillé sur les gares franciliennes à l'étude. À cette occasion, afin de nourrir les réflexions sur les projets, des études sont réalisées sur les gares existantes : il s'agit d'une prise de recul inédite sur ces gares et leurs fonctionnements. Dans le cadre de la préparation du débat public et des travaux conduits, la SNCF fait réaliser en 2007 une étude « clientèle » (première de ce genre) sur les gares TGV de Massy et Marne-la-Vallée Chessy (SNCF, 2008). Une autre étude est réalisée sur les temps d'accès aux différentes gares TGV d'Île-de-France (parisiennes et franciliennes). Les évaluations montrent d'une part un déficit de l'offre dans les gares franciliennes existantes et par ailleurs une très forte sensibilité au temps d'accès, qui soulignent l'importance d'une articulation aux modes collectifs régionaux, mais aussi aux infrastructures routières.

En 2009, le groupe fonctionnalités conclut que, malgré les risques de pénalisation des temps de parcours, un projet à trois gares (dont la gare de Massy) maximiserait le nombre de voyageurs captés (Documents internes RIF [groupe fonctionnalités], 2009). La réalisation de ce bénéfice est toutefois conditionnée selon eux à la complémentarité des fonctions des différentes gares (air/fer, association à différentes lignes de transports régionaux), et à un travail plus général sur l'organisation des dessertes à grande vitesse. Deux leviers d'amélioration de la desserte sont identifiés. Le premier repose sur l'augmentation des fréquences ainsi qu'une réduction du temps de parcours : il peut s'agir de gain effectif, mais également d'une amélioration de la robustesse pour une offre marquée par des retards et difficultés d'exploitation. Le second est le renforcement du potentiel de correspondance dans ces gares. En effet, si les gares existantes de Marne-la-Vallée Chessy, Massy et Roissy sont « multidirectionnelles » selon les termes de la SNCF, elles sont assez peu utilisées pour réaliser des correspondances entre trains. Ceci s'explique notamment par la structure de l'offre (horaire, fréquence des trains, logique de desserte), qui ne valorise pas le potentiel de correspondance de ces gares, ce sur quoi le groupe fonctionnalités suggère de travailler.

Ainsi, les réflexions du groupe fonctionnalités sur les gares vont au-delà du projet Interconnexion Sud lui-même et débordent sur l'organisation générale de la desserte TGV en Île-de-France. Trois propositions ressortent plus particulièrement. La première est l'idée d'un « hub » TGV en Île-de-France, desservi par un service cadencé permettant de développer ce potentiel de correspondance, au-delà des usages déjà identifiés et limités par le niveau de service dans les gares de Massy et Marne-la-Vallée en particulier. La deuxième proposition concerne l'évolution de la structure du réseau TGV.

Dans une visée prospective, à l'appui de certaines propositions de la SNCF quant à l'enjeu de multiplier les points d'accès à la grande vitesse en Île-de-France (*cf.* Chapitre 3), le groupe discute de l'idée d'une rocade TGV en Île-de-France (Documents internes RIF [groupe fonctionnalités], 2008-2009 ; Observations, 2009). Si l'idée est envisagée à un horizon lointain et vague (2030-2050),

dans ses conclusions, le groupe fonctionnalités note « que l'idée progresse ». L'étude exploratoire sur une rocade TGV en Île-de-France, conduite par RFF et financée par le Conseil régional d'Île-de-France est lancée à la même période, illustrant la diffusion de cette idée (*cf.* Chapitre 3). Enfin, à la convergence des réflexions sur la structure du réseau, de l'offre et des fonctions des gares, le groupe avance l'idée que les gares ou futures gares pourraient être localisées à la fois sur une ligne radiale et sur une ligne dite d'Interconnexion. Cette dernière est notamment liée au projet POCL avec l'idée d'une gare située à la croisée de cette ligne et de l'Interconnexion Sud, mais se retrouve également dans d'autres projets ou réflexion sur le modèle de gare (Observations [étude « rocade »], 2009 et [réunions et débats publics Interconnexion Sud et POCL] 2010-2012).

Des réflexions menées par le groupe fonctionnalités, par l'investissement des sujets gares, nous retenons trois éléments importants. Tout d'abord, à l'instar de ce que nous avons observé dans l'analyse plus générale du foisonnement de projets au cours de cette même période, la nécessité de réaliser des études sur les gares existantes comme les réflexions menées dans le cadre du groupe mettent en évidence un déficit dans la connaissance des gares franciliennes en service. À l'appui des enquêtes alors réalisées ainsi que des travaux sur les gares TGV nouvelles, les travaux du groupe fonctionnalités mettent en évidence l'importance d'articuler les projets de gares nouvelles aux réseaux de transports collectifs lourds, avec un enjeu sur la fréquence et la fiabilité de cette desserte. Ils mettent également en avant l'enjeu d'accompagner la réalisation de l'Interconnexion Sud et les potentielles nouvelles gares par des projets de différentes natures : prolongement ou aménagement de transports collectifs, aménagement routier, aménagement urbain. Pour autant, second point notable, les futurs grands projets de nouvelles infrastructures régionales (Arc Express, Réseau du Grand Paris) sont mis de côté des réflexions. Ils sont certes évoqués dans le cadre du groupe de travail et davantage à partir de 2009. La question de l'articulation de ces futurs réseaux régionaux au projet d'Interconnexion Sud n'est volontairement pas creusée¹⁸³ : elle est jugée comme n'étant pas l'objet de l'étude et la temporalité des projets régionaux est considérée moins avancée en 2009¹⁸⁴. Enfin, le dernier élément important est le fait que le groupe s'accorde pour appuyer un projet à trois gares : il s'agit d'une inflexion forte des orientations du projet, en particulier face à la question des temps de parcours. Le groupe n'avait pas pour mission de travailler sur les scénarios, nous verrons comment ces réflexions ont cependant infléchi l'élaboration des scénarios en vue de la saisine de la CNDP.

3.1.3. La définition par RFF de trois scénarios à soumettre au débat public

L'analyse des choix retenus afin de soumettre le projet Interconnexion Sud au débat public montre une évolution du positionnement de certains acteurs au cours des réflexions menées, y compris du

¹⁸³ Cette question est évoquée soit sous l'angle technique du croisement ou de l'articulation des réseaux, soit à travers la question de la localisation des gares et des possibles enjeux d'intermodalité, dans le cas d'Orly en particulier.

¹⁸⁴ Les débats publics concernant Arc Express et le réseau de transport public du Grand Paris (30 septembre 2010 – 31 janvier 2011) débiteront finalement avant celui de la ligne Interconnexion Sud.

maître d'ouvrage (Documents internes RIF et Observations, 2007-2009 ; RFF [dossier du maître d'ouvrage, DP Interco. Sud], 2010). En amont du projet, RFF (à l'instar des représentants des Régions de l'ouest de la France) était très sensible à la minimisation des temps parcours. L'amélioration de la desserte en Île-de-France essentiellement investie par la question de l'intermodalité air/fer à Orly ou la séparation des flux TGV/RER/fret. Aussi, nous notons une diffusion de certaines idées portées par une partie des acteurs auprès des autres.

Dès la relance de l'idée d'Interconnexion Sud au début des années 2000, la création d'une gare nouvelle est associée au projet : celle d'Orly. La desserte de la plateforme aéroportuaire d'Orly a été l'un des leviers de réémergence du projet au début, et l'un des prérequis des études conduites en amont du débat public (Lebœuf, 2013 ; Documents internes [préparation DP Interco. Sud], 2007-2009). L'idée d'une seconde gare a pris forme au fil du projet. La SNCF, de son côté, a milité en faveur d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges, desservie par deux branches du RER D, avant même le lancement de pré-études (SNCF [contribution au SDRIF], 2005). Aussi, l'idée de réaliser deux gares nouvelles sur la future ligne d'Interconnexion Sud (en plus de celle de Massy) comme l'idée exploratoire d'une rocade de gare en Île-de-France sont soumises et portées par la SNCF, et se diffusent notamment auprès d'acteurs franciliens.

Ainsi, l'avis formulé par le groupe fonctionnalités en faveur d'un projet à trois gares est en partie repris par RFF. À l'appui des études et des travaux menés dans les différents groupes de travail, RFF consolide trois scénarios qui seront présentés et discutés lors du débat public (Encadré 9). Les scénarios partagent certains principes, dont pour chacun d'entre eux, la conservation de la gare de Massy et la réalisation de la gare d'Orly (sa localisation est discutée, au sein de la plateforme aéroportuaire ou à proximité). Ils se distinguent à différents niveaux (choix techniques, tracés, coûts), chacun étant associé à une idée directrice différente. Pour les scénarios « A » et « B », le principe d'une gare supplémentaire est présenté sous la forme d'une option. Pour le scénario « C », il s'agit de l'idée directrice : le « scénario [C] a été conçu pour desservir le secteur de Sénart, c'est pourquoi il prévoit, outre la gare d'Orly, la création d'une seconde gare TGV » (RFF, [dossier du maître d'ouvrage, DP Interco. Sud], 2010, p. 80).

« Ces trois scénarios partagent trois principes : la réalisation d'une ligne dédiée aux TGV, reliant la LGV Atlantique aux lignes desservant le sud-est, l'est et le nord de la France ; la desserte de la gare de Massy TGV ; la création d'une gare TGV à Orly connectée à l'aéroport de Paris-Orly. »

« Sur la base des principes d'amélioration de la desserte TGV de l'Île-de-France et des couloirs de passage envisageables, trois scénarios pour l'Interconnexion Sud ont été définis. Ces scénarios, qui résultent d'un important travail d'études menées au préalable par Réseau ferré de France, sont conçus autour de trois idées directrices différentes :

- un tunnel direct entre les LGV Atlantique et Sud-Est ;
- un jumelage avec la ligne existante en surface dans les secteurs les moins denses ;
- un tunnel vers le secteur de Sénart pour y créer une seconde gare nouvelle. »

RFF, [dossier du maître d'ouvrage, DP Interco. Sud], 2010, p. 69 et 74

Nous interprétons l'imbrication entre option de tracé et réalisation d'une seconde gare nouvelle à Sénart comme une traduction de la montée en puissance du soutien seine-et-marnais à cette option de tracé, qui est apparu assez tardivement dans la conduite des études préalables au débat public.

En effet, en dépit de la gouvernance large du projet, dans les phases amont, les collectivités et acteurs institutionnels locaux ne disposent pas tous des mêmes informations. Alors que les scénarios prennent forme, les acteurs seine-et-marnais découvrent les premiers éléments du futur scénario « C ».

Ce scénario, le seul à concerner directement le territoire seine-et-marnais, est alors présenté comme « repoussoir » (longueur, coût, temps de parcours, raccordement sur l'ancien tronçon d'arrivée de la LGV Sud-Est, positionnement de la gare d'Orly en surface). Mais de leur point de vue, il offre la possibilité de relancer le projet de gare TGV dans le Sud du département (Entretien Responsable CG de Seine-et-Marne, juillet 2011). La Seine-et-Marne n'était pas représentée dans l'ensemble des groupes de travail (à l'exemple du groupe fonctionnalités au sein duquel seuls les départements de l'Essonne et du Val-de-Marne ont participé), et le projet n'était initialement pas envisagé comme devant traverser ce territoire. Dès lors, les représentants seine-et-marnais se mobilisent fortement en faveur du scénario C, en amont et au cours du débat public. Le fait que ce scénario soit présenté lors du débat public comme son principe (desservir Sénart) traduit une première concession à cette mobilisation.

Les scénarios, et le fait que la 3^e gare soit présentée « en option » pour deux d'entre eux, montrent que RFF a accepté certaines inflexions du projet, sans être totalement convaincu (Encadré 9). Dans le dossier, les scénarios « A » et « B » sont déclinés avec une version à une gare nouvelle (avec uniquement la gare d'Orly), puis une version à deux gares nouvelles (avec une gare supplémentaire à Villeneuve-Saint-Georges). Le scénario « C » présente deux gares, à Orly et à Sénart.

Encadré 9 : Trois scénarios de réalisation de l'Interconnexion sud et de gares TGV nouvelles discutés lors du débat public

Les scénarios sont désignés sous les références « A », « B » et « C ». Les scénarios A et B déclinent des options ou variantes, fonction du nombre de gares et de leur localisation, et dans le cas du scénario B, du tracé de la ligne dans le secteur est du projet.

Scénario A [Projet ligne nouvelle raccordée à la LGV Sud-Est actuelle] :

Ligne nouvelle de 18 km (95 % en tunnel) de Massy à Valenton. Réalisation d'une gare (souterraine) dans le secteur d'Orly (4 localisations possibles). Option d'une seconde gare (souterraine) dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges. Coût : 2,5 à 3 milliards d'euros (conditions économiques [CE] 2008)

Scénario B [Projet avec aménagement de la ligne existante] :

Jumelage avec la ligne existante (« Grande Ceinture »), se traduisant par 16 km de ligne nouvelle (35 % en tunnel), décliné avec une variante « tunnel à l'Est » de 19 km (70 % en tunnel). Réalisation d'une gare (en surface) à Orly (2 localisations possibles). Option d'une seconde gare de surface connectée au RER D. Coût : 1,4 à 2,3 milliards d'euros (CE 2008)

Scénario C [Projet ligne nouvelle raccordée à l'ancienne LGV Sud-Est] :

Ligne nouvelle de 31 km (85 % en tunnel) entre Massy et Sénart. Réalisation de deux gares nouvelles, une à Orly (en souterrain, 4 localisations envisageables) et la seconde à Sénart (en surface, 2 localisations possibles). Coût : 3,3 milliards d'euros (CE 2008)

D'après RFF [Dossier du maître d'ouvrage – DP Interco. Sud], 2010

Dans le cas du scénario « C », la ligne est plus longue, plus chère, et les gains de temps ne se font pas sur le temps de parcours (allongement de quelques minutes), mais sur le temps de rabattement des voyageurs franciliens pour accéder à la gare. Ces éléments traduisent par ailleurs un choix du maître d'ouvrage, de laisser la question ouverte lors du débat public qui se déroule entre décembre 2010 et mai 2011¹⁸⁵, notamment entre les visions du projet portées par les représentants des collectivités de l'ouest de la France ou d'ADP (plutôt en faveur d'une minimisation des temps de parcours) ou celles de la SNCF et progressivement des représentants des intérêts franciliens (plus intéressés par l'amélioration de l'accessibilité francilienne à la grande vitesse ferroviaire).

3.2. Le projet de gare TGV à Lieusaint sur le projet de ligne d'Interconnexion Sud : « les oubliés du Grand Paris »

Dès l'élaboration des options de tracé du « C », les représentants de la Seine-et-Marne, ont le sentiment que ce scénario est un faire-valoir aux autres variantes envisagées (Entretien Responsable CG de Seine-et-Marne, juillet 2011). Si son principe est retenu en lien avec leur mobilisation sur la gare de Sénart, les difficultés ne se limitent pas aux composantes de ce scénario, loin de faire consensus : le principe même d'une seconde gare est loin d'être acquis, et le secteur de Sénart se

¹⁸⁵ Le débat est interrompu du 21 février au 3 avril 2011 en raison d'élections. Dans le cadre de ce débat, treize réunions publiques ont eu lieu, dont douze en Île-de-France et une à Nantes. 74 cahiers d'acteurs ont été déposés et publiés par la CPDP (Commission Particulière du Débat Public). Une des réunions publiques est commune au débat sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris, ainsi qu'un des cahiers d'acteurs (Site CNDP : www.debatpublic.fr/projet-dinterconnexion-sud-lignes-a-grande-vitesse-ile-france, consulté en juin 2019).

retrouve en compétition avec celui de Villeneuve-Saint-Georges, qui fait l'objet de débats localement, mais bénéficie d'un fort soutien de la SNCF. Le Conseil général de Seine-et-Marne (mené par une majorité PS) met alors en place un « lobbying », auprès de différents acteurs de l'aménagement et des transports pour soutenir l'Interconnexion Sud et le Scénario C avec une gare localisée à Lieusaint-Sénart (Documents internes SMT et Observations, 2010-2011 ; Entretien Responsable CG Seine-et-Marne, juillet 2011).

3.2.1. Des argumentaires techniques pour convaincre RFF

Alors que les acteurs seine-et-marnais se mobilisent sur le scénario « C », ils ont le sentiment que le scénario « A » est le favori à la fois de RFF ainsi que des représentants des régions de l'ouest de la France, en particulier l'AIS, dont la mobilisation a contribué à la relance du projet. Pour ces derniers, le passage de l'Interconnexion Sud en Île-de-France est uniquement dicté par le fait qu'il assure la rentabilité économique du projet (Entretien Responsable CG de Seine-et-Marne, juillet 2011). Cette position de favori repose selon eux sur les temps de parcours annoncés par ce scénario. Afin de contrer cet argument « temps de parcours », le Conseil général de Seine-et-Marne avec l'appui de différents acteurs locaux et en particulier l'EPA Sénart (un acteur étatique) développe des argumentaires techniques. L'EPA Sénart financera la réalisation d'une étude sur « les conditions d'accueil et l'impact économique et urbain d'une gare du réseau LGV » (Entretien Responsable EPA Sénart, juin 2011 ; Observations [Réunion EPA Sénart], septembre 2011). Nous avons identifié trois grands messages.

Tout d'abord, l'apport d'arguments chiffrés sur la rentabilité du projet ainsi que sur l'importance de la zone de chalandise d'une gare localisée à Sénart (arguments du poids de la clientèle nouvellement desservie, des gains de temps pour les voyageurs franciliens, du potentiel de trafic¹⁸⁶). Cela se traduit notamment par la production et la diffusion de données chiffrées, afin de contrer la façon dont est envisagé le scénario « C » par RFF (EPA Sénart [Contributions du débat public], 2011 ; Documents internes [études EPA Sénart], 2010-2011).

Les argumentaires techniques en faveur du scénario « C » insistent également sur les perspectives à long terme offertes par le raccordement sur l'ancienne LGV (préservation de capacité) ainsi que sur le potentiel d'autres fonctionnalités, à l'exemple d'un service « RERGV » en particulier entre Orly et Roissy. L'idée selon laquelle le scénario « C » permettrait de préserver la capacité et un potentiel de développement à long terme a eu un écho important chez les interlocuteurs de RFF selon les représentants du Conseil général de Seine-et-Marne (Entretien Responsable CG de Seine-et-Marne, juillet 2011). Elle a également été entendue au sein des services de la Région Île-de-

¹⁸⁶ Les études de la SNCF et de RFF n'aboutissaient pas tout à fait au même résultat quant aux trafics potentiels dans les différentes gares, entre Villeneuve-Saint-Georges et Lieusaint-Sénart ainsi que sur répercussions sur les autres gares en projet et en service. Pour RFF, celle de Sénart offrait de meilleures perspectives, en raison de son accessibilité par la route. Cependant les estimations avaient été réalisées avant la prise en compte du Grand Paris Express, pouvant avoir des répercussions sur les aires d'attraction des gares de Massy, Orly et Villeneuve-Saint-Georges (Cahier d'acteurs n°12, 2010 ; RFF, 2010 ; CPDP Interco. Sud., 2011).

France, même si cette projection apparaît difficilement crédible en raison de la diminution des capacités financières des collectivités territoriales : « aujourd'hui, est-ce qu'on est capable d'avoir une vision à très long terme par rapport à l'état des finances publiques ? » (Entretien Chef de service CR d'Île-de-France, décembre 2011).

Enfin, afin de dépasser la vision uniquement focalisée sur l'amélioration des temps de parcours, le projet de gare a fait l'objet d'études et de questionnements de différentes natures par les partenaires locaux (pilotage EPA Sénart) : type de bâtiment (ouvert ou orienté d'un côté des voies) et son insertion locale (aménagements locaux et accès), zone de chalandise, type de desserte et schémas dans lesquels cette desserte s'inscrit (Entretien Responsable CG de Seine-et-Marne, juillet 2011 ; Réunion CG de Seine-et-Marne, septembre 2011 ; Observations, 2011). Concernant la gare elle-même, par rapport aux gares franciliennes existantes, elle n'est ni en zone dense (comme celle de Massy) ni associée à un grand équipement (cas de Roissy ou Marne-la-Vallée).

Elle n'est pas non plus dans une configuration territoriale proche d'autres gares TGV nouvelles (à la fois dans un territoire « diffus » et pourtant au cœur d'une importante zone de chalandise), ni dans un contexte institutionnel et urbanistique particulier (ville nouvelle) : l'étude pilotée par l'EPA Sénart mobilise les partenaires du projet sur l'idée que la gare ne rentre pas dans un modèle et qu'il faut trouver « quel est le concept de cette gare » (Entretien Responsable EPA Sénart, juin 2011 ; Observation [Réunion EPA Sénart], septembre 2011). Cette question concerne à la fois l'insertion de la gare, mais aussi les enjeux de la desserte, dont nous observons également une réflexion à différentes échelles. Pour la gare elle-même, les acteurs locaux s'interrogent sur le type de desserte. Limiter la gare à un service intersecteur est jugé comme « d'un autre temps » : il est présenté comme nécessaire de réfléchir « à l'échelle du système et non seulement sur un axe de rocade... La localisation de la gare a des conséquences sur le système [TGV] et sur l'aménagement du territoire » (Réunion CG de Seine-et-Marne, septembre 2011). La gare de Sénart permet d'équilibrer la desserte entre le nord (Marne-la-Vallée Chessy) et le sud de la Seine-et-Marne. Elle permet aussi d'équilibrer le projet d'Interconnexion Sud, en éloignant la troisième gare des secteurs de Massy et Orly (Observations, 2011).

Pour le Conseil général de Seine-et-Marne, il s'agissait de travailler, non pas uniquement un projet de gare, mais à « l'activation des différents acteurs du sud de la Seine-et-Marne sur un projet de territoire » : la gare est pensée comme un outil au service de ce projet de territoire (Entretien Responsable CG de Seine-et-Marne, juillet 2011).

Les arguments ici développés sont à destination de RFF, mais pas uniquement. Ils ont servi la mobilisation locale en faveur du projet de gare TGV et les démarches auprès de soutiens potentiels et, ont plus généralement alimenté et accompagné une évolution des représentations du projet d'Interconnexion Sud, sur les enjeux d'aménagement du territoire, repris à différentes échelles et pour différents territoires par les acteurs impliqués dans le projet. Le bilan du débat public souligne l'évolution d'un argumentaire justifiant le projet par une logique « transport » à une vision de

l'Interconnexion Sud comme un « levier d'aménagement du territoire » : « les arguments du débat échangés lors des réunions publiques et les positions des acteurs au travers des cahiers publiés se déclinent selon trois différentes échelles d'aménagement des territoires, aux plans national, régional et local. » (CPDP Interco. Sud, 2011, p. 18).

3.2.2. Fédérer les « oubliés du Grand Paris » sur un « projet de territoire »

Les acteurs du Grand Est francilien ont le sentiment de ne pas être pris en compte ni dans le projet d'Interconnexion Sud, ni dans le projet de Grand Paris. Outre les arguments techniques développés par les promoteurs de la gare de Lieusaint (CG de Seine-et-Marne, EPA Sénart), cette idée a nourri à la fois la mobilisation, ainsi que son message : afficher un projet unique (une seule localisation de gare en Seine-et-Marne) et fédérateur (un « projet de territoire »).

La mobilisation des acteurs seine-et-marnais en faveur d'une gare TGV à Lieusaint dans le cadre du projet Interconnexion Sud s'intensifie au cours de la formalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Durant la phase préparatoire au débat public, le projet d'Interconnexion Sud a semblé plus avancé aux partenaires impliqués : les études préparatoires à l'élaboration du dossier de saisine de la CNDP s'achevaient alors que le projet de Grand Paris était tout juste formellement annoncé. Cependant la rivalité entre les projets d'aménagement portés par la Région Île-de-France et par le gouvernement (incarnée par les projets d'Arc Express et de réseau de transport public du Grand Paris) s'est traduite par une série d'annonces, d'accélération et un jeu sur les calendriers sous fond d'opposition politique (*cf.* Chapitre 3) : le lancement du débat public conjoint aux deux projets débute en septembre 2010, avant celui de l'Interconnexion Sud.

Les leviers de la mobilisation locale en faveur du projet de gare TGV à Lieusaint (et donc de l'Interconnexion Sud) sont multiples. Cependant, nous notons que celle-ci s'est fédérée progressivement en réaction aux projets de Grand Paris, avec l'idée que le territoire et ses habitants étaient des « oubliés du Grand Paris Express ». Dans les discours, il y a un écho entre le choix de Marne-la-Vallée comme site d'implantation d'une gare TGV nouvelle à la fin des années 1980, suivi de l'abandon du projet de gare à Sénart du début des années 1990 (*cf.* partie 2.3.), et la situation du début des années 2010 : le Sud-Est francilien n'est pas intégré aux projets d'aménagement régionaux (Entretiens Responsables EPA Sénart, juin 2011 & CG de Seine-et-Marne, juillet 2011).

Alors que le coût de l'Interconnexion Sud est débattu et apparaît comme un frein, le parallèle avec le financement du futur réseau de transport du Grand Paris renforce l'idée qu'une partie du territoire francilien n'est pas intégré à la stratégie de développement régionale (Contributions & Cahiers d'acteurs, 2010-2011 ; CPDP Interco. Sud, 2011).

« Plusieurs acteurs présentent leurs territoires comme “oubliés du réseau Grand Paris Express”. »

« Le choix de Sénart est présenté avec différents atouts. Pour le vice-président du *Conseil général de l'Essonne*, ce qui se joue c'est le rééquilibrage de l'Île-de-France au Sud. L'adjoint au *maire de Melun* rappelle que les habitants se sentent oubliés du Grand Paris et met en regard le coût de ce projet de l'ordre de 32 milliards avec celui de l'interconnexion Sud. »

« [Lors] de la réunion de Longjumeau, à plusieurs reprises, les intervenants ont rappelé l'oubli du territoire Sud-Est de l'Île-de-France par le Grand Paris, alors que ce scénario [C] pourrait être “un levier de cohérence et de réussite du Grand Paris” »

Extrait CPDP Interco. Sud [Compte-rendu du débat public], 2011, p. 19, 25 et 46

L'analyse des échanges, contributions ou réunions publiques du débat public ainsi que des discours de représentants locaux¹⁸⁷ met en évidence non seulement l'importance de ce discours des « oubliés du Grand Paris » et le fait qu'il soit associé à l'idée de contre-balancement de cette situation, à l'appui d'arguments à différentes échelles : développement local, équilibrage interdépartemental, intégration du Sud-Est francilien dans une dynamique métropolitaine. La localisation d'une gare à Lieusaint est présentée comme une compensation de cet « oubli ».

Alors que les opinions concernant une gare dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges sont plus contrastées (CPDP Interco. Sud [compte-rendu du débat public], 2011), les acteurs-animateurs de la mobilisation en faveur de Lieusaint-Sénart (CG de Seine-et-Marne, EPA Sénart, SAN Sénart¹⁸⁸) cherchent à la fois à rassembler le plus largement possible¹⁸⁹ et sur un projet unique (Documents internes SMT, Entretiens et Observations, 2010-2011).

« Ce projet, qui fait déjà l'objet d'un consensus très large entre les élus des agglomérations d'Évry, de Sénart, de Melun et le Conseil Général de Seine-et-Marne doit maintenant mobiliser plus largement l'ensemble des acteurs concernés. »

Extrait courrier du président du SAN Sénart au représentant de Seine-et-Marne Tourisme, mars 2011

Cette stratégie semble avoir fonctionné, puisque les soutiens locaux ne se limitent pas au territoire seine-et-marnais (il est désormais question du « quadrant Sud-Est »), en témoignent certains cahiers d'acteurs ou contributions au débat public, ainsi que les prises de parole lors des réunions publiques. La presse régionale se fera même l'écho de l'union affichée lors de la réunion publique de Lieusaint sous le titre « Carton plein pour la réunion sur la future gare TGV » (Le Parisien, 29

¹⁸⁷ En particulier les entretiens semi-directifs réalisés (EPA Sénart, juin 2011, CG de Seine-et-Marne, juillet 2011) ; les entrevues et rencontres (CG de Seine-et-Marne, août-septembre 2011) ; les réunions techniques, documents et échanges internes du CG de Seine-et-Marne et de ses partenaires [gare de Sénart], 2011 ; les réunions publiques (en particulier la Réunion publique de Lieusaint, 27 avril 2011) et documents versés au débat public du projet d'Interconnexion Sud (contributions, cahiers d'acteurs, comptes-rendus), 2010-2011 (Site du débat public Interco. Sud : <http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-interconnexionsudlgv/index-2.html>).

¹⁸⁸ Le syndicat d'agglomération nouvelle (SAN) de Sénart-Ville Nouvelle, est créé en 1984 (sous le nom Melun-Sénart) et réuni des représentants des collectivités locales (Lieusaint, Cesson, Combs-la-Ville, Moissy-Cramayel, Nandy, Réau, Savigny-le-Temple, Vert-Saint-Denis). En 2014, le SAN devient une communauté d'agglomération. Cette dernière fusionne l'année suivante avec différentes communautés d'agglomération et communes essonniennes, désormais regroupées au sein de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart (Agglo Grand Paris Sud) (Site de la Ville de Vert-Saint-Denis [www.vert-saint-denis.fr/lintercommunalite/], consulté en septembre 2019).

¹⁸⁹ Les sollicitations ne se limitent pas aux acteurs politiques, et différents types d'acteurs sont invités à s'investir en faveur du projet (réunions, courrier, rencontre) : élus du Conseil régional d'Île-de-France ou des autres départements, représentants des organismes locaux (tels que les antennes départementales, les chambres de commerces et d'industrie ou encore associations locales d'entreprises) ainsi que de grands acteurs économiques (Disney).

avril 2011). Une diversité d'acteurs s'exprime explicitement en faveur du scénario C avec une gare à Sénart (Lieuxaint) et ils affichent une unité au-delà d'une institution ou d'un territoire.

« Le Sud-est Francilien uni en faveur du tracé seine-et-marnais et pour la création d'une gare TGV Sénart — Melun Val de Seine à Lieusaint ».

Cahier d'acteurs n°8 « Conseil général de Seine-et-Marne et Acteurs du Sud-Est Francilien »¹⁹⁰

« [La] question des transports et des déplacements est aujourd'hui prioritaire pour désenclaver l'ensemble de ce grand territoire écarté des projets du "Grand Paris". C'est la raison pour laquelle la création d'une ligne dédiée aux trains à grande vitesse et d'une gare TGV à Lieusaint représente une opportunité nouvelle qu'il faut saisir. »

Cahier d'acteurs n°30 « Seine-et-Marne Développement »¹⁹¹

« Un large consensus politique du quadrant Sud-Est francilien s'exprime pour une gare TGV à Lieusaint. Le projet d'interconnexion Sud suscite un enthousiasme fort sur ce territoire regroupant quatre agglomérations dont deux villes nouvelles, Évry et Sénart. Leurs acteurs institutionnels ont adopté une position commune au-delà de leurs appartenances politiques, le cahier d'acteurs du Conseil général de Seine-et-Marne en témoigne. Ce consensus s'est d'abord traduit par l'abandon de l'hypothèse d'une gare TGV à Villaroche, pour un choix unanime en faveur de Lieusaint desservi par le RER D ».

Extrait CPDP Interco. Sud [Compte-rendu du débat public], 2011, p. 24

Le projet est donc pensé comme répondant à des enjeux à différentes échelles et s'inscrit dans « une logique métropolitaine, comme un élément structurant du territoire, du Sud-Est francilien » (Rencontre CG de Seine-et-Marne, septembre 2011).

Concernant la mobilisation d'acteurs franciliens en faveur de la gare de Lieusaint, nous notons un décalage fort entre les acteurs locaux, selon leurs périmètres d'action (commune ou périmètre intercommunal, département, région). Si certains acteurs régionaux se positionnent en faveur du projet dans un cahier d'acteurs, cela ne traduit pas pour autant une mobilisation politique. Au niveau du Conseil régional, les élus de la majorité sont divisés entre les élus Verts qui soutiennent la gare de Villeneuve-Saint-Georges, et les élus PS (dont Jean-Paul Huchon, Président du Conseil régional d'Île-de-France), appuyant la localisation d'une seconde gare à Sénart (Cahiers d'acteurs n°50 et 64, 2010). Au-delà de la question partisane, le soutien apporté est ambigu. Le compte-rendu du débat public souligne un faible relais par la presse, que certains journalistes ont expliqué comme étant lié à l'absence de présence de leaders politiques régionaux aux différentes réunions (CPDP Interco. Sud, 2011). Il nous apparaît que la mobilisation se fait surtout à une échelle plus locale, et davantage en faveur de la gare TGV de Lieusaint-Sénart que du projet d'Interconnexion Sud.

¹⁹⁰ Co-signé par des représentants du Conseil général de Seine-et-Marne, des communes, des intercommunalités, de l'EPA Sénart, du SAN Sénart en Essonne et du SAN de Sénart, soit 11 co-signataires, dont certains cumulent des mandats locaux à des fonctions régionales ou de député.

¹⁹¹ Seine-et-Marne Développement (SMD), l'agence économique (créée par le Conseil général de Seine-et-Marne) est présidée par Gérard Eude, vice-président du Conseil général en charge du développement économique et des grands projets d'aménagement. SMD et son président signent le cahier d'acteurs n°30, ainsi que 14 représentants de structures, institutions ou entreprises seine-et-marnaises.

3.2.3. La courte victoire seine-et-marnaise à l'issue du débat public Interconnexion Sud

À l'été 2011, suite au débat public et ses conclusions, les représentants seine-et-marnais sont dans l'attente de l'avis de RFF quant à la poursuite du projet d'Interconnexion Sud, et selon quelles orientations.

Cette attente est, d'une part, nourrie par le sentiment que le scénario « C » et le projet de gare à Lieusaint sont désormais considérés en tant que tels (et non plus comme repoussoirs) par RFF, ainsi que par la Région Île-de-France. Également, les acteurs locaux ressentent la nécessité « d'alimenter le sujet », « de nourrir la candidature » (Entretiens Responsables EPA Sénart, juin 2011 & CG de Seine-et-Marne, juillet 2011 ; Rencontre Responsable & Chargé de mission CG de Seine-et-Marne, septembre 2011 ; Observations, 2011). Cette double perception des enjeux du projet s'appuie sur le fait que, s'il est reconnu comme intéressant sur l'aspect aménagement du territoire, il est « cher ». Le financement est l'une des clés de maintien du projet, et les acteurs locaux (CG de Seine-et-Marne, EPA) acceptent l'idée d'une participation. Le fait que la gare ne rentre pas dans un modèle prédéfini ou identifié conduit à l'idée de nouvelles études afin de renforcer les argumentaires techniques et de construire des arguments politiques communs à la défense du projet. La sollicitation de Seine-et-Marne Tourisme sur les perspectives touristiques s'inscrit dans ce cadre (cf Chapitre 2). Cette nécessité « d'alimenter le sujet » se manifeste également par une communication renforcée, y compris dans le cadre d'autres projets (Réunion publique Lieusaint [Projet POCL], 18 janvier 2012).

Le maître d'ouvrage remet son avis quant à la poursuite du projet en septembre 2011. Deux scénarios restent à l'étude — « A » et « C » — le choix devant être réalisé suite à des études approfondies sur l'économie du projet. Concernant les gares, trois éléments sont annoncés. Le débat public a confirmé d'une part, le maintien de la desserte de Massy TGV ainsi que la création d'une gare nouvelle dans le secteur d'Orly. Concernant la réalisation d'une seconde gare nouvelle, si ce point reste à l'étude, seul le principe d'une gare localisée dans le secteur de Lieusaint (Sénart) est envisagé (RFF [Avis DP Interco. Sud], 2011). Aussi, la mobilisation locale en faveur de la gare de Lieusaint, se traduit par une victoire partielle. Entre les scénarios « A » et « C », outre la philosophie du projet, la question financière est centrale, en atteste le lancement de nouvelles études par RFF notamment afin de clarifier les possibilités de phasage du projet¹⁹².

Concernant la Région Île-de-France, outre le soutien affiché par les élus PS, les arguments seine-et-marnais ont en partie été entendus notamment au sein du service Transport. L'idée d'une gare dans le Sud-Est francilien est jugée intéressante par rapport à un objectif de « rééquilibrage » pour

¹⁹² À l'issue du cycle d'études réalisé par RFF suite au débat public, les options de phasage sont déclinées pour les lignes et les gares (Entretien Responsable RFF, décembre 2013). La réalisation de la gare de Sénart, selon le dernier scénario envisagé, serait estimée à 400 millions d'euros pour une réalisation en amont de la ligne nouvelle : 100 millions pour le raccordement au niveau de Villeneuve-Saint-Georges et les lignes existantes et 300 millions d'euros pour la gare (Estimation SNCF cité par l'AIS [Compte-rendu d'AG], 2018).

« permettre au secteur de Sénart de se développer ». Plus que la gare, les perspectives offertes à long terme par le tracé du scénario « C » sont davantage mises en avant, telles que la préservation de capacité (Entretien Chef de service CR d'Île-de-France, décembre 2011). Cependant, cet intérêt ne se traduit pas par un soutien tranché en faveur ni du projet ni d'un des deux scénarios, les deux relevant de visions à des horizons différents et étant directement associés à la question du financement et des différents contributeurs possibles selon l'orientation retenue. Dans ce cas encore, élus et représentants de la Région Île-de-France n'affichent pas de portage, en raison des craintes liées à l'engagement financier.

Dans les discours des représentants de la Région, l'engagement est temporisé, par rapport aux enjeux de financement à la fois des différents projets à grande vitesse encore présents à l'agenda politique (craintes des sollicitations) et à la priorisation des budgets franciliens sur les projets régionaux (dont les plans de financement sont encore débattus) (*cf.* Chapitre 3). Nous observons que la question du rapport au territoire est encore plus ambiguë que pour d'autres projets de LGV : la ligne concerne certes exclusivement le territoire francilien, mais pour une partie des acteurs locaux et régionaux, davantage comme un territoire « traversé ». Si d'autres collectivités de l'ouest de la France ont pu afficher un soutien plus marqué au projet lors de sa relance, avec l'idée d'une potentielle contribution, c'est dans le cas d'un scénario reposant davantage sur des gains de temps des voyageurs « province-province ». Les enjeux de fluidité des trafics du RER C, puis les inflexions en faveur de l'amélioration de la desserte TGV francilienne accompagnées d'argumentaires sur le rééquilibrage régional ne suffisent pas à réorienter le positionnement de la Région Île-de-France : si un soutien et un intérêt au projet sont affichés, il n'est pas question ici d'un portage du projet en lien direct avec les questions budgétaires.

Le projet d'Interconnexion Sud est cependant inscrit au SDRIF adopté en 2013 et le texte retient le principe de deux gares, à Orly et à Sénart (SDRIF, 2013). Pourtant, au cours de l'année 2013, le projet est rediscuté à différents niveaux. Tout d'abord, de nouveaux éléments sont à prendre en compte dans le choix de localisation de la gare TGV d'Orly, suite à la décision de localiser la gare d'Orly du Grand Paris Express en avril 2013 entre les aérogares¹⁹³. Surtout, le projet n'est pas retenu comme prioritaire par les membres de la Commission Mobilité 21 (Duron [Rapport], 2013). Pour les représentants de Lieusaint et de la Seine-et-Marne, le fait que le projet soit repoussé sans être abandonné est déjà une bonne nouvelle¹⁹⁴ (La République, 2 juillet 2013). Plus largement, le modèle de desserte « intersecteur » est questionné, avec « un essoufflement » de la demande dans un contexte de crise économique : « le besoin de capacité existe, mais est moins ambitieux qu'au stade du débat public » (Entretien Responsable RFF, décembre 2013). De plus, suite à un accord entre

¹⁹³ Si la gare TGV est réalisée au niveau des aérogares à l'instar de la gare du GPE, elle serait alors en second niveau au prix d'une forte augmentation des coûts de construction. La localisation à Pont de Rungis, estimée à 200 millions d'euros quand celle dans les aérogares est estimée à 1,5 milliard d'euros, est la seule « réaliste » d'après des études SNCF Réseau, et désormais retenue (AIS, 2018).

¹⁹⁴ Par ailleurs, le rapport préconise la résorption du nœud ferroviaire de Paris Gare de Lyon, avec un impact direct pour les transports du quotidien seine-et-marnais, ce qui est mis en avant par les représentants du Conseil général (La République, 2 juillet 2013).

l'État, RFF et la Région Île-de-France en 2009, une première phase de travaux d'amélioration des lignes ferroviaires existantes entre Massy et Valenton a démarré en 2012¹⁹⁵.

En 2018, le rapport du conseil d'orientation des infrastructures (COI) reporte à un avenir plus lointain la réalisation de l'Interconnexion Sud des TGV, proposant pour la gare d'Orly à Pont de Rungis de « préserver la faisabilité et de réexaminer dans 5 ans l'intérêt de sa réalisation et son échéance éventuelle. Le reste du projet peut en revanche être différé au-delà de 2037 tout en s'assurant qu'il reste physiquement et techniquement possible à cette échéance. » (COI, 2018, p. 84).

*

Nos analyses de la mobilisation d'acteurs seine-et-marnais en faveur d'un des scénarios de l'Interconnexion Sud mettent en évidence le poids des dynamiques relationnelles entre la centralité parisienne, qui s'est desserrée à l'échelle du Grand Paris, et le reste de la région, ainsi que la valeur intégratrice projetée sur les projets d'infrastructures. Le fait que les acteurs aient ressenti que leur territoire n'était pas investi dans le cadre du projet Grand Paris et qu'il était, par ailleurs, le terrain « d'un scénario repoussoir » de RFF pour la ligne d'Interconnexion Sud ressort de manière évidente. Le contexte Grand Paris a notamment fait écho au projet de ville nouvelle, et à son relatif déclassé par rapport à Marne-la-Vallée Chessy, symbolisé par l'implantation de la gare d'interconnexion (décidée en 1989) (Roffat, 2007). L'ombre de ce premier projet ressort dans les discours à la fois lors des entretiens, mais aussi de réunions sur le projet ou de réunions publiques (2011-2012). Le projet de gare TGV semble avoir été saisi comme une opportunité, afin d'associer le territoire au projet d'aménagement régional alors en cours de révision, à travers des représentations spatiales marquées.

4. Représentations spatiales des objets de l'Interconnexion TGV

La dénomination des gares comme leur conception architecturale ont une charge symbolique et identitaire forte (Gay, 1993 ; Sanders, 1996 ; Turco, 1997 ; Facchinetti-Mannone, 1999 ; Ribeill, 1999a et b ; Facchinetti-Mannone, 2016). Les compromis réalisés dans la localisation et les fonctions des gares TGV franciliennes sont partiellement visibles dans l'identité affichée sur ces

¹⁹⁵ Le projet a connu de nouveaux délais (travaux de la première phase interrompus en 2014, repris en 2019), mais les travaux devraient s'achever entre 2021 et 2022 (AIS, 2018).

gares : certains référentiels spatiaux sont choisis (4.1.) quand d'autres éléments révèlent des représentations spatiales sous-jacentes (4.2.).

4.1. Conceptions et noms des gares : des référentiels territoriaux choisis

Jean-Christophe Gay a observé dans la dénomination et dans les ornements architecturaux des grandes infrastructures de transport, une tendance à une « dialectique des lieux et de l'étendue », qui reflète différents niveaux d'usage : l'espace dans lequel l'infrastructure s'intègre et l'espace qu'elle dessert ou met en relation (Gay, 1993). Cette dialectique se retrouve dans la double dénomination de certaines infrastructures, par exemple par l'association d'un toponyme local et de l'aire d'influence (Marseille-Marignane devenue Marseille-Provence) ou encore d'un toponyme local et d'un référentiel relationnel (par exemple par l'ajout du terme « international » au nom d'un aéroport). Cette dialectique peut aussi être symbolisée au niveau architectural, comme dans le cas des gares têtes de ligne à l'exemple de la gare Paris Gare de Lyon, avec un référentiel spatial associé à la fois au lieu de la gare et à l'étendue desservie dans son nom et au sein du bâtiment¹⁹⁶. Par ailleurs, sur le plan architectural, en France, avec l'arrivée de la grande vitesse, l'architecture ferroviaire est mise au service de différentes représentations territoriales à différentes échelles (Sander, 1996 ; Facchinetti-Mannone, 1999 et 2016). La réalisation de la LGV Atlantique s'est accompagnée d'une prise de conscience de la SNCF de l'importance de l'architecture pour son image, et pour celle du nouveau service à grande vitesse : elle s'est traduite par une volonté d'unification visuelle. Quelques années plus tard, lors de la réalisation de la LGV Nord, « la gare, devenue une “entité multimodale”, est constituée d'un “tapis équipé” localisé sous un grand toit, qui organise les cheminements » (Sander, 1996, p. 52).

La gare de Massy est la première gare TGV francilienne au sens de gare nouvelle conçue pour accueillir un service ferroviaire à grande vitesse. Le bâtiment de cette gare, comme pour les deux réalisations de Roissy et Marne-la-Vallée qui suivront, utilise des marqueurs visuels de la grande vitesse. Cependant, pour ces trois gares, ils ne s'expriment pas tout à fait selon les mêmes modalités ni le même équilibre vis-à-vis d'autres référentiels. Outre les aspects architecturaux, la toponymie ne s'appuie pas non plus sur les mêmes codes selon ces gares. Ainsi, pour les trois gares, des distinctions s'observent dans l'organisation du lieu gare comme dans les références à ce qui est desservi : lieu, étendue ou équipement (Tableau 6).

Les trois gares franciliennes se distinguent dans l'organisation du lieu gare, et proposent différents niveaux d'intégration intermodale.

¹⁹⁶ « Dans la salle des pas perdus de la Gare de Lyon une fresque d'une centaine de mètres de long représente les principaux sites et monuments sur la ligne magistrale Paris-Lyon-Méditerranée, de la capitale à Menton. Une représentation au 1/10 000 agrandissant à l'extrême quelques curiosités accessibles de cette gare. » (Gay, 1993).

Tableau 6 : Référentiels des trois gares franciliennes de l'Interconnexion TGV lors de leurs mises en service

Nom de la gare	AÉROPORT CDG TGV	MARNE-LA-VALLÉE CHESSY	MASSY TGV
Autre(s) désignation(s)¹⁹⁷	Roissy TGV CDG TGV	-	Gare TGV de Massy Palaiseau
Espace gare	Au sein d'une superstructure intermodale	Juxtaposition des gares TGV et RER	Gare tripolaire (éclatement de l'espace gare)
Quais	Quatre voies à quai (deux voies de passage)	Trois voies à quai (voies de tiroir) (deux voies de passage)	Deux voies à quai (deux voies de passage)
Type de conception	Gare de passage	Gare de passage/possibilité terminus	Gare de passage
Référentiels architecturaux	« ciel ouvert », « gare du ciel » Réseau GVF	Disney, « hors quotidien » (Réseau GVF)	LGV Atlantique
Imaginaire	Aérien	Univers Disney	Atlantique
« dialectique des lieux et de l'étendue »	Équipement : Aéroport CDG	Équipement : Complexe Disney Ville nouvelle/commune	Massy L'Ouest français

Réalisation : J Perrin, d'après Berney & Navarre, 1987; Guérin, 1994; Sauvalle *et al.*, 1994; Bonnefille *et al.*, 1996; Sander, 1996; Facchinetti-Mannone, 1999; Rapport AREP, 1999; Benaïssa & Cayez, 2001; RFF [Bilan LOTI], 2005; Archives de Presse (INA, les Échos).

À Massy, la gare est « tripolaire », composée de trois bâtiments, avec des services et des équipements propres¹⁹⁸ (AREP, 1999). L'espace gare est « éclaté » et sur le plan fonctionnel, l'organisation des flux et services de rabattement routier est encore complexifiée par l'importance de l'emprise des voies, et la répartition des différents bâtiments voyageurs de chaque côté. L'espace gare de Massy est un héritage de différents services ferroviaires et projets, quand pour les deux autres, les différents projets ont pu être articulés au cours de la réalisation.

À Roissy, la gare TGV, la gare RER (CDG 2) et le module aéroportuaire sont articulés dans un bâtiment, stratifié, mais unique : « la rencontre du train et de l'avion » (Sauvalle *et al.*, 1994). Les quais sont au niveau 1, l'espace voyageur de la gare au niveau 2, l'aéroport au niveau 4. Au niveau 5, le toit est composé de deux pans symétriques permettant un accès routier, avec au centre un hôtel (Annexe 18). La gare TGV est donc intégrée à une superstructure dédiée à l'intermodalité : des

¹⁹⁷ La gare a pu être désignée par Eurodisneyland au début des années 1990 (Arduin [SNCF], entretien par Beaucire *et al.*, 1992), cependant en dehors du cercle médiatique, elle est au moment et après sa mise en service, désignée par Marne-la-Vallée Chessy par les acteurs du transport.

¹⁹⁸ Officiellement, chacun des bâtiments porte un nom différent : Massy Palaiseau désigne le bâtiment du RER B (opéré par la RATP), Massy-Palaiseau-Grande-Ceinture pour celui du RER C (opéré par la SNCF [Transilien]), et le bâtiment « grandes lignes » (SNCF), Massy TGV qui accueille la majorité des services ferroviaires à grande vitesse.

trois gares, elle est celle qui se rapproche le plus des notions de trinôme d'interconnexion¹⁹⁹ ou de pôle d'échange²⁰⁰ (Varlet, 2000 ; Benaïssa & Cayez, 2001 ; Menerault *et al.*, 2006 ; Richer, 2008).

À Marne-la-Vallée, si les gares RER et SNCF s'intègrent dans une unité apparente, les deux gares sont en fait accolées.

À Massy, le bâtiment gare dédié aux services grande ligne se nomme Massy TGV, bien qu'elle soit parfois désignée sous le nom de Massy Palaiseau, notamment par les médias lors de sa mise en service²⁰¹. Le bâtiment de Massy TGV reprend les codes visuels déclinés sur les gares TGV de l'ouest de la France lors de la réalisation de la LGV Atlantique, évoquant les voiles de bateau (Sander, 1996).

Le cas de la gare de Roissy est à la croisée des deux idées sur lesquelles s'appuient les réalisations de la LGV Nord, monumentalité et multimodalité (Sander, 1996). Concernant son idée de toit ouvert, l'architecte, Jean-Marie Duthilleul parle de « façade ciel » : l'enchevêtrement des structures « entre quai et ciel » évoque les grandes verrières des grandes gares du XIX^e siècle (Sauvalle *et al.*, 1994 ; Les Échos, 31 mars 1994). Son nom « Gare Aéroport CDG TGV »²⁰² marque à la fois l'idée d'un pôle multimodal autour de la rencontre air-fer, ainsi que la prédominance de l'aéroport : c'est ce grand équipement que la gare et les services ferroviaires desservent.

Pour Massy, le référentiel de la gare évoque ce qui est en relation avec celle-ci (imaginaire de l'Atlantique) quand dans le cas de Roissy, outre les codes du réseau LGV, la gare renvoie exclusivement à l'aéroport, à l'équipement desservi. Cependant, dans le cas de Massy, si le référentiel de l'étendue (tel que conceptualisé par Jean-Christophe Gay) est présent, il correspond au Sud-Ouest de la France, bien que théoriquement la gare ait été pensée dès sa conception comme à l'interconnexion des différents axes de desserte. Cette gare est la seule à l'interconnexion d'une LGV radiale et de voies utilisées par les TGV intersecteurs : le référentiel spatial de la LGV radiale domine les codes architecturaux de cette première gare multidirectionnelle.

¹⁹⁹ Jean Varlet propose un concept original et spécifique au transport de voyageurs, celui de trinôme d'interconnexion. Celui-ci se compose de trois éléments : « une plate-forme centrale, urbaine et ferroviaire, réalisant l'interconnexion au cœur de l'agglomération entre le chemin de fer classique et/ou à grande vitesse et les transports collectifs urbains », « une plate-forme aéroportuaire où s'articulent les réseaux aériens, ferroviaires et autoroutiers à toutes les échelles (régionale, nationale, internationale) », et « une liaison performante connectant les deux plates-formes, troisième élément du trinôme qui permet ainsi les correspondances entre toutes les échelles de mobilités » (Varlet, 2000, p. 6). Varlet identifie différents degrés de trinômes, certain étant « intégral » et d'autres « incomplets ».

²⁰⁰ Différents auteurs ont travaillé sur la notion de pôle d'échange, notamment afin de clarifier sa définition (Benaïssa & Cayez, 2001 ; Richer, 2008). Cyprien Richer met en lumière un glissement terminologique ainsi que dans la conception des pôles d'échanges au cours des années 2000. Il propose de définir un pôle d'échanges « comme un lieu d'organisation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport et qui assure, par son insertion urbaine, une interface entre la ville et le réseau de transport. Au-delà de la rupture de charge qu'entraîne le changement de modes, les pôles d'échanges, véritables lieux de l'intermodalité, bénéficient surtout d'une accessibilité démultipliée et d'une situation privilégiée, entre le nœud (de réseau) et le pôle (urbain) (SANDER, 1991) » (Richer, 2008, p. 101-102).

²⁰¹ La gare TGV étant située au niveau de la desserte RER de Massy Palaiseau, cette désignation Massy Palaiseau est parfois employée de façon englobante dans un premier temps. Dans les archives de journaux télévisés de l'inauguration de la gare (1991) ou de l'interconnexion (1996), outre la désignation de « Massy TGV » (Journal de 13 h, Antenne 2, 28 septembre 1991), nous retrouvons en particulier l'expression « jonction à Massy », « interconnexion en gare de Massy Palaiseau » ou encore « gare TGV de Massy Palaiseau » (journal 12 h 45, France 3 Régions, 27 septembre 1991 ; journal 20 h, France 2, 2 juin 1996) [archive INA : www.ina.fr].

²⁰² Il est parfois fait référence à la gare de « Roissy TGV », « Charles de Gaulle TGV » y compris dans les documents techniques (CGPC, 2005).

Le cas de Marne-la-Vallée Chessy se détache en partie du cas de Massy, mais aussi de celui de CDG TGV, bien que leur conception soit concomitante. Concernant le nom de la gare, il s'agit d'un compromis entre la ville nouvelle et la commune de Chessy : il n'est question ni de l'opération particulière de la ville nouvelle dans ce secteur (Val d'Europe²⁰³) ni de Disney. La différence de nom des gares RATP et SNCF met en lumière le fait qu'il n'y a pas unité mais juxtaposition de deux bâtiments voyageurs. Celle de la RATP ajoute une référence au complexe touristique dans son nom, « Marne-la-Vallée Chessy — Parc Disneyland » (auquel s'ajoute la silhouette de Mickey), une autorisation inscrite dans la convention de 1987. Si la SNCF (non-signataire de la convention de 1987) n'évoque pas les parcs dans sa toponymie, l'architecture de la gare souligne la spécificité du site desservi : le complexe touristique Disney.

Afin d'en comprendre les enjeux, il est nécessaire de revenir sur la façon dont les parcs à thème jouent du rapport à l'espace. En effet, l'offre touristique des parcs à thème est conçue dans un rapport à l'espace particulier entre repli et ouverture (sur lequel nous reviendrons plus précisément dans le Chapitre 5). Le passage dans un espace clôturé marque une différence entre l'univers du quotidien et celui thématique du parc de loisirs (Didier, 2002). Dans le cas de Disneyland Paris, comme pour d'autres complexes touristiques, à l'espace clos des parcs est associé un espace « de transition », celui du complexe, qui reprend les codes visuels et toponymiques de l'univers thématique. Aussi, si la grande halle métallique renvoie à l'univers du train et plus particulièrement aux codes visuels du réseau TGV, la façade reprend les codes architecturaux de Disney, avec les couleurs et les tourelles qui font échos au château emblématique du parc. L'architecture de la gare reproduit donc les codes ludiques de l'univers Disney. Il ne s'agit pas ici uniquement d'une dimension symbolique : la gare n'est pas une gare du quotidien. Elle marque spatialement une rupture entre espace du quotidien et entrée dans l'univers ludique, hors du temps, et dans un premier temps, relativement « hors-sol »²⁰⁴, de Disney. Il s'agit d'une volonté des représentants de Disney (Bonnefille *et al.*, 1996).

« Son environnement immédiat traduit à l'évidence l'esprit dans lequel les aménageurs du parc de loisirs ont mené leur opération en privilégiant une démarche où les repères de la vie quotidienne sont volontairement détournés ou proscrits. Ainsi la prédominance de la dimension ludique dans l'architecture des bâtiments proches de la gare avec leurs styles très variés témoigne de cette volonté. La prise en compte dans ce contexte assez particulier, décalé du quotidien, avec des interlocuteurs exigeants sur leurs objectifs n'a pas été sans influence sur la conception de la gare menée par l'Agence d'Étude des Gares. Comme pour d'autres projets de grandes gares TGV, tels que ceux de Lille ou Roissy, il s'est agi de tirer parti, en la rendant explicite, de la double appartenance de la gare au site et au réseau TGV. »

Bonnefille *et al.* [membres de l'équipe d'architecte de la gare], 1996, p. 35

²⁰³ L'EPA développe en particulier le projet d'un grand centre commercial, en projet au moment de la réalisation de la gare (Roffat, 2007). Il porte le nom de Val d'Europe, comme la station de RER A qui le dessert, mise en service en 2001.

²⁰⁴ La stratégie marketing et territoriale de Disney évolue suite aux premières années d'exploitation difficiles. Cela se traduit dans un premier temps par l'intégration du nom Paris dans le nom du complexe, et depuis le milieu des années 2000 par une évolution de la stratégie de développement, davantage territorialement ancrée, à l'instar de Village Nature. Dans le cas de Disneyland Paris, ces évolutions marketing traduisent à la fois l'idée de capitaliser sur la destination « Paris » (particulièrement puissante dans l'imaginaire touristique), ainsi que des stratégies d'ancrages plus généralement observées dans le développement des parcs à thème et complexes touristiques associés (Roffat, 2007 ; Clavé 2007 ; Colloque « 20 ans de transformations économiques et sociales au Val d'Europe », Marne-la-Vallée, 19-20 décembre 2012).

Encore une fois, le cas de Marne-la-Vallée Chessy se distingue par la complexité des référentiels : la double nomination renvoie à la commune d'implantation et à la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, développée le long de la Marne, une extension qui est matérialisée par la branche Est du RER A (Pellerin, 1995).

Cette réflexion sur les noms de ces gares et leurs architectures permet de distinguer les grands référentiels mobilisés dans leur réalisation (Tableau 6). Les choix toponymiques et architecturaux des gares traduisent à la fois une volonté d'afficher la spécificité de leur desserte au niveau ferroviaire (référentiels visuels de la grande vitesse ferroviaire) ainsi que la mobilisation de référentiels spatiaux à la réalisation de ces gares. Pour ces trois gares, ni la toponymie ni l'architecture ne font initialement référence à Paris (au sens d'aire métropolitaine) ou à l'Île-de-France, ni à la spécificité de la desserte multidirectionnelle (à l'image des infrastructures incluant les termes « européen(ne) » ou « international(e) »).

4.2. Qualification des gares et des différentes dimensions de l'Interconnexion TGV : des référentiels spatiaux implicites

L'analyse des qualificatifs concernant ces gares, s'ils ont un peu évolué lors de la phase d'élaboration du projet, révèle qu'ils mobilisent également des référentiels fortement marqués : certes techniques mais aussi spatiaux.

4.2.1. Une difficile qualification des gares TGV franciliennes

Les gares TGV franciliennes sont des objets nouveaux : elles sont difficiles à qualifier.

« La France : il y avait avant le train à grande vitesse, il y a maintenant la gare à grande vitesse. C'est Massy, dans l'Essonne. C'est un petit peu le premier maillon d'un super périphérique des TGV en Île-de-France »

Journal de 13 h, Antenne 2 [archive INA]²⁰⁵, 28 septembre 1991.

« Gare de la grande vitesse », « gare d'interconnexion », « jonction » : outre ces termes techniques, déjà nombreux, nous avons identifié d'autres qualificatifs, reposant davantage sur un référentiel spatial, parfois mobilisés par les représentants d'une même structure ou au sein d'un même document. Le cas du bilan LOTI l'illustre bien (Tableau 7).

Nous avons choisi d'illustrer les différents essais de qualification des gares TGV franciliennes dans les documents techniques et la littérature grise avec le bilan LOTI réalisé en 2005. Celui-ci intervient certes plus d'une décennie après les mises en service des différentes gares, nous retrouvons néanmoins la diversité des différents qualificatifs utilisés au cours des premières années : « gare

²⁰⁵ Site de l'INA : www.ina.fr/video/CAB91049013, consulté en août 2019.

TGV » (Berney & Navarre, 1987 ; Pronost & Gibold, 1994), « gare nouvelle » (Chamoin, 1994) ; ou encore le terme de « gare bis », utilisé dès le dossier d'enquête publique.

Ce dernier est l'occurrence la plus importante dans le bilan LOTI, dans lequel la définition est précisée : « gares nouvelles situées en Île-de-France desservies par les TGV interconnectés ou TGV Jonction » (RFF [Bilan LOTI], 2005, p. 15).

Tableau 7 : Les gares de l'Interconnexion, illustration de la diversité des qualificatifs

	LES 3 GARES DE L'INTERCONNEXION TGV	GARES PARISIENNES
Désignation/qualification* dans le bilan LOTI	Désignations individuelles nominative ou descriptive (« gare de »)	Désignations individuelles nominatives
	Nouvelle gare/Gare nouvelle Gare bis Gare TGV en périphérie Gare IDF/Île-de-France Gare TGV Gare d'Interconnexion TGV Gare interconnectée Gare périphérique	Gare de Paris/Gare parisienne Gare tête de ligne Terminus parisiens
Référentiels	Vocabulaire technique de l'interconnexion Désignation référentielle par rapport à Paris	Vocabulaire technique et spatial Désignation descriptive de la centralité de l'organisation du réseau sur Paris

* Par ordre d'apparition dans le texte; en gras expressions principales.
Sources : analyse texte du Bilan LOTI (RFF, 2005). Réalisation : J. Perrin

Les termes de gares bis ou gare périphérique renvoient à la fois à l'idée d'un positionnement par rapport à une centralité (Paris) et à une hiérarchie.

4.2.2. Interconnexion, entre connotation technique et référentiel spatial

L'idée de développement de nouveaux points d'accès à la grande vitesse en Île-de-France est, jusque très récemment, associée à des projets de ligne de rocade, passant par la Région tout en contournant Paris et le problème de la rupture de charge entre gares centrales. Ce type de localisation repose à la fois sur les choix et le poids de la SNCF en lien direct avec la question de la desserte, qui souhaitait préserver le modèle de desserte radiale tout en assurant la rentabilité d'un modèle secondaire de desserte interrégionale avec des TGV intersecteurs. Également, si la grande vitesse ferroviaire est identifiée au début des années 1980 comme un outil potentiel d'aménagement régional de par l'intérêt de ces gares, le sujet a finalement peu été investi par les acteurs régionaux et locaux franciliens. En dehors de quelques mobilisations favorables (Massy, Sénart), la grande

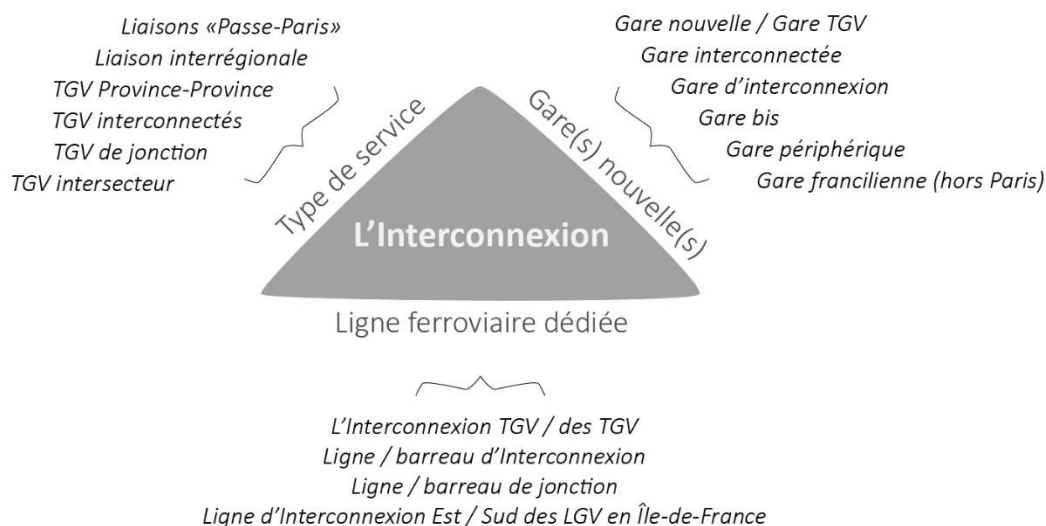
vitesse ferroviaire fait l'objet de réticences, voire d'oppositions de la part des acteurs locaux (à l'exemple de l'opposition essonnienne au premier tracé de l'Interconnexion Sud) : les prises de position sont différentes selon que les territoires soient potentiellement concernés par un projet de gare ou traversés, mais pas uniquement. Dans le cas de Marne-la-Vallée comme de Sénart, parmi les acteurs locaux mobilisés, les acteurs étatiques (EPA) sont particulièrement moteurs, ainsi que dans une moindre mesure les acteurs régionaux surtout mobilisés en faveur de l'implantation de Disney (Entretien [archive] Carrez, mars 2004). Plus récemment, bien que le projet d'Interconnexion Sud ait été reporté, les réflexions nourries sur les gares en marge du projet participent d'une double évolution au tournant des années 2010 : l'idée d'une approche du système TGV francilien, à la fois système de gare et de desserte, ainsi que le constat d'un manque de repère sur les gares franciliennes existantes (la recherche d'un modèle).

Nous avons mis en évidence un progressif désinvestissement des sujets « grande vitesse » par les acteurs franciliens de l'aménagement dans le cas de l'Interconnexion Est, puis d'une montée en puissance des questions d'aménagement du territoire (francilien en particulier) lors de la relance de l'Interconnexion Sud. Ce constat ne repose pas sur des dynamiques contradictoires. Dans les deux cas, les visées du projet sont fortement marquées par des enjeux de fluidité du trafic à l'échelle nationale, soit d'amélioration des dynamiques relationnelles entre destinations de province (et d'Europe). À l'échelle régionale francilienne, la triple logique des projets de gare de l'Interconnexion Est — rentabilité du modèle de desserte intersecteur, élargissement de l'aire d'influence d'un grand équipement, amélioration de l'accès des Franciliens à la grande vitesse — a laissé peu de poids à ce troisième objectif d'améliorer l'accès à la grande vitesse pour les Franciliens. Pourtant, le cas de la mobilisation locale en faveur de la gare de Lieusaint-Sénart au début des années 2010 l'illustre bien : l'organisation de la grande vitesse en Île-de-France traduit les enjeux du rapport à la centralité parisienne à l'échelle nationale comme à l'échelle régionale francilienne.

À l'appui de cette observation, nous proposons de discuter à nouveau l'utilisation de la notion d'interconnexion dans la qualification des infrastructures (dites d'Interconnexion TGV) franciliennes. Nous faisons l'hypothèse que la persistance de la dénomination d'Interconnexion pour la ligne et les gares est l'expression d'une logique spatiale : de ce double rapport à la centralité parisienne. D'une part, les diverses dénominations de ces différents objets s'appuient soit sur le référentiel technique, soit sur un référentiel spatial (Figure 10).

Les noms de la ligne et leurs évolutions traduisent d'une part la progressive distinction entre réseau-support et réseau-service dans le vocabulaire des acteurs du transport et puis dans les domaines publics et médiatiques. Le terme de « barreau » traduit aussi, pour la SNCF, l'aspect « sous-produit » d'une ligne radiale décrit par Philippe Essig, ancien président de la SNCF (Entretien [archive] Essig, SNCF, octobre 1994). Pour les dénominations des liaisons et des gares, le référentiel spatial est plus évident.

Figure 10 : Les noms des objets de l'Interconnexion, entre référentiel technique et référentiel spatial



Réalisation : J. Perrin

Dans le cas des gares, les termes renvoient autant au contournement de Paris qu'à des enjeux de relation centre-périphérie. Les termes de gares bis (et gares périphériques dans une certaine mesure) sont moins utilisés : il est dorénavant davantage question de gare TGV (sens SNCF sur LGV), gare francilienne ou gare d'interconnexion. La référence à la région métropolitaine se détache en partie du rapport centre-périphérie, ce qui est peut-être lié à la montée en puissance chez les acteurs de l'aménagement et des transports franciliens d'une approche plus globale du système TGV.

Concernant les liaisons TGV, le terme de «Passe-Paris» reprend également l'image du contournement de Paris. Très explicite, mais également fortement chargé du rapport à la centralité parisienne, il fut surtout employé au début des mises en service (Dupuy *et al.*, 1985 ; Chouleur, 1992). L'expression traduit la « valorisation symbolique » du potentiel court-circuitage des gares parisiennes offert par l'Interconnexion, soulignée par Franck Scherrer en 1986, qui traduit « l'importance des transformations du système territorial que [l'Interconnexion] induit » tant à l'échelle nationale que francilienne (Scherrer, 1986, p. 90). Si les termes de liaisons transversale ou interrégionale sont également symboliquement chargés (Zembri, 2008 ; Vrac *et al.*, 2010 ; Vrac, 2014), Paris n'est pas nommé. C'est également le cas pour le terme de « province-province » : ce dernier, comme celui d'intersecteur, sont les plus employés actuellement dans le vocabulaire technique. Le terme « intersecteur » (qui a été développé par la SNCF) renvoie au fait que l'exploitation ferroviaire soit découpée en axes, et que ces TGV intersecteurs ne desservent pas un seul de ces axes, mais relient différents secteurs. Derrière la terminologie technico-commerciale, nous retrouvons le référentiel à une organisation ferroviaire et spatiale ne passant pas par Paris.

*

Cette analyse des représentations spatiales associées aux gares TGV franciliennes souligne l'imbrication étroite entre les dimensions matérielles, interactionnelles et imaginaires des infrastructures (Roseau, 2016). Ces différents éléments confortent l'hypothèse que nous faisons que l'Interconnexion traduit l'expression d'une logique spatiale, parce qu'elle permet d'assurer des relations ferroviaires en rupture avec le modèle centralisé sur Paris, et participe d'une recomposition territoriale.

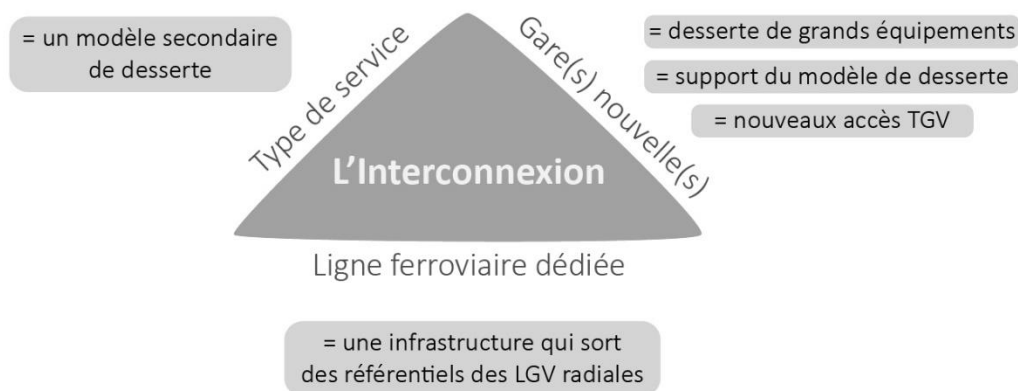
Conclusions du Chapitre 4

Un retour sur le processus décisionnel concernant le projet d'Interconnexion Est, de la genèse du projet à sa réalisation, a permis de mettre en lumière l'imbrication et l'évolution dans la définition progressive des différentes dimensions de l'Interconnexion comme des objectifs liés à ce projet. Le projet d'Interconnexion Est n'est marqué par un portage fort ni de la part d'acteurs politiques, ni par la SNCF. Le positionnement de la SNCF sur ce projet est ambivalent : initialement réticente au projet, la société de chemin de fer identifie progressivement à la fois les perspectives d'évolution du réseau et de l'organisation des services, sans pour autant qu'ils ne justifient à eux seuls la réalisation de la ligne.

La réalisation de l'Interconnexion Est est initialement présentée par la SNCF comme un potentiel commercial et un potentiel de réorganisation des relations ferroviaires à l'échelle française et européenne par le contournement de Paris. Or ces éléments n'ont pas justifié à eux seuls l'implication de la société ferroviaire : c'est le compromis fonctionnel et l'opportunité financière qui ont conduit à la réalisation de cette ligne. Par compromis fonctionnel, nous entendons le fait que les objectifs du projet d'Interconnexion Est ont été en partie réorientés par la SNCF elle-même et par d'autres acteurs (ADP, Disney) afin de répondre aux objectifs d'autres projets ferroviaires ou de différentes natures (LGV Nord, complexe touristique Disneyland Paris). Aussi, le compromis sur lequel repose l'Interconnexion Est, s'il a fourni l'opportunité de la réalisation de l'infrastructure, a été arbitré en faveur d'enjeux techniques et stratégiques du point de vue des acteurs ferroviaires et de l'État (intermodalité air/fer, soutien au projet Disneyland Paris), à la faveur d'une vision des enjeux aux échelles nationales et européennes.

Les fonctions attribuées aux trois objets auxquels l'Interconnexion TGV a fait référence lors de sa conception illustrent le paradoxe ce projet, à la fois peu investi y compris par la SNCF, et pourtant porteur d'une réorganisation potentielle et symbolique importante des services ferroviaires à grande vitesse français (Figure 11).

Figure 11 : L'Interconnexion Est, des choix centrés sur des enjeux nationaux et des logiques ferroviaires



Réalisation : J. Perrin

La ligne elle-même traduit l'ambivalence de la SNCF, sur une infrastructure qui à la fois parachève la mise en réseau du réseau ferroviaire français à grande vitesse et qui est en même temps un « sous-produit », selon l'expression d'un ancien président de la SNCF, de LGV radiale, parfois plus considérée comme un barreau de raccordement ou de contournement²⁰⁶. La ligne sort des référentiels mobilisés pour les autres projets de ligne à différents niveaux. C'est le cas pour les indicateurs socio-économiques : ceux-ci sont réadaptés en partie. Par exemple le gain de temps est ici principalement estimé par rapport à l'absence de rupture de charge entre deux gares parisiennes (RFF [Bilan LOTI], 2005). Autres éléments soulignés dans le bilan LOTI : la ligne est en Île-de-France, mais concerne l'ensemble du territoire français ainsi que les pays européens proches par l'organisation des dessertes qu'elle permet. C'est le premier cas de LGV ayant un impact potentiel sur l'accessibilité d'une aussi large partie du territoire. Enfin, la ligne est le support de liaison interrégionale à grande vitesse, ce qui est à la fois une évolution symbolique (le réseau et son organisation sont moins centrés sur Paris) et un « nouveau produit » pour la SNCF : il s'agit d'une inflexion importante du modèle TGV initial (Scherrer, 1986 ; RFF [Bilan LOTI] 2005 ; Varlet, 2008).

Concernant le type d'offre, sur le plan ferroviaire, les choix de réalisation ont à la fois permis à la SNCF de préserver le modèle dominant de desserte TGV radiale (sur la LGV Nord), tout en fournissant l'opportunité d'un modèle secondaire de desserte : des liaisons interrégionales. Ces TGV « province-province » ou intersecteurs ont ainsi été particulièrement politiquement évocateurs dans un contexte de décentralisation et de remise en cause de la centralité parisienne.

²⁰⁶ D'ailleurs, dans le bilan LOTI qui lui est consacré, la ligne est désignée sous différentes appellations (le rapport s'intitule par ailleurs « Bilan LOTI de la LGV Interconnexion Île-de-France »), puis à la partie consacrée à « l'Interconnexion des TGV aujourd'hui », qui est présentée comme s'appuyant sur des exposés et notes de la SNCF (et non de RFF), consacre le terme de « jonction ».

Les fonctions attribuées aux gares de l'Interconnexion Est illustrent la multiplication des enjeux et soulèvent la question des arbitrages entre ceux-ci : elles constituent de nouveaux points d'accès au réseau à grande vitesse pour les Franciliens ; elles permettent d'associer pour un même service deux clientèles différentes (« Île-de-France-province » et « province-province »), assurant un certain niveau de remplissage des trains ; elles desservent de grands équipements dans le cas d'Aéroport CDG TGV et Marne-la-Vallée Chessy. Pour la première gare, cette desserte a une fonction d'articulation « air-fer », avec l'idée de passer d'une concurrence à une complémentarité modale et d'élargir fortement l'aire d'influence de l'aéroport. Pour la deuxième, elle est en lien avec un projet d'aménagement « public-privé ». Côté français, en amont des accords, les négociations étaient menées au niveau du gouvernement, avec l'appui des représentants de la Région Île-de-France. Pour les représentants Disney, le projet est européen : il n'était pas question de savoir où implanter un parc en France, mais où en Europe (Roffat, 2007 ; Languillon-Aussel, 2011). Les garanties apportées par l'État français concernant l'accessibilité en transports, collectifs et (auto)routiers du futur complexe touristique ont fortement pesé dans le choix de Marne-la-Vallée.

Le fait qu'un projet « grande vitesse » soulève à la fois des enjeux en termes de tracé et d'implantation d'une ligne nouvelle, de localisation de gares TGV nouvelles ou de type de desserte n'est pas spécifique au cas de l'Interconnexion Est ou au territoire francilien. Ce qui est intéressant dans le cas de l'Interconnexion Est, c'est que les trois dimensions participent de la définition même du projet.

Concernant l'implication des acteurs locaux, au début des années 1980, le projet d'Interconnexion a été en partie porté par certains d'entre eux dans un contexte où la SNCF (et l'État) prenait en charge la réalisation de l'équipement. Avec les premières réalisations sur le territoire francilien et leur multiplication, la question de l'insertion dans le territoire devient un enjeu central, en particulier la recherche de limitation des nuisances et de prise en compte des aspects environnementaux. Le projet d'Interconnexion Est met en lumière les prémices d'un positionnement ambigu de la Région Île-de-France sur la question des infrastructures liées à la grande vitesse ferroviaire autour d'une part de la question du financement, et par ailleurs (et non sans lien) celle des compétences, renforcées au cours des décennies suivantes (*cf.* Chapitre 3).

De plus, dès le début des années 1990, la question de la grande vitesse ferroviaire est mise en balance avec celle des transports régionaux, comme contre-pied à l'affirmation d'une compétence régionale sur ces derniers. En effet, durant cette période, bien que la région Île-de-France soit le principal investisseur des infrastructures de transports régionales, elle n'est toujours pas associée à l'autorité organisatrice. Les questionnements concernant les compétences régionales et l'aménagement du territoire ont été nourris simultanément par les débats liés à la révision du Schéma Directeur de la région, les travaux menés par Hubert Haenel sur les transports ferroviaires régionaux (Haenel [Rapport], 1994), tout comme les débats concernant la Loi sur l'aménagement du territoire (future LOADT de 1995). Dans les discours des acteurs régionaux, le lien avec les transports régionaux ressort fortement : l'Île-de-France a contribué activement aux réflexions de

Hubert Haenel, et les attentes d'une réforme concernant la politique de transport sont sorties renforcées de ces différents débats et réflexions (Entretiens [archive] Sinou & Verresen, CR d'Île-de-France, mars 1995). Nous interprétons le désinvestissement de la Région sur les sujets « grande vitesse » comme la contrepartie de son investissement important vis-à-vis de son implication dans l'organisation des transports ferroviaires régionaux.

Au début des années 2000, lorsque le projet de ligne d'Interconnexion Sud est relancé, les acteurs locaux et régionaux franciliens ne sont pas impliqués, du moins au départ. Contrairement au cas de l'Interconnexion Est, les enjeux de l'aménagement régional seront progressivement investis en particulier au cours de la préparation et conduite du débat public sur ce projet à la fin des années 2000.

Le projet d'Interconnexion Sud montre que l'idée d'une amélioration et d'un développement des relations ferroviaires interrégionales conserve un écho politique fort, comme l'illustre la mobilisation politique des Régions de l'ouest de la France en faveur du projet. L'Île-de-France occupe une situation intermédiaire dans ces dynamiques. À l'échelle nationale, les projets d'Interconnexion TGV en Île-de-France mettent en évidence les enjeux du positionnement à Paris et des représentations spatiales associées à la centralité parisienne. Cependant, à l'échelle régionale francilienne, ces projets sont saisis dans les systèmes d'acteurs également au regard de la centralité parisienne, soulignant les enjeux de rapport centre-périphérie entre Paris et sa région, ou entre le Grand Paris et le reste de la région. L'étude de la période de renouvellement du projet d'Interconnexion Sud nous a offert des éclairages sur l'imbrication des enjeux de positionnement des différents acteurs de l'aménagement et des transports régionaux sur les projets ferroviaires à grande vitesse avec les projets régionaux d'aménagement et de transport. Pour la Région Île-de-France, l'enjeu budgétaire est prégnant. Il est mis en balance entre les besoins de financement sur les projets de transports régionaux, mais aussi des attentes de la part des autres Régions et collectivités, à s'investir dans des projets à portée nationale ou interrégionale. Nos résultats mettent nettement en évidence des rivalités entre projets, renforcés dans ce contexte de tension budgétaire. Dans les projections d'acteurs sur les projets d'infrastructure, ces éléments mettent en lumière la persistance d'une volonté de repositionnement face à la centralité parisienne, à l'échelle interrégionale comme à l'échelle francilienne. Celle-ci révèle des processus de recompositions spatiales à ces deux échelles.

Chapitre 5

Marne-la-Vallée Chessy avant Ouigo : entre gare d'interconnexion et gare d'équipement

Introduction du Chapitre 5

En 2012, 3 millions de voyageurs transitent par la gare TGV de Marne-la-Vallée Chessy. En 2014, ils sont plus de 5 millions. Entre ces deux dates, la SNCF a développé une nouvelle offre ferroviaire à grande vitesse low cost (Ouigo), dont le terminus francilien est précisément Marne-la-Vallée Chessy. Afin d'explorer dans quelle mesure cette croissance de la fréquentation participe d'une évolution des dynamiques territoriales dont la gare constitue l'interface, nous avons fait le choix d'organiser notre analyse en deux temps, avant et après la mise en service de cette offre.

Le présent chapitre est consacré à l'analyse des systèmes relationnels de Marne-la-Vallée Chessy avant Ouigo.

Le choix d'implantation de cette gare renvoie à la fois à son rôle dans le développement des offres TGV intersecteurs pour la SNCF, dans l'accessibilité nationale et européenne au projet Disneyland Paris. Le premier élément garantit *a priori* l'articulation de la gare dans un système spatial important (multidirectionnel) quand le second semble marquer son rôle de porte d'entrée. Comment ses enjeux s'entremêlent-ils et se répercutent-ils dans l'insertion territoriale de la gare ?

Ce chapitre est organisé en quatre parties. Nous proposons tout d'abord de revenir sur la façon dont la gare est caractérisée dans les typologies des gares élaborées par les chercheurs et dans différents regards d'acteurs, près de deux décennies après sa mise en service (1.). Le poids de Disney dans les représentations et les fonctions de la gare est prédominant et Disneyland Paris est un projet touristique et urbain entretenant des rapports complexes au territoire. Il nous paraît important de

revenir sur ces éléments afin de caractériser le lien entre la gare et le complexe touristique (2.). Nous proposons ensuite de discuter les systèmes relationnels dont la gare est l'interface en analysant à la fois la capacité relationnelle de la gare et son évolution au regard des flux. La gare est envisagée comme porte d'entrée du territoire à travers sa double fonction de polarisation de flux venus d'autres territoires et de distribution de ces flux au sein de l'aire d'influence qu'elle dessert. Une étude en deux temps permet de mettre évidence ces systèmes spatiaux à différentes échelles. Nous analysons d'abord l'évolution de la desserte et des flux vers la gare (3.), avant d'approfondir l'étude de son aire d'influence, notamment à travers les pratiques d'une partie des voyageurs qui transitent par Marne-la-Vallée Chessy (4.).

1. Marne-la-Vallée Chessy, tentatives de caractérisation

Cette section aborde la question de la caractérisation de la gare Marne-la-Vallée Chessy, notamment dans sa mise en relation avec d'autres types de gare. Nous commencerons par revenir sur les travaux académiques (1.1.), avant d'analyser les caractéristiques mises en avant par les praticiens (1.2.), tout en soulignant les évolutions observables avant et après la mise en service de ces gares.

1.1. Marne-la-Vallée Chessy dans les typologies de gare : ni « bis », ni centrale

De nombreux travaux scientifiques se sont intéressés à la relation au territoire des gares, et en particulier des gares de la grande vitesse ferroviaire. Marne-la-Vallée Chessy, comme les gares de Massy TGV et Aéroport CDG TGV, est considérée comme une gare TGV nouvelle — au sens de gare construite sur ligne à grande vitesse. Le cas des gares TGV franciliennes a été abordé dans différents travaux, dans le cadre de démarches typologiques sur les gares TGV ou d'analyse des caractéristiques de leurs implantations (Auphan, 1992 ; Klein, 1992 ; Troin, 1997 ; Facchinetti-Mannone, 1999 ; Delage, 2013), d'études portant sur les capacités relationnelles de différentes gares TGV (Facchinetti-Mannone, 2005 ; Richer, 2010), ou abordant leur niveau d'intégration territoriale (Facchinetti-Mannone & Richer, 2011 ; Facchinetti-Mannone, 2016). Cependant, peu de recherches ont été spécifiquement consacrées aux gares TGV franciliennes. Un rapport, précédemment cité, analyse la dimension de pôle d'échange des trois cas de Massy, Roissy et Chessy (Benaïssa & Cayez, 2001). Plus récemment, Pierre Zembri, dans le prolongement de son analyse menée en 2008 sur l'évolution des différents services ferroviaires interrégionaux, a consacré un article aux « gares TGV périphériques franciliennes » (Zembri, 2008 et 2015). Il y est davantage question du type de desserte et de leur importance relative dans l'organisation nationale de l'offre que de leur insertion territoriale.

Plusieurs approches typologiques apportent un éclairage particulier sur le cas de Marne-la-Vallée Chessy : comment est qualifiée cette gare, à partir de quels critères, avec quelles gares Marne-la-Vallée est associée et quelles spécificités sont soulignées.

Le Tableau 8 propose une synthèse élaborée à partir de quatre propositions typologiques traitant des gares TGV : les deux premières ont été réalisées avant la mise en service de Marne-la-Vallée Chessy (MLV), les deux autres après les premières années d'exploitation. Alors que les typologies réalisées en amont mettent en avant les potentialités liées à cette gare ou celles de sa catégorie, les deux autres s'appuient sur les premières observations de leur fonctionnement.

Tout d'abord, dès les premières typologies, la gare de Marne-la-Vallée Chessy est considérée comme appartenant à une catégorie intermédiaire des gares TGV nouvelles du fait de sa localisation : elle n'est pas centrale²⁰⁷. Dans les différents travaux scientifiques, elle n'est pas non plus considérée comme une gare « bis », appellation qui est réservée à un type de gare desservant une ville mais située en dehors de l'agglomération : le terme est pourtant utilisé par certains acteurs du transport²⁰⁸ (RFF [Bilan LOTT], 2005). Ce terme n'est pas repris dans les travaux académiques, la fonction de gare « bis » étant identifiée comme un potentiel, et non comme un élément de caractérisation. Elle n'est pas classée non plus dans la catégorie des gares régionales ni des gares de désenclavement à l'instar de la gare TGV Haute Picardie ou Vendôme TGV, dont la principale vocation est de rendre accessible aux transports ferrés une nouvelle zone de chalandise. Cette lecture de sa localisation peut être interprétée comme le reflet de son double ancrage : micro local quant au secteur desservi tout en s'inscrivant cependant dans l'aire urbaine parisienne.

Dans les typologies de 1992 et 1993, les auteurs soulignent les trois façons d'envisager la logique d'implantation de la catégorie de gare de Marne-la-Vallée Chessy : contournement/périphérie de grande agglomération ; intermodalité ; desserte de grand équipement (Auphan, 1992 ; Zembri, 1993). La dimension intermodale est particulièrement mise en avant dans l'appellation retenue : « gares de plate-forme multimodale » et « gares-pôles d'échanges ». Les gares de ce type sont distinguées des autres gares TGV du fait de leur implantation dans le réseau ferroviaire : d'une part, leur localisation sur une ligne ferroviaire à grande vitesse de contournement (ligne de rocade, ou interconnexion par opposition à une ligne radiale) ; par ailleurs, le fait qu'elles soient également connectées au réseau ferroviaire régional. La relation à l'échelle métropolitaine ou régionale est un point de questionnement : Étienne Auphan présente avec réserve la possible fonction de desserte « périmétropolitaine » et met surtout en avant le fait que ce type de gare desserve de grands équipements ; Pierre Zembri souligne davantage cette potentialité.

²⁰⁷ Une gare centrale est située au sein du pôle urbain dont elle assure la desserte.

²⁰⁸ Comme nous l'avons analysé dans le chapitre 4.

Tableau 8 : Marne-la-Vallée Chessy dans les typologies de gares TGV

	AU MOMENT DU PROJET		A LA SUITE DE LA MISE EN SERVICE	
	Auphan (1992)	Zembri (1993)	Troin (1997)	Facchinetti-Mannone (1999) ²⁰⁹
Gares concernées par l'analyse	Gares TGV nouvelles	Gares TGV nouvelles, existantes ou prévues	Gares remodelées ou créées pour le TGV	Gares TGV. Ici focus nouvelles gares « périphériques »
Propositions typologiques	<p>3 concepts de gares TGV nouvelles :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les gares bis - Les gares de plate-forme multimodale - Les gares régionales 	<p>3 catégories de gares nouvelles existantes et prévues d'après leurs implantations sur les réseaux TGV et classique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les gares de désenclavement - Les gares-pôles d'échange - Les gares bis 	<p>6 types d'aménagement de gares remodelées ou créées pour le TGV :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gares réinsérées dans le tissu urbain - Nouvelles gares centrales créées - Gares « vertes » ou « bis » créées en plein champs - Gares de connexion créées en périphérie - Gares bi-urbaines seulement évoquées - Gare sous tunnel montagnard 	<p>2 types de gares périphériques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les gares bis - Les gares d'interconnexion
Classification MLV & différentes gares de la catégorie	<p>Gares de plate-forme multimodale :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Marne-la-Vallée - Roissy - Satolas²¹⁰ 	<p>Gares-pôles d'échanges :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Massy-Palaiseau - Cergy-Pontoise* - Roissy - Satolas - Eurodisneyland (Chessy Marne-la-Vallée) - Melun-Sénart* 	<p>Gares de connexion en périphérie (ex.) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Roissy CDG - Satolas - Frethun (Calais) - Marne-la-Vallée - Rhône-Alpes-Sud (Valence)** 	<p>Gares d'interconnexion :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Roissy - Satolas - Massy - Chessy
Caractéristiques de la catégorie	<ul style="list-style-type: none"> - Contournement de grande agglo - Desserte équipements ex-urbanisés - Multimodale 	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en contact entre : réseau GVF; autres modes; grands équipements (parfois) - Périphérie grandes régions urbaines : dynamisation du secteur; autonomisation relative par rapport centre d'agglomération 	<ul style="list-style-type: none"> - Pôle d'échanges intermodaux; desserte d'un grand équipement - Contournement LGV Correspondance réseau ferré et aménagement routier important 	<ul style="list-style-type: none"> Accessibilité grands équipements ex-urbanisés + 3 fonctions : - desserte locale et régionale - pôle de correspondance (interrégional, européen) - pôle d'échange multimodal
Précisions Gares Île-de-France (IDF) et/ou MLV	<p>Potentielle « gare bis » de « grande banlieue périmétropolitaine » = rôle secondaire indéterminé</p> <p>MLV = Desserte locale (Disney) « réelle » + Potentiel de correspondance</p>	<p>Gares IDF = particulier - généralisation de l'effet TGV à l'ensemble du territoire régional</p> <ul style="list-style-type: none"> - « alternative intelligente » au passage obligé par le centre de l'agglomération <p>MLV = TGV + RER + équipement ludique + ville nouvelle</p>	<p>Interconnexion multiple et efficace (flux de voyageurs) uniquement à Roissy-CDG et MLV</p>	<p>Conçues non pour la desserte de centre urbain mais d'équipements.</p> <p>MLV = le parc de loisirs</p>

* Non réalisées; ** En cours de réalisation lors de l'article.

Sources : d'après les auteurs et références citées. Réalisation J. Perrin

²⁰⁹ L'article ne présente pas de typologie au sens strict, mais propose une analyse les principes d'implantation des gares TGV et des différentes caractéristiques concernant les nouvelles gares TGV périphériques.

²¹⁰ La gare desservant l'aéroport de Lyon porte le nom de Satolas TGV, puis lors du changement de nom de l'aéroport en 2000, adopte la nouvelle dénomination de celui-ci et devient la Gare de Lyon-Saint-Exupéry TGV.

Alors que Marne-la-Vallée Chessy est particulièrement associée à la gare d'Aéroport CDG TGV, en raison de sa logique d'implantation et de la desserte d'un équipement dit « exurbanisé », la nature ludique de celui-ci est également mise en avant. Par ailleurs, Marne-la-Vallée Chessy est présentée comme la gare qui présente le potentiel de correspondance interne au système TGV le plus important en raison de sa localisation sur la section centrale de la LGV d'Interconnexion Est (Auphan 1992).

La notion de « gare d'équipement » soulève différentes interrogations : il est moins question d'un territoire desservi, ou du positionnement relatif de la gare dans ce territoire (comme dans le cas des gares « bis »), que de l'équipement²¹¹ desservi. L'équipement renvoie à l'action d'équiper ou d'aménager selon l'échelle considérée (Larousse²¹²) et à la matérialité de cette action (Debrie & Douay, 2016). Dans le Dictionnaire d'urbanisme et d'aménagement, Pierre Merlin et Françoise Choay soulignent d'une part que « l'implantation de l'équipement ne constitue jamais une fin en soi. La fin, c'est le service collectif que l'on veut assurer », et précisent, dans le cas des équipements touristiques, qu'ils marquent par l'action d'aménagement qu'ils constituent une rupture avec les sites où ils s'implantent (Merlin & Choay, 2010, p. 51-52 & 311-313). Dans le cas présent, gare d'équipement renvoie à l'idée d'une forte association fonctionnelle entre la gare et l'équipement considéré comme desservi : Disneyland Paris.

Dans les typologies réalisées après les premières années de mise en service (Troin 1997 ; Facchinetti-Mannone, 1999), la terminologie a évolué. Les auteurs parlent de gare de connexion ou d'interconnexion, insistant davantage sur le type de service TGV spécifiquement associé à ces gares : à savoir principalement des liaisons interrégionales de type intersecteur²¹³ (auquel s'ajoutent quelques liaisons européennes). Jean-François Troin évoque la forte diffusion du terme de pôle d'interconnexion²¹⁴ dans les différents projets de transport. Or, dans le cas des gares TGV, cette interconnexion n'est effective et efficace qu'à Aéroport CDG TGV et à Marne-la-Vallée Chessy (Troin, 2008). Si la desserte d'un équipement spécifique est soulignée, d'autres fonctions sont également associées à ces gares, en particulier à Marne-la-Vallée Chessy, comme la desserte locale et régionale, et le rôle de pôle de correspondance (Facchinetti-Mannone, 1999).

Dans les typologies, les gares se trouvant dans la même catégorie que Marne-la-Vallée Chessy varient ; elle est le plus souvent associée à Aéroport CDG TGV et à Lyon Saint-Exupéry TGV, parfois à Massy TGV. Cependant une constance se dégage autour de quelques idées fortes :

²¹¹ Roger Brunet définit équipement comme « installation qui sert à produire, à échanger, à assurer des fonctions de la vie sociale » et précise le cas des équipements de loisir comme « tout ce qui permet la pratique lucrative du loisir, tant pour l'hébergement que pour la distraction » (Brunet *et al.*, 2005, p. 191).

²¹² Dictionnaire Larousse en ligne (www.larousse.fr/dictionnaires/francais/equipement/30692).

²¹³ Liaison n'ayant une gare centrale parisienne ni comme origine ni comme terminus du train, également nommée « province-province ».

²¹⁴ L'auteur ne discute pas ici la notion (mise en relation de réseau hétérogène) et aborde l'interconnexion en termes de flux.

l'implantation sur une ligne de contournement, la connexion avec un réseau ferré régional performant et la desserte d'un grand équipement.

Depuis, différents travaux ont confirmé la spécificité de ces gares par rapport aux autres gares TGV nouvelles, à la fois en termes d'articulation de différentes logiques spatiales, mais aussi de trafic.

En 2011, Valérie Facchinetti-Mannone et Cyprien Richer ont construit une typologie de l'intégration territoriale des gares péricentrales localisées sur le réseau ferroviaire à grande vitesse en fonction de leurs interactions avec la desserte des gares centrales (Facchinetti-Mannone & Richer, 2011). L'analyse est conduite selon une approche systémique à l'échelle de l'aire urbaine. Les éléments pris en compte sont la localisation de la gare (configuration territoriale), le partage fonctionnel (caractéristiques de desserte et organisation entre gares de la même aire urbaine) ainsi que l'accessibilité des différentes gares et en particulier la connexion entre les gares de l'aire urbaine. À propos du couplage entre gare(s) centrale(s) et gare(s) TGV, les auteurs nuancent l'association entre gares parisiennes et gares franciliennes. Dans ce cas, les logiques d'implantation, de desserte et donc de partage fonctionnel entre gares parisiennes et gares TGV franciliennes diffèrent d'autres territoires. D'une part, les différentes gares sont assez bien reliées entre elles par le réseau RER (et métro pour les gares centrales). Surtout, les gares TGV franciliennes offrent un accès complémentaire à l'échelle de l'aire métropolitaine sans que cette logique de desserte soit prédominante. La desserte des différentes gares n'est pas interdépendante comme dans d'autres cas, et les auteurs envisagent plutôt le partage fonctionnel en termes de dédoublement. Cet article apporte une analyse géographique inédite de l'organisation du système ferroviaire francilien et des enjeux d'intégration territoriale des différentes gares à cette échelle (aire urbaine) : au regard de leurs critères d'analyse, le degré d'intégration territoriale de Marne-la-Vallée Chessy (comme les autres gares TGV franciliennes) est celui de la synergie qui se joue à l'échelle du système métropolitain.

Ces analyses nous semblent traduire le fait que le partage fonctionnel de la desserte ferroviaire à grande vitesse entre gares centrales parisiennes et gares TGV franciliennes n'est pas organisé l'un en fonction de l'autre, c'est à dire au regard de la desserte de l'aire urbaine, mais dans une logique ferroviaire plus large (organisation de la desserte nationale en axe, desserte des gares TGV franciliennes comme support du modèle intersecteur). La gare s'inscrit néanmoins dans un système métropolitain, échelle à laquelle nous souhaitons mieux comprendre les dynamiques d'intégration dans le cas de Marne-la-Vallée Chessy.

Au-delà de leurs différences, toutes ces recherches insistent sur la pluralité des échelles spatiales dont la gare de Marne-la-Vallée Chessy est l'interface. En théorie, chaque gare est l'interface de quatre grands systèmes spatiaux — le réseau GVF, l'aire d'influence régionale, la ville et le quartier de gare — vis-à-vis desquels les logiques de localisation (logiques de rentabilité, de desserte et d'aménagement) se déploient (Facchinetti-Mannone & Bavoux, 2010a ; Facchinetti-Mannone,

2016). Le rôle d'interface de Marne-la-Vallée Chessy vis-à-vis de ces différents systèmes spatiaux présente des particularités. Son rôle dans le réseau à grande vitesse est spécifié par le type de « desserte intersecteur » associé à sa situation sur l'Interconnexion Est : elle est en relation avec un ensemble de territoires desservis par la grande vitesse (et non pas un seul axe comme les gares centrales parisiennes). Concernant l'aire d'influence régionale, Marne-la-Vallée Chessy, comme les différentes gares TGV franciliennes, est identifiée comme une porte d'entrée additionnelle, mais ce rôle est encore peu qualifié ou analysé. À l'échelle de ville et du quartier, l'espace dans lequel la gare s'insère ne correspond pas à celui d'un quartier urbain : l'implantation au sein du complexe touristique Disneyland Paris est qualifiée de « desserte d'équipement », notion reprise, comme nous allons le voir, par les acteurs de l'aménagement.

1.2. Regards d'acteurs sur Marne-la-Vallée Chessy : la gare d'équipement ou l'approche par la fonctionnalité touristique

Dans les études menées par les acteurs de l'aménagement, la relation de la gare avec Disneyland Paris marque fortement les qualifications de Marne-la-Chessy ainsi que la fonction touristique. Nous avons choisi trois exemples issus de documents de littérature grise ou de situations d'observation participante afin d'éclairer sur la façon dont Disneyland Paris et le tourisme sont mobilisés dans des lectures fonctionnelles de la gare.

En 2008, l'agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées (AUAP) réalise une monographie des gares grande vitesse dans le cadre d'un projet de développement du réseau GVF, et choisi à ce titre quelques cas de figure illustratifs des enjeux de localisation et de desserte. Dans cette étude, Marne-la-Vallée Chessy n'est pas considérée comme une gare d'interconnexion, au contraire de Massy TGV et Lyon Saint-Exupéry TGV qui sont dans cette catégorie distincte, mais comme une gare d'équipement, à l'instar de la gare de Poitiers Futuroscope. Le critère discriminant pour la caractérisation des gares est la relation à un parc à thème (ou deux) et à son complexe touristique. La gare de Marne-la-Vallée Chessy est désignée par le nom « Chessy Eurodisney » : « [la] gare de Chessy dessert la périphérie est de l'agglomération parisienne, mais est avant tout une gare TGV réalisée pour desservir le parc Eurodisney » (AUAP, 2008, p. 36). L'étude souligne que la desserte TGV renforce certes l'accessibilité au site desservie, mais participe surtout d'une image de modernité et d'une visibilité du site. Ces éléments sont mis en perspective du poids des activités touristiques et des stratégies de développement économique mises en place.

À la fin des années 2000, le constat d'une certaine méconnaissance des gares TGV franciliennes (cf. Chapitres 3 et 4) conduit différents acteurs des transports et de l'aménagement à réaliser plusieurs études afin d'identifier ou de caractériser un « modèle » de gare TGV franciliens (hors Paris).

La première étude sur la clientèle des gares met en évidence dans le cas de la gare de Marne-la-Vallée Chessy le poids de la fonction touristique : il s'agit du plus important moteur de fréquentation de la gare (Documents internes RIF [groupes fonctionnalités], 2008-2009 ; SNCF, 2008). Ce résultat a, de prime abord, surpris certains acteurs lorsqu'ils en ont eu connaissance, notamment par rapport à Aéroport CDG TGV. En effet, au tourisme est associée l'idée que la gare est davantage fréquentée par des voyageurs venant d'autres régions. Dans le cas de l'intermodalité air-fer proposée à Aéroport CDG TGV, cet élément est bien intégré. À Marne-la-Vallée Chessy, l'association de la gare au complexe touristique Disneyland Paris est une évidence et l'importance du tourisme a été déjà bien intégrée, à partir de l'observation « en creux » selon laquelle la gare est davantage fréquentée par des non-Franciliens. Mais il faut aussi rappeler que durant cette période, les acteurs de l'aménagement discutent du potentiel des gares franciliennes en les considérant d'abord comme des points d'accès à la grande vitesse pour des Franciliens mal desservis. Ce qui surprend les acteurs à la lecture des résultats de l'étude, et qui vient en quelque sorte les remettre face à la réalité, c'est bien l'importance de la fonction touristique dans le volume de fréquentation de la gare, fortement liée à Disneyland Paris. Ce point a marqué les représentations des différents partenaires, et ressort quelques mois plus tard, durant les échanges auxquels nous avons assisté dans le cadre de l'étude « rocade » (*cf.* Chapitre 3). Lors d'une réunion de préfiguration de l'étude sur les différents projets de gare, l'un des participants propose de prendre en compte l'intérêt touristique (critère des capacités hôtelières) des différents sites de gares à l'étude, tout en comparant (et en minimisant) le potentiel touristique des différents sites discutés au regard de celui de Disneyland Paris : « Versailles n'est pas Disney » (Observation [réunion étude « rocade »], juillet 2009). Or si les visiteurs sont deux fois plus nombreux à Disneyland Paris qu'à Versailles, Versailles est également un lieu touristique majeur, qui recense plus de 8 millions de visites par an. Cet échange nous apparaît surtout révélateur de la façon dont Disney est utilisé comme un référentiel du potentiel touristique des différents sites d'accueil, et cela avec une représentation « écrasante ».

Plus récemment, l'enquête sur « la fréquentation des grandes gares franciliennes » (ici entendues comme l'ensemble des grandes gares de la région Île-de-France) commanditée par différents acteurs des transports et de l'aménagement en Île-de-France²¹⁵ illustre une difficulté persistante à caractériser cette gare au regard de sa fréquentation (Omnil, 2015). L'étude porte sur la fréquentation et les pratiques de mobilité des voyageurs des dix grandes gares franciliennes : Paris Saint-Lazare, Paris Nord, Paris Est, Paris Gare de Lyon, Paris Bercy, Paris Austerlitz, Paris Montparnasse, Aéroport Roissy CDG2 TGV, Marne-la-Vallée Chessy et Massy TGV. Cette enquête, initiée afin de mesurer les enjeux de capacité des différentes gares (question de la saturation), est inédite tant en termes de partenariat des commanditaires qu'en termes de contenu (choix des gares, ampleur du projet). L'intégration des gares TGV franciliennes traduit le changement de regard observé à la fin des années 2010 sur la grande vitesse ferroviaire en Île-de-

²¹⁵ État (DREIF), Région Île-de-France, SNCF Mobilité (Gares & Connexions, Transilien, Voyages), SNCF Réseau, le STIF et la RATP (Encadré 5, Chapitre 2).

France, et nous semble caractéristique d'une forme de réinvestissement de ces gares, notamment sur la question d'un potentiel inexploité (cf. Chapitre 3). Pour la première fois, la caractérisation repose sur une analyse de la fréquentation des voyageurs (volume, origine, motif) en regard de l'organisation de l'offre de l'ensemble des grandes gares d'Île-de-France.

La publication réalisée par l'Omnil (2015) à l'issue de cette enquête propose une analyse croisée des différents résultats. Cette synthèse se concentre plus particulièrement sur les usagers des trains de surface²¹⁶ : les dix grandes gares franciliennes sont réparties en quatre grands types, selon leurs caractéristiques de fréquentation (elle-même liée à l'offre ferroviaire) (Encadré 10).

Encadré 10 : Quatre grands types de grandes gares franciliennes d'après l'étude de leur fréquentation

1 million de personnes empruntent chaque jour une ligne du réseau ferroviaire de surface, dans les **10 grandes gares franciliennes** étudiées.

Cinq gares situées dans Paris ont une fréquentation supérieure à 100 000 voyageurs par jour, soit plus que le trafic de grandes gares de province comme Lille Flandres ou Marseille Saint-Charles.

Globalement, la majorité des déplacements ayant pour origine ou terminus une des dix gares franciliennes sont internes à l'Île-de-France. Toutefois, le profil des voyageurs varie selon l'offre ferroviaire. On distingue ainsi **quatre grands types de gares** :

- **les gares pendulaires de Paris Saint-Lazare et Paris Est**, principalement fréquentées par des Franciliens pour leurs déplacements domicile-travail ;

- **les gares polyvalentes de Paris Nord, Paris Montparnasse et Paris Gare de Lyon** qui accueillent un trafic mixte composé de déplacements quotidiens entre le domicile et le travail et de déplacements plus occasionnels dédiés aux loisirs ;

- **les gares d'interconnexion de l'aéroport Roissy CDG2 TGV, Marne-la-Vallée Chessy et Massy TGV** qui accueillent exclusivement des voyageurs de lignes à grande vitesse, principalement pour un motif d'affaires ou de tourisme ;

- **les gares interrégionales de Paris Austerlitz et Paris Bercy** qui accueillent exclusivement un trafic généré par des déplacements entre la province et l'Île-de-France.

Source : Omnil, 2015, p. 1

Les trois gares TGV franciliennes sont regroupées ensemble sous la dénomination de « gares d'interconnexion », cette terminologie technique soulignant à notre sens une difficulté à caractériser du point de vue des pratiques ces « gares à la fois “affaires” et “tourisme” » (Omnil, 2015, p. 15). Cette qualification, sans la nommer, est un nouvel écho à l'importance du trafic généré par des résidents non-franciliens²¹⁷.

²¹⁶ Sont ici pris en compte les utilisateurs du réseau ferroviaire de surface : « voyageur au départ, à l'arrivée ou en correspondance entre deux trains du réseau de surface, quel que soit le mode d'accès ou de diffusion utilisé (marche, vélo, bus, métro, voiture...) » (OMNIL, 2015, p. 16).

²¹⁷ Par ailleurs, cette étude a en partie été réalisée avant et après la mise en service de Ouigo. D'une part, les différences dans les observations ayant pu contribuer à complexifier l'analyse. Nous nous concentrons ici sur les observations avant Ouigo (Gares & Connexions, 2014b).

*

Ces différents exemples de regards d'acteurs de l'aménagement et des transports nous permettent de souligner, après deux décennies, la persistance d'une difficulté à qualifier les gares TGV franciliennes, un questionnement quant à l'homogénéité de ce groupe (outre le modèle de desserte), ainsi que, dans le cas de Marne-la-Vallée Chessy, le poids de Disneyland Paris dans la façon dont la gare est envisagée. Par la notion de gare d'équipement, reprise dans certains discours d'acteur, l'équipement Disneyland Paris est entendu comme vecteur de mobilité touristique. Dans les discours, il est davantage fait référence aux parcs qu'au complexe touristique Disneyland Paris, la gare se situant effectivement au niveau du parvis donnant accès aux deux parcs. Le rapport au territoire apparaît *a priori* limité par la matérialité de l'équipement, bien que celui-ci ait des fonctions métropolitaines, qui justifient cette desserte. Quel « équipement » est Disneyland Paris ? Quel rapport entretient-il au territoire à la fois d'implantation mais aussi métropolitain ou régional ?

C'est à une déconstruction du lien entre Disneyland Paris et Marne-la-Vallée Chessy que nous proposons de nous intéresser, afin d'en mesurer les différentes dimensions et le poids : quelle est l'aire d'influence de la gare et quel poids de Disneyland Paris dans celle-ci ? De quel territoire Marne-la-Vallée Chessy est-elle la porte d'entrée ? Pour répondre à ces questions, nous commencerons par revenir sur la place de Disneyland Paris dans l'espace touristique francilien.

2. Disneyland Paris et la métropole touristique Paris

Nous proposons ici de revenir sur deux types de travaux afin de comprendre la relation de Disneyland Paris au territoire : les premiers appréhendent Disneyland Paris en tant qu'espace touristique délimité et intégré à un projet d'aménagement (2.1.) ; les seconds analysent son positionnement dans une destination touristique plus large et dans ses fonctions métropolitaines (2.2.).

2.1. Parcs à thème, complexe touristique et rapport à l'espace

Différents travaux se sont intéressés au rapport à l'espace des parcs et complexes de type Disneyland, en France ou à l'étranger (Didier, 2002 et 2005 ; Anton Clavé, 2007 ; Languillon-Aussel, 2011). Aux États-Unis, le développement des parcs à thème Disney à partir des années 1950 révolutionne les parcs de loisir, devenus des objets hybrides entre équipement de loisir et projet d'aménagement, et pensés comme des représentations de la ville idéale (Didier, 2005 ; Anton Clavé,

2007 ; Roffat, 2007). En France, le développement des parcs à thème est relativement récent, à partir des années 1980. L'offre repose sur la proposition d'un univers thématique, en rupture avec le quotidien. Cela se traduit par un rapport à l'espace codifié et une relation au territoire d'accueil souvent peu marquée.

Dans le cas d'une offre franchisée, telle que Disney, s'ajoute une forme de standardisation qui renforce l'image d'enclave ou d'objet « a-territorial ». Cependant, plusieurs travaux ont souligné la persistance d'expressions de la singularité des lieux (Languillon-Aussel, 2011) et une tendance accrue, depuis une quinzaine d'années, des différents gestionnaires à s'inscrire de manière plus affirmée dans un ancrage identitaire local, participant ainsi, selon les auteurs, de processus de territorialisation (D'Hauterive, 1997, 2013b et 2013c ; Anton Clavé, 2007 ; Roffat, 2007 ; Desvignes, 2009).

2.1.1. Disneyland Paris, enjeux et controverses relatifs à un « espace hors quotidien »

L'offre touristique des parcs à thème repose sur un rapport à l'espace spécifique. Comme le souligne Sophie Didier, « le parc à thème de conception moderne [dont Disneyland est emblématique] [...] se caractérise [...] par une articulation à son espace environnant balançant constamment entre le repli et l'ouverture » (Didier, 2002, p. 34). Cette articulation varie également selon l'échelle envisagée.

Les parcs à thème se caractérisent par des inscriptions spatiales délimitées : l'espace est matériellement clos, marquant symboliquement la différence entre l'univers ludique ou thématique du parc et l'extérieur (Didier, 2002 ; Huberson, 2012). Ce type d'offre récréative a progressivement été étoffé, et les parcs sont généralement intégrés dans des projets de complexe touristique (*resort*) lorsqu'ils ont la capacité de retenir les visiteurs plusieurs jours. L'espace du complexe touristique correspond davantage à un espace contrôlé, soit un espace de transition marquant le passage d'un univers à l'autre. Enfin, leur implantation dans des espaces périurbains permet à la fois de bénéficier de foncier disponible, d'une bonne accessibilité (au moins par la route) et du bassin de clientèle de l'aire urbaine dans laquelle il se situe. Cette situation peut s'inscrire dans une destination touristique plus large, et plus ou moins exploitée au niveau marketing. Au sein de cette destination plus large, les relations à l'espace sont plus discontinues, en fonction de la localisation des aménités touristiques. Trois niveaux, articulés, sont donc identifiables : celui du parc, celui du complexe touristique et enfin, potentiellement, une destination touristique plus large.

Les lieux touristiques sont des interfaces (soit des objets géographiques, qui, à l'instar de certaines infrastructures de transports, s'inscrivent sur la discontinuité et assurent la mise en relation de différents systèmes sociospatiaux) qui ménagent plus ou moins l'altérité²¹⁸ (Knafo & Stock, 2003 ; Gay, 2004). Dans le cas de Disneyland Paris, cette altérité est mise en scène et au moins deux

²¹⁸ Entendu comme le rapport à l'espace « hors des lieux du quotidien » (Gay, 2004).

échelles sont identifiables : dans le cas de l'univers thématique des parcs à thème et du complexe touristique, ainsi qu'au niveau de l'opération d'aménagement dans lequel il s'insère.

En effet, Disneyland Paris n'est pas uniquement un projet de parc ou de complexe touristique. Il s'agit également une opération d'aménagement (Annexe 19) : celle du secteur IV de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, nommée Val d'Europe. Or, la proposition aménagiste de Disney traduit une vision d'un idéal urbain, « [cet] imaginaire d'une "exopolis"²¹⁹ sécurisé [étant] généralement opposé à une vision dystopique de la ville "dangereuse" » (D'Hautesserre, 2007, p. 232). Bien que négociée par le gouvernement avec l'appui de représentants locaux, l'implantation de Disneyland Paris ne se fait pas sans opposition et contestation (D'Hautesserre, 1997 et 2013a ; Entretien [archive] Carrez, mars 2004 ; Roffat, 2007). Les conditions de l'accord entre l'État français et la société en termes de conditions financières, partage des coûts et conditions d'emploi sont particulièrement critiquées (Roffat, 2007), cela de façon plus ou moins argumentée (D'Hautesserre, 2007). D'autres critiques sont d'ordre plus symbolique et identitaire : la forme de tourisme et d'aménagement proposé par Disney s'appuie sur un modèle interprété par ses opposants comme une forme de « colonisation culturelle » (Roffat, 2007 ; D'Hautesserre, 2013a). L'offre en elle-même ainsi que le projet urbain sont donc critiqués, dans ce qu'ils représentent de pratiques récréatives standardisées et consuméristes (portées par une multinationale américaine) et de rapport à l'urbanité (Gasnier, 2006 ; Belmessous, 2007 ; D'Hautesserre, 2007).

Plusieurs travaux se sont intéressés à l'évolution du projet d'aménagement touristique et urbain mettant en lumière, une forme de dissymétrie dans les relations de Disney aux différents partenaires mais également le fait que la réalisation traduise un compromis entre la vision de Disney, le projet d'aménagement porté par les autorités françaises, et les pratiques de ceux qui y résident au quotidien ou « hors quotidien » (D'Hautesserre, 1997, 2007, 2013a et 2013b ; Anton Clavé, 2007 ; Roffat, 2007). De plus, le phasage du projet se traduit par une extension spatiale du complexe touristique et du projet urbain, mais également par une complexification des acteurs en présence.

Tous ces travaux soulignent d'abord le fait que le rapport à l'espace conçu dans le cadre de l'offre touristique des parcs à thème — univers hors des lieux et hors du temps du quotidien — ne se limite pas à ces derniers. Il se décline à l'échelle du complexe touristique, incluant les différents équipements, ceux-ci s'étant par ailleurs développés au fur et à mesure de l'avancée du projet. Le rapport à l'espace inspiré de l'offre touristique se retrouve également dans le secteur urbain aménagé en parallèle du projet touristique. Celui-ci échappe cependant en partie au contrôle esthétique et marketing de Disney, complexifiant les dynamiques territoriales locales. Le parc à thème et son complexe touristique reproduisent certaines caractéristiques urbaines, comme la centralité, renforcée par l'opération d'aménagement.

²¹⁹ Anne-Marie D'Hautesserre s'appuie ici sur le concept d'exopolis développé par Edward Soja, selon lequel de nouvelles formes urbaines se développent par ses périphéries (*Outer Cities, Edge Cities*), bousculant le rapport à ce qui est traditionnellement considéré comme urbain, suburbain, exurbain ou non-urbain (Soja, 1997).

De par sa localisation, la gare de Marne-la-Vallée Chessy est un marqueur de l'entrée dans l'univers ludique de Disneyland Paris. Plus largement, la gare s'inscrit dans un complexe touristique en évolution et un projet d'aménagement²²⁰. L'équipement desservi est donc un objet territorial complexe et en évolution à l'échelle locale.

La relation au territoire de Disneyland Paris évolue également dans le cadre de la stratégie marketing des gestionnaires des parcs et de l'offre touristique.

2.1.2. Une évolution du rapport au territoire d'implantation dictée par des stratégies marketing

L'implantation de Disneyland Paris dans l'Est francilien était initialement déconnectée des enjeux d'ancrages locaux pour les représentants de Disneyland Paris : la relation au territoire est progressivement devenue un outil stratégique dans le développement de l'offre touristique.

Après les premiers mois d'exploitation, le parc atteint ses objectifs en nombre de visiteurs, mais la répartition entre les différents marchés ciblés (local [Île-de-France], France, Europe) et le panier moyen de dépense ne sont pas à la hauteur des objectifs fixés par l'entreprise²²¹. Plusieurs travaux mettent en avant des erreurs initiales dans le montage du projet²²² ainsi que dans la gestion de l'offre (nombres d'attractions). De plus, certains choix pris par les dirigeants du projet Disneyland Paris attesteraient d'une méconnaissance de la culture française et européenne (donc des marchés ciblés) et d'un manque de prise en compte des préférences européennes (D'Hauterive, 1997 et 2013a ; Anton Clavé, 2007 ; Roffat, 2007).

Deux éléments marquent alors un changement d'attitude et de stratégie à la fois dans le positionnement marketing de l'offre et dans sa conception. D'une part, la complémentarité avec Paris (en tant que destination touristique) est (re)pensée et, par ailleurs, l'offre est étoffée au niveau du complexe touristique (nouveau parc en 2002, puis projet Villages Nature).

La volonté de se repositionner au sein de la destination touristique Paris, l'une des plus puissantes « marques territoriales » du monde, est affichée rapidement après deux années d'exploitation. Ceci se traduit dans le nom du complexe touristique : inauguré en 1992 sous le nom d'EuroDisneyland (ou Euro Disney Resort), il est rebaptisé Disneyland Paris en septembre 1994, afin notamment de capitaliser sur la puissance de la destination Paris et ses représentations.

²²⁰ Son accessibilité locale est un objet de discussion récurrent. Des travaux sont prévus dès le milieu des années 2000 afin d'améliorer cette accessibilité à la gare et inscrits dans le cadre de la phase III du projet (Annexe 19).

²²¹ Au cours des six premiers mois d'exploitation, 7 millions de personnes ont visité le parc dont 36 % de Français. À l'issue de la première année, 4 des 11 millions de visiteurs sont français, et seulement 1/6^e d'entre eux franciliens (Roffat, 2007).

²²² Si les plans initiaux chiffraient que le parc serait rentable avec 12 millions de visiteurs par an (soit la capacité du parc), Philippe Bourguignon (qui devient Directeur général d'Euro Disney en octobre 1992) calcule 14 millions de visiteurs sont nécessaires pour équilibrer les comptes. Il met ainsi à jour des problèmes structurels dans la conception du projet, outre l'envolée du budget initial (Roffat, 2007).

« En tant qu'Américains, nous avons cru que le mot "Euro" placé devant celui de Disney ferait un effet fantastique. Or, pour les Européens, ce terme était associé aux affaires, à la monnaie, au commerce. Renommer le parc²²³ [complexe] "Disneyland Paris" était pour nous une manière de l'identifier non seulement à la création originale de Walt mais à l'une des villes les plus romantiques et les plus excitantes du monde »

Déclaration Michel Eisner [PDG de la Walt Disney Company] citée dans Roffat, 2007, p. 256

« Vous y croyez, à la conscience d'une ville ? En région parisienne, qu'est-ce que cela peut vouloir dire ? La ville, c'est Paris. D'ailleurs, ils ont appelé tout ça Eurodisney... Eurodisney. Et un beau jour, ils se sont rendu compte qu'Eurodisney, cela ne voulait rien dire... [Sabine Effosse : « Disneyland Paris »]²²⁴ Voilà. C'est tout dire. Ça, c'est vrai pour Disney, et c'est vrai pour l'agglomération parisienne. [...] Mais la ville, le cœur de ville, c'est Paris. »

Entretien [archive] Carrez²²⁵, mars 2004

En 2002, dans le cadre de l'ouverture d'un second parc à thème, le complexe prend le nom de Disneyland Resort Paris²²⁶ dans le but d'afficher le changement d'échelle du projet, soit l'expression d'une « nouvelle dimension de destination touristique » (Roffat, 2007, p. 289). En 2007-2009, un nouveau virage marketing s'opère autour de l'expérience (la « féerie » Disney) et avec une mise en avant plus prononcée de la culture française et européenne (Le hub de la poste, 16 novembre 2007 ; Capital, 28 septembre 2010). En juin 2014, après une nouvelle baisse de fréquentation, et près de cinq années de préparation, une nouvelle attraction est lancée autour du film Ratatouille, étroitement lié à l'imaginaire de Paris (Les Échos, 20 juin 2014).

Ces éléments traduisent un positionnement stratégique du parc, puis des parcs, en lien avec « Paris ». La stratégie d'ancrage territoriale repose sur d'autres éléments, à l'échelle du complexe touristique. L'Annexe 19 présente les différentes phases à la fois du projet touristique et du projet urbain²²⁷. Il est intéressant de noter dès la phase III du projet d'aménagement, l'émergence du projet de Villages Nature. Celui-ci est l'une des réponses proposées à la « recherche de concepts touristiques innovants » (Roffat, 2007). Ce projet, pour lequel Euro Disney (Disneyland Paris) et le groupe Pierre et Vacances (Center Parcs) sont associés, est pensé comme complémentaire à l'offre touristique de Disneyland Paris, et propose un concept tourné vers la « nature ». Une première phase du projet est inaugurée en 2017 : « une destination unique écoresponsable qui allie divertissement, sport, découverte et relaxation » (Site Center Parcs²²⁸). Si l'inscription du projet dans

²²³ Le parc inauguré en 1992 se nomme « Disneyland », le second ouvert en 2002 « Walt Disney Studio ». Disneyland est le nom du complexe touristique (*resort*).

²²⁴ L'entretien est réalisé par Sabine Effosse, qui intervient au cours de cet échange, dans le cadre de la deuxième campagne d'archives orales menée auprès des acteurs de la genèse des villes nouvelles françaises (*cf.* Chapitre 2).

²²⁵ Lors de sa carrière, deux postes sont en lien direct avec l'aménagement de Marne-la-Vallée puis de l'implantation de Disney en France, le premier en tant que Secrétaire général de l'EPA de Marne-la-Vallée (1980-1982), le deuxième comme Secrétaire général adjoint (délégation Disney) du Groupe central des villes nouvelles (GCVN) (1987-1990).

²²⁶ À partir de 2009, le terme de « *resort* » disparaîtra progressivement, le complexe étant appelé Disneyland Paris.

²²⁷ Celles-ci sont notamment cadrées dans le cadre de la convention de 1987, initialement pour trente ans, et qui a été prorogée jusqu'en 2030 dans le cadre d'un avenant signé en 2010.

²²⁸ « Avec Villages Nature® Paris, découvrez un nouvel art de vivre vos vacances en profitant d'un dépaysement total à quelques kilomètres de Paris. Fondée sur les principes One Planet Living, Villages Nature offre une démarche globale et inédite de tourisme durable : une destination proche des grandes métropoles et facilement accessible en transport, offrant une Nature aux multiples facettes (jardins, forêt et animaux...) et résolument tourné vers la transition énergétique. » (Site Center parcs : <https://www.centerparcs.fr>)

une démarche écoresponsable et la durabilité du complexe touristique sont sujettes à débat (Gasnier, 2006 ; Libération, 15 octobre 2017), ce qui nous intéresse ici est le fait que le développement de la stratégie Disney, dans le cas des parcs à thème comme de Villages Nature, participe à la fois d'une diversification des activités touristiques et d'un ancrage territorial différencié. Dans le premier cas, la destination est instrumentalisée, dans le second cas, c'est le territoire dans lequel le projet s'inscrit qui est désormais mis en scène.

L'ancrage identitaire local dans lequel s'inscrivent les gestionnaires de Disneyland Paris repose sur une approche marketing du territoire au sein duquel l'offre touristique est développée. Cependant à l'échelle microlocale, le processus de territorialisation est plus complexe, parce que différentes visions du projet entrent en négociation (celles des représentants de Disneyland Paris et des autorités françaises), et qu'elles se confrontent aux pratiques des résidents comme des touristes. Par ailleurs, le rôle particulier de Disneyland Paris au sein de l'espace touristique Paris a beaucoup évolué.

2.2. Disneyland Paris et la métropolisation touristique de Paris

Depuis les années 1990 en particulier, différents travaux se sont intéressés à l'étude de la structure et de l'organisation de l'espace touristique parisien. Ces analyses mettent en lumière l'élargissement progressif de cet espace touristique et ses discontinuités (Pearce, 1998 et 1999 ; Lozato-Giotart, 1990 et 2000 ; Duhamel & Knafou, 2007 ; Gérardot, 2009 ; Simon, 2010 ; Gravari-Barbas & Fagnoni [dir.], 2013 ; Lèpan, 2013). Elles soulignent par ailleurs l'ancienneté du tourisme à Paris, et sa participation à la construction urbaine. Qualifié d'espace polycentrique et polynucléaire à la fin des années 1990, l'espace touristique parisien (ou francilien) a évolué au rythme du processus de métropolisation.

Malgré le poids de la métropolisation dans l'évolution de l'espace touristique francilien et des évolutions dans sa prise en compte dans l'action publique (Blum & Corbille, 2013), le tourisme reste faiblement pris en compte dans les nombreuses réflexions sur le Grand Paris ou la métropole parisienne (Gravari-Barbas & Fagnoni, 2013). Gwendal Simon souligne par ailleurs que « bien qu'il soit admis que le tourisme participe à la fabrication métropolitaine, les mouvements intra-urbains des touristes restent méconnus alors qu'ils constituent un élément non négligeable de ce processus » (Simon, 2010, p.15). Pour autant, certains acteurs de la construction métropolitaine, à l'image de Pierre Mansat²²⁹, témoignent de ce que le tourisme révèle de l'identité régionale, et du lien entre imaginaire touristique (l'image que le visiteur renvoie, sans connaissance de la réalité institutionnelle) et construction de la réalité de la métropole (Mansat, 2013). Au début des

²²⁹ Ancien adjoint au Maire de Paris, il a travaillé à la mise en œuvre de différents dispositifs de concertation et coordination métropolitaine.

années 2010, les acteurs en charge du développement touristique cherchent par ailleurs à inscrire leur stratégie dans le cadre de différents documents de programmation et de stratégies régionales alors en cours d'élaboration (Documents internes SMT et Observations 2010-2011 ; SRDTL 2011-2016).

Des différents travaux portant sur l'espace touristique parisien, plusieurs idées importantes ressortent en lien avec ce processus de métropolisation touristique de Paris.

Tout d'abord, plusieurs auteurs insistent sur l'élargissement « en archipel » du centre touristique parisien, à la fois au sein du « Paris du métro » mais également de sites plus éloignés. L'offre touristique dans le centre de Paris est à la fois concentrée et très diverse : elle est relayée par des pôles touristiques dispersés dans Paris et à proximité plus ou moins immédiate. À une échelle plus large, cet espace constitue une centralité touristique forte. Cependant, depuis la fin des années 1990, des travaux ont montré le fonctionnement des sites touristiques à l'échelle régionale ou du bassin parisien en relation avec les dynamiques touristiques parisiennes. Rémy Knafou souligne la discontinuité de l'espace touristique — « sa structure d'archipels de lieux à visiter, de lieux fréquentables et fréquentés » — qui reproduit en partie des dynamiques territoriales de la métropole elle-même (Knafou, 2013, p. 326).

Le deuxième enseignement renvoie à l'idée que la métropolisation touristique relève de pratiques métropolitaines qui posent la question « des articulations entre les pratiques et les activités de tourisme et de loisirs au sein des périmètres métropolitains » (Fagnoni & Gravari-Barbas, 2013, p. 195). Ces éléments renvoient à la fois à la diversité des pratiques, aux relations entre résidents et « habitat touristique » de la ville, ainsi qu'à l'évolution des pratiques touristiques par lesquelles les relations aux « hors quotidien » et à l'ordinaire s'entrecroisent (Stock, 2004 ; Lussault, 2007b ; Gravari-Barbas & Fagnoni, 2013 [dir.] ; Cominelli *et al.*, 2018). Ces réflexions s'inscrivent dans la suite des travaux de Mathis Stock sur « l'habiter temporaire de lieux » (Stock, 2004). L'analyse des évolutions de la mobilité géographique (en lien avec celle d'une société à individus mobiles) met en lumière des recompositions des pratiques et des valeurs ou représentations associées aux lieux géographiques (les rapports identité/altérité, ou familiarité/étrangeté) : les pratiques touristiques sont l'une des dimensions de cette mobilité géographique renouvelée qui se traduit par un « régime d'habiter » temporaire (Stock, 2004). Les évolutions récentes des offres comme des pratiques avec notamment le développement des locations de type Airbnb, sont l'une des manifestations des mutations de l'habiter temporaire des lieux, et de l'adaptation de l'offre (et ses dérivées) à celles-ci. À ce titre, les évolutions des pratiques touristiques et du rapport à l'altérité (à l'ailleurs, au hors quotidien) en général, peuvent être renforcées, en particulier dans le cas de Paris, par la connaissance du lieu effective (Paris est une destination visitée plusieurs fois par les mêmes individus) ou virtuelle (pratiques de partages d'expérience). Ces évolutions participent à ce flou entre pratiques urbaines et pratiques touristiques, qui se traduit dans la délimitation des espaces

touristiques et leur reconfiguration (Gay, 2004 ; Stock, 2004 ; Duhamel & Knafou [dir.], 2007 ; Lussault, 2007b ; Gravari-Barbas & Fagnoni [dir.], 2013 ; Cominelli *et al.*, 2018).

Enfin, le troisième élément concerne le rôle et la place spécifiques de Disneyland Paris dans la métropole parisienne. Si les analyses divergent sur son degré d'imbrication à la centralité parisien, elles s'accordent sur le fait que Disneyland Paris participe de la « métropolisation touristique » de Paris. Pour Maïe Gérardot, la métropole parisienne a trois centres touristiques : l'hypercentre parisien, le château de Versailles et Disneyland Paris (Gérardot, 2009, p.115-118). D'autres chercheurs soulignent le double positionnement de Disneyland Paris, à la fois « pôle autonome et sous dépendance » (Duhamel & Knafou, 2007, p. 59). Certes, pour une partie des touristes, Disneyland est l'une des aménités touristiques visitées au sein de l'espace touristique parisien (ce que Disneyland Paris et les autorités françaises mettent en avant), mais sa situation est caractérisée par le fait que les touristes puissent « y arriver directement depuis l'aéroport ou le TGV sans passer par Paris, s'y loger, s'y restaurer et s'y distraire » (Knafou, 2013, p. 325). Enfin, d'autres chercheurs analysent le tourisme dans le secteur de Disneyland Paris comme un levier de fabrique de la ville et donc de la métropolisation de l'Île-de-France (D'Hautesserre, 2013a).

*

Ce retour sur Disneyland Paris, les relations au territoire du complexe touristique et son rôle dans la métropolisation touristique de Paris nous permettent d'apporter un premier éclairage sur la complexité des dynamiques territoriales dans laquelle la « gare d'équipement » de Marne-la-Vallée Chessy s'intègre. Dire de cette gare qu'elle est périphérique sous-entend un positionnement relatif à un centre, et donc un espace régional ou métropolitain dans lequel la gare s'intègre. Celui-ci se superposerait alors à l'espace touristique de Disneyland Paris, la gare marquant une unité de lieu forte avec le complexe touristique. Or cette intégration au niveau de l'aire d'influence, sous-entendue régionale, est peu mesurée. Afin de la mettre en lumière, nous proposons donc de revenir sur les différents systèmes territoriaux dont la gare est l'interface, d'abord à l'échelle du réseau de relations ferroviaires de la gare, à partir de l'analyse de la capacité relationnelle de la gare et de sa fréquentation effective.

3. Le système relationnel de la gare de Marne-la-Vallée Chessy jusqu'à Ouigo

La notion de desserte d'une gare renvoie à l'idée que celle-ci est l'interface entre un système relationnel (les différentes destinations avec lesquelles la gare est en relation, par l'intermédiaire

d'autres gares ou nœuds) et un espace desservi. Le système relationnel peut être analysé à la fois sous forme d'un potentiel (la capacité relationnelle), c'est-à-dire les différentes destinations (gares et espaces desservis) avec lesquelles la gare est en relation de par la structure du réseau et l'organisation de l'offre, et à travers un système de flux (les échanges transitant effectivement par la gare). L'analyse de ces flux et de la fréquentation de la gare, de cette « réalité de l'échange » (Cattan, 2004), permet d'appréhender les rôles de porte d'entrée de la gare, c'est-à-dire d'offrir une lecture du réseau de relations effectives reposant sur le service à grande vitesse (polarisation), et également de l'aire d'influence de la gare (diffusion). Dans cette partie, nous nous intéressons à l'évolution de la desserte de Marne-la-Vallée Chessy et des flux qu'elle polarise de façon effective.

3.1. Construction de la desserte et estimations de la fréquentation de Marne-la-Vallée Chessy

La desserte des gares TGV franciliennes, parmi lesquelles Marne-la-Vallée Chessy, est fortement liée aux spécificités du « modèle intersecteur », à ses évolutions et aux trafics que ce type de train génère.

3.1.1. La desserte intersecteur

La mise en service des premiers tronçons de la LGV d'Interconnexion en 1994 et des gares TGV franciliennes a conduit à une réorganisation de certaines dessertes transversales « classiques » par des liaisons à grande vitesse intersecteurs, dont la plupart transitent par l'Île-de-France.

À l'instar de Paris, les gares TGV franciliennes (et en particulier Marne-la-Vallée Chessy située sur le tronçon le plus utilisé de l'Interconnexion Est) connaissent une augmentation de leur desserte, entendue au sens de leur capacité relationnelle, du fait de l'extension du réseau ferroviaire à grande vitesse. Dans l'objectif d'assurer le remplissage des trains à grande vitesse intersecteurs, ces gares ont été reliées à un nombre croissant de gares et donc d'espaces desservis par ces gares. Le développement du réseau LGV se traduit par un élargissement du système territorial relié par les gares TGV franciliennes en France et en Europe.

Les TGV intersecteurs sont les trains à grande vitesse français n'ayant une gare centrale parisienne ni comme origine ni comme destination (OD). Ces trains assurent la liaison de deux destinations de province (TGV « province-province »). Des premières liaisons intersecteurs sont développées à partir de 1984, et c'est surtout entre 1994 et 1996 avec la mise en service progressive de la LGV d'Interconnexion Est que l'offre s'étoffe (*cf.* Chapitre 4). Outre les liaisons « province-province », à partir de 1995, des liaisons intersecteurs reliant une destination de province à une destination européenne sont mises en service (TGV « province-Europe »).

Avec l'évolution du réseau ferroviaire à grande vitesse, des liaisons intersecteurs ne transitant pas par l'Île-de-France sont développées à partir du milieu des années 1990 : en 2001, elles représentent le quart des services intersecteurs (Zembri, 2008). Nous nous intéressons ici aux services

intersecteurs transitant par l'Île-de-France (intersecteur IdF) et sauf mention contraire, notre analyse se concentre sur ces derniers.

Les TGV intersecteurs se distinguent des TGV radiaux sur plusieurs points, outre le fait que Paris centre ne soit ni origine ni destination du train. Ils empruntent en général plusieurs lignes à grande vitesse et réalisent des services assez longs. Ils marquent plus d'arrêts que les TGV radiaux dont, selon l'origine-destination, un à trois arrêts sont situés en Île-de-France. Ils cumulent différents types de trafics, que nous pouvons classer en trois groupes :

- Le trafic « province-province » (ou « province-Europe » pour les intersecteurs internationaux) ;
- Le trafic « province-Île-de-France » (ou « Europe-Île-de-France » pour les intersecteurs internationaux) ;
- Du trafic de cabotage entre arrêts intermédiaires, soit en amont de l'Île-de-France ou après la desserte francilienne, et parfois un peu de trafic régional entre gares TGV franciliennes.

Le modèle économique des TGV intersecteurs est donc complexe et fragile (Entretien Responsable SNCF, décembre 2010 ; Lebœuf, 2013 ; Paix, 2018). L'Encadré 11 illustre, à travers le cas d'un TGV Bordeaux-Lille, les différents trafics associés dans ce modèle de desserte et les enjeux sur le plan économique ainsi que commercial liés à ce type de liaison.

Les gares TGV franciliennes sont potentiellement concernées par le trafic « province-Île-de-France » (ou « Europe-Île-de-France »), ainsi que par le trafic régional entre gares TGV franciliennes : celui-ci est parfois lié à la desserte aéroportuaire, mais il reste marginal, en raison du coût élevé du billet. Elles peuvent aussi être fréquentées par des voyageurs en correspondance.

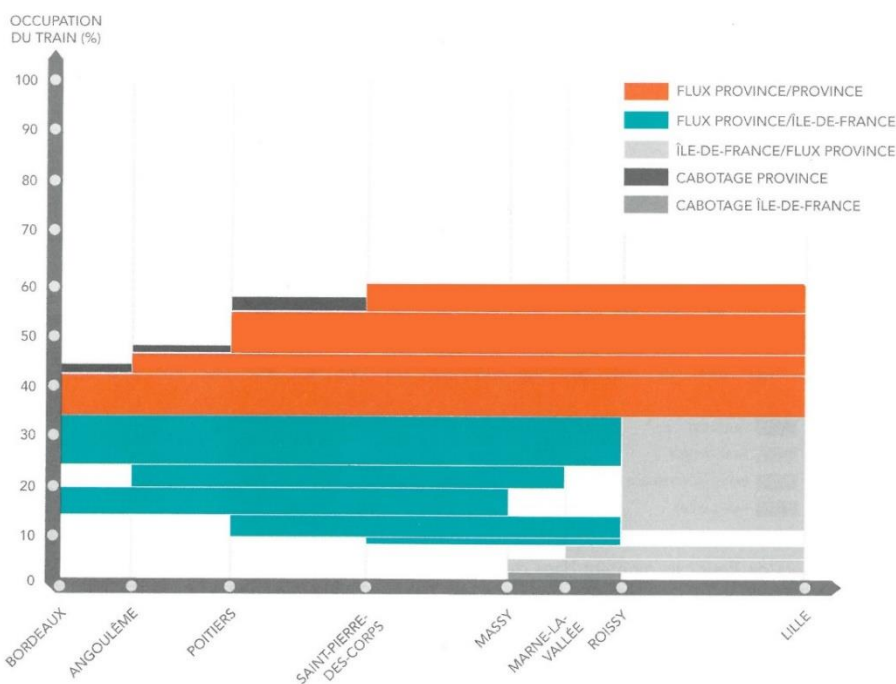
Encadré 11 : Les différents flux associés à la fréquentation d'un TGV intersecteurs

Le cas de la fréquentation d'un TGV Bordeaux-Lille (Lebœuf, 2013)

« Prenons le cas d'un TGV Bordeaux-Lille. Ce train quitte Bordeaux plutôt faiblement rempli. Il marque quelques arrêts intermédiaires à Angoulême, Poitiers et Saint-Pierre-des-Corps puis arrive à Massy. Là, certains clients (ils font partie de nos 8 à 9 millions de passagers franciliens)²³⁰ descendent tandis que d'autres montent. Le train tourne autour de Paris jusqu'à Marne-la-Vallée Chessy où la même scène qu'à Massy se reproduit. Idem à Roissy qui est la gare suivante. Enfin, le train se dirige vers Lille, son terminus.

Le graphique page suivante illustre les montées et descentes de ce TGV intersecteur en Bordeaux et Lille. Les différentes couches de couleurs représentent les voyageurs qui restent plus ou moins longtemps dans le train, en fonction de leur parcours personnel. Les couches orange correspondent aux trajets province-province alors que les couches vers canard et gris clair symbolisent respectivement les voyageurs province-Île-de-France et Île-de-France-province. Cette illustration démontre visuellement que les flux province-province sont trop faibles pour justifier commercialement un train car ils n'occupent qu'environ 30 % à 40 % des places offertes. Il en est de même des flux prenant leur origine ou se terminant à Massy, Marne-la-Vallée ou Roissy. C'est seulement le rassemblement de tous ces voyageurs, y compris quelques "caboteurs de province", qui finit par hausser le taux d'occupation autour d'une valeur acceptable, quoique fort variable d'un segment à l'autre du trajet.

OCCUPATION D'UN TGV INTERSECTEUR DE BORDEAUX À LILLE



Pour que la synergie des flux de trafic qui vient d'être exposée s'exerce, il est indispensable que les TGV intersecteurs s'arrêtent aux trois gares de Roissy, Marne-la-Vallée et Massy. Les temps de parcours province-province en sont allongés d'autant. Cela est certes un inconvénient pour cette clientèle qui ne doit néanmoins pas perdre de vue que ces arrêts sont la condition même de l'existence du train qu'elle utilise.

Il est important de bien admettre que tout se joue dans les gares périphériques [franciliennes]. Disposer d'une infrastructure contournant la capitale ne suffit pas. Il faut créer de nouveaux points d'accès au TGV. Les Franciliens y trouvent leur compte. Leur intérêt va dans le même sens que celui des provinciaux qui ont besoin d'eux pour atteindre une masse critique méritant une offre commerciale de qualité. »

Source : Extrait Lebœuf, 2013, p. 653-654

²³⁰ En Île-de-France, entre 8 et 9 millions de passagers utilisent le TGV sans aller à Paris chaque année, via les gares et haltes TGV franciliennes (Lebœuf, 2013).

3.1.2. Fréquentation des gares de la grande vitesse ferroviaire en Île-de-France et trafics intersecteurs

Lors des études préparatoires au projet, la fréquentation de Marne-la-Vallée Chessy était projetée pour l'année 1996²³¹ à hauteur de 2,8 millions de voyageurs, dont « un trafic pour le parc Eurodisney » de 1,8 million de voyageurs ; de son côté Disney l'estimait à 4,2 millions de voyageurs (RFF [Bilan LOTI], 2005). Lors de l'inauguration en 1994, ces estimations sont revues à la baisse. En 1996, deux ans après la mise en service de Marne-la-Vallée Chessy, 700 000 voyageurs (grande vitesse) transitent par cette gare (données SNCF Voyages²³² ; RFF [Bilan LOTI], 2005). Au-delà de la question des méthodes utilisées pour les estimations, ces données illustrent le fait que deux visions se croient. D'une part, celle des opérateurs, en lien avec le développement des dessertes, et donc des trafics, intersecteurs. D'autre part, celle des représentants de Disney, sur la fréquentation du parc et sur le poids de la desserte à grande vitesse comme levier de cette fréquentation.

Les premières observations lors de la mise en service de Marne-la-Vallée Chessy mettent en évidence que sa fréquentation a été surestimée en soi, à la fois par la SNCF et par Disney, mais aussi plus globalement, du fait de la surestimation du trafic des TGV intersecteurs, dont l'équilibre repose sur l'association de plusieurs types de trafic (Tableau 9). Cette surestimation du trafic intersecteur s'explique à la fois par le décalage de la mise en service complète de l'Interconnexion Est et par le fait que ces études sont réalisées dans le contexte d'un projet de développement important du réseau LGV (RFF [Bilan LOTI], 2005 ; Lebœuf, 2013).

Tableau 9 : Comparaison des données de trafics des TGV intersecteurs estimés et réels pour les années 1996 et 2000

<i>En millions de voyageurs</i>	Trafic des TGV intersecteurs IDF* en 1996		Trafic des TGV intersecteurs IDF* en 2000	
	<i>Prévu</i>	<i>Réel</i>	<i>Prévu</i>	<i>Réel</i>
« Province-Province »	6,25	2,07	7,60	3,78
Gares périphériques²³³	7,27	1,73	8,84	3,73
Cabotage	/	0,83	/	2,47
TOTAL	13,52	4,62	16,44	9,98

*Trafic des seuls TGV intersecteurs transitant par l'Île-de-France (aussi appelés TGV Jonctions)
Réalisation : J. Perrin, reproduit d'après Lebœuf, 2013.

L'évolution du contexte est prise en compte lors de la mise en service de la gare de Marne-la-Vallée Chessy en 1994. Les annonces sont alors prudentes concernant les estimations, du fait que certains

²³¹ À noter que le dossier d'approbation ministériel prévoyait également une mise en service complète en 1994, qui n'a été effective qu'en 1996. Les données de fréquentation restent cependant fortement surestimées.

²³² Sauf mention contraire, les différentes données de fréquentation des gares de la grande vitesse ferroviaire d'Île-de-France analysées dans cette partie proviennent de la Direction Grands Projets et Prospective de SNCF Voyages.

²³³ Aux gares TGV franciliennes s'ajoute la desserte de « haltes » (Juvisy, Mantes-la-Jolie, Melun, Versailles-Chantiers).

tronçons de ligne n'étaient pas encore en service et également en raison de l'incertitude liée à un tel projet, des évolutions dans l'avancée générale du réseau ferroviaire à grande vitesse français²³⁴ et de la conjoncture économique. Le trafic intersecteur est alors réestimé entre 1,1 et 2,1 millions de voyageurs en fonction des différentes mises en service et du trafic international (Les Échos, 19 mai 1994). Dans le cas de Marne-la-Vallée Chessy, les difficultés que le parc Disneyland a connues lors des premiers mois d'exploitation ont également pu jouer dans la prudence des annonces au moment de sa mise en service.

Entre 1996 et 2000, la croissance du trafic (taux moyens annuels) intersecteurs est de 21 %. Entre 2000 et 2004, il est de 6 %. Des taux importants qui traduisent que « la maturité » du marché n'a pas été rapidement atteinte, probablement par une insuffisance de l'offre » (Lebœuf, 2013, p. 659). Pour ces périodes, la croissance de la fréquentation des gares TGV franciliennes suit des tendances proches (Tableau 10).

Tableau 10 : Croissance des trafics intersecteurs et de la fréquentation des gares TGV franciliennes entre 1996 et 2004

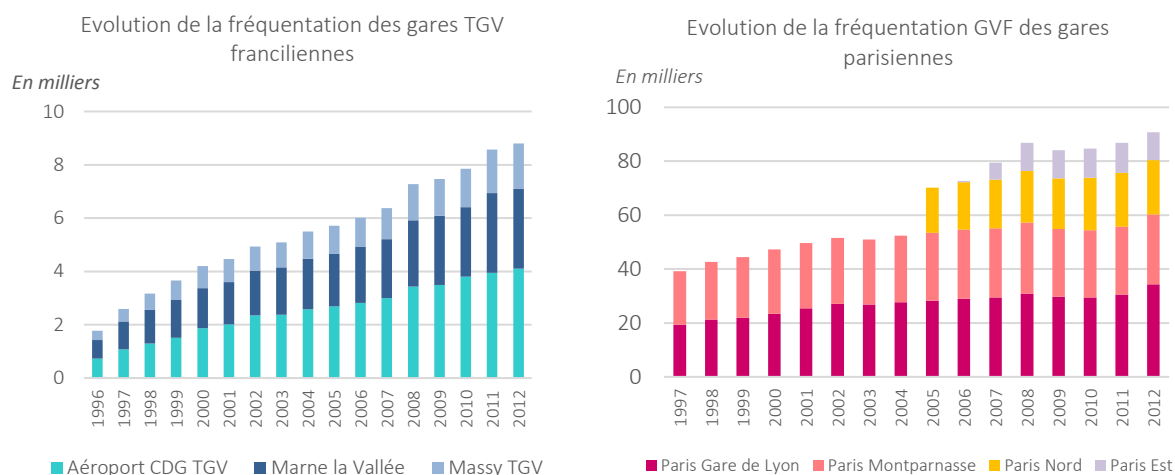
<i>Taux moyen annuel</i>	1996-2000	2000-2004
Trafic intersecteurs	+ 21,2 %	+ 6,3 %
Fréquentation des gares TGV franciliennes	+ 24,8 %	+ 7 %
Dont MLV	+ 21,8 %	+ 6,3 %

Réalisation : J. Perrin, d'après Lebœuf, 2013 & données SNCF Voyages (calculs de l'auteure)

Les données de fréquentation permettent d'identifier une croissance continue de la fréquentation des gares TGV franciliennes, dont Marne-la-Vallée Chessy (Figure 12). La période entre 1994 et 2000 constitue une première phase de mise en place de la desserte, marquée par une mise en œuvre plus lente que prévu et une fréquentation surestimée. Au cours des années 2000, nous observons une croissance continue de la fréquentation des gares TGV franciliennes, qui a contribué au renouvellement du regard porté sur ces gares (*cf.* Chapitre 3).

²³⁴ Les estimations ont été réalisées alors que le Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse de 1992 était en cours d'élaboration, et que le programme de développement du réseau était ambitieux.

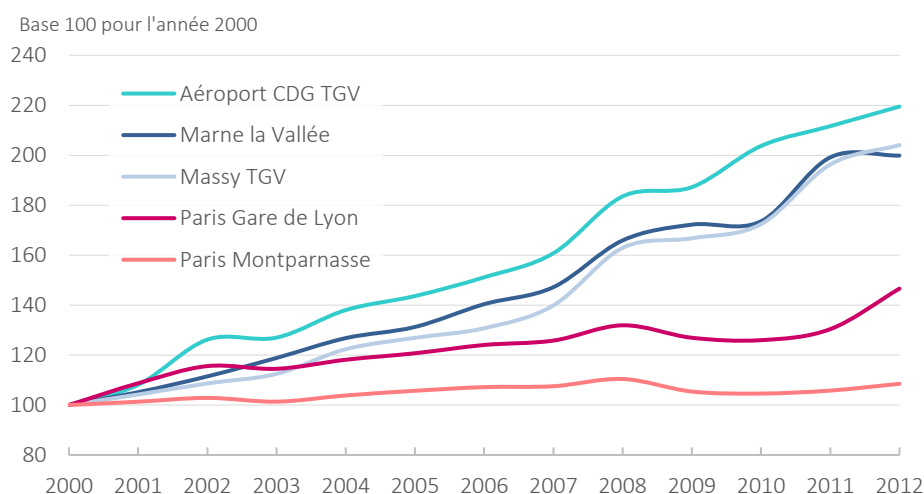
Figure 12 : Évolution du trafic TGV des gares TGV franciliennes et des gares parisiennes



Réalisation J. Perrin, d'après données SNCF Voyages²³⁵

Le succès que traduit l'augmentation de la fréquentation des gares TGV franciliennes au cours des années 2000 est souligné dans différents documents et contributions officiels de la SNCF (SNCF [contribution SDRIF], 2005 et 2011). La croissance de la fréquentation des gares TGV franciliennes apparaît plus soutenue que celle des gares parisiennes (Figure 13). Ces données doivent néanmoins être analysées aussi en volume. En 2010, 90 % de l'offre TGV est répartie entre les gares centrales parisiennes (SNCF [contribution SDRIF], 2011). Pour cette même année, les gares TGV franciliennes représentent 8,5 % de la fréquentation grande vitesse en Île-de-France (données SNCF Voyages).

Figure 13 : Évolution de la fréquentation des gares de la grande vitesse ferroviaire d'Île-de-France



Réalisation J. Perrin, d'après données SNCF Voyages

²³⁵ Les données ne sont disponibles qu'à partir de 1996 pour les gares TGV franciliennes, 1997 pour Paris Gare de Lyon et Montparnasse et 2005 pour Paris Gare du Nord. Les données incluent les trafics Eurostar et Thalys, mais pas les données IdTGV (données SNCF Voyages [Dir. Grands Projets et Prospective]).

Entre 2000 et 2012, le nombre de voyageurs « grande vitesse » transitant par la gare de Marne-la-Vallée Chessy double, pour atteindre 3 millions en 2012. Cette année-là, la fréquentation se stabilise.

Ces premiers éléments mettent en évidence une croissance soutenue de la fréquentation de cette gare. Celle-ci s'inscrit dans une tendance générale d'évolution de la fréquentation des gares TGV franciliennes et est fortement liée à l'évolution du trafic intersecteur plus largement. Nous proposons d'analyser plus finement à la fois les enjeux de cette desserte, qui joue à la fois sur la quantité des relations de la gare mais également sur leur qualité (fréquence et horaire), et les conséquences possibles sur la fréquentation de la gare.

3.2. Qualité de la desserte de Marne-la-Vallée Chessy : enjeux pour la fréquentation

Différents éléments permettent de mesurer la qualité de la desserte d'une gare : le nombre de liaisons avec lesquelles la gare est en relation et leur distribution spatiale, la fréquence de la desserte, et la distribution horaire de la desserte.

3.2.1. Marne-la-Vallée Chessy : dessertes intersecteurs et liaisons internationales terminus

Dans un premier temps, la gare de Marne-la-Vallée Chessy est desservie uniquement par des TGV intersecteurs « province-province ». Elle est l'une des gares de passage des trains (arrêt intermédiaire) entre des OD « province-province ». Au moment de son inauguration en 1994, Marne-la-Vallée Chessy est desservie par 14 trains par jours en moyenne (7 allers-retours [AR]) qui assurent des liaisons entre Lille et Lyon ou Lille et le Sud de la France. Progressivement, quelques dessertes saisonnières sont mises en place entre le Nord de la France et le Sud-Ouest. En 1996, lorsque l'ensemble de la ligne d'Interconnexion est en service, la gare est desservie par des TGV reliant Lille à Lyon et au Sud de la France ainsi que par des liaisons entre le Nord et l'Ouest (Le Mans, Nantes, Rennes) ou le Sud-Ouest (Bordeaux), ce qui représente 16 à 20 trains par jours en moyenne.

À partir de 1996, une liaison Eurostar est mise en place entre Londres et Marne-la-Vallée Chessy²³⁶. La gare fait pour la première fois office de terminus, mais uniquement pour cette offre. En raison de cette liaison internationale, la gare est équipée d'un système de contrôle (douane) et d'accès au train spécifiques. Cette liaison a évolué (fréquence, horaire et jour de desserte) et été remise en cause par Eurostar à plusieurs reprises, ce qui s'est traduit par des réorganisations et diminutions de la fréquence de desserte de Marne-la-Vallée. En 2010, cette liaison est même limitée aux périodes de vacances. En 2012, l'offre directe entre Londres Saint-Pancras et Marne-la-Vallée Chessy est d'un aller-retour par jour, cinq jours par semaine en période « normale » et tous les jours en période de vacances scolaires (données SNCF Voyages et horaires SNCF 2012).

²³⁶ Dans un premier temps, la desserte est saisonnière.

Par ailleurs, entre 1997 et 2007, une liaison Thalys entre Bruxelles et Marne-la-Vallée Chessy (terminus) est également en service. Après deux années durant lesquelles différentes configurations de desserte ont été testées²³⁷, Marne-la-Vallée Chessy devient en 1999 le terminus de 4 AR par jours avec Bruxelles, dans le cadre du développement d'une liaison directe entre Aéroport Charles-de-Gaulle à Bruxelles. En 2007, cette desserte Thalys est suspendue²³⁸ (la rentabilité est jugée trop faible) et remplacée par des TGV intersecteurs « province-Bruxelles », allongeant un peu la durée du parcours (desserte de Lille). En 2012, 8 allers-retours par jour mettent en relation Marne-la-Vallée Chessy à Bruxelles en 1 h 30, dans le cadre de liaisons directes Bruxelles-Lyon ou entre la capitale belge et les villes du Sud de la France : Marseille, Nice, Perpignan, Toulon (données SNCF Voyages et horaires SNCF 2012).

3.2.2. Extension spatiale du réseau de relations et évolution de la fréquence

En 2000, avec un « retard » d'environ quatre ans, la fréquence de la desserte des gares TGV franciliennes²³⁹ atteint les objectifs qui avaient été fixés pour 1996 lors du dossier d'enquête publique (RFF [Bilan LOTT], 2005). En 2002, la gare de Marne-la-Vallée Chessy est reliée à 43 gares et desservie par 47 trains par jours : ces données sont discutées dans le cadre d'une analyse de la qualité de l'offre ferroviaire de plusieurs gares TGV périphériques françaises (Facchinetti-Mannone, 2005). La « nodalité » de ces gares est comparée, ici définie par une analyse quantitative et qualitative de la gare comme point d'accès au réseau TGV et comme point d'articulation entre réseau et territoire. Différents indicateurs sont mobilisés²⁴⁰ : qualité de la desserte, nodalité, indicateurs d'accessibilité (Tableau 11).

La gare de Marne-la-Vallée Chessy, à l'instar de celle d'Aéroport CDG TGV, présente l'une des nodalités les plus étoffées. Comme le souligne Valérie Facchinetti-Mannone, non seulement la fréquence est importante, la gare est desservie par les liaisons nombreuses et diversifiées en France et en Europe. Cette extension spatiale « très large » du réseau de relation de la gare est calquée sur le réseau parisien, et si le volume de desserte diffère fortement, il n'en reste pas moins très important par rapport à d'autres gares TGV nouvelles ailleurs en France. Deux éléments ressortent de cette analyse : d'une part, la qualité de la capacité relationnelle des gares TGV franciliennes, qui renforce l'hypothèse qu'elles constituent des gares portes d'entrée complémentaires à l'aire urbaine de Paris ; par ailleurs, le potentiel de correspondance de ces gares est très élevé.

²³⁷ Desserte saisonnière directe en 1997, puis arrêt de passage sur des liaisons Paris – Amsterdam avec rebroussement en 1998.

²³⁸ En 2019, Thalys dessert à nouveau Marne-la-Vallée Chessy (cf. Chapitre 6) (communiqué de presse Thalys, janvier 2019).

²³⁹ L'analyse s'appuie sur les objectifs de desserte d'Aéroport CDG TGV, seule cette gare a fait l'objet de prévision de desserte dans le dossier d'enquête publique. Celle de Marne-la-Vallée Chessy était alors au stade de projet, et celle de Massy a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique séparée (RFF [Bilan LOTT], 2005).

²⁴⁰ *Nb de missions* : nombre de missions différentes transitant par ces gares ; *Nb d'arrêts* : nombre d'arrêts en gare deux sens confondus ; *Nb total de relations* : nombre total de relations directes entre chacune de ces gares et les autres nœuds de leur réseau ; *Nb de nœuds reliés* : nombre total de lieux accessibles sans correspondance ; *Nb de nœuds access. direct.* : nombre de nœuds accessible sans arrêt intermédiaire ; *Nb de relations directes* : fréquence de desserte des nœuds accessible sans arrêt intermédiaire ; *Part des nœuds access. en moins de 3 h* : nombre de nœuds accessibles sans correspondance en moins de 3 h (Facchinetti-Mannone, 2005).

Tableau 11 : Qualité de l'offre ferroviaire de différentes gares TGV françaises en 2002

GARES TGV	Nb. de missions	Nb. d'arrêts (2 sens)	Nb. total de relations	Nb. de nœuds reliés	Nb. de nœuds access. direct.	Nb. de relations directes	Part des nœuds access. en - de 3h00
Vendôme	1	11	32	3	2	22	100 %
Macon	1	12	37	5	5	23	100 %
Futuroscope	2	10	45	12	4	14	66 %
Le Creusot	3	16	54	15	4	32	73 %
Saint-Exupery	2	17	61	12	6	35	100 %
Haute-Picardie	4	17	147	34	3	40	38 %
Aix-TGV	5	33	175	31	6	63	48 %
Valence-TGV*	7	33	316	35	7	98	65 %
Avignon-TGV	8	57	313	40	7	108	52 %
Massy	7	37	243	30	10	73	73 %
Marne-la-Vallée	7	47	305	43	7	97	53 %
Roissy-CDG	9	48	386	47	6	92	44 %

*Relations TGV uniquement

Source : Facchinetti-Mannone, 2005, p. 51 (données horaires SNCF 2002)

Différents éléments jouent sur l'extension du système relationnel de Marne-la-Vallée et sa fréquence au cours de la décennie 2000.

D'une part, de nouvelles LGV sont mises en service (LGV Méditerranées en 2001, LGV Est européenne [phase 1] en 2007, LGV Rhin Rhône [branche Est, phase 1] en 2011), à l'occasion desquelles les dessertes ferroviaires classiques et à grande vitesse sont réorganisées (transfert de service, nouvelles liaisons et disparition de certaines) et qui se traduisent notamment par l'évolution de la desserte intersecteur en Île-de-France et en dehors (Zembri, 2008 ; Vrac, 2014 ; Woessner, 2015).

Également, des liaisons province-province sont développées à l'initiative de collectivités (conseils régionaux, conseils généraux ou agglomérations) à partir du milieu des années 1990 dans le cadre de convention avec la SNCF (Zembri, 2008 ; Entretien Responsable SNCF, décembre 2010 ; Paix, 2018). Les collectivités cherchent ainsi à renforcer le développement de leur accessibilité interrégionale. Ces liaisons, à l'exemple de Lille-Dijon lancée en 1995, Cherbourg-Lille à la fin des années 1990 ou plus récemment Cherbourg-Dijon et Le Havre-Strasbourg en 2009 reposent sur des accords entre la SNCF et les collectivités à l'initiative du projet, qui participent à leur financement, et en général en lien avec le taux de remplissage (rentabilité) des trains. Le cas des liaisons « normandes » mises en service l'illustre bien. Cette desserte fortement subventionnée par les collectivités, trop peu fréquentée (moins de 20 % de taux d'occupation), n'a pu être maintenue (L'Alsace, 28 septembre 2010).

Avec l'arrêt des dessertes normandes et la réorganisation des liaisons suite à la mise en service de la LGV Rhin-Rhône en 2011, l'extension spatiale du système relationnel de Marne-la-Vallée Chessy baisse légèrement et se stabilise.

Par ailleurs, à partir du milieu des années 2000, Marne-la-Vallée Chessy est qualifiée dans différents documents de Disneyland Paris ou produits par les acteurs de l'aménagement local de première gare d'interconnexion ou de « hub ». Cette indication, dont il est précisé qu'il s'agit d'une donnée SNCF, ne repose pas sur le trafic de la gare, mais sur sa capacité relationnelle²⁴¹ (nombre de relations effectives et fréquence). Cependant, cette donnée, lorsqu'elle est mobilisée comme un outil de marketing territorial, n'est pas définie, et par ailleurs, la capacité relationnelle effective de la gare est parfois mélangée avec des éléments liés à l'extension du réseau, faisant référence à des liaisons théoriques (ou alors indirectes) en dehors de l'organisation effective de l'offre.

« Avec ses 100 trains par jour, la gare TGV / Eurostar / Thalys, située au pied des parcs Disney et à moins de 2 000 mètres du centre-ville, est la 1^{re} gare TGV de France en termes d'interconnexions (Source : SNCF). Avec le raccordement au TGV Est européen en juin 2007, 32 nouvelles gares sont venues s'ajouter aux 76 déjà accessibles, reliant ainsi Marne-la-Vallée / Chessy à l'ensemble du réseau TGV français et ouest européen. Val d'Europe est ainsi devenu un véritable carrefour au cœur de notre continent, avec une desserte vers 6 pays (Grande-Bretagne, Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Suisse et Luxembourg). »

Euro Disney [rapport d'activité 2010], 2011, p. 35

Si ces documents s'appuient sur l'extension spatiale du réseau ferroviaire à grande vitesse en général, et moins sur celui effectif du réseau de relation de la gare (sont mentionnés des opérateurs qui ne desservent plus la gare, ou des services directs qui n'existent pas sur cette gare), il est intéressant de noter que le qualificatif de gare d'interconnexion ou de hub traduit ici l'idée d'un système relationnel très étendu.

En 2012, Marne-la-Vallée est directement reliée à 62 villes en train à grande vitesse, dont 4 villes en dehors du territoire français²⁴², auxquelles s'ajoutent 10 destinations périodiques (données SNCF Voyages) (Tableau 12).

Tableau 12 : Évolution de la qualité de l'offre en gare de Marne-la-Vallée Chessy jusqu'en 2012

	1994*	2002	2012
Nombres de nœuds reliés (hors liaisons saisonnières)	9	43	62
Trains par jours (dans les 2 sens)	14 4 missions	47 7 missions	76
Nombre total de relations directes	/	305	471
Part des nœuds accessibles en moins de 3 h	44 %	53 %	63 %

*Avril-Décembre 1994

Réalisation : J. Perrin, d'après Vincent, 1994; Facchinetti-Mannone, 2005; données SNCF Voyages et horaires SNCF 2012 (JOB²⁴³)

²⁴¹ Par ailleurs alors proche de celle d'Aéroport CDG TGV.

²⁴² Londres, Ebbsfleet International, Ashford au Royaume-Uni et Bruxelles en Belgique.

²⁴³ JOB : jour ouvrable de base, soit mardi, mercredi ou jeudi.

Afin de préciser la capacité relationnelle de la gare et son extension spatiale, nous mobilisons des données horaires de la SNCF de 2012²⁴⁴. Ceux-ci permettent, pour un jour ouvrable, de déterminer à la fois l'extension spatiale du système relationnel reposant sur le service en gare et son intensité. En 2012 (jour ouvrable), seule la liaison avec Londres a pour terminus Marne-la-Vallée Chessy (2,6 % de l'offre), dans les autres cas, la gare est un arrêt sur des origines-destinations (OD) françaises (76 %) et européennes (21 %) (Tableau 13).

Tableau 13 : Répartitions des trains par type de missions (OD) desservant Marne-la-Vallée Chessy pour un jour ouvrable en 2012

	Nombre de trains/jour [JOB]
Grande-Bretagne - MLV	2
Belgique – Sud-Ouest	2
Belgique – Sud-Est	2
Belgique - Méditerranée	12
Nord - Ouest	14
Nord – Sud-Ouest	10
Nord – Centre	1
Nord – Rhin-Rhône	2
Nord – Sud-Est	3
Nord Méditerranée	16
Est - Ouest	6
Est – Sud-Ouest	6
TOTAL	76

Réalisation J.Perrin, d'après données horaires SNCF [JOB] 2012
(calculs de l'auteure)

Marne-la-Vallée entretient des liens privilégiés avec le Nord de la France en particulier (46 trains en provenance ou en direction de Lille) ainsi qu'avec Lyon et les villes du Sud de la France (32 trains « Sud-Est » dont 28 trains « méditerranée »). L'offre est un peu étoffée en fin de semaine et en période de vacances scolaires (Annexe 20).

3.2.3. Évolution de la fréquentation

L'enquête réalisée par la SNCF sur les clientèles des gares de Marne-la-Vallée Chessy et Massy TGV (SNCF, 2008) apporte un premier éclairage sur les axes ferroviaires empruntés par les voyageurs (Tableau 14). Les résultats présentent « l'attractivité des axes ferroviaires » : pour les clients interrogés (sans distinguer s'il s'agit d'un voyage aller ou retour), en direction de quelle gare vont-

²⁴⁴ Pour une journée type, nous mobilisons les données horaires du jeudi 4 octobre 2012.

ils ? Cette étude a été réalisée en 2007, avant la mise en service de la LGV Est (2007), et de la LGV Rhin-Rhône (2011). Si la structure de l'offre a évolué entre cette enquête et nos observations concernant l'année 2012, certains éléments sont intéressants à discuter, tels que l'importance de l'axe Grande-Bretagne dans la répartition des flux²⁴⁵. En 2000, les voyageurs Eurostar et Thalys représentaient 25 % de la fréquentation de la gare (Les Échos, 13 juin 2000). En 2007, 35 % de la fréquentation de la gare reposent sur les liaisons avec la Grande-Bretagne et la Belgique.

Tableau 14 : Répartition et « niveau d'attractivité des axes ferroviaires » selon l'enquête clientèle SNCF de 2007

Attractivité des axes ferroviaires	
Grande-Bretagne	29 %
Belgique	6 %
Nord	8 %
Est	4 %
(Lyon)	18 %
Méd.	18 %
Ouest	6 %
Sud-Ouest	8 %

Réalisation J.Perrin, d'après SNCF, 2008

Le poids de la Grande-Bretagne est particulièrement notable. Si 5 à 7 allers-retours par semaine (selon la période) relie Marne-la-Vallée à Londres, contrairement aux trains de passage, la majorité des voyageurs du train ont pour origine ou destination Marne-la-Vallée Chessy²⁴⁶. Ces éléments semblent indiquer l'importance, dans la fréquentation de la gare, des liaisons dont Marne-la-Vallée est origine ou destination.

Deux observations sur les visiteurs des parcs Disneyland Paris venus en train à grande vitesse alimentent cette hypothèse.

En 2010, la desserte Eurostar Londres–Marne-la-Vallée Chessy est réduite en dehors des périodes de vacances. Certains jours, pour les voyageurs, réaliser la liaison entre Londres et Marne-la-Vallée Chessy nécessite une correspondance à Lille (Eurostar – TGV). La même période coïncide avec une baisse de la fréquentation britannique (Le Figaro, 12 mai 2010). Certains représentants de Disneyland Paris font le lien entre la réorganisation du service Eurostar et les mauvais résultats sur le marché britannique, pour les visiteurs comme pour les événements professionnels (Rencontre et Entretien Représentants Disney [DBS], février et mars 2011). Les conséquences sont assez

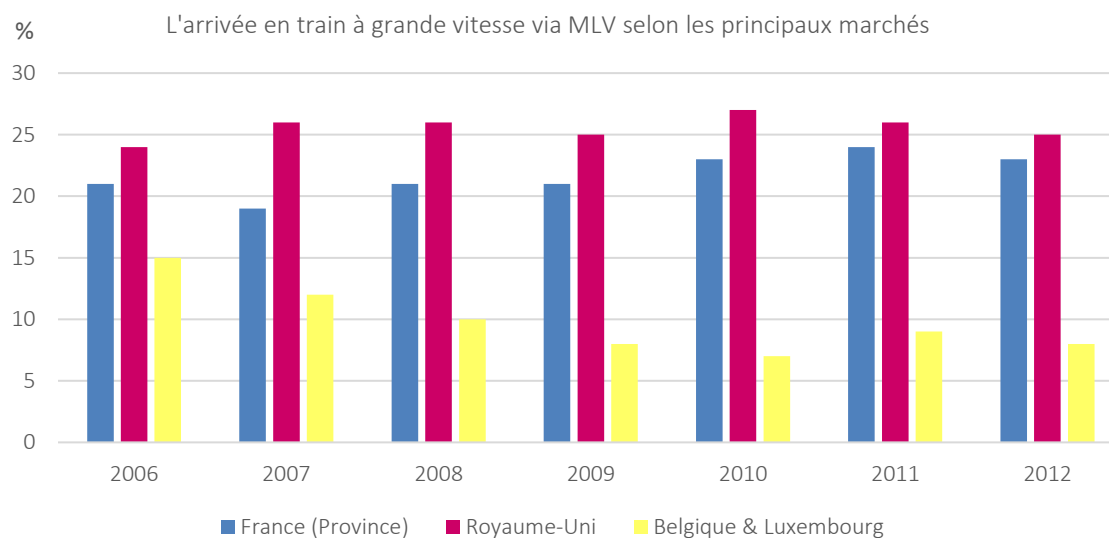
²⁴⁵ Gare de descente à l'arrivée par axe.

²⁴⁶ Sur la période observée, les trains Eurostar ont une capacité de 750 places.

importantes pour que des représentants de Disneyland Paris, qui n'ont pas d'interlocuteur direct avec Eurostar, sollicitent Atout France²⁴⁷ qui sert alors d'intermédiaire.

Par ailleurs, les données de Disneyland Paris concernant les visiteurs des parcs²⁴⁸ venus en train à grande vitesse dans la destination et arrivés en gare de Marne-la-Vallée Chessy²⁴⁹, illustrent l'importance de liaisons terminus pour les marchés européens. Les marchés de visiteurs les plus représentés parmi ceux arrivés en trains à grande vitesse à Marne-la-Vallée sont ceux pour lesquels une liaison directe existe : 59,5 % des « Français de province », 28 % des Britanniques et 6 % des Belges (d'après les données Disney, 2012). Pour ces trois marchés, nous nous sommes intéressés à la part modale de la grande vitesse à Marne-la-Vallée Chessy : pour les « Français de Province », cette part s'élève à 23 %, à 25 % pour les Britanniques et 8 % pour les Belges et Luxembourgeois en 2012. Ces chiffres soulignent à nouveau l'importance de la liaison ferroviaire pour le marché britannique, pour lequel la part modale de la grande vitesse/gare MLV Chessy est la plus importante. L'évolution entre 2006 et 2012, par marché, de la part des visiteurs de Disneyland Paris arrivés en train à grande vitesse par Marne-la-Vallée montre également la sensibilité des marchés étrangers à une desserte directe et terminus (Figure 14) : en 2007, les Thalys sont remplacés par une desserte TGV intersecteur (temps de parcours plus long, horaires davantage calibrés sur les OD).

Figure 14 : Évolution pour les principaux marchés concernés de la part des visiteurs Disney arrivés en train à grande vitesse par Marne-la-Vallée Chessy



Réalisation J. Perrin, d'après les données Disney 2006-2012

²⁴⁷ Atout France, l'Agence de développement touristique de la France, est l'opérateur de l'État en matière de tourisme.

²⁴⁸ Le service Consumer Insight est consacré à l'étude des clientèles de parcs. Il gère notamment le recueil et le traitement de questionnaires administrés quotidiennement au rythme d'environ 1 000 questionnaires par semaines, soit 52 000 par an ; les données sont disponibles depuis 2006 (Entretien Responsable service Research Disney, mars 2014). L'une des questions posées est « Quel est le principal moyen de transport utilisé pour venir de chez vous jusqu'ici ? ». Pour le mode train, la gare d'arrivée est précisée entre « Direct MLV Chessy », « Paris Train Stations (TGV) », « other train ».

²⁴⁹ Sur l'ensemble des visiteurs (tout marché confondu), près de 11 % des visiteurs sont venus en train à grande vitesse en 2012 : 7,2 % sont arrivés à Marne-la-Vallée Chessy et 3,3 % sont arrivés par les gares parisiennes (d'après les données Disney).

Ces résultats soulignent l'importance dans le volume de fréquentation de la gare de Marne-la-Vallée Chessy des liaisons terminus. Ils sont à analyser en regard d'une part, de la structure de l'offre intersecteur, notamment sur les horaires, et par ailleurs, au motif des visiteurs transitant par la gare (poids de Disneyland Paris et structure de sa fréquentation). Nous reviendrons sur ce dernier point dans la partie 4 du chapitre.

3.2.4. Distribution horaire de la desserte de Marne-la-Vallée Chessy : un double enjeu

En raison de l'importance de la capacité relationnelle de la gare, deux types de trafic se croisent potentiellement en gare²⁵⁰ : ceux pour lesquels Marne-la-Vallée est la gare d'arrivée ou de départ (trafic « province-Île-de-France » ou « Europe-Île-de-France ») ainsi que les voyageurs souhaitant réaliser une correspondance et éviter la rupture de charge entre gares parisiennes. La distribution horaire de Marne-la-Vallée Chessy est donc un enjeu à la fois au regard de son potentiel de correspondance, et de la fréquentation de la gare elle-même.

En 2010, une étude réalisée par Cyprien Richer apporte de nouveaux éclairages sur l'étude de la nodalité des gares TGV, dont Marne-la-Vallée Chessy (Richer, 2010). Pour une série de gares TGV, sont mesurés et comparés à la fois le « potentiel nodal » (nombre théorique maximal de correspondances qu'il est possible de réaliser en une journée) et « l'intensité nodale » (part réalisable du potentiel nodal dans un temps d'attente déterminé)²⁵¹. Concernant la nodalité TGV des gares d'interconnexion, l'étude montre que si, en théorie, le potentiel relationnel est très fort en raison de l'organisation du service intersecteur autour de ces gares (la desserte par une majorité des TGV intersecteurs), les connexions TGV ne sont pas si performantes en raison du problème d'ajustement des horaires.

Les données dont nous disposons sur la part des voyageurs en correspondance dans cette gare confirment que ce potentiel relationnel est en effet peu réalisé en pratique. Les données issues d'une des premières enquêtes sur la clientèle de Marne-la-Vallée indiquent que le taux de correspondance TGV à TGV est de 6 % (SNCF, 2008 ; Documents internes RIF [groupe fonctionnalités], 2009)²⁵². Ce taux est jugé « relativement faible » par la SNCF, au regard du potentiel de la gare : les réflexions menées dans le cadre de la démarche du groupe fonctionnalités (*cf.* Chapitre 5) soulignent qu'il n'y a pas (encore) de hub TGV en Île-de-France. En 2009, hors Eurostar, SNCF Voyages estime à peu près à 10 % la part des voyageurs effectuant une correspondance à Chessy, soit environ 220 000 voyageurs par an (Entretien Responsable SNCF, décembre 2010). Un responsable SNCF analyse cette situation par l'organisation de l'offre ferroviaire en axe : il note un éclatement des

²⁵⁰ Auxquels s'ajoutent environ quelques milliers de voyageurs par an réalisant la liaison Marne-la-Vallée Chessy — Aéroport CDG TGV.

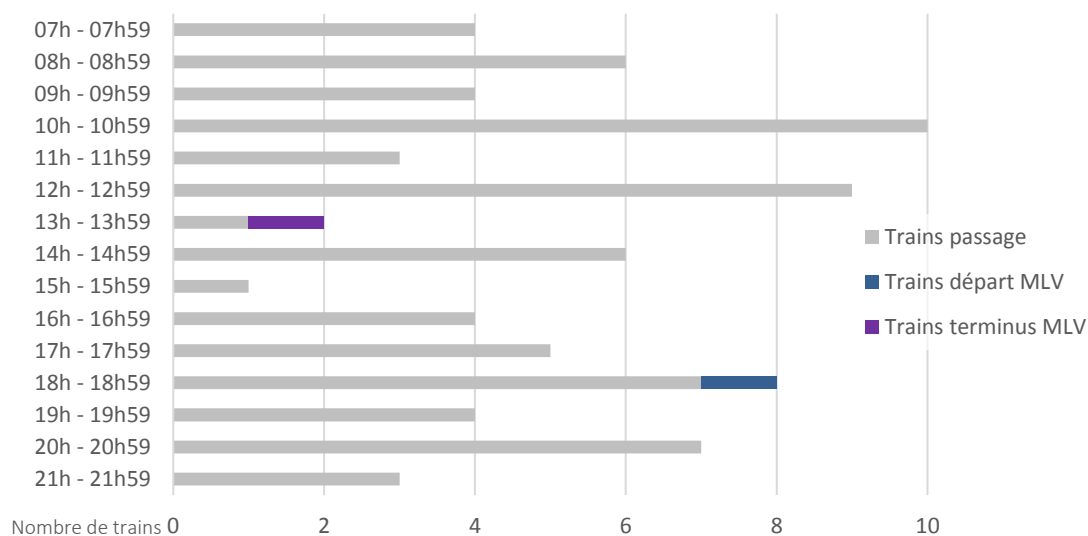
²⁵¹ Réalisée à l'appui des données du 4 juin 2009.

²⁵² Ce taux a cependant pu augmenter suite aux réorganisations de l'offre en 2007 et 2011 liées à la mise en service de nouvelles LGV. À noter toutefois, que l'analyse de Cyprien Richer s'appuie sur les horaires du mois juin 2009, suite à la mise en service de la LGV Est européenne (phase 1).

compétences, les correspondances étant gérées par différentes personnes « il est difficile de trouver un interlocuteur » (Entretien Responsable SNCF, décembre 2010). Les explications ne sont pas seulement liées au fait que les horaires ne soient pas toujours adaptés à la correspondance : s'ajoute également un manque de connaissances des gares TGV franciliennes et des modalités de leur desserte par le grand public (Entretiens Responsables SNCF, décembre 2010 et mars 2011 ; SNCF [contribution SDRIF], 2011 ; Lebœuf, 2013).

Nous avons analysé la distribution des trains sur la journée en 2012, pour un jour ouvrable (Figure 15). Si le nombre de liaisons est élevé, ainsi que les fréquences (pour une gare TGV nouvelle), le fait que 97,5 % des services reposent sur des TGV intersecteurs pour lesquels Marne-la-Vallée Chessy est l'un des arrêts intermédiaires entraîne des contraintes dans la répartition quotidienne des trains et dans les horaires. En effet, les TGV intersecteurs empruntent généralement des tronçons classiques sur une portion plus longue du trajet et plusieurs LGV : ils ont des durées de trajet supérieures aux TGV radiaux. Aussi, non seulement, les horaires sont adaptés aux origines ou destinations des trains, et la durée des trajets OD est généralement importante. Ces éléments jouent sur la desserte de l'ensemble des gares TGV franciliennes et constituent un enjeu que certains responsables SNCF²⁵³ ont cherché à mettre en avant.

Figure 15 : Répartition horaire²⁵⁴ des trains desservant Marne-la-Vallée Chessy sur une journée



Réalisation J. Perrin, d'après données horaires SNCF [JOB, jeudi 4 octobre 2012] (calculs de l'auteur)

²⁵³ Sur ces questions, des représentants des services prospectifs et grands projets se sont plus particulièrement mobilisés afin de rendre audibles ces enjeux, parfois peu entendus, y compris au sein de la SNCF. Nous pensons en particulier aux communications de Michel Lebœuf et Philippe Perrinelle, dans différents colloques et réunions publiques (à l'exemple du colloque « TGV-Avion, une alliance d'avenir ? », 25 novembre 2011), de leurs interventions dans le cadre du projet d'Interconnexion Sud des TGV (Observations, 2009-2011). Michel Lebœuf est par ailleurs présenté comme « un penseur du système TGV » par d'autres collaborateurs de la SNCF (Entretien Domergue, SNCF, décembre 2012).

²⁵⁴ Les trains pour lesquels Marne-la-Vallée Chessy est un arrêt intermédiaire restent quelques minutes en gare. Pour ces trains, l'heure d'arrivée en gare est figurée.

Dans la majorité des cas, l'horaire des trains n'est donc pas calé sur la desserte de Marne-la-Vallée Chessy. Bien sûr, des ajustements sont réalisés dans la mesure du possible, en lien avec les motifs de déplacement, en atteste la desserte renforcée du vendredi ou des périodes de vacances (Annexe 20).

De plus, les difficultés d'ajustement des horaires de desserte de Marne-la-Vallée Chessy se traduisent par des périodes de creux dans le service de la gare : par exemple, l'après-midi, durant plusieurs périodes d'environ une heure (58 min puis 1 h 11), la gare n'est pas desservie.

La répartition de l'offre, au niveau d'une journée ou d'une semaine, a donc un lien direct avec la fréquentation de la gare, marquée par des périodes de creux importants, et des pics élevés. Les répercussions sont visibles avec les horaires des commerces et services annexes en gare, à l'exemple du bureau de poste, fermé durant certaines demi-journées. Enfin, la gare TGV est uniquement concernée par le trafic ferroviaire à grande vitesse.

Aussi, bien que la fréquentation de la gare ait fortement augmenté au cours de la décennie 2000, la répartition horaire limite le développement du trafic à plusieurs niveaux. Dans le cadre d'une étude menée par la SNCF sur les TGV intersecteurs, ces éléments ressortent pour Marne-la-Vallée Chessy (Entretien Responsable SNCF, mars 2011). La question de la fréquence et la répartition horaire sont un frein pour les personnes qui craignent de rater leur train ou veulent changer leur billet. Les voyageurs pour motif professionnel insistent en particulier sur ce « frein horaire/fréquence ». De plus, le sentiment d'être « mal à l'aise avec la gare qui paraît vide » ressort dans les récits.

3.3. Vers une remise en cause du modèle intersecteur ?

La situation observée au début des années 2010 s'inscrit dans un contexte de réflexion sur le modèle intersecteur (Entretiens Responsables SNCF, décembre 2010 et mars 2011 ; Lebœuf, 2013). Celle-ci ne se limite pas à la SNCF : comme nous l'avons observé précédemment, ce questionnement est formulé de plus en plus explicitement dans le cadre des réflexions sur le système TGV francilien, et le développement possible de nouvelles gares, notamment dans le cas de Sénart à cette même période (cf. Chapitres 3 et 4).

Selon des représentants de SNCF Voyages, « l'objectif est d'atteindre l'équilibre financier des intersecteurs sur les deux prochaines années » : des réflexions sont menées sur « un plan d'action pour améliorer leur économie » (Entretien Responsable SNCF, mars 2011). Ce point est sensible dans le contexte de tensions entre la SNCF et RFF sur le montant des péages versés (colloque « TGV-Avion, une alliance d'avenir ? », 25 novembre 2011 ; Lebœuf, 2013).

« Les frais liés aux [TGV] intersecteurs sont importants parce qu'ils circulent beaucoup sur LGV, mais le trajet est long et les prix ne sont pas calés à la distance parcourue »

Entretien Responsable SNCF, mars 2011

Dans son ouvrage sur la grande vitesse ferroviaire, Michel Lebœuf présente une analyse critique de la gestion de l'offre intersecteur et de son évolution dans la stratégie SNCF : le décalage entre les estimations et les données de trafic reposent sur des anticipations de nouvelles mises en service de LGV dont les projets ont été repoussés ou remis en cause par la suite, et par ailleurs sur des choix technico-commerciaux dans le développement de l'offre (Lebœuf, 2013). Il identifie cinq freins au développement du trafic intersecteur : une grande lenteur dans la mise en œuvre de l'offre (en fréquence) ; une promotion limitée « voire inexistante » ; une priorité « absolue » donnée aux trains radiaux (dans la production comme dans la gestion des aléas²⁵⁵) ; des temps de parcours plus importants que prévu ; des difficultés de circulation sur le tronçon Sud (Massy-Valenton) qui se répercutent sur la ponctualité notamment.

Au début des années 2010, la SNCF mène une étude qualitative sur les TGV intersecteurs, dans l'objectif de mettre en place une stratégie intersecteur (Entretien Responsable SNCF, mars 2011). L'étude pointe à la fois un déficit de notoriété de l'offre mais aussi un problème structurel : les gares TGV franciliennes assurent le remplissage des trains, mais le trajet « origine - Île-de-France » est le plus lésé en termes d'horaires. L'étude pointe au niveau commercial les enjeux mis en avant par les représentants des services « grands projets » et « prospectifs ».

« Les fréquences sont moins importantes dans les gares [TGV franciliennes] que dans les gares parisiennes avec 7 AR par jour sur la plupart des OD mais significatives. La question des fréquences se combine aux enjeux d'horaire. Les trains sont programmés en fonction du bout à bout. L'horaire n'est pas bien calé pour l'Île-de-France. Pour le trafic professionnel, c'est une difficulté. En plus, des possibles trous dans la grille [horaire]. C'est un frein, surtout par rapport à la gare de départ... la tête de ligne. C'est un problème structurel »

Entretien Responsable SNCF, mars 2011

L'étude identifie différents « leviers » pour mettre en œuvre cette stratégie intersecteur : la notoriété, la distribution, les horaires en articulation avec la fréquence, l'accessibilité et l'image des gares TGV franciliennes. Le modèle étant jugé fragile, l'opérateur a hésité à plébisciter des liaisons qu'elle n'était pas sûre d'opérer à long terme.

Parmi les propositions soulevées par l'étude, la question de la distribution, c'est-à-dire la façon dont l'offre est présentée et commercialisée (sur internet en particulier) est intéressante. Le fait que cet enjeu ne soit saisi que plus de quinze ans après la mise en service de l'Interconnexion Est est révélateur d'une absence de stratégie commerciale. À l'issue de l'enquête, la distribution apparaît comme un levier à la croisée des enjeux de notoriété, d'image et de promotion des offres intersecteurs : « si internet est opérationnel, ça aura des effets » (Entretien Responsable SNCF, mars 2011). Au début des années 2010, nous observons différentes tentatives pour faire apparaître les gares TGV franciliennes sur le site de vente des billets de la SNCF (www.voyages.sncf.com) : par exemple, durant quelques mois, lorsque « Paris » est indiqué dans la recherche, des propositions suggèrent « commençant par Paris » puis « contenant Paris ». La coordinatrice des offres

²⁵⁵ En lien avec l'organisation générale de l'offre, « en période de grève, les intersecteurs sont supprimés en premier » (Lebœuf, 2013, p. 659).

intersecteurs souligne effectivement qu'il est difficile de trouver comment rendre plus visibles ces gares sans perturber les différentes clientèles pour autant, ce qui explique ces essais successifs. Il s'agit d'un objectif important que le « nouveau moteur de recherche d'itinéraires permette de trouver des correspondances dans ces gares-là » (Entretien Responsable SNCF, mars 2011). L'enjeu est double, à la fois pour la desserte de ces gares et pour la promotion de leur potentiel de correspondance.

En dehors de ces éléments liés à la vente et à l'image des intersecteurs, les marges de manœuvre apparaissent limitées, à la fois en termes de budget alloué à cette promotion, et plus largement sur le plan technico-commercial. En 2011, il n'est pas envisagé par exemple de réorganiser l'offre, avec de nouvelles dessertes ou des trains terminus sur les gares TGV franciliennes. L'objectif est d'augmenter la rentabilité par une « consolidation » de l'offre « à desserte constante » : « l'activité n'est aujourd'hui pas suffisante pour envisager de compléter la grille avec des trains au départ de l'Île-de-France » (Entretien Responsable SNCF, mars 2011). Ce discours est à replacer comme faisant suite à l'échec des liaisons intersecteurs subventionnées par certaines régions et en amont des propositions de développement d'une nouvelle offre low cost.

*

Avant la mise en service de Ouigo, le réseau de relations de Marne-la-Vallée Chessy est large et en progression. Ceci est en lien direct avec le rôle de cette gare et des autres gares TGV franciliennes dans l'organisation du modèle de desserte intersecteur de la SNCF. Cependant, l'importance de ce système de relations ne compense pas certaines complications liées à ce modèle, notamment en termes d'articulation de différents flux au sein de missions ferroviaires contraintes ; ces éléments se traduisent sur la qualité de la desserte et sur la fréquentation. D'une part, la croissance de la fréquentation des gares TGV franciliennes ne signifie pas pour autant que le trafic soit suffisant pour conforter le modèle intersecteur. Au contraire, l'opérateur amorce au début des années 2010 une remise en cause de ce modèle. Par ailleurs, certains freins à la fréquentation de la gare sont liés à l'organisation de l'offre. Le cas du trafic de correspondance l'illustre bien : si le potentiel est *a priori* important, la qualité de la desserte (horaire) rend cette pratique peu effective. L'organisation de l'offre n'explique pas tout. À Marne-la-Vallée Chessy, nous notons l'importance des missions terminus dans la fréquentation de la gare. Le trafic est cependant insuffisant pour justifier leurs développements : au contraire, ces trains terminus sont régulièrement reconsidérés faute de trafic suffisant. Ce problème nous semble renvoyer davantage au territoire desservi, en matière de bassin de population et d'attractivité. Nous proposons d'investir ces questions par l'étude des motifs et des pratiques des voyageurs transitant par la gare de Marne-la-Vallée Chessy.

4. Pratiques des voyageurs : une lecture de l'aire d'influence de la gare

Nous proposons ici de se concentrer sur les voyageurs transitant par Marne-la-Vallée Chessy. La gare est l'interface permettant de rejoindre la destination effective de leur déplacement. Aussi, le motif de déplacement apporte un éclairage complémentaire à l'analyse de la fréquentation de la gare. Disneyland Paris est « l'équipement » ayant largement pesé quant à la réalisation et la localisation de cette gare. Si le complexe est un levier fort de sa fréquentation, nous avons néanmoins voulu questionner cette relation, en nous appuyant d'abord sur les données produites par la SNCF, le CRT Paris Île-de-France ou par Disney. Ces premières observations, qui ne permettaient pas de répondre à toutes les questions posées, ont montré l'intérêt de réaliser une enquête *ad hoc* auprès des touristes transitant par Marne-la-Vallée Chessy. L'analyse de leurs pratiques offre une lecture de l'aire d'influence de la gare et de son rôle de porte d'entrée de la région Île-de-France, complémentaire à celui des gares parisiennes.

4.1. Les voyageurs transitant par Marne-la-Vallée Chessy : première analyse des données existantes

La gare de Marne-la-Vallée Chessy est fortement associée à la desserte de Disneyland Paris. À partir des différentes données, nous proposons d'éclairer les liens entre Disneyland Paris et la gare, et d'identifier les autres voyageurs susceptibles de transiter par la gare.

4.1.1. Fréquentation des parcs : les visiteurs transitant par Marne-la-Vallée Chessy

Notre analyse du lien entre la gare de Marne-la-Vallée Chessy et Disneyland Paris s'appuie sur une lecture croisée des données relatives à la fréquentation des parcs et à celle de la gare.

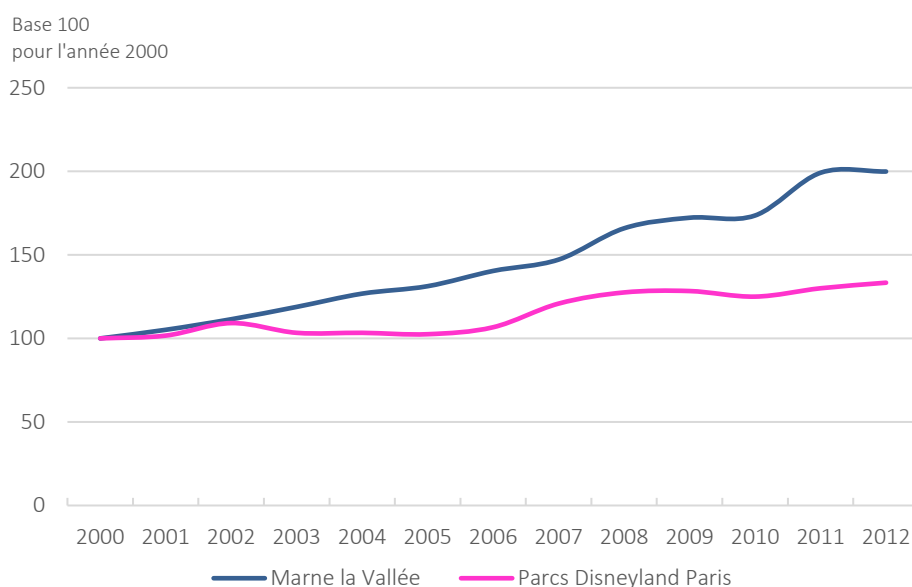
La structure et l'évolution de la fréquentation des parcs constituent des éléments importants. En dépit des débuts compliqués (et des enjeux de rentabilité persistants pour Euro Disney et la Walt Disney Company) au cours des vingt premières années d'exploitation, les parcs ont enregistré 250 millions de visites et depuis son ouverture Disneyland Paris est la première « destination touristique » d'Europe²⁵⁶ (Roffat, 2007 ; CRT Paris Île-de-France, 2011, Délégation interministérielle au projet Eurodisney, 2012). En 2012, Disneyland Paris a fêté ses 20 ans et à cette occasion, de nombreux événements et offres ont favorisé la fréquentation des parcs : ce fut une

²⁵⁶ Disneyland Paris est le site touristique payant le plus visité de France. Le complexe est également le premier site intégré de tourisme d'affaires en Europe (CRT, 2011 ; DBS, 2006 ; Délégation interministérielle au projet Eurodisney, 2012).

année record avec 16 millions de visites²⁵⁷. Parmi les visiteurs de cette année record, 52 % sont français²⁵⁸, 13 % britanniques, 9 % espagnols et 6 % belges.

La Figure 16 croise les évolutions relatives de la fréquentation des parcs et de la gare entre 2000 et 2012. La trajectoire des courbes met en lumière une même sensibilité à la conjoncture. Comme nous l'avons dit précédemment, Disney avait d'une part surestimé le volume de visiteurs susceptibles de transiter par la gare²⁵⁹, et mal anticipé la structure de la fréquentation du premier parc, les deux éléments étant en partie liés. En particulier, la part des visiteurs français a été surévaluée²⁶⁰ (Roffat, 2007 ; Délégation interministérielle au projet Eurodisney, 2009, p. 5).

Figure 16 : Évolution de la fréquentation des parcs Disneyland Paris et de Marne-la-Vallée Chessy (base 100 en 2000) de 2000 à 2012



Réalisation J. Perrin, d'après données SNCF Voyages et Disneyland Paris²⁶¹

En raison de la structure de l'offre ferroviaire à grande vitesse, seuls certains visiteurs de Disneyland Paris sont potentiellement intéressés par la possibilité de venir en train à grande vitesse et par

²⁵⁷ La fréquentation des Parcs à thèmes est enregistrée sur la base de la première entrée, c'est-à-dire qu'une personne visitant les deux Parcs dans la même journée ne sera comptée qu'une seule fois. Disney communique sur sa fréquentation en nombre de visites et non de visiteur. Un visiteur réalisant un séjour de plusieurs jours comptera pour plusieurs visites. Les données de la base « Disney Guest Profile » (données Disney) concernent le nombre de visiteurs.

²⁵⁸ La part des Français parmi les visiteurs de 2012 est plus importante que celle observée les autres années.

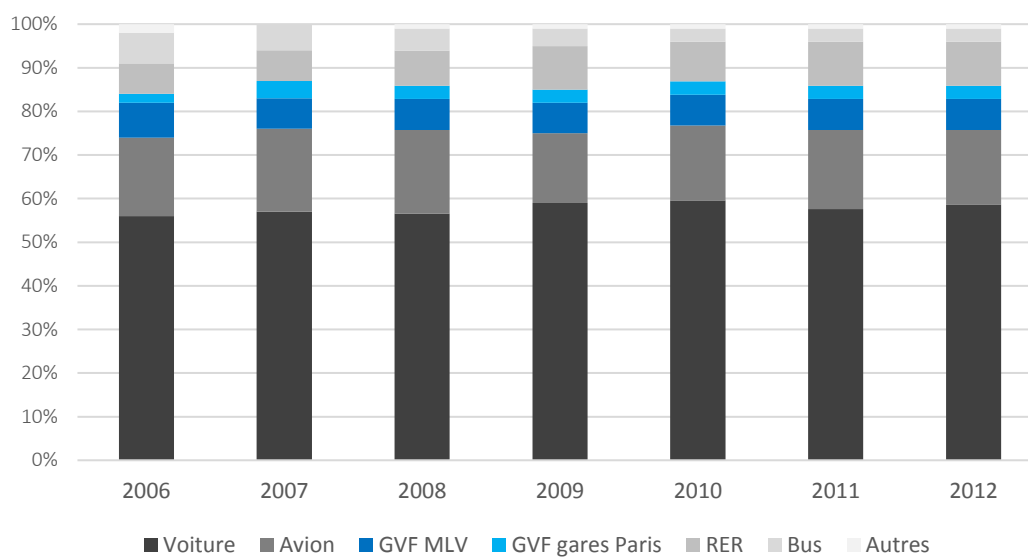
²⁵⁹ Pour rappel, Disney envisageait, deux ans après la mise en service de la gare, 4,2 millions de voyageurs, pour 1,8 million de voyageurs selon la SNCF en lien direct avec la fréquentation des parcs (RFF [Bilan LOTT], 2005).

²⁶⁰ D'après les études de marché réalisées au cours des années 1980, la clientèle du parc devait être principalement européenne (90 %), dont 55 % de Français, 14 % d'Allemands et 9 % de Britanniques (Roffat, 2007, p. 68). Les Français représentant cependant moins de la moitié des visiteurs, l'année 2012 faisant figure d'exception.

²⁶¹ La fréquentation des Parcs à thèmes est enregistrée sur la base de la première entrée, c'est-à-dire qu'une personne visitant les deux Parcs dans la même journée ne sera comptée qu'une seule fois (Euro Disney, données financières clés).

Marne-la-Vallée Chessy en particulier : les Français (hors « proximité »)²⁶² et certaines clientèles européennes. Sur l'ensemble des visiteurs, moins de 11 % sont venus en train à grande vitesse en 2012, les deux tiers d'entre eux étant arrivés par Marne-la-Vallée Chessy. La Figure 17 représente la part modale des visiteurs des parcs²⁶³ : non seulement la grande vitesse ferroviaire avoisine les 10 %, et cette part est stable entre 2006 et 2012, y compris dans la répartition entre gares d'arrivée.

Figure 17 : Évolution des parts modales des visiteurs des parcs Disneyland Paris 2006-2012



Réalisation J. Perrin, d'après données Disney 2006-2012

Comme nous l'avons vu dans l'analyse de l'origine des flux (cf. partie 3.2.2.), cette répartition modale (et par gare d'arrivée) diffère cependant fortement selon le lieu de résidence des visiteurs (qui correspondent à différents « marchés » pour Disney). Ceci s'explique à la fois par la structure de l'offre ferroviaire à grande vitesse (le fait de bénéficier d'une liaison et sa qualité) ainsi que par le fait que certains bassins de population sont plus susceptibles d'être intéressés par Disneyland Paris. En effet, la pratique touristique de parcs à thème est aussi un élément culturel, qui diffère notamment d'un pays l'autre.

Non seulement Disneyland Paris n'a pas drainé autant de voyageurs qu'il avait été envisagé en amont du projet, mais la gare n'a pas non plus été le levier de fréquentation du complexe attendu. Nous allons à présent nous intéresser au poids de Disneyland Paris dans la fréquentation effective de la gare.

²⁶² Il est fait référence au marché « Distant France » dans les documents Disney ou « Français de province » (isolés des « Français de proximité ») dans les documents officiels (Délégation Interministérielle au projet Euro Disneyland, 2009). Le marché local (proximité) est délimité par le temps nécessaire par la route pour rejoindre le complexe de Disneyland Paris (2 h). Il ne repose donc pas sur un découpage administratif (région Île-de-France / autres régions).

²⁶³ Questions posée : « Quel est le principal moyen de transport utilisé pour venir de chez vous jusqu'ici ? ». Pour le mode train, la gare d'arrivée est précisée entre « Direct MLV Chessy », « Paris Train Stations (TGV) », « other train » ici dans « autres » (données Disney [service Consumer Insight]).

4.1.2. Fréquentation de Marne-la-Vallée Chessy : plus de la moitié des voyageurs liée à Disneyland Paris

D'autres enquêtes, de différentes natures, apportent des connaissances sur les voyageurs transitant par la gare, permettant d'inverser le raisonnement.

L'une de ces sources est l'enquête menée par la SNCF en 2007 (SNCF, 2008) auprès des voyageurs en gare de Marne-la-Vallée Chessy et Massy TGV : elle fournit des premiers éclairages le profil et les motifs de déplacement des voyageurs transitant par Marne-la-Vallée Chessy (Tableau 15).

Tableau 15 : Synthèse des principales données sur le profil et le motif de déplacement des voyageurs GVF de Marne-la-Vallée Chessy et Massy TGV dans l'enquête SNCF menée en 2007

		Voyageurs GVF à MLV	Voyageurs GVF à Massy TGV
Données sociodémographiques	<i>Part des femmes</i>	56 %	51 %
	<i>Part des 26-44 ans</i>	55 %	41 %
	<i>CSP +</i>	36 %	45 %
	<i>Employés et prof.</i>	34 %	22 %
	<i>Intermédiaires</i>	9 %	11 %
	<i>Retraités</i>	8 %	16 %
Motif de déplacement	<i>Visite Disneyland</i>	48 %	/
	<i>Motif privé</i>	30 %	48 %
	<i>Motif professionnel</i>	22 %	52 %

Réalisation : J. Perrin, d'après SNCF, 2008

Les données socio-économiques issues de cette enquête, comparées à celles qui caractérisent les voyageurs interrogés en gare de Massy TGV, montrent que parmi les voyageurs en gares de Marne-la-Vallée Chessy, les femmes sont davantage représentées. Également, les populations d'âge intermédiaire représentent plus de la moitié des personnes rencontrées. De fait, le nombre d'étudiants et de retraités est plus élevé à Massy. Davantage d'actifs sont recensés à Marne-la-Vallée (74 % pour 71 % à Massy TGV), les catégories socioprofessionnelles supérieures et les employés et professions intermédiaires rassemblant respectivement le tiers des voyageurs interrogés dans cette gare.

Cette enquête isole la visite de Disneyland Paris dans le motif de voyage de la personne interrogée. Les résultats soulignent la « très forte attractivité des visiteurs du parc Disneyland » pour la gare (SNCF, 2008, p. 3) : les motifs sont répartis entre la visite de Disneyland (48 %), le motif privé (30 %) et le motif professionnel (22 %). S'il est intéressant de mettre en avant le poids de Disneyland Paris, il est question « des parcs » pour identifier Disneyland Paris. Or, le complexe touristique est plus large, et cette approche écarte *a priori* certaines pratiques, telles qu'une partie des usages liés aux rencontres et événements professionnels. Ainsi, une partie des personnes venues pour motifs professionnels peut avoir séjourné au sein du complexe (hôtel ou centre de congrès) et ne pas être prise en compte dans le poids de Disneyland Paris.

Surtout l'enquête ne précise pas quelle part de ces voyageurs réside dans la région et quelle part séjourne dans la région. Le « département d'origine », entendu comme le département d'où viennent les voyageurs avant de prendre leur train, permet d'établir la zone d'attractivité de la gare : 57 % des voyageurs viennent des parcs Disneyland Paris (soit une part plus importante que ceux déclarant que le motif de leur voyage est Disneyland Paris²⁶⁴) 27 % de Seine-et-Marne, 4 % du reste de l'Île-de-France, et 11 % d'autres départements.

L'enquête SNCF souligne bien le poids de Disneyland Paris, mais elle ne permet pas de savoir si la gare est utilisée par d'autres touristes. Pour les résidents franciliens, si la synthèse ne permet pas d'estimer avec certitude leur poids, l'enquête permet à la SNCF de préciser la zone de chalandise de la gare²⁶⁵, 63 % des usagers viennent de Seine-et-Marne dans un rayon de 15 km. Une partie des usagers vient également de Picardie ou Champagne-Ardenne. À ce titre, la SNCF qualifie Marne-la-Vallée de « gare du grand bassin parisien », du « quart Est » (Documents internes RIF [groupe fonctionnalités], 2009).

L'enquête fournit également des informations sur l'organisation du voyage : 87 % des voyageurs ont réalisé leur trajet aller/retour en passant par Marne-la-Vallée Chessy, une part qui s'élève à 96 % pour les Britanniques. À la question « si cette gare n'avait pas existé, qu'auriez-vous fait ? », 48 % des voyageurs déclarent qu'ils seraient arrivés en gare parisienne, 41 % qu'ils auraient utilisé un autre mode et 9 % qu'ils n'auraient pas fait le déplacement. Par ailleurs, dans le cadre de l'étude qualitative menée quelques années plus tard par la SNCF, Marne-la-Vallée Chessy est identifiée comme bien accessible par la route (le parking est « réputé »), mais comme « beaucoup moins accessible que les gares parisiennes en transport collectif » (Entretien Responsable SNCF, mars 2011).

Nous n'avons pas le détail des choix réalisés quant aux définitions et traitements des données, notamment dans l'analyse spatiale²⁶⁶. Les données fournies ne permettent pas de savoir quels secteurs concernent d'une part Disneyland Paris et par ailleurs la Seine-et-Marne : or, les éléments disponibles révèlent que l'aire d'influence de la gare n'est pas la même pour les résidents franciliens et pour les autres voyageurs transitant par la gare. Les analyses de la SNCF apportent des précisions sur la zone de chalandise de la gare : Seine-et-Marne, et dans une moindre mesure le quart Est du Bassin parisien. La fréquentation de la gare est davantage portée par des résidents non-franciliens, en particulier venus pour motif touristique. Cependant, précisément sur les touristes, les informations disponibles sont centrées sur les visiteurs du parc. Si ces derniers, venus pour les parcs, sont *a priori* majoritaires parmi les voyageurs qui arrivent dans la région par cette gare (hors

²⁶⁴ 57 % des usagers de Marne-la-Vallée Chessy viennent du parc Disneyland, et il s'agit du motif du séjour pour 48 % des personnes interrogées. Nous pouvons faire l'hypothèse que le différentiel correspond aux individus ayant fréquenté d'autres équipements du complexe touristique, soit en lien avec des événements professionnels (tourisme d'affaires), ou des pratiques récréatives (shopping, golf, etc.) mais pas les parcs.

²⁶⁵ Ces précisions et analyses sont présentées par les représentants SNCF dans le cadre des travaux du groupe « fonctionnalités » (Documents internes RIF [groupe fonctionnalités], 2009).

²⁶⁶ L'enquête apporte cependant des premiers éclairages sur le choix de l'arrivée par cette gare et avec ce mode de transport, les arbitrages réalisés ainsi que les modes de rabattement à la gare.

Franciliens donc), nous ne connaissons pas leur proportion ni s'ils sont allés ailleurs en Île-de-France.

4.1.3. Les touristes à Marne-la-Vallée Chessy, quelles pratiques en dehors de Disneyland Paris ?

Nous nous sommes enfin interrogés sur la part des touristes transitant par Marne-la-Vallée Chessy effectivement concernée par Disneyland Paris.

Les données du Comité Régional du Tourisme de Paris Île-de-France sur les touristes interrogés dans les trains au départ de Marne-la-Vallée Chessy²⁶⁷ (données CRT Paris Île-de-France [Extraction enquête train], 2010), permettent sur cette population précise de mieux connaître les profils et les séjours (Annexe 21).

Les données de 2010 révèlent que l'ensemble des touristes interrogés dans des trains au départ de Marne-la-Vallée Chessy ont passé au moins une nuit dans le département de la Seine-et-Marne (sans précision du poids du secteur de Disneyland). Également, les deux tiers ont visité Disneyland Paris, quand ce site est déclaré visité par 10 % de l'ensemble du panel de touristes interrogés dans des trains à grande vitesse en 2010 (données CRT de Paris Île-de-France, 2010).

Concernant le rôle de porte d'entrée de Marne-la-Vallée Chessy (polarisation-diffusion) et son aire d'influence, ces différents résultats d'enquête confirment à la fois l'importance de Disneyland Paris dans la diffusion des flux à l'arrivée en gare de Marne-la-Vallée Chessy, tout en montrant, y compris pour des voyageurs-touristes, que le complexe touristique n'est pas le seul lieu fréquenté dans la destination. Les données disponibles ne permettent pas d'identifier les différents profils de touristes transitant par la gare, et quels espaces ils fréquentent, en dehors de Disneyland Paris, et selon quelles modalités. L'enquête *ad hoc* réalisée en 2012 propose d'apporter des éclairages sur ces différents points.

4.2. Profils et pratiques des touristes arrivés par Marne-la-Vallée Chessy : analyse de l'enquête *ad hoc*

L'enquête *ad hoc* menée en 2012 permet d'approfondir la connaissance des pratiques spatiales des touristes transitant par Marne-la-Vallée Chessy et, ce faisant, de questionner le rôle de porte d'entrée du territoire francilien joué par cette gare. Pour ce faire, nous considérons « Paris Île-de-France » comme un espace touristique *a priori*, et cherchons à en préciser l'espace des pratiques en comparant le cas de Marne-la-Vallée Chessy à celui de Paris Gare de Lyon.

²⁶⁷ Les voyageurs venant à Paris Île-de-France (au moins une nuitée dans la région, moins de trois mois), pour motif personnel (vacances, visite de la famille ou à des amis, autre) ou professionnel, ou les deux.

4.2.1. Une approche comparative entre Marne-la-Vallée Chessy et Paris Gare de Lyon

Nous avons fait le choix d'analyser les profils et les pratiques des touristes venus à Paris Île-de-France en train à grande vitesse, en comparant les pratiques de ceux qui arrivent à Marne-la-Vallée Chessy et ceux qui arrivent par Paris Gare de Lyon.

Plusieurs recherches documentent l'usage de la grande vitesse dans le cadre de mobilité touristes entre Paris et différentes régions françaises, cependant les analyses portent surtout sur les territoires nouvellement desservis (Bonnafous, 1987 ; Klein, 1998 ; Mannone, 2000). Effectivement, l'Île-de-France est la première région émettrice de touristes (Potier & Terrier, 2007). Paris est également une ville touristique dès le XIX^e siècle, le tourisme ayant depuis accompagné sa métropolisation (Duhamel & Knafou, 2007 ; Gérardot, 2009). En 2012, l'Île-de-France est la première région touristique pour les visiteurs étrangers et la quatrième pour les Français (tourisme d'agrément) (DGCIS, 2013). Pour cette même année, le CRT Paris Île-de-France estime que 39 % des Français venus pour motif touristique d'agrément à Paris Île-de-France viennent en train.

Concernant les touristes de Paris Île-de-France, le train concerne *a priori* deux clientèles, les Français et les résidents des destinations européennes proches : pour ce motif de déplacement, la sensibilité à la durée du trajet est moins forte que pour les déplacements pendulaires ou professionnels (Klein & Claisse, 1997 ; Klein, 1998). L'enjeu de réaliser l'aller-retour dans la même journée ne pèse pas dans le cas du tourisme d'agrément²⁶⁸. Aussi les villes reliées à 3 h (et parfois un peu plus) en train à grande vitesse, sont des marchés touristiques potentiels mobilisant ce mode.

Le Tableau 16 dresse un portrait croisé des gares de Paris Gare de Lyon et Marne-la-Vallée Chessy en 2012. Ces deux gares sont directement liées entre elles par le RER A. Qu'il soit question du positionnement dans le système GVF français, concernant le type de localisation et de desserte (réseau-support et réseau-service) dans le système ferroviaire à grande vitesse, du volume de la capacité (et donc du trafic) comme du type d'espace au sein duquel elles sont implantées, des différences notables caractérisent ces deux gares. Elles ont été prises en considération dans l'élaboration des hypothèses comme dans la conduite des analyses.

²⁶⁸ Dans le cas du « tourisme d'affaires », différentes études ont souligné une possible augmentation des flux, mais avec des durées de séjours plus courtes, en particulier une augmentation des déplacements à la journée (Bonnafous, 1987 ; Amiard, 1997 ; Jolly, 2012).

Tableau 16 : Paris Gare de Lyon et Marne-la-Vallée Chessy en 2012, comparaison de deux gares-portes d'entrée

	PARIS GARE DE LYON (GDL)	MARNE-LA-VALLÉE CHESSY (MLV)	
Situation	Principale destination touristique associée	Paris centre	Complexe touristique Disneyland Paris
	Localisation et secteurs	Est de Paris (12e arrondissement) Proximité du « Central touristic district »**	Secteur IV de Marne-la-Vallée (Ville nouvelle MLV, Nord Seine-et-Marne) Centre du complexe touristique Disneyland Paris
Pôle d'échange	Capacité	22 voies de surface « Saturée » (SNCF, RFF) trinôme avec Paris Bercy et Paris Gare d'Austerlitz	3 voies à quai (+3 voies de remisage)
	Intermodalité	Métro (L1, L14); RER (A, D); Transilien; TER Bus (urbain, navette aéroport, navette Paris Bercy) Connexion pédestre à Paris Gare d'Austerlitz et à la station Quai de la Rapée (L5)	RER A Bus (Liaisons franciliennes; liaison Paris Gare de L'Est, Navette hôtel) A4, A104, RN34
	Offres grandes lignes et opérateurs	(SNCF) TGV; iDTGV Intercité; TER Bourgogne Lyria; Thello	(SNCF) TGV Eurostar (Annonce Ouigo pour 2013)
Système relationnel GVF	Type de desserte et « ase »	Monodirectionnel : axe SNCF sud-est en France Desserte Lyria (Est de la Suisse) Desserte Thello (Nord de l'Italie)	Multidirectionnel en France Desserte Eurostar (Royaume-Uni) Desserte TGV de Bruxelles
	Nombres de trains par jour (JOB)	208	76
	Liaisons GVF en 2011 (par type d'offres)	72 gares reliées quotidiennement + 10 destinations périodiques*	62 gares reliées quotidiennement + 10 destinations périodiques*
	internationales	Lyria : 10 gares françaises (SE), 7 gares suisses Thello : 6 gares du nord de l'Italie	Eurostar : 5 gares (2 françaises, 3 britanniques) TGV : Bruxelles
	nationale	TGV : 66 gares françaises du SE iDTGV : 16 gares françaises du SE	TGV : 56 gares françaises dont 27 gares du SE (Annonce Ouigo [2013] : 8 gares françaises du SE)
Trafic	Trafic TGV en 2012	34,3 millions de voyageurs	3 millions de voyageurs
	Part du trafic TGV IDF en 2012	34 %	3 %

*Offres saisonnières [destinations estivales ou stations de ski]

Réalisation : J. Perrin, d'après Guérin 1994; documents techniques révision du SDRIF, 2005-2011; **Duhamel & Knafo, 2007; Omnil, 2015; données SNCF Voyages [Dir. Grands Projets et Prospective] & données horaires; site et brochures de Gares & Connexions, Disney, Eurostar, iDTGV, Lyria, Ouigo, SNCF, Thello

Les systèmes spatiaux mis en relation par ces deux gares diffèrent, tout comme les marchés touristiques concernés. Paris Gare de Lyon fut à la fois la première gare parisienne à accueillir le TGV en 1981, puis à accueillir l'offre iDTGV en décembre 2004. L'axe sud-est, premier axe de développement de la grande vitesse en France, assure la liaison entre grandes destinations touristiques (« Paris » et « Ville du Midi »). Cette gare est une porte d'accès à la localisation centrale dans la destination Paris Île-de-France : elle est cependant accessible seulement pour certaines destinations françaises et européennes (Sud, Sud-Est, Rhin-Rhône et Suisse). Marne-la-Vallée Chessy, comme nous l'avons vu, est située au sein du complexe touristique Disneyland Paris, lieu touristique à la fois « pôle autonome et sous dépendance » de la centralité touristique parisienne

(Duhamel & Knafou, 2007, p. 59). De par sa situation sur le réseau ferroviaire à grande vitesse et l'organisation de l'offre, elle est reliée à l'ensemble du territoire français, ainsi qu'à Londres et Bruxelles. Paris Gare de Lyon a des liens exclusifs avec le quart Sud-Est de la France. Marne-la-Vallée Chessy a également des relations privilégiées avec ce même secteur, qui concerne 46 % de l'offre transitant par la gare (*cf.* partie 3.2.2.).

Au sein de l'espace touristique Paris Île-de-France, *a priori*, l'arrivée à Marne-la-Vallée Chessy correspond davantage à la visite de Disneyland Paris quand Paris Gare de Lyon serait une porte d'accès à Paris centre. Paris centre, comme Disneyland Paris, s'intègre dans un espace touristique plus large. Les pratiques touristiques au sein du séjour nous apportent une lecture de la diffusion dans l'espace des flux d'une catégorie de voyageur (le touriste) dont le rapport à l'espace est détaché des découpages administratifs, mais chargé de représentation.

4.2.2. Présentation des échantillons de l'enquête de 2012

L'échantillon de l'enquête de 2012 est de 585 individus, dont 320 interrogés à Paris et 265 à Marne-la-Vallée. L'objectif était d'obtenir un échantillon de touristes venus en train à grande vitesse assez important pour réaliser les différents traitements envisagés (258 personnes interrogées). Cependant, le fait d'être directement à proximité de la gare au sein du complexe Disneyland Paris et qu'il s'agisse également d'un des trois lieux d'enquête à Paris se traduit par une surreprésentation des touristes utilisant ce mode pour les deux lieux d'enquête (Tableau 17). Celle-ci n'est pas gênante dans la mesure où l'objectif n'était pas d'établir une répartition modale des accès à la destination touristique.

Tableau 17 : Échantillons de l'enquête 2012

	TOTAL	GVF
TOTAL	585	44 %
	<i>MLV</i>	<i>265</i>
	<i>Paris GDL</i>	<i>97</i>
Lieux d'enquête	<i>Paris Notre-Dame</i>	<i>103</i>
	<i>Paris Tour Eiffel</i>	<i>120</i>

Réalisation : J. Perrin, données Enquête 2012 (calculs de l'auteur)

Nos analyses se sont plus particulièrement concentrées sur les pratiques des touristes venus en train à grande vitesse (sous-échantillon GVF), en fonction de leur gare « porte d'entrée » dans la destination. Le lieu d'enquête, y compris à proximité d'une gare, ne correspond pas forcément à la gare d'arrivée : 72 % des touristes « GVF » sont arrivés à Paris Île-de-France via Paris Gare de Lyon (111 individus) ou Marne-la-Vallée Chessy (75 individus). Concernant les autres touristes venus en train à grande vitesse, tous sont arrivés par une autre gare parisienne. Dans la suite de nos analyses nous nous intéressons donc au sous-échantillon de touristes venus en train à grande vitesse, arrivés

par Marne-la-Vallée Chessy (sous-échantillon MLV) ou par Paris Gare de Lyon (sous-échantillon GDL).

Les principales données sociodémographiques sur le profil des touristes interrogés sont présentées dans le Tableau 18.

Tableau 18 : Synthèse des données sociodémographiques selon les sous-échantillons étudiés

		TOTAL	GVF	GDL	MLV
		<i>n = 585</i>	<i>n = 258</i>	<i>n = 111</i>	<i>n = 75</i>
Genre	<i>Femme</i>	56 %	55 %	60 %	44 %
	<i>Homme</i>	44 %	45 %	41 %	56 %
Âge	<i>18-24 ans</i>	19 %	18 %	20 %	13 %
	<i>25-44 ans</i>	53 %	51 %	51 %	55 %
	<i>45-64 ans</i>	25 %	27 %	24 %	28 %
	<i>65 ans et plus</i>	3 %	4 %	5 %	4 %
	<i>moyenne</i>	37 ans	38 ans	38 ans	40 ans
PCS	<i>Prof. Intermédiaires, employés et ouvriers</i>	42 %	43 %	41 %	53 %
	<i>Cadres et professions libérales</i>	36 %	39 %	39 %	33 %
Revenu (foyer)	<i>Inférieur à 1500 €</i>	23 %	21 %	15 %	24 %
	<i>1500 € à 3500 €</i>	43 %	46 %	55 %	42 %
	<i>Supérieur à 3500 €</i>	35 %	34 %	30 %	35 %
Part des personnes interrogées en couple		72 %	68 %	70 %	73 %
Part des diplômés du supérieur		66 %	67 %	66 %	56 %
Lieux de résidence	<i>France</i>	42 %	58 %	80 %	49 %
	<i>« Europe de proximité »</i>	39 %	38 %	14 %	51 %

Réalisation : J. Perrin, données Enquête 2012 (calculs de l'auteure sur la base des réponses à la question)

Les femmes sont surreprésentées dans l'échantillon de l'enquête 2012. Dans d'autres enquêtes sur les personnes voyageant en train ou sur les touristes, elles sont également plus nombreuses, et la proportion correspond à celle observée lors de l'enquête menée par la SNCF en 2006 (voyageurs tous motifs confondus) (Klein & Claisse, 1997 ; SNCF, 2008). Les résultats relatifs aux sous-échantillons par gare d'arrivée confirment nos hypothèses de profils différenciés : dans le sous-échantillon MLV, la part des femmes est moins importante que celle des hommes, contrairement à l'échantillon total ou au sous-échantillon GDL. Nous expliquons cette donnée en lien avec le type de séjour réalisé : dans ce sous-échantillon, les personnes interrogées sont venues en famille. Les personnes déclarant être en couple²⁶⁹ sont également plus nombreuses au sein de ce sous-échantillon. Par ailleurs, les touristes arrivés par Marne-la-Vallée Chessy se démarquent par une moindre représentation des cadres ainsi que des diplômés du supérieur par rapport à ceux arrivés

²⁶⁹ La formulation de cette question est « êtes-vous en couple ? », et non « vivez-vous en couple ? », une différence importante dans l'analyse des informations relatives au revenu du foyer par exemple. Cependant, ceci est valable pour l'ensemble des personnes interrogées en 2012. La surreprésentation des personnes déclarant être en couple au sein du sous-échantillon MLV reste notable.

par Paris Gare de Lyon. Les personnes interrogées sont également plus âgées, la part des 25-44 ans ainsi que celle des 45-64 ans étant plus importantes qu'au sein du sous-échantillon GDL.

Les données relatives au lieu de résidence des touristes interrogés nous renseignent à la fois sur le système relationnel des deux gares (*cf.* partie 3.2.2.) mais également sur le profil des touristes. Nous n'avons pas les données relatives à la gare de départ, nous faisons cependant l'hypothèse qu'une majorité de déplacements se fait au départ du lieu de résidence²⁷⁰.

Ces données ont été analysées au regard de la capacité relationnelle des différentes gares d'arrivée considérées. Les touristes résidant en France sont plus nombreux parmi ceux venus en train à grande vitesse. Pour les touristes ne résidant pas en France, ceux vivant dans les pays européens bénéficiant d'une liaison ferroviaire à grande vitesse avec la région francilienne ont été isolés (« résident Europe de proximité »²⁷¹). Pour les sous-échantillons GDL et MLV, le détail de ces informations est présenté dans le Tableau 19. Ainsi les résidents français représentent 80 % des personnes interrogées à Paris Gare de Lyon, et 49 % à Marne-la-Vallée Chessy. À Paris Gare de Lyon, en lien avec la structure de l'offre, les touristes rencontrés résident au sein des régions desservies par les axes ferroviaires sud-Est et sud : une majorité d'entre eux résident dans le Sud de la France.

Tableau 19 : Principaux pays et régions de résidence des touristes pour les sous-échantillons GDL et MLV

GDL	MLV
<i>n</i> = 111	<i>n</i> = 75
France : 80 %	France : 49 %
Dont :	Dont :
PACA : 35 %	Rhône-Alpes : 25 %
Rhône-Alpes : 31 %	PACA : 22 %
Languedoc-Roussillon : 19 %	Aquitaine : 19 %
Bourgogne : 4 %	Languedoc-Roussillon : 6 %
Autres : 9 %	Centre : 6 %
	Champagne-Ardenne : 6 %
	Autres : 18 %
Europe de proximité : 14 %	Europe de proximité : 51 %
Dont :	Dont :
Suisse : 56 %	Grande-Bretagne : 82 %
Autres pays : 6 %	

Réalisation : J. Perrin, données Enquête 2012 (calculs de l'auteur)

²⁷⁰ Le séjour de 15 % des touristes arrivés par Paris Gare de Lyon et 7 % de ceux arrivés par Marne-la-Vallée était intégré à un circuit.

²⁷¹ Pays avec lesquels des liaisons ferroviaires existent et peuvent potentiellement être utilisées dans le cadre de courts séjours touristiques : Royaume-Uni ; Belgique ; Luxembourg ; Pays-Bas ; Allemagne ; Suisse ; Italie ; Espagne.

Dans le sous-échantillon MLV, une majorité des touristes résident au sein de l'Europe de proximité : 41 % de ceux arrivés par cette gare viennent de Grande-Bretagne (soient 82 % des résidents de l'Europe de proximité). Concernant les touristes résidant en France, nous observons qu'une part importante d'entre eux vit également dans les régions desservies par les axes ferroviaires sud-est et sud. Par ailleurs, l'Aquitaine est également bien représentée parmi les régions de résidence.

Le Tableau 20 présente quelques données clés relatives au motif et à l'organisation du séjour des touristes, pour l'ensemble de l'échantillon ainsi que pour ceux venus en train à grande vitesse et arrivés par Marne-la-Vallée Chessy ou Paris Gare de Lyon.

Tableau 20 : Motifs et organisation du séjour des touristes à Paris Île-de-France par sous-échantillon

		TOTAL	GVF	GDL	MLV
		<i>n</i> = 585	<i>n</i> = 258	<i>n</i> = 111	<i>n</i> = 75
Motif (non exclusif)	<i>Agrément</i>	92 %	86 %	71 %	96 %
	« <i>Affaires</i> »	9 %	14 %	30 %	4 %
Durée	<i>1 à 3 nuitées (court séjour)</i>	67,5 %	71 %	62 %	83 %
	<i>4 à 6 nuitées</i>	25 %	23 %	30 %	16 %
	<i>7 nuitées et +</i>	7 %	6 %	8 %	1 %
Venu avec qui (non exclusif)	<i>Seul</i>	18 %	29 %	51 %	7 %
	<i>Famille</i> ²⁷²	66 %	55 %	30 %	83 %
	<i>Amis</i>	16 %	15,5 %	15 %	13 %
	<i>Collègue</i>	2 %	3 %	5	/
	<i>Autres (scolaire)</i>	1 %	0,4 %	/	/
Répartition type d'hébergement	<i>Hôtel</i>	71,5 %	71 %	54 %	95 %
	<i>Chez des proches</i>	21 %	23 %	39 %	5 %
	<i>Autres</i>	7 %	6 %	7 %	/
Déjà venu à Paris ou Disneyland Paris		71 %	80 %	94 %	64 %

Réalisation : J. Perrin, données Enquête 2012 (calculs de l'auteure)

Ces résultats mettent en avant des différences importantes dans l'organisation du séjour pour les deux sous-groupes que nous observons, tout d'abord dans le motif du séjour. Dans cette enquête, nous avons opté pour une définition large du tourisme, incluant le fait de rendre visite à des proches (« sociabilité ») ou le « tourisme d'affaires ». Tout d'abord, les motifs liés à l'agrément sont majoritaires, en lien direct avec la période d'enquête (vacances scolaires). Les touristes pouvaient déclarer les deux motifs (agrément et affaires), cependant c'est le cas pour moins de 1 % de l'échantillon total. D'une part, nous notons que la part des événements et rencontres professionnelles est plus élevée chez les touristes venus en train à grande vitesse que sur l'ensemble de l'échantillon. Nous faisons l'hypothèse que c'est en partie liée au lieu d'origine des personnes interrogées : 96 % des touristes-GVF venus pour un motif affaire sont français. Par ailleurs,

²⁷² La proposition « en couple » n'a pas été proposée lors de l'administration du questionnaire (Question 5, Annexe 7). Une partie des enquêteurs l'a intégré à « famille » quand d'autres l'ont précisé dans « autres ». Aussi, toutes les personnes ayant déclaré dans « autre » être venues en couple ont été intégrées à la variable « famille ». Lors du questionnaire 2017, ces éléments ont été ajustés.

concernant les deux sous-échantillons plus particulièrement étudiés, les personnes venues pour du tourisme d'affaires sont surtout représentées parmi celles arrivées à Paris Gare de Lyon (30 %). Ils sont très peu nombreux parmi ceux arrivés à Marne-la-Vallée Chessy (4 %). Le complexe Disneyland Paris est pourtant une destination importante du tourisme d'affaires en France et en Europe. Nous faisons l'hypothèse que cette faible représentativité est ici liée à la période de l'enquête (vacances de la Toussaint). En effet, dans la stratégie des représentants de Disneyland Paris, le tourisme d'affaires est davantage un complément à l'offre d'agrément qui est prioritaire sur l'affectation notamment des équipements tels que les chambres d'hôtel (Entretien Responsable Disney [DBS], mars 2011).

Dans le sous-échantillon MLV, les touristes sont majoritairement venus en famille, dans le cadre de courts séjours. De plus, ils logent à l'hôtel dans 95 % des cas. Dans le cas du sous-échantillon GDL, les durées sont plus distribuées : si les courts séjours concernent la majorité des cas, plus du tiers des touristes interrogés ont réalisé un long séjour. Plus de la moitié des touristes arrivés à Paris Gare de Lyon sont venus seuls dans la région : ceci nous apparaît lié au fait d'une part de rendre visite à des proches sur place (39 % des touristes arrivés dans cette gare sont hébergés chez des proches) et d'autre part de venir dans le cadre d'événements professionnels (tourisme d'affaires).

La présence de touristes « d'affaires » explique donc en partie certaines différences dans les données relatives à l'organisation du séjour selon la gare d'arrivée. Si nous observons en détail les données relatives aux touristes venus pour motifs affaires au sein du sous-échantillon GDL, une majorité d'entre eux sont venus seuls (67 %) et se logent à l'hôtel (79 %). Aussi, nous proposons pour nos deux sous-échantillons par gare d'arrivée de comparer les données relatives au séjour des touristes venus pour motif d'agrément uniquement (Tableau 21).

Tableau 21 : Séjour des touristes pour motif d'agrément par gare d'arrivée

		GDL	MLV
Personnes venues pour motif d'agrément		<i>n</i> = 79	<i>n</i> = 72
Durée	<i>1 à 3 nuitées (court séjour)</i>	63 %	83 %
	<i>4 à 6 nuitées</i>	27 %	16 %
	<i>7 nuitées et +</i>	10 %	1 %
Venu avec qui (non exclusif)	<i>Seul</i>	44 %	7 %
	<i>Famille</i>	41 %	83 %
	<i>Amis</i>	18 %	13 %
Type d'hébergement	<i>Hôtel</i>	44 %	94 %
	<i>Chez des proches</i>	50 %	6 %
	<i>Autres</i>	6 %	/
Part des résidents français		73 %	47 %

Réalisation : J. Perrin, données Enquête 2012 (calculs de l'auteure)

Des différents notables restent observables. Les personnes arrivées par Marne-la-Vallée Chessy réalisent dans leur très grande majorité un court séjour, sont venues en famille et sont hébergées à l'hôtel. Par ailleurs, les résidents français représentent moins de la moitié d'entre elles. Ces éléments renvoient au profil-type des touristes visitant Disneyland Paris. Les résultats concernant le séjour des touristes arrivés à Paris Gare de Lyon sont non seulement différents de ceux observés pour les touristes arrivés à Marne-la-Vallée Chessy et également plus hétérogènes.

4.3. Analyse des pratiques spatiales des touristes : La gare, porte d'entrée de quel(s) espace(s) touristique(s) ?

Les résultats de l'enquête 2012 offrent un éclairage sur les différents systèmes spatiaux articulés par les gares, à la fois sur le lieu de résidence des touristes rencontrés et sur l'espace fréquenté à destination. Ce deuxième point permet d'obtenir une lecture de l'aire d'influence de la gare.

4.3.1. Trois variables pour spatialiser les pratiques : lieux déclarés visités, lieux d'hébergement et modes de transport utilisés lors du séjour

Dans le cadre de l'analyse des pratiques spatiales des touristes, trois types de variables ont plus particulièrement été mobilisées : les espaces déclarés visités, les lieux et types d'hébergement, ainsi que les moyens de déplacement utilisés dans la destination.

Dans le traitement des variables spatiales, nous avons rencontré deux types de difficultés, liées en partie aux conditions d'enquête (temps concédé par le répondant, recueil de données déclaratives) :

- Les touristes ont déclaré les principaux lieux et pratiques liés à « l'espace monumental » (Simon, 2010), et dans une moindre mesure à « l'espace récréatif ». Par exemple, parmi les touristes arrivés à Marne-la-Vallée et indiquant être allés à Paris ou en région parisienne, les déclarations²⁷³ sont souvent ciblées sur les hauts lieux touristiques (« Tour Eiffel, Montmartre » ; « Tour Eiffel, Champs Élysée, Trocadéro »). La Tour Eiffel est citée dans presque tous les cas de visite de Paris, ce qui conforte les différentes études sur les pratiques touristiques dans la métropole parisienne (Gérardot, 2009). Nous notons qu'il est parfois fait référence de façon plus générale à la « ville » : « quartier », « tout [de Paris] » (Question ouverte n°15). Pour ceux qui indiquent des activités réalisées en dehors de celles qui sont proposées²⁷⁴, celles-ci concernent à la fois les hauts lieux touristiques (« Arc de Triomphe, Quartier latin »), la découverte de la ville (« Champs-Élysées, Montmartre, promenade dans la ville ») ainsi que les pratiques récréatives (« festival [électro, pop-rock] »).

- La deuxième difficulté concerne la désignation des lieux. Une partie des personnes interrogées ne connaissent pas le nom des communes ou quartiers. Cet élément a pu jouer dans la

²⁷³ Question 15 variante MLV « lors de ce voyage, allez-vous (ou avez-vous) visiter Paris ou la région parisienne ? Oui, précisez :... ; non ».

²⁷⁴ Question 9 variante Paris « Quels sites avez-vous visités ? (plusieurs réponses possibles) Tour Eiffel ; Notre-Dame ; Sacré-Cœur ; Musées (précisez :...) ; La Défense ; Disney ; Versailles ; Autre (précisez :...).

désignation des lieux visités (« quartier »), et s'est notamment traduit dans une difficulté à désigner le lieu d'hébergement²⁷⁵.

(i) *Les espaces déclarés visités*

Nous nous intéressons à l'extension spatiale de l'espace touristique fréquenté, et non à l'intensité de cette fréquentation (nombre de visites, etc.). Aussi, nous avons choisi d'organiser les lieux visités ou les lieux d'hébergement en quatre espaces distincts :

- le complexe touristique « Disneyland Paris »²⁷⁶, délimité par la présence des équipements de loisir et du parc hôtelier ;
- Paris *intramuros* ;
- la petite couronne accessible en métro²⁷⁷ ;
- le reste de la petite couronne et de la grande couronne (hors Disneyland Paris donc).

Différents travaux ont souligné que « Paris », en dehors de l'hyper centre touristique, repose largement sur le réseau du métro. Paris et les secteurs de la petite couronne accessible en métro constituent donc un « Paris du métro » (La Défense, Château de Vincennes, Cité du Cinéma, Basilique Saint-Denis, etc.). Nous distinguons donc le territoire de la petite couronne accessible en métro du reste des départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne. Le Tableau 22 présente les principales variables sur les lieux déclarés visités, classées selon leurs localisations.

Tableau 22 : Lieux déclarés visités des touristes par gares d'arrivée

		GDL	MLV
		<i>n</i> = 111	<i>n</i> = 75
Lieux visités (non exclusif)	<i>Disneyland Paris*</i>	21 %	100 %
	<i>Paris</i>	87 %	15 %
	<i>Petite couronne du métro</i>	19 %	1 %
	<i>Lieux ou sites ailleurs en IdF</i>	26 %	12 %

*Complexe touristique (Parcs, Disney Village, Centres commerciaux, etc.)
Réalisation : J. Perrin, données Enquête 2012 (calculs de l'auteure)

Dans le cas du complexe Disneyland Paris, l'ensemble des personnes du sous-échantillon MLV déclare avoir visité au moins l'une des aménités touristiques du complexe (et 88 % plus précisément les parcs), alors que le pourcentage est de 21 % dans le sous-échantillon GDL. Cette part non négligeable de touristes arrivés à Paris Gare de Lyon visitant Disneyland Paris s'explique en partie parce que des personnes ont été interrogées au sein du complexe alors qu'elles sont arrivées par cette gare. Au sein de ce sous-échantillon, ils sont par ailleurs 87 % à déclarer avoir visité ou fréquenté des lieux et sites dans Paris (hauts lieux touristiques [Tour Eiffel, Notre-Dame, Musées], quartier, promenade, shopping). Pour reprendre l'exemple de la Tour Eiffel, elle est visitée par

²⁷⁵ Dans la plupart des cas, la désignation par le nom de l'hébergement (nom de l'hôtel) ou une station de transport en commun a permis de trouver la commune d'hébergement. Pour quelques cas, seul le département est connu.

²⁷⁶ Bailly-Romainvilliers, Chessy, Coupvray, Magny-le-Hongre, Serris et Montévrain.

²⁷⁷ Lieux visités ou d'hébergement à moins de 10 minutes à pieds d'une station de métro (estimation google map, 2013).

34 % d'entre eux. Paris est également visité par 15 % des touristes arrivés par Marne-la-Vallée Chessy.

(ii) *Les lieux et les types d'hébergement*

Le Tableau 23 propose une répartition des lieux d'hébergement par type (marchand ou non marchand²⁷⁸) (Annexe 22), lieux et types d'hébergement étant en partie liés.

Tableau 23 : Lieux d'hébergement des touristes par gares d'arrivée et par type d'hébergement

		GDL		MLV
		<i>n=67</i>	<i>n=44</i>	<i>n=71</i>
Type d'hébergement		Marchand	Non Marchand	Marchand
<i>Part du type d'héberg. pour le sous-échantillon</i>		60 %	40 %	95 %
Lieux d'hébergement	<i>Disney</i>	15 %	2 %	100 %
	<i>Paris</i>	63 %	66 %	
	<i>Petite couronne_métro</i>	9 %	9 %	
	<i>Petite couronne_hors métro</i>	6 %	7 %	
	<i>Seine-et-Marne (hors Disney)</i>	5 %	7 %	
	<i>Yvelines, Essonne, Val-d'Oise</i>	3 %	9 %	

Réalisation : J. Perrin, données Enquête 2012 (calculs de l'auteur)

Ces données informent sur un certain rapport à l'espace. Dans le cas d'hébergement non marchand, la localisation n'est pas choisie, avec une incidence forte sur l'espace fréquenté. Associés à la présence de proches, ceux-ci peuvent également avoir un rôle prescriptif sur les activités au cours du séjour, ainsi que sur les pratiques de déplacement au sein de la destination (explication, accès à un véhicule particulier). Dans le cas d'hébergement marchand (hôtel, camping, location), la localisation, au regard de son coût, est un élément de choix des touristes. En France, en moyenne, si l'hébergement marchand ne représente que 40 % des nuitées touristiques des Français (Potier & Terrier, 2007), en revanche à Paris Île-de-France 65 % de touristes logent à l'hôtel, un taux lié à la fréquentation de touristes étrangers (CRT Paris Île-de-France, 2013).

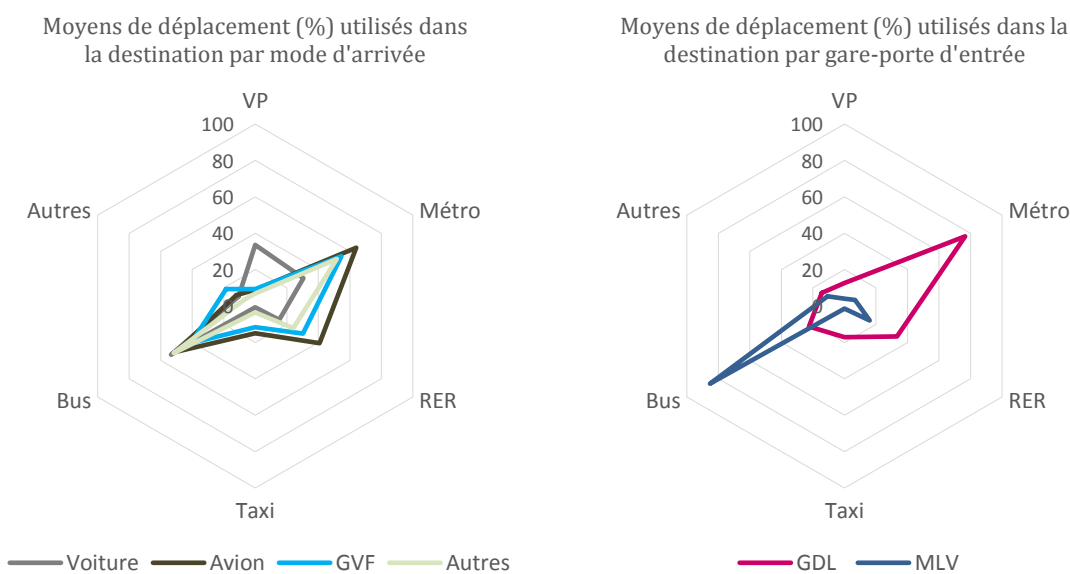
Afin de faciliter l'analyse des lieux d'hébergement, nous avons repris le même découpage que pour les lieux visités en distinguant par ailleurs le reste de la petite couronne et la Seine-et-Marne (hors Disney) du reste de la région parisienne. En fonction du type d'hébergement marchand ou non marchand, la dispersion des lieux d'hébergement n'est pas la même. Concernant le sous-échantillon MLV, tous les hébergements marchands sont localisés dans le secteur de Disneyland Paris : une faible dispersion spatiale d'autant plus marquée que 95 % des touristes arrivant à Marne-la-Vallée Chessy logent en hébergement marchand (principalement hôtel). Pour ceux arrivés par Gare de Lyon, une part importante des hébergements sont localisés à Paris : près de deux tiers des cas, quel que soit le type d'hébergement.

²⁷⁸ Les hôtels représentent la majorité des hébergements marchands auxquels s'ajoutent les locations entre particulier, camping et chambre d'hôte. Dans le cas de l'hébergement non-marchand, il s'agit d'être hébergé par des proches (famille ou ami) ainsi que dans quelques cas de logement de famille.

(iii) Les moyens de déplacement utilisés dans la destination

Les moyens de transport utilisés lors de leur séjour sont la troisième variable mobilisée afin d'analyser les pratiques spatiales des touristes. Nous faisons le choix de représenter les différents moyens utilisés selon le mode de transport utilisé pour venir à Paris Île-de-France, puis pour chacun des deux sous-échantillons GDL et MLV (Figure 18).

Figure 18 : Répartition des modes de transports utilisés lors du séjour en fonction du mode d'arrivée en région parisienne et par gare d'arrivée



Réalisation J. Perrin, données Enquête 2012 (calculs de l'auteur)

Pour les touristes venus en train à grande vitesse, comme pour les personnes venues en avion, une utilisation importante des transports en commun est à souligner : c'est pour eux que l'usage du RER est le plus important. De façon analogue, parmi les touristes venus en voiture (VP), 34 % utilisent ce mode de transport lors de leur séjour.

Au sein du sous-échantillon MLV, le principal moyen de transport utilisé est le bus (85 %), en lien direct avec le fait de séjourner au sein du complexe touristique, la gare étant à la fois desservie par les bus des hôtels Disney ainsi que les bus du réseau de transport collectif local. Parmi ceux ayant utilisé le bus, 86 % déclarent par ailleurs n'avoir utilisé que ce moyen de transport (en dehors de la marche). Les touristes arrivés à Paris Gare de Lyon ont des pratiques modales plus diversifiées mais centrées sur un usage des transports collectifs : 77 % utilisent le métro et un tiers d'entre eux utilisent le RER (contre 16 % pour ceux arrivés à Marne-la-Vallée Chessy).

Tous ces éléments mettent en évidence une polarisation par Disneyland Paris assez nette des touristes arrivés par Marne-la-Vallée Chessy. Afin de proposer une représentation de l'espace touristique fréquenté par les touristes interrogés lors de l'enquête 2012, nous avons réalisé une modélisation graphique. Celle-ci s'appuie sur une schématisation de l'espace touristique francilien.

4.3.2. Espace touristique fréquenté : construction de la modélisation graphique

La notion de fréquentation de l'espace touristique est à préciser. Elle est parfois réduite à un indicateur : pour la DGCIS, la fréquentation touristique est mesurée en tenant compte des arrivées et nuitées touristiques²⁷⁹. Au sein d'une destination, il est bien plus difficile d'estimer la fréquentation. Celle-ci renvoie à la fois à « l'utilisation d'un lieu », à la possibilité de la dénombrer « se mesure en nombre de visites par unité de temps » et s'analyse selon ses « rythmes » et ses « volumes » (Brunet *et al.*, 2005, p. 226).

Cette caractérisation ne permet pas d'établir avec précision quelles sont les zones parcourues par les touristes, ce qui relève de la visite ou non d'un espace et comment le délimiter. Les méthodologies d'observation connaissent des évolutions rapides par l'exploitation des données fournies et contenues par les technologies de l'information et de la communication, et l'étude des traces numériques des touristes renouvelle le potentiel de compréhension des mobilités touristiques (Terrier, 2005 ; Fournier & Jacquot, 2014). Au-delà des possibilités qui se développent, restent les questions de la délimitation des pratiques touristiques et des espaces observés. Robert Maitland a étudié le développement du tourisme à l'échelle du Grand Londres, dans de « nouvelles zones touristiques »²⁸⁰ (Maitland & Newman, 2004 ; Maitland, 2013). Il a mis en évidence un changement dans les pratiques touristiques, et davantage de porosité entre pratiques des touristes, des résidents ou des personnes travaillant dans un même espace. Son analyse, qui recoupe en partie celle de l'équipe MIT et notamment les travaux de Mathis Stock (Équipe MIT, 2002 ; Stock, 2004), ainsi que des travaux plus récents sur le tourisme ordinaire (Cominelli *et al.*, 2018), pointe à la fois une évolution des comportements et un changement du rapport au lieu. Les nouvelles zones touristiques ne sont alors pas forcément portées par un site phare.

« It is difficult or impossible to define with clarity the **areas** that tourists may visit, especially when one moves away from the immediate surroundings of clearly defined attractions such as the Tower of London »

Maitland & Newman, 2004, p. 344

Dans l'analyse menée par Philippe Duhamel et Rémy Knafou sur l'espace touristique parisien, la fréquentation est davantage un potentiel, entre des degrés de concentration des aménités touristiques et les modes de transport permettant leurs accès, établi et analysé au regard de la centralité touristique parisienne (Duhamel & Knafou, 2007, p.56). Aussi, visites et fréquentations ont des sens différents selon qu'elles réfèrent à des sites, des lieux, des espaces ou des destinations. La visite de Paris ne sous-entend pas la visite de l'intégralité (ni même d'une partie) des sites et aménités touristiques de la destination.

L'analyse de l'espace touristique parisien de Philippe Duhamel et Rémy Knafou établit trois à quatre niveaux de fréquentation, dont le gradient de centralité repose à la fois sur la concentration « des

²⁷⁹ Portail du gouvernement dédié aux données du tourisme : (http://archives.entreprises.gouv.fr/2012/www.tourisme.gouv.fr/stat_etudes/definitions.html).

²⁸⁰ NTA pour « *New tourism area* » (Maitland & Newman, 2004).

lieux à fréquenter » (potentiel) et sur l'accessibilité des sites en fonction des modes de transport : le « *central touristic district* », accessible à pied ; le reste de l'espace touristique parisien, accessible en métro (Paris et la petite couronne accessible en métro) ; l'espace francilien accessible par le RER. Ils notent que « la différence entre le deuxième et le troisième niveau dépend uniquement de la structure du réseau (son degré d'intégration), de son adéquation à une clientèle touristique, ainsi que d'une politique adaptée de tarification » (Duhamel & Knafou, 2007, p. 57). Le quatrième niveau correspond à des espaces plus ou moins éloignés, accessibles à la journée, à l'exemple du cas de Reims et de son intégration à l'échelle du bassin parisien dans la métropolisation touristique de Paris (Jolly, 2012 et 2013).

Comme nous l'avons vu, Disneyland Paris est un espace à part. Il constitue une centralité secondaire, à la fois autonome et sous dépendance. Paris et Disneyland Paris n'ont pas la même place dans la structure de l'espace touristique de Paris-Île-de-France : les relations de l'un à l'autre s'inscrivent déjà dans une réflexion métropolitaine (Duhamel & Knafou, 2007 ; Gérardot, 2009 ; D'Hauterres, 2013b).

La modélisation graphique que nous proposons est donc une figuration simplifiée des pratiques, réalisée afin d'identifier l'aire d'influence « touristique » des gares étudiées. Au regard de ces différentes analyses et des données que nous avons obtenues, nous avons retenu un découpage simple de l'espace touristique francilien en trois groupes : « Paris » entendu comme le Paris du Métro, « Disney » et le reste de l'espace touristique francilien (correspondant au troisième niveau établi par Duhamel & Knafou) (Tableau 24). Dans notre figuration, Versailles est intégré au niveau 3 : aucun des touristes arrivés Marne-la-Vallée Chessy n'a visité Versailles, il a été visité par ailleurs par 8 % de ceux qui sont arrivés par Paris Gare de Lyon.

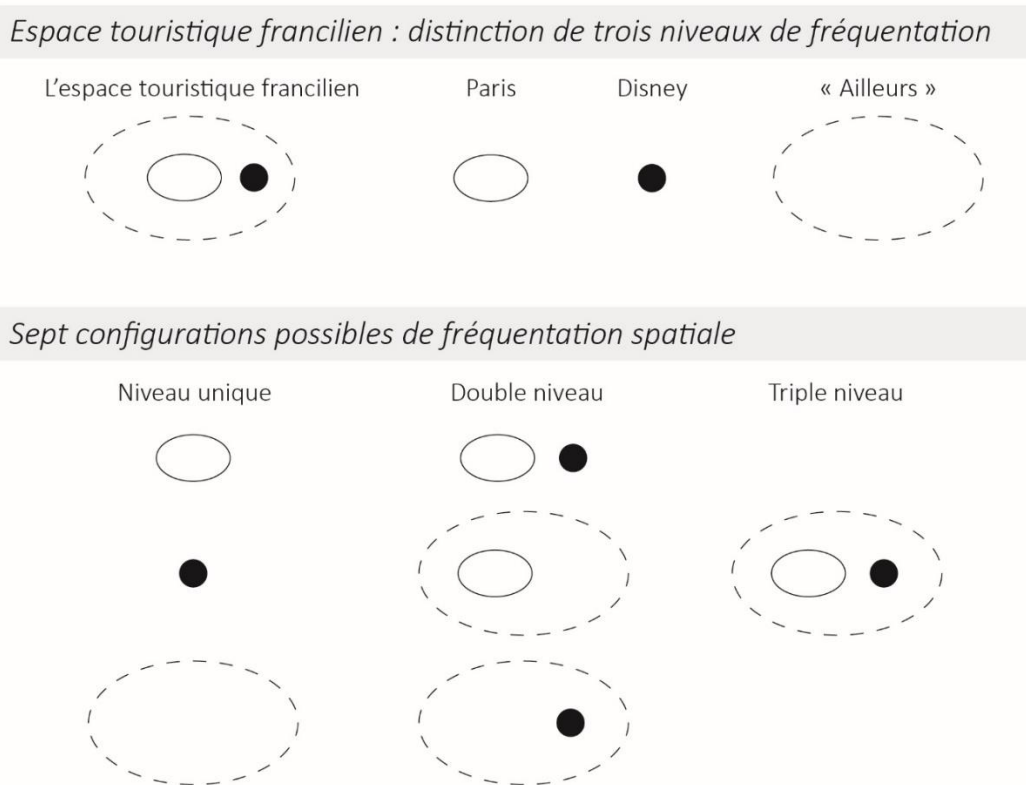
Tableau 24 : Niveau de fréquentation de l'espace touristique francilien retenu dans la thèse par rapport à la définition de Duhamel & Knafou

Duhamel & Knafou, 2007		Découpage choisi
Paris	Niveau 1	Niveau 1 « Paris »
Paris du métro	Niveau 2	
Disney	Pôle autonome et sous dépendance	Niveau 1bis « Disney »
« Reste de l'espace touristique francilien accessible en RER »	Niveau 3	Niveau 3 « Ailleurs »

Réalisation : J. Perrin

Notre objectif est d'établir à la fois quel espace est fréquenté et surtout quelles sont les différentes articulations entre ces niveaux de fréquentation de l'espace : les touristes fréquentent-ils un seul niveau au cours d'un même séjour, ou plusieurs et si oui selon quelles configurations ? Pour ce faire, nous proposons de décrire l'espace fréquenté à partir d'une schématisation (Figure 19).

Figure 19 : Niveaux de fréquentation de l'espace touristique francilien et articulations possibles



Réalisation : J. Perrin

Afin d'établir les niveaux de l'espace touristique francilien (au sens de Paris–Île-de-France), nous avons croisé les lieux d'hébergement et les lieux (ou sites) déclarés visités²⁸¹ (Tableau 25).

Tableau 25 : L'espace touristique fréquenté par les touristes venus en trains à grande vitesse

Type de configuration		Sous-échantillon GDL	Sous-échantillon MLV
		<i>n = 111</i>	<i>n = 75</i>
Unique	<i>Uniquement Disney</i>	5 %	77 %
	<i>Uniquement Paris</i>	59 %	/
	<i>Uniquement Ailleurs</i>	5 %	/
Double	<i>Disney & Paris</i>	11 %	11 %
	<i>Disney & Ailleurs</i>	1 %	8 %
	<i>Paris & Ailleurs</i>	14 %	/
Triple		5 %	4 %

Réalisation : J. Perrin, données Enquête 2012 (calculs de l'auteur)

²⁸¹ Les moyens de transport nous ont par ailleurs servis à nous assurer de la cohérence des résultats obtenus.

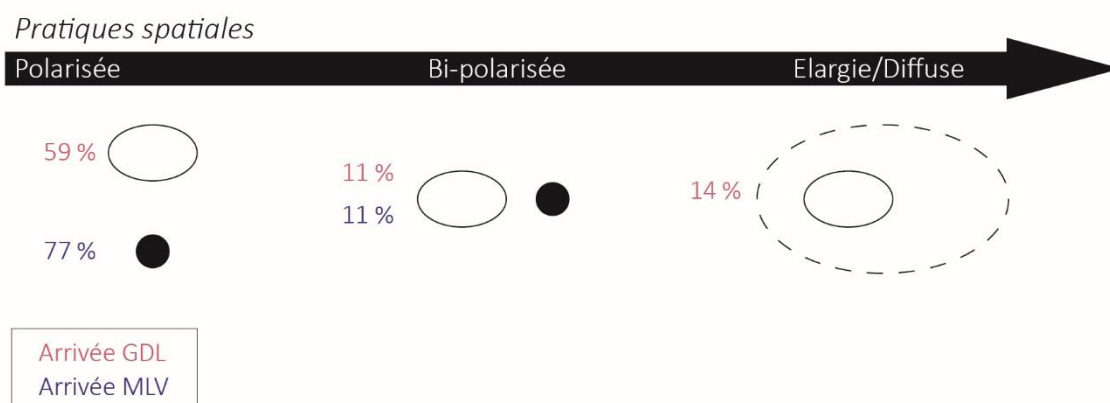
Au sein du sous-échantillon MLV, une forte polarisation des pratiques par Disneyland Paris est observée : l'ensemble des individus fréquentent le complexe touristique, dont 77 % de manière exclusive. Par ailleurs, ceux qui fréquentent « Disney et Ailleurs » restent en Seine-et-Marne.

Si elle est moins importante que dans le cas des touristes arrivés à Marne-la-Vallée Chessy, une polarisation des touristes arrivés en gare parisienne par Paris est nette : 59 % d'entre eux ne fréquentent que Paris. Nous retrouvons par ailleurs une petite proportion de touristes (5 %) arrivés par Paris Gare de Lyon afin de visiter Disneyland Paris. Au sein du sous-échantillon GDL, les modalités de fréquentation (configurations) de l'espace touristique francilien sont plus diversifiées qu'au sein du sous-échantillon MLV : par ailleurs, 30 % de ceux arrivés par Paris Gare de Lyon ont des pratiques spatiales articulant plusieurs niveaux.

Au sein des deux sous-échantillons MLV et GDL, une part secondaire des touristes fréquente à la fois Disneyland Paris et Paris : il s'agit de deux centralités touristiques fortes, reliées par le RER A en transport en commun.

La Figure 20 représente les configurations de fréquentation de l'espace touristique francilien les plus fréquentes parmi les touristes arrivés en gare de Marne-la-Vallée Chessy ou Paris Gare de Lyon.

Figure 20 : Une polarisation plus nette des pratiques spatiales des touristes venus par Marne-la-Vallée Chessy



Réalisation : J. Perrin, données enquête 2012 (calculs de l'auteure)

La taille de l'échantillon ne nous permet pas de discuter l'ensemble des résultats avec précision. Cependant, il met en évidence le phénomène de polarisation, plus marqué pour les touristes arrivant à Marne-la-Vallée Chessy (par Disneyland Paris) que pour ceux arrivant en gare centrale (par Paris). Par ailleurs, nous retrouvons, quelle que soit la gare d'arrivée, un sous-groupe « bi-polarisé » par Disneyland Paris et Paris. Cette importance semble liée au lieu d'enquête²⁸². Également, cela montre le fait que Marne-la-Vallée Chessy est une porte d'entrée privilégiée pour les touristes fréquentant

²⁸² 14 % des touristes arrivés par Paris Gare de Lyon ont été interrogés à Marne-la-Vallée Chessy (lieu d'enquête).

le complexe, mais pas unique : nous mettons cette observation en lien avec l'organisation de l'offre et la qualité de la desserte qui fait que pour certains touristes (lieux de départ ou horaire), il est plus simple d'arriver en gare centrale parisienne. Cela peut également être lié au fait d'avoir des activités dans un espace touristique plus large que Disneyland Paris. Par ailleurs, ces éléments confirment l'attrait pour Paris (et Paris centre en particulier) pour les touristes fréquentant Disneyland Paris. Les indices de diffusion en dehors de Paris et Disneyland Paris se limitent au reste de la Seine-et-Marne pour lesquels ils sont peu importants et surtout liés à l'hébergement.

Ces différentes observations sont à mettre en lien avec des pratiques touristiques assez différentes. Aussi, ces multiples formes de pratiques spatiales ont été analysées au regard des éléments liés aux profils et au séjour des touristes.

4.3.3. Derrière les pratiques spatiales, des profils touristiques différenciés

Le Tableau 26 présente pour les différentes pratiques spatiales observées les profils individuels associés.

Tableau 26 : Profils et types de séjour des touristes selon l'espace touristique fréquenté et la gare-porte d'entrée

	MLV		GDL			
	Polarisées par Disney <i>n</i> = 58	Bi-polarisées Paris-Disney <i>(n</i> = 8)*	Bi-polarisées Paris-Disney <i>(n</i> = 12)*	Polarisées par Paris Agrément <i>n</i> = 43	Polarisées par Paris Affaires <i>n</i> = 22	Élargies / diffuses <i>(n</i> = 16)*
DONNÉES SOCIO-DEMO	Homme : 55 %	Femme : 5	Femme : 7	Femme : 65 %	Homme : 59 %	Femme : 11
	25-44 ans : 53 % Moy. : 40 ans	25-44 ans : 5 Moy. : 42 ans	25-44 ans : 6 Moy. : 32 ans	25-44 ans : 53 % Moy. : 36 ans	25-44 ans : 55 % Moy. : 40 ans	25-44 ans : 9 Moy. : 42 ans
	1500 € à 3500 € : 45 %	Sup à 3500 € : 5	1500 à 3500 € : 4 Sup à 3500 € : 5	1500 à 3500 € : 53 % Sup à 3500 € : 33 %	1500 à 3500 € : 55 % Sup à 3500 € : 36 %	1500 € à 3500 € : 11
PROFILS SÉJOUR TOURISTIQUE	Résid. Fr : 55 %	Résid. EU : 7	Résid. Fr : 10	Résid. Fr : 67 %	Résid. Fr : 100 %	Résid. Fr : 11
	1 à 3 nuitées : 88 %	1 à 3 nuitées : 5	1 à 3 nuitées : 6	1 à 3 nuitées : 65 %	1 à 3 nuitées : 59 %	1 à 3 nuitées : 10
	Famille : 84 %	Famille : 8	Seul : 4 Famille : 3 Amis : 5	Seul : 49 % Famille : 37 % Amis : 16 %	Seul : 68 % Collègues : 18 %	Seul : 7 Famille : 6 Amis : 3
	Hôtel : 100 %	Hôtel : 8	Hôtel : 7 Proche : 5	Hôtel : 42 % Proche : 47 %	Hôtel : 73 % Proche : 14 %	Hôtel : 8 Proche : 8
	Déjà venu à Disney : 64 %	Déjà venu à Disney : 4	Déjà venu IDF : 12	Déjà venu IDF : 93 %	Déjà venu IDF : 95 %	Déjà venu IDF : 15

* Données brutes en raison de la taille des groupes.

Réalisation : J. Perrin, données Enquête 2012 (calculs de l'auteur)

Dans le cas des touristes arrivant à Paris Gare de Lyon et polarisés par Paris, deux sous-groupes se distinguent en fonction du motif de la venue. Comme identifié plus haut, les personnes venues dans le cadre d'activité de tourisme d'affaires ont un profil assez homogène (résident en France, venus seuls ou entre collègues, logeant à l'hôtel). Les deux tiers des touristes venus pour affaires et arrivés par Paris Gare de Lyon sont polarisés par Paris : ces données concordent avec nos échanges avec les représentants du CRT sur le fait que les pratiques (en particulier spatiales) soient assez spécifiques chez ce profil de touriste (Entretien Responsable CRT Paris Île-de-France, janvier 2012). Parmi les touristes polarisés par Paris, nous avons isolé ceux qui sont venus pour motif d'affaires ou d'agrément.

Les deux sous-groupes de touristes polarisés l'un par Disneyland Paris et l'autre par Paris (agrément) sont les plus importants et les plus représentatifs. Pour les autres, la taille de l'échantillon limite la discussion des résultats qui sont cependant présentés pour deux raisons : à titre indicatif mais aussi afin d'établir un appui à la comparaison des données de l'enquête réalisée en 2017 dont nous présenterons les résultats dans le chapitre suivant.

De tous ces résultats nous retenons dans un premier temps la faible diversité de profils de touristes arrivant à Marne-la-Vallée Chessy. Pour ces touristes, la visite de Disneyland Paris est organisée dans le cadre d'un court séjour en famille et à l'hôtel. Ils ont des pratiques fortement liées au complexe touristique de Disneyland Paris, et peu en lien avec l'espace touristique francilien (y compris le reste de la Seine-et-Marne) en dehors de ceux qui profitent de leur séjour pour visiter Disneyland Paris et Paris (« bipolarisés »).

Pour les touristes « bipolarisés », selon la gare d'arrivée, ils résident davantage à l'étranger (Grande-Bretagne) lorsqu'ils arrivent à Marne-la-Vallée et correspondent au profil de familles venues afin de visiter la région (logement marchand). Pour les touristes « bipolarisés » arrivant par Paris Gare de Lyon, il s'agit davantage d'individus résidents en France, déjà venus, plus jeunes, ayant voyagés avec des amis ou seul (rejoindre des proches). La moitié des touristes ayant fréquenté Paris et Disneyland Paris ont utilisé le RER, dans une moindre proportion, le bus²⁸³, et dans quelques cas, la voiture.

*

Cette modélisation offre une lecture simplifiée des pratiques spatiales des touristes au sein de l'espace touristique francilien. Les mobilités touristiques au sein des destinations urbaines sont hétérogènes. Les touristes logent dans des lieux plus ou moins choisis (logement marchand ou non marchand, arbitrage financier) et donc plus ou moins proches des lieux fréquentés ; et s'ils visitent des sites touristiques, ils ont également des pratiques plus hybrides de celles des résidents telles que

²⁸³ Des navettes Disneyland Paris Express assurent la liaison directe entre le secteur des parcs et Paris ainsi qu'entre la Vallée Village et Paris.

les promenades, la rencontre de proches ou encore le shopping. Les espaces touristiques qu'ils fréquentent résultent alors de combinaisons complexes à géométrie variable : la destination est une représentation, soit un espace touristique de référence, dont l'échelle, les limites et les composants (sous-destinations et sites visités ou identifiés comme intégrés à la destination) varient dans l'espace et dans le temps.

Les pratiques touristiques n'en sont pas moins un révélateur, à un moment donné, de l'aire d'influence de la gare. Dans le cas de Marne-la-Vallée Chessy, nos observations confirment la forte polarisation par Disneyland Paris des touristes transitant par cette gare. Ces données s'ajoutent aux indications SNCF, d'une part sur le fait que la gare est davantage utilisée par des résidents non-franciliens, dont nous faisons l'hypothèse qu'il s'agit en majorité de personnes venues dans le cadre de séjour touristique (la population que nous avons étudiée), et sur le fait que par ailleurs, pour les résidents franciliens, la zone de chalandise est surtout marquée par le quart Nord-Est de la région (avec quelques débordements dans les régions limitrophes). L'aire d'influence de la gare semble donc assez limitée : en 2012, la gare de Marne-la-Vallée Chessy est une porte d'entrée pour le Nord Est francilien et en particulier le complexe touristique Disneyland Paris au sein duquel elle est implantée, et assez peu une porte d'entrée complémentaire à Paris ou au reste de l'Île-de-France.

Conclusion du Chapitre 5

Les analyses des attentes en termes de développements touristiques liées à la desserte à grande vitesse ferroviaire mettent en avant l'avantage comparatif (face à l'avion en particulier) d'une desserte centrale dans le cas de certaines gares ferroviaires (Bazin *et al.* 2011). En dehors des gares excentrées (gare TGV nouvelle en générale), les gares de la grande vitesse ferroviaire localisées dans des zones urbaines denses sont des portes d'entrée centrales. Les gares TGV franciliennes, dont Marne-la-Vallée Chessy, sont dans une position intermédiaire, dont nous avons cherché à analyser différents systèmes spatiaux articulés.

L'analyse de l'évolution de la desserte de Marne-la-Vallée Chessy met en lumière la complexité de la double vocation de la gare. Avec les gares TGV franciliennes, elle participe à assurer la rentabilité du modèle de desserte intersecteur, qui associe différents flux, dont les flux « province-Île-de-France » ou « Europe-Île-de-France ». Par ailleurs, localisée au sein du complexe touristique Disneyland Paris, elle contribue à l'accessibilité du site en France et avec quelques destinations européennes.

Cependant, le développement des offres intersecteurs a été plus lent que prévu et la desserte francilienne pâtit (en fréquence et concernant les horaires) du manque de flexibilité de services complexes dans leurs mises en place (durée du trajet, mobilisation de plusieurs sillons, rentabilité moins forte que les TGV radiaux). Ces éléments se traduisent dans la fréquentation de la gare. Ils sont des freins identifiés à l'arrivée dans cette gare (outre un manque de notoriété) : ils expliquent en partie le fait qu'elle ait une aire d'influence limitée au sein de l'aire métropolitaine. De plus, l'analyse des flux montre l'importance des liaisons dont la gare est origine ou destination dans le volume des voyageurs, dont nous pouvons faire l'hypothèse que les horaires sont davantage adaptés aux attentes et motifs des voyageurs : ces derniers (voyageurs des dessertes terminus) utilisent la gare principalement afin d'accéder au complexe touristique Disneyland Paris. La desserte de Disneyland Paris elle-même soulève différents enjeux. Si l'implantation du complexe a pesé dans le choix d'implantation de la gare, concernant Disneyland, la grande vitesse n'intéresse qu'une partie des marchés potentiels (France hors proximité, Europe limitrophe) et ceux-ci ont été surestimés en amont du projet. Ces éléments peuvent s'expliquer en partie par la structure de l'offre mais également, par le fait que l'une des cibles principales de Disney soit les familles, un segment de population voyageant peu en train à grande vitesse (pour des raisons financières notamment).

Si Marne-la-Vallée Chessy est une porte d'entrée complémentaire ou secondaire de l'aire urbaine parisienne, elle l'est à l'échelle du quart Nord-Est de l'Île-de-France. La gare dessert principalement Disneyland Paris. Dans les enquêtes de la SNCF, elle est jugée peu accessible en transport en commun, et de fait, son accessibilité locale, en dehors des parcs, fait l'objet de débat rapidement après sa mise en service. Dans le cadre de la phase III du projet Val d'Europe (2003-2010), des travaux en vue d'améliorer l'accessibilité de la gare sont inscrits au programme des réalisations à venir (projets de nouvelle sortie, de nouvelle gare routière et de nouvel échangeur autoroutier). Ces projets sont précisés lors de la signature de l'avenant de 2010, qui proroge la convention jusqu'en 2030 et amorce la phase IV du projet d'aménagement urbain et touristique (Annexe 19). Revenir sur ces éléments permet de préciser les enjeux de la desserte de Marne-la-Vallée Chessy. D'une part, la fréquentation de la gare est surtout liée au complexe touristique Disneyland Paris ou à une zone de chalandise très proche (rayon de 15 km). Par ailleurs, l'accessibilité locale de la gare en dehors des parcs n'est pas si bonne. L'amélioration de l'accès de la gare pourrait étendre son aire d'influence. Cependant, la qualité de l'offre dans cette gare limite la possibilité qu'elle constitue une alternative au fait de transiter par une gare centrale parisienne voir à l'usage d'autres modes tels que la voiture. Or, pour les opérateurs, la fréquentation de la gare ne permet pas d'envisager de nouveaux développements au début des années 2010. Au contraire, le modèle intersecteur est remis en cause, tout comme l'organisation et le développement ferroviaire français à grande vitesse.

L'enquête *ad hoc* menée en 2012 sur les pratiques des touristes venus en TGV et transitant par les gares de Gare de Lyon et de Marne-la-Vallée Chessy confirme la forte polarisation des pratiques et des profils des touristes arrivant à MLV par le complexe de Disneyland Paris.

Le processus de territorialisation de la gare de Marne-la-Vallée Chessy reste, au début des années 2010, fortement influencé par les deux fonctions qui ont présidé à sa création : d'une part, l'évolution de la gare de Marne-la-Vallée Chessy est fortement contrainte par sa localisation sur une liaison intersecteur, subit les fragilités de ce modèle et en traduit les évolutions ; d'autre part, elle est très liée au complexe Disneyland Paris, dans les représentations des acteurs comme dans la pratique, comme en attestent la polarisation des flux et la distribution spatiale des pratiques touristiques.

C'est dans ce contexte que le projet Aspartam est ébruité au cours de l'année 2012 : la SNCF envisage de développer une offre ferroviaire à grande vitesse low cost, projet qui se concrétise sous la forme de Ouigo. Sa mise en service est annoncée pour le printemps 2013 par le développement de liaisons entre Marne-la-Vallée Chessy et certaines gares des axes sud-est et méditerranéen. Cette offre est censée s'adresser aux familles, et elle est présentée comme une alternative à l'usage de la voiture pour ceux qui n'avaient pas les moyens de prendre le train à grande vitesse. Marne-la-Vallée Chessy est dans un premier temps le terminus francilien de cette nouvelle offre. La mise en place de cette nouvelle offre, inédite en France, a provoqué comme nous allons le voir dans le chapitre 6 une reconfiguration des dynamiques relationnelles liées à la gare.

Chapitre 6

Marne-la-Vallée Chessy après Ouigo : quelles recompositions spatiales et territoriales ?

Introduction du Chapitre 6

L'offre Ouigo mise en service en avril 2013 est une expérience assez inédite en France comme dans le monde. Depuis, d'autres expériences ont été tentées (Izy depuis 2016 sur les liaisons entre la Belgique et la France) ou sont à l'étude (réflexion transmanche). Lorsque le projet de la SNCF est ébruité en 2012, il est largement débattu dans les médias : la labellisation d'offre ferroviaire à grande vitesse low cost interpelle. En 6 ans, le projet a considérablement évolué. Lors de son lancement en 2013, les objectifs affichés pour l'année 2017 étaient de 2,6 millions de voyageurs transportés par an et la rentabilité de l'offre. Cette année-là, ils seront 7,5 millions de personnes à voyager en Ouigo. Cependant, en 2019, le projet n'est toujours pas rentable. Le projet comme ses objectifs ont fortement et rapidement évolué et s'inscrivent désormais dans une stratégie ferroviaire plus large.

En 2013, lors du lancement de Ouigo, Marne-la-Vallée Chessy est l'unique point d'accès francilien à cette offre. En trois ans, la fréquentation de la gare double. Ouigo se traduit par une explosion du trafic mais également, dans les pratiques, par un autre rapport à la vitesse, ou du moins à la grande vitesse telle qu'elle existait depuis trente ans. Dans ce chapitre, nous interrogeons la manière dont ces changements se traduisent dans les fonctions de la gare comme dans son inscription territoriale.

Nous proposons dans un premier temps de présenter l'offre afin d'éclairer les enjeux de son lancement et de caractériser ses rapides évolutions (1.). Dans une deuxième partie, à partir d'une présentation des différents temps du projet, nous analyserons l'évolution des dynamiques relationnelles de la gare de Marne-la-Vallée Chessy (2.). Ouigo se traduit par une évolution de la

fréquentation de la gare en volume. Nous nous intéresserons aux profils et aux pratiques des voyageurs, afin d'identifier si avec Ouigo de nouveaux profils de voyageurs transitent par la gare (3.), et avec quelles répercussions sur le rôle de porte d'entrée de la gare (4.). Ces analyses reposent en particulier sur les données issues de deux enquêtes *ad hoc* menées en 2017 auprès de touristes venus en train à grande vitesse en Île-de-France. Celles-ci nous permettront également d'étudier la façon dont la localisation de Marne-la-Vallée Chessy est intégrée aux arbitrages réalisés dans les choix de mobilités, tout comme les représentations associées à la gare (5.). Enfin, nous présenterons la multiplicité des enjeux de gestion des flux à Marne-la-Vallée Chessy suite à l'arrivée de Ouigo, pour les acteurs comme pour les voyageurs (6.).

1. Ouigo : annonce, enjeux et interrogations sur le modèle TGV

Lorsque le projet Aspartam, dont Ouigo est l'aboutissement, est ébruité au cours de l'année 2012, la labellisation d'offre ferroviaire à grande vitesse low cost suscite des réactions de la part des syndicats de cheminots auxquels l'offre est présentée et des représentants des médias. Depuis sa mise en service en 2013, différents travaux en sciences sociales ont apporté des éclairages sur cette offre et son inspiration du modèle aérien (Chiambaretto & Fernandez, 2014 ; Delaplace & Dobruszkes, 2015) ainsi que sur le modèle de tarification, ses enjeux économiques et sociaux (Finez & Perennes, 2015 ; Quessette, 2016 ; Dressen, 2018). Par ailleurs, son développement ou sa possible généralisation nourrissent des réflexions sur l'histoire de la vitesse dans le développement du transport ferroviaire de voyageurs, le modèle TGV lui-même et l'avenir du transport ferroviaire en général (Laming, 2014 ; Crozet, 2016 ; Mongin, 2017). Dans ce chapitre, nous nous intéressons à la façon dont l'offre a modifié la desserte de Marne-la-Vallée Chessy et cherchons à identifier comment cela s'est traduit dans l'inscription territoriale de cette gare. Afin de mener cette analyse, il nous apparaît important dans un premier temps de revenir sur le contexte et les enjeux dans lesquels cette offre est née (1.1.), les composantes sur lesquelles elle s'appuie (1.2.) et la place du low cost dans la politique « petits prix » de la SNCF (1.3.).

1.1. D'aspartam à Ouigo : accueil et enjeux du projet

Le projet de développement d'une offre ferroviaire low cost est dévoilé dans la presse en juin 2012, après avoir été (sous le nom d'Aspartam) présenté aux syndicats (Libération, 5 juin 2012 ; Le Monde, 5 juin 2012). Barbara Dalibard, directrice de SNCF Voyages, l'officialise quelques jours plus tard dans le cadre d'un entretien accordé au Parisien : elle présente les grandes lignes tout en précisant que tout n'est pas « bouclé » (Le Parisien, 19 juin 2012). La SNCF ne dévoile le détail de sa nouvelle offre qu'en février 2013, lorsqu'elle ouvre à la vente les premiers billets, pour le mois d'avril de la même année (20 Minutes, Blog l'interconnexion n'est plus assurée [Razemon],

Challenges, L'Express, Le Figaro, Les Échos, Libération, 19 février 2013). Durant près d'un an, différentes spéculations et réactions ont alimenté débats et réflexions autour du projet. De ce traitement médiatique des premiers mois, nous retenons trois éléments : des questionnements sur la façon dont le modèle low cost se répercutera sur les droits des collaborateurs, avec quelle qualité de service et pour quels usagers ; les interrogations sur la stratégie globale de la SNCF et les enjeux de ce projet ; la façon dont la desserte des gares est présentée dans la presse.

Présentée dans un premier temps comme une possible nouvelle filiale (à l'exemple d'iDTGV), Ouigo a finalement le statut de branche de SNCF Voyages, avec des conséquences sur les marges de manœuvre du futur opérateur. Ce choix précise les enjeux à la fois en termes d'emploi mais également de stratégie commerciale et plus largement de politique ferroviaire à grande vitesse. L'offre Ouigo semble en partie être l'héritière de l'offre iDTGV. Lancée en 2004, également sur l'axe ferroviaire sud-est dans un premier temps, iDTGV est annoncé comme une façon de concurrencer les compagnies aériennes low cost : dans la pratique, elle permet également à la SNCF de se préparer à la concurrence intramodale et se révèle un laboratoire en termes de marketing et d'exploitation (Dreyer *et al.*, 2006). Si iDTGV a constitué une innovation dans la stratégie commerciale et un outil de modernisation pour la SNCF, l'offre ne peut être considérée comme une déclinaison low cost des services TGV « classiques » (Dreyer *et al.*, 2006 ; Delaplace & Dobruszkes, 2015). Néanmoins, iDTGV semble avoir été impliqué dans les prémices de Ouigo (Déplacements Pros, 6 novembre 2012). De plus, le futur lancement de Ouigo se traduit par un recentrage de l'offre iDTGV (suppression de certaines liaisons puis spécialisation sur les services « longue distance ») (20 minutes, 30 octobre 2012 ; 20 minutes et Les Échos, 5 février 2013).

Le fait que Ouigo soit une branche de SNCF Voyages se traduit dans la gestion des ressources humaines dédiées à Ouigo : les collaborateurs bénéficient du statut SNCF. Cependant, leurs conditions de travail ne sont pas les mêmes (polyvalence, gestion des pauses et des horaires différentes). Surtout, le fait que Ouigo soit une branche de la SNCF permet d'exploiter au niveau marketing à la fois l'idée d'expertise et de « qualité de service SNCF » sur la grande vitesse (Encadré 12) ainsi que le fait que l'opérateur essaie de répondre à la demande des Français d'un TGV moins cher. Dans les différents entretiens accordés aux journalistes, les dirigeants de la SNCF soulignent le fait à la fois que le TGV est l'une des offres ferroviaires les moins chères d'Europe (selon leurs études), et que par ailleurs Ouigo répond à l'attente des Français en termes de réduction des prix (Ville, Rail & Transport, 26 février 2013).

La stratégie de la SNCF fait l'objet de nombreux articles. L'offre est présentée comme un moyen de préparer l'arrivée à la concurrence intramodale (Libération, 5 juin 2012) et intermodale, par une reconquête par le prix (Les Échos, 13 novembre 2012 ; Challenges, 19 février 2013a ; Le Figaro, 19 février 2013). Enfin, elle est également discutée comme la réponse à un modèle TGV dont la rentabilité s'est effritée (Les Échos, 25 janvier 2013 ; Ville, Rail & Transport, 26 février 2013). Dans le dossier de presse, Guillaume Pépy (alors Président de SNCF) présente davantage Ouigo comme

s'inscrivant « dans la grande tradition d'innovation » de la SNCF et Barbara Dallibard (Directrice générale de SNCF Voyage), comme une offre complétant la gamme d'offre ferroviaire à grande vitesse SNCF avec l'objectif de « faire préférer le train et permettre à ceux qui utilisent aujourd'hui leur voiture de prendre les transports collectifs. » (Dossier de presse Ouigo, avril 2013). Si la question concurrentielle est centrale, elle n'est pas mise en avant, et lors du lancement de l'offre, les dirigeants se veulent prudents.

Parmi les composantes de l'offre, la desserte de gares « excentrées » est présentée comme l'expression du modèle low cost : un levier permettant de faire baisser le coût d'exploitation (péage) (Le Monde, 5 juin 2012 ; Ville, Rail & Transport, 12 juin 2012). Marne-la-Vallée Chessy est l'unique point de desserte francilien lors du lancement de l'offre, et Lyon est desservie via la gare de Lyon Saint-Exupéry TGV.

« Pour éviter de saturer un peu plus la gare de Lyon à Paris et celle de La Part-Dieu à Lyon de centre-ville et aussi éviter d'attirer la clientèle d'affaires, **deux des quatre gares desservies** seront **situées en périphérie** : Marne-la-Vallée qui permet d'accéder à Disneyland Paris et qui est reliée à Paris par la ligne A du RER ainsi que Lyon Saint-Exupéry, la gare du premier aéroport de Rhône-Alpes reliée à sa capitale par tramway. »

Challenges, 4 juin 2012

Au moment du lancement de l'offre, la communication de la SNCF présente donc l'offre comme ciblant à la fois ceux qui ne voyagent pas en train (famille) dans le cadre de leurs loisirs, et également, les Franciliens (hors Parisiens) qui ne sont pas si bien desservis par la grande vitesse ferroviaire (*cf.* Chapitre 3).

« Guillaume Pépy a relativisé l'éloignement des gares utilisées à Lyon et Paris en affirmant que la SNCF allait « enfin s'occuper des gens qui habitent la Seine-et-Marne ou l'Essonne ». Ou ceux de l'est lyonnais et de la ville nouvelle de L'Isle-d'Abeau, aurait-il pu ajouter. »

Midi Libre, 16 février 2013

Des critiques s'élèvent, dénonçant une offre qui fait supporter, sous couvert de petits prix, des coûts supplémentaires et un allongement des temps de déplacement, ainsi qu'une stigmatisation des populations et des territoires vivant à proximité ou utilisant ce futur service ferroviaire : c'est l'idée du « retour de la troisième classe » (Libération, 5 juin 2012 ; Challenges, 19 février 2013b).

« Encore un grief, celui de la stigmatisation des populations à faible pouvoir d'achat portée par Aspartam, et dénoncé par SUD rail. Le syndicat est très critique face au choix de Marne-la-Vallée (toujours pour des raisons de coût), labellisée « gare bis », autrement dit de seconde classe, au lieu de Paris-Gare de Lyon comme point d'embarquement. L'Est parisien y est présenté comme une réserve de bourses plates et de clients se satisfaisant d'un service au rabais. »

Libération, 5 juin 2012

Par ailleurs, lors de l'annonce officielle du projet et de l'ouverture à la vente des billets (février 2013), plusieurs médias proposent à leurs lecteurs de commenter le contenu de l'offre et notamment la localisation de la gare (forum, page Facebook ou directement par mail).

« Êtes-vous tenté par l'offre "low cost" de la SNCF ? La baisse des prestations proposées vous ennuie-t-elle ? Le départ de Marne-la-Vallée est-il un inconvénient selon vous ? Déposez votre avis dans les commentaires ou écrivez-nous à reportermobile@20minutes.fr »

20 minutes, 19 février 2013

Les arguments selon lesquels l'offre s'adresse à ceux vivant à proximité de ces gares « périphériques » ont peu convaincu les journalistes et les chroniqueurs.

1.2. Une offre « low cost » ? Analyse des composantes de Ouigo

L'offre est présentée comme largement inspirée du modèle low cost aérien (Mosnier, 2004 ; Dobruszkes, 2006) sur des éléments de la structure de l'offre comme l'illustre la présentation de Ouigo dans son dossier de presse (Encadré 12) : dissociation du lot (simplification du produit) ; cible loisir ; dématérialisation de la distribution (vente en ligne dédiée et e-billet) ; contrôle à l'embarquement (30 min avant) ; desserte de gares dites périphériques ; gestion matériel roulant ; et dans une certaine mesure, évolution de la gestion du personnel.

L'offre de prix bas dans le cadre du modèle économique low cost ne repose pas uniquement sur une baisse des coûts de production (ou d'exploitation) mais également sur une simplification du produit (Combe, 2011 ; Zilberberg, 2012). Dans le cas de Ouigo, cela se traduit par une simplification du service (classe unique, pas de voiture-bar, un seul bagage et à la taille contrôlée), complété par des services optionnels et payants (prise, bagage supplémentaire, information).

Afin d'assurer sa stratégie tarifaire, Ouigo s'appuie sur une baisse des coûts de production de 40 % : baisse du coût des péages (horaire et choix des OD) ; distribution par internet uniquement ; réorganisation des rames et affrètement de rame double²⁸⁴ ; optimisation des taux de rotation et maintenance de nuit (Ville, Rail & Transports, 26 février 2013). Deux publications proposent une analyse de la nouvelle offre ferroviaire low cost et de son degré d'inspiration du modèle aérien (Chiambaretto & Fernandez, 2014 ; Delaplace & Dobruszkes, 2015). Les analyses convergent sur le fait que l'offre s'inspire du modèle aérien sans pour autant le reproduire, pour des raisons d'ordre structurel (la moindre flexibilité du réseau ferroviaire), concurrentiel (le cadre réglementaire et concurrentiel n'est pas le même) et stratégique (risque de cannibalisation). Sur ce dernier point, lors de la phase d'élaboration du projet, la SNCF estime un report du TGV vers la future offre inévitable mais limité (Ville, Rail & Transport, 12 juin 2012), et tente de prévenir ce risque avec ses choix de gares et d'horaires notamment, afin de préserver son offre classique et ses autres « petits prix » (Challenges, 4 juin 2012 ; Le Figaro, 19 février 2013). Aussi, Ouigo apparaît davantage comme une offre hybride, une adaptation entre le modèle ferroviaire à grande vitesse classique et les stratégies développées par les compagnies aériennes low cost (Delaplace & Dobruszkes, 2015).

²⁸⁴ Les trains sont des TGV duplex réaménagés (25 % de place en plus), circulant en « unités multiples de deux rames » (rames doubles) afin de maximiser le nombre de places et les moyens humains. La capacité est donc de 1 268 passagers (Ciry, 2014).

Encadré 12 : Les composantes de l'offre Ouigo au moment de son lancement



OUIGO EN UN COUP D'ŒIL

1^{ères}circulations
le 2 avril
2013

DES PRIX Ronds et simples	<ul style="list-style-type: none">• Un prix à partir de 10€• Un tarif enfant pour les moins de 12 ans accompagnés d'un adulte : 5€• Un tarif « mini-groupe » de 4 à 8 voyageurs sur certains trains : 20€ par personne• 25% des places commercialisées à moins de 25€
DES CONDITIONS Transparentes	<ul style="list-style-type: none">• Offre 100% digitale• Présence des voyageurs en gare 30 minutes avant le départ• Fin des ventes 4 heures avant le départ• Un bagage et un sac à main gratuits à bord et par personne• Des services optionnels à prix modérés
LES GARES DESSERVIES	<ul style="list-style-type: none">• Marseille Saint-Charles et Montpellier Saint-Roch, depuis Marne-la-Vallée Chessy et Lyon Saint-Exupéry• Arrêts à Valence TGV, Avignon TGV, Aix-en-Provence TGV et Nîmes• 62 circulations hebdomadaires• En moyenne, 3 allers-retours quotidiens en semaine, 4 le week-end
LA DURÉE DES TRAJETS : UNE VITESSE COMMERCIALE DE 300 KM/H	<ul style="list-style-type: none">• Marne-la-Vallée Chessy <> Marseille Saint-Charles : 3h15• Marne-la-Vallée Chessy <> Montpellier Saint-Roch : 3h35• Marne-la-Vallée Chessy <> Lyon Saint-Exupéry : 1h50
LA QUALITÉ SNCF	<ul style="list-style-type: none">• Une entité dédiée de 100 personnes• Mêmes engagements sur la sécurité des voyageurs et celle du personnel• Plus d'une centaine d'innovations• 4 rames à 2 niveaux - type Duplex - pour un matériel transformé, fiabilisé et réaménagé• 15 000 km de tests effectués par rame avant sa première circulation commerciale

Source : Dossier de presse Ouigo, avril 2013, p. 3

Lors de son lancement, médias comme analystes soulignent le fait que Ouigo constitue la première innovation dans la stratégie ferroviaire française depuis près d'une décennie. L'offre arrive dans un contexte très particulier de remise en question du modèle TGV sur le plan économique, de nouvelles attentes des voyageurs (nouvelles offres et nouveaux comportements de mobilités d'un côté, crise économique de l'autre) et de réévaluation plus large de la stratégie ferroviaire française (remise en cause du projet de SNIT et mise en place de la commission « Mobilité 21 »). Le modèle ferroviaire à grande vitesse tel qu'il est développé jusqu'alors repose d'une part sur des gains de

temps et par ailleurs, sur des niveaux de comforts élevés (service en gare et dans le train). Dans la desserte entre gare centrale et gare périphérique, le partage fonctionnel réside *a priori* sur un compromis entre gain d'accessibilité ou gain de temps. L'offre Ouigo se démarque parce qu'elle casse en partie ces codes. Elle ne propose pas de gain de temps (au contraire, comme nous le verrons dans la partie 5 de ce chapitre). Par ailleurs, concernant les gains d'accessibilité, la communication de la SNCF joue sur les différentes acceptions de la notion d'accessibilité et met en avant le volet financier.

« Notre façon de rendre la grande vitesse hyper-accessible, ce n'est pas seulement des prix jamais vus, c'est aussi et surtout garantir l'essentiel du voyage avec une offre 100 % fidèle à nos valeurs et à nos fondamentaux : sécurité sans concession, sens du service, information maximale, zéro frais cachés... Avec un rapport qualité/prix imbattable et plus de choix pour tous, SNCF crée la référence de la grande vitesse hyper-accessible. »

Guillaume Pépy, extrait dossier de presse Ouigo, avril 2013

Sur le plan spatial, les gares de Marne-la-Vallée Chessy et Lyon Saint-Exupéry TGV bénéficient d'une connexion performante à des réseaux de transports collectifs (RER dans le premier cas, navette ferrée « Rhônexpress » dans le deuxième). Cependant, s'ils garantissent un certain niveau de performance dans le pré ou le postacheminement à la gare, en comparaison d'autres gares en situation de périphérie métropolitaine (Chapelon *et al.*, 2006 ; Facchinetti-Mannone & Richer, 2011), pour un certain nombre de voyageurs, l'accessibilité apparaît dégradée et engendre un coût supplémentaire²⁸⁵. L'argument de la SNCF est qu'il ne s'agit pas des mêmes voyageurs et donc d'un gain effectif d'accessibilité (L'Express, 19 février 2013 ; Midi Libre, 16 février 2013).

Le fait que Ouigo cible tout particulièrement les personnes voyageant pour des motifs liés au loisir contribue également à casser les codes de la grande vitesse. Différents travaux soulignent que la valeur du temps n'est pas la même selon les motifs de déplacement (Klein & Claisse, 1997 ; Lyons *et al.*, 2007), selon la distance parcourue ou encore la possibilité pour le voyageur de se « réapproprier » ce temps en fonction des modalités de déplacement (Flamm, 2004 ; Lyons *et al.*, 2016). Dans le cas du transport aérien low cost, notamment dans les modèles originaux marqués par l'absence de segmentation de la clientèle, l'offre ciblait plus particulièrement les voyageurs pour motifs touristiques (ou du moins personnels). Pour certains acteurs locaux en charge du tourisme (ou plus largement du développement économique), la desserte par des compagnies low cost a été perçue comme un levier de développement du tourisme : les collectivités locales n'ont pas hésité à soutenir cette desserte, dans le cadre de la gestion des aéroports secondaires, soulevant d'importants débats sur les retombées économiques effectives d'une part, et le cadre légal dans lequel ces partenariats s'inscrivaient (Gay & Mondou, 2017). Les travaux menés soulignent des

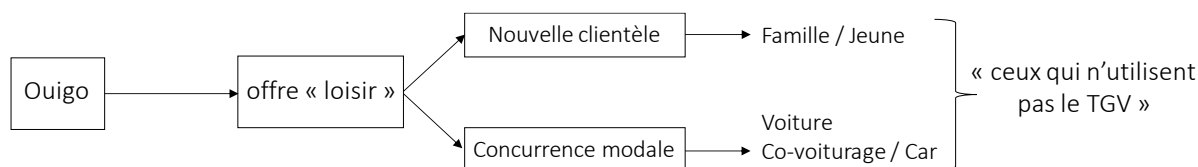
²⁸⁵ Dans le premier cas, le RER est intégré à la tarification des transports franciliens. Le prix plein tarif d'un ticket unitaire, variable selon la destination (découpage en zone), est de 7,60 € pour aller à Paris centre (Prix applicable au 1^{er} août 2017, site www.ratp.fr). Dans le cas de la région lyonnaise, le Rhônexpress (en service depuis 2010) n'est pas intégré au réseau de transport collectif du Grand Lyon : ses tarifs sont élevés (16,30 € le billet simple [Lyon Part Dieu-Lyon Saint-Exupéry] « + de 25 ans », ou 28,30 € billet aller-retour [tarif au 1^{er} janvier 2019, site www.rhonexpress.fr]), notamment au regard du prix du billet Ouigo.

retombées en termes de fréquentation parfois importantes en volume, mais à nuancer : les clientèles ne sont pas forcément celles attendues (motifs, choix d'hébergement et pouvoir d'achat), ce qui limite les retombées, et l'augmentation de la fréquentation s'accompagne dans certains cas d'une réduction de la durée des séjours (Dobruszkes *et al.*, 2016 ; Gay & Mondou, 2017). Plus largement, sur les enjeux du low cost pour le tourisme, Nathalie Fabry montre qu'au-delà de la logique économique ou d'offre, le low cost est un état d'esprit, une « *low cost attitude* », c'est-à-dire ayant trait aux comportements des individus (Fabry, 2013). Elle distingue les personnes les plus précaires pour lesquels le low cost est un choix contraint (arbitrage budgétaire), de ceux pour lesquels il s'agit d'un marché de complément et d'ajustement (« achat malin »). Si à court terme, le développement du low cost peut permettre à des personnes qui n'auraient pas voyagé de le faire, elle souligne les risques à long terme de perte de repère des touristes quant au positionnement de gamme avec des enjeux de polarisation du marché (bas ou haut de gamme). Par ailleurs, pour les individus les plus contraints (pauvres ou précaires selon les approches méthodologiques retenues), le low cost ne répond que partiellement à leurs besoins, notamment sur l'accès à l'offre (frein d'accès à la distribution, autonomie par rapport à la compréhension de l'offre) (Sanchez, 2017).

Lors du lancement de l'offre, la communication de Ouigo croise les arguments financiers et le motif des populations ciblées : c'est cependant cette variable « loisir », à l'appui de la moindre sensibilité à la valeur du temps des clientèles touristiques, qui est davantage mise en avant. Comme en 2004 avec iDTGV, l'offre Ouigo est développée dans un premier temps sur l'axe sud-est, axe historique et très important en volume de voyageurs²⁸⁶, qui met également en relation des régions et sites touristes importants : à la fois le Sud de la France, la région parisienne, et bien entendu, Disneyland Paris.

La Figure 21 synthétise le positionnement de l'offre telle qu'elle est présentée lors de sa mise en service.

Figure 21 : Marchés ciblés par Ouigo selon la SNCF



Réalisation : J. Perrin

Officiellement, elle s'inscrit dans une logique de concurrence davantage tournée vers la (re)conquête de voyageurs face à d'autres modes : la voiture notamment ou en réponse au

²⁸⁶ 35 % du trafic ferroviaire à grande vitesse en France (Ville, Rail & Transport, 26 février 2013).

développement du covoiturage longue distance, puis des offres de cars interurbains. La façon dont elle est présentée montre cependant la tentative de prévenir le risque de « cannibalisation » des autres offres en interne, tout comme le fait qu'elle s'inscrive dans une démarche d'anticipation de la concurrence intramodale. Enfin, l'offre cible officiellement une clientèle loisir, afin à la fois de préserver le marché « affaires » pour le TGV classique, et également en lien avec la moindre sensibilité au temps : les familles, les petits groupes et les jeunes.

1.3. Ouigo : une stratégie « petits prix » qui s'inscrit dans les évolutions de la tarification du TGV

La politique tarifaire de la SNCF pour le TGV a fortement évolué depuis les premières mises en service. Sans s'en affranchir complètement, elle s'est éloignée d'une formule reposant sur la proportionnalité à la distance²⁸⁷, et depuis 1993, elle articule désormais les principes du *yield management*²⁸⁸ à la pratique de réduction pour certains segments de clientèle (Lebœuf, 2013 ; Perennes, 2013 ; Finez, 2014). Cette modulation tarifaire est en partie régulée par l'État (Annexe 23).

En effet, en France, une partie des prix des billets de TGV est encadrée par le Ministère en charge des transports, pour contrôler un marché encore peu concurrencé et pour des motivations de service public (Perennes, 2012). L'intervention de l'État s'est progressivement assouplie depuis les années 1980, notamment en vue de l'ouverture à la concurrence, mais s'est également complexifiée (Perennes, 2013) : la régulation par l'État concerne uniquement les tarifs loisir de 2^e classe des TGV. Les tarifs de 1^{re} classe et ceux relevant des offres filiales de la SNCF, telle que iDTGV (2004-2017), sont libres et ne relèvent pas la régulation étatique (Mariton [Rapport], 2008 ; Perennes, 2013). La tarification des prix du TGV reste « un objet hybride » : « elle ne semble plus totalement cohérente avec ses missions premières de service public, sans pour autant être conforme aux impératifs du contrôle d'un pouvoir de marché » (Perennes, 2012). Une situation qui n'est tranchée ni par le décret 2011-914 ni par la réforme de 2016 (Perennes, 2012 ; Hergott *et al.*, 2014 ; Finez & Perennes, 2015).

Jean Finez documente le lent processus de tension vers une régulation marchande de la SNCF (Finez, 2013 et 2014). L'introduction de la grande vitesse a fait basculer l'organisation ferroviaire dans une logique socio-économique (exploitation commerciale et rentabilité), au détriment de la logique socio-industrielle ou territoriale qui prévalait jusqu'alors (Boursier-Mougenot & Ollivier-Trigalo, 1993 ; Riot, 2015). Le TGV apparaît en ce sens comme un révélateur et un accélérateur de cette préoccupation marchande dans la stratégie ferroviaire française.

²⁸⁷ Plus la distance parcourue est élevée plus le prix payé par le voyageur est important.

²⁸⁸ Un système de tarification différentielle en temps réel ayant pour objectif de fixer les prix en fonction de la propension des voyageurs à payer pour circuler selon les liaisons et les périodes.

La tarification est le reflet des évolutions multiples dans la stratégie de l'offre à grande vitesse portée par la SNCF et de l'offre ferroviaire dans son ensemble, mais aussi des relations complexes entre l'État (et les gouvernements successifs) et la SNCF, au-delà du fait de se conformer aux directives européennes.

Lorsque la SNCF choisit de faire de Ouigo une branche, cela se traduit en théorie par le fait que l'offre est soumise aux mêmes obligations tarifaires que les autres trains « grandes lignes » (Finez & Perennes, 2015) : l'offre reposant sur le principe d'une tarification inférieure à celle de la seconde classe des TGV classiques, la régulation de l'État n'entre cependant pas en ligne de compte dans la politique de prix de Ouigo. Ils ne font donc pas l'objet d'une homologation formalisée (Bacot & Viora [Rapport], 2016). En effet, les conditions générales de ventes (CGV) garantissent des prix toujours moins chers que le plein tarif Loisir TGV.

« Quel que soit le Parcours, le prix de la prestation de transport OUIGO est compris, par Parcours et par Voyageur, entre 10 € et 85 € selon l'anticipation. Il est par ailleurs toujours inférieur au plein tarif TGV Loisir sur le même Parcours et dans les mêmes conditions de transport (date, heure, composition du Dossier Voyage). Plus le Voyageur anticipe sa Commande, plus il bénéficiera de places à petit prix. »

Extrait, CGV (version 3, janvier 2014)

Cependant, la complexité de la gamme tarifaire SNCF rend la comparaison peu évidente à réaliser (Le Figaro, 31 mai 2013). Les différentes dispositions des conditions générales de vente traduisent néanmoins la difficulté de créer une gamme tarifaire spécifique à Ouigo à l'intérieur de l'activité ferroviaire à grande vitesse de SNCF Voyages (Déplacements Pros, 2 avril 2013).

En 2016, le rapport de la mission parlementaire de Marie-Anne Bacot et Mireille Viora, sur le respect des engagements de SNCF Mobilités sur les ventes de « petits prix », souligne un positionnement d'ensemble des billets Ouigo « nettement en dessous de celui du TGV classique ». Cependant, si la tarification est « 2 à 3 fois inférieure à la tarification TGV classique », le différentiel est moins marqué à l'approche de la date du départ (Bacot & Viora [Rapport], 2016, p. 17) : or, l'ensemble des billets Ouigo proposé à la vente est considéré comme participant du volume des « petits prix » de la SNCF. Cette part des petits prix est un objet de négociation entre l'État et la SNCF, notamment sur l'évolution de la régulation tarifaire.

*

Cette présentation de la tarification du TGV, et de la place des « petits prix » permet de mettre en lumière des enjeux liés à la création de l'offre Ouigo et son intégration au sein de SNCF Voyages. La tarification est au cœur de la tension entre mission de service public et logique de rentabilité à laquelle la SNCF est soumise. Ouigo est alors développé à la fois comme un laboratoire d'évolution des modèles d'exploitation et de commercialisation dans un contexte concurrentiel accru ; comme un outil marketing de reconquête de certaines clientèles, et donc de croissance de la fréquentation

ferroviaire à grande vitesse en France ; et enfin comme un outil de négociation avec l'État dans l'équation tarifaire. L'offre a évolué rapidement, à la croisée de ces différents enjeux. Nous proposons de revenir sur les grandes étapes de cette mue, avant d'analyser plus particulièrement les effets de cette offre sur l'inscription territoriale de la gare de Marne-la-Vallée Chessy.

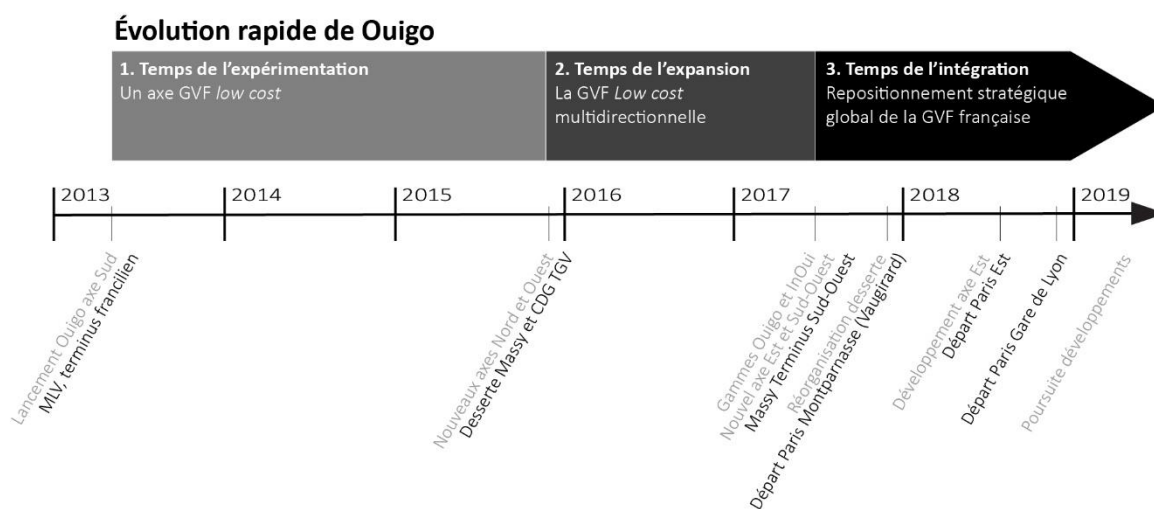
2. Des débuts de Ouigo à son déploiement : de nouvelles dynamiques relationnelles

Suite à la mise en service de Ouigo, la fréquentation de la gare de Marne-la-Vallée Chessy double en trois ans, passant de 3 millions de voyageurs en 2012 à 6 millions en 2015. La gare occupe un rôle pivot dans l'organisation de l'offre au cours des premières années d'exploitation. Cependant, l'offre évolue très rapidement. Nous proposons tout d'abord une lecture des grandes étapes de ces évolutions (2.1.), avant d'analyser leurs conséquences possibles sur le système relationnel de la gare de Marne-la-Vallée Chessy (2.2.).

2.1. Une offre qui évolue rapidement : les trois temps de Ouigo

Depuis sa mise en service en 2013, nous avons identifié trois temps, qui traduisent à la fois l'extension spatiale de l'offre, notamment les gares desservies, et le positionnement de l'offre au sein de la stratégie de la SNCF. La Figure 22 en présente une lecture synthétique, mettant en avant les spécificités dans l'évolution de la desserte francilienne. Pour chacun de ces trois temps, le positionnement de Marne-la-Vallée Chessy dans l'organisation de l'offre est précisé.

Figure 22 : Les trois temps de Ouigo et l'évolution de la desserte francilienne



(i) Le temps de l'expérimentation (2013-2015)

Nous analysons la première période comme une phase d'expérimentation de cette nouvelle offre. Lors de ce premier temps, Ouigo est testé sur un axe unique de desserte reliant l'Île-de-France à la Vallée du Rhône et au Sud de la France. Marne-la-Vallée Chessy est la gare terminus en Île-de-France de cet axe et occupe un rôle central dans l'organisation de l'offre : au cours de la première année, 90 % des clients transitent par Marne-la-Vallée Chessy (Données Ouigo, 2014).

Cependant, le premier bilan est mitigé. Certes, l'objectif de transporter 1,6 million de voyageurs lors de la première année (Le Figaro, 19 février 2013) est atteint puisqu'en février 2014, 2 millions de billets ont déjà été vendus (Le Monde, 5 février 2014) et les enquêtes de satisfaction sont positives : l'offre plaît aux clients. Toutefois, plusieurs éléments nuancent ces résultats. Lors des premiers mois d'exploitation le taux de remplissage des trains ne serait que de 60 %, insuffisant au regard du modèle low cost (Les Échos, 23 décembre 2013). Afin de remédier au problème, la part des petits prix a été augmentée : si le taux de remplissage s'est amélioré, cette stratégie a pesé sur les recettes (Le Figaro, 1^{er} avril 2014). Autre élément nuanciant le bilan des premiers mois d'exploitation, 53 % des voyageurs seraient des utilisateurs du TGV (Les Échos, 23 décembre 2013).

Si la presse avait évoqué des développements possibles de l'offre, ceux-ci ne sont officiellement pas à l'ordre du jour au cours de la première année d'exploitation (Le Parisien, 30 décembre 2013). Les résultats s'améliorent en 2014 et la fréquentation est supérieure aux prévisions : en interne, sont soulignées les améliorations à la fois du taux d'induction²⁸⁹ et du taux de remplissage (données Ouigo, 2014).

(ii) Le temps de l'expansion (2016-2017)

Au début de l'année 2015, le Président de la SNCF annonce le développement de l'offre Ouigo en plusieurs phases vers l'Ouest et le Sud-Ouest français pour l'année 2016 (Le Monde, 12 mars 2015). Cette déclaration s'inscrit dans un contexte particulier de tension sur le marché du transport de longue distance. En effet, la Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015, dite Loi Macron, libéralise le transport interurbain par autocars. Face aux risques de concurrence accrue sur les voyages longue distance, la SNCF fait un double choix stratégique : d'une part, proposer sa propre offre d'autocar longue distance²⁹⁰, d'autre part, développer son offre ferroviaire low cost (Les Échos, 4 septembre 2015). À partir de décembre 2015, Ouigo est étendue à huit nouvelles gares, avec des trains reliant le Nord (Tourcoing) à l'Ouest français. Les trois gares TGV franciliennes sont désormais desservies par ces nouvelles liaisons, à l'instar de TGV intersecteurs classiques (Les Échos, 7 septembre 2015). Par ailleurs, l'offre Intercité est également repensée avec des « Intercités 100 % Eco », dont la distribution se fait en ligne. L'ensemble des

²⁸⁹ Entendu comme la part des voyageurs qui n'auraient pas utilisé la grande vitesse ferroviaire sans l'existence de cette offre. L'induction est répartie entre une « induction modale » (personnes qui auraient voyagé avec un autre mode) et une « induction pure » (personnes qui n'auraient pas voyagé du tout).

²⁹⁰ À partir de 2012, la SNCF développe une offre d'autocar longue distance avec sa filiale iDBUS. Cette offre, au positionnement haut de gamme, est repensée en 2015 : elle devient Ouibus, et développe une stratégie low cost (Les Échos, 4 septembre 2015).

offres du groupe sont désormais accessibles sur le site de vente en ligne de la SNCF (www.voyages-sncf.com) (Ville, Rail & Transport, 3 septembre 2015).

Au printemps 2017, la SNCF annonce que l'offre Ouigo est également étendue à Bordeaux et Strasbourg, et Massy devient terminus de certaines liaisons. Alors que le nombre de rames en service passe de 12 à 35, Rachel Picard, désormais directrice de SNCF Voyage, dévoile un plan de développement ambitieux à l'horizon 2020, et évoque la possible desserte des gares centrales parisiennes (Aujourd'hui en France, 23 mars 2017 ; Les Échos, 23 mars 2017).

En termes de fréquentation, Ouigo stimule l'augmentation générale de la fréquentation ferroviaire à grande vitesse. L'offre est un succès en termes de trafic, elle est plébiscitée par les voyageurs, sans pour autant être rentable. Lors de son lancement en 2013, la rentabilité était attendue pour 2017 : ces estimations reposaient certes sur la première version du projet. L'investissement a évolué, et Ouigo ne communique pas sur sa rentabilité. Le nouvel objectif est d'atteindre l'équilibre économique en 2021, une fois le déploiement de l'offre stabilisé (Ouest-France, 12 septembre 2018). La gare de Marne-la-Vallée Chessy durant cette phase conserve un rôle important dans l'organisation de l'offre, desservie par les trains qui circulent entre le Nord et l'Ouest de la France, et toujours terminus sur l'axe sud-est. Au cours de cette phase d'expansion de Ouigo, de nouveaux axes de dessertes sont mis en place, sans marquer de rupture avec le premier temps. Cependant, les services intersecteurs et Ouigo sont progressivement repensés et articulés au sein d'une même stratégie (Paix, 2018).

(iii) Le temps de l'intégration (depuis 2017)

L'année 2017 est ponctuée par de nombreuses annonces, qui dessinent progressivement le contour d'une refonte de la stratégie ferroviaire française à grande vitesse et de la réorganisation de l'offre : annonce début mars de l'abandon progressif des liaisons iDTGV (Le Parisien, 6 mars 2017) ; développement futur de l'offre Ouigo et annonce d'une possible desserte des gares parisiennes (Les Échos, 23 mars 2017) ; annonce d'un repositionnement stratégique globale en juillet 2017. Concernant ce dernier point, la SNCF clarifie ses offres qui seront progressivement déclinées en différentes gammes, avec Ouigo comme offre low cost d'un côté et de l'autre, une offre TGV « premium » sous le nom d'InOui (Le Parisien, 27 mai 2017 ; Le Monde, 28 mai 2017). Derrière ce repositionnement marketing, de nombreuses évolutions organisationnelles sont mises en place. Le développement de Ouigo masque une réorganisation des offres TGV intersecteurs. Ouigo est désormais une gamme destinée à être étendue partout où elle peut être rentable (Ouest-France, 12 septembre 2018 ; 20 Minutes, 12 avril 2019). À partir de décembre de la même année, la desserte de Ouigo en gare parisienne centrale est testée (Paris Montparnasse Vaugirard) (La Tribune, 1 et 3 octobre 2017 ; Les Échos, 2 octobre 2017). En 2018, la desserte en gare centrale est étendue à d'autres gares centrales à Paris et à Lille (Le Parisien, 27 mars et 11 septembre 2018) : Paris Est (juillet 2018), Paris Gare de Lyon et Lille Flandres (décembre 2018). Le discours et la stratégie SNCF ont évolué : le risque de « cannibalisation » entre offre Ouigo et inOui est officiellement un

compromis accepté pour occuper l'espace avant l'ouverture à la concurrence sur le marché ferroviaire grande ligne français.

« Oui, bien sûr. Une partie des clients TGV passera sur Ouigo, mais nous préférons ça plutôt que voir nos passagers aller chez un concurrent, avait expliqué Rachel Picard, la directrice générale de Voyages SNCF. Nous préférons également mettre un client qui paye moins cher dans un siège que nous produisons deux fois moins cher plutôt que dans un TGV. Nous n'opposons pas les deux offres mais nous construisons une offre globale avec les deux, une offre *low-cost*, qui est un modèle industriel et un contrat avec le voyageur différent et plus contraint, et une autre offre TGV plus qualitative, avec une fréquence des circulations très importante. »

Extrait Le Parisien, 27 mars 2018

De ce troisième temps, nous pouvons cependant déjà analyser plusieurs changements importants. Tout d'abord, l'exploitation des trains Ouigo au départ des gares centrales apparaît comme un intermédiaire, une offre hybride entre les TGV radiaux et les TGV intersecteurs. Lorsque l'offre est développée sur des liaisons entre une gare parisienne et une desserte de province (modèle « radial »), elle reprend certaines composantes des offres intersecteurs, comme le fait de marquer davantage d'arrêts que les TGV radiaux classiques. Également, les trains Ouigo au départ ou à l'arrivée des gares centrales parisiennes ne sont pas dans un premier temps présentés au sein du hall principal : l'offre au départ de Paris Montparnasse est en fait au départ de Montparnasse Vaugirard, certes accessible à pied depuis le hall central de la gare, mais bénéficiant d'une moindre visibilité (Observation *in situ*, novembre 2018). Au départ de Paris, entre Ouigo et TGV inOui, un gradient de centralité est décliné. Un autre élément concerne le prix d'appel, qui est de 10 € dans les gares « périphériques ». Il est plus élevé pour les trains Ouigo au départ d'une gare *intramuros* : il est de 16 € pour les adultes au départ de Paris Montparnasse Vaugirard ou Paris Gare de L'Est, et de 19 € pour les adultes à Paris Gare de Lyon (Les Échos, 2 octobre 2017 ; Le Parisien, 27 mars 2018 ; Tourmag, 11 septembre 2018).

Au cours de cette troisième phase, Ouigo s'inscrit donc dans une stratégie plus large de segmentation de gamme des offres ferroviaires à grande vitesse. Pour certains analystes, cette logique tarifaire se traduit par une segmentation de clientèle, suscitant des interrogations sur la logique sociale et politique de la desserte ferroviaire, adressées tant à la SNCF qu'à l'État (Quessette, 2016 ; Dressen, 2018).

Nous n'avons pas encore de visibilité sur les conséquences de ces dernières évolutions sur l'insertion territoriale de Marne-la-Vallée Chessy. Nos observations permettent néanmoins de comprendre les dynamiques liées aux quatre premières années d'exploitation de Ouigo. En effet, le portrait que nous venons d'établir de Ouigo et de sa rapide évolution a permis de souligner, en Île-de-France, le rôle de Marne-la-Vallée Chessy dans son organisation initiale. Le fait que le déploiement de Ouigo se soit accompagné d'une réorganisation de la desserte TGV intersecteur est un autre pendant de cette évolution. De quelle façon ces deux éléments ont-ils participé à l'évolution de la capacité relationnelle de la gare et à sa fréquentation ? Les données disponibles permettent-elles d'identifier un repositionnement du rôle de porte d'entrée de cette gare ?

2.2. Marne-la-Vallée Chessy et l'expansion de la desserte Ouigo : une réorganisation du système relationnel de la gare

En 2012, lorsque Marne-la-Vallée est annoncée comme futur terminus francilien de l'offre low cost que la SNCF souhaite mettre en place, nous avons cherché à comprendre le choix de cette gare en Île-de-France, et notamment par rapport aux deux autres gares TGV franciliennes.

Pour la desserte de l'axe sud-est, retenu pour expérimenter l'offre Ouigo, Marne-la-Vallée Chessy offre des garanties d'exploitation meilleures que Massy en raison de sa position sur le tronçon central de la LGV d'Interconnexion Est. En effet, dans le cas de Massy, le fait que les TGV intersecteurs en direction du Sud-Est, de l'Est ou du Nord doivent emprunter le tronçon ferroviaire Massy-Valenton, soulève des difficultés d'exploitation (cf. Chapitre 4). Au moment des études, Aéroport CDG TGV est la gare TGV francilienne la plus fréquentée, en raison du trafic air-fer. Dans le cas de cette gare, les contraintes du modèle TGV intersecteur en termes de qualité de desserte (cf. Chapitre 5) rencontre d'ores et déjà l'enjeu de fournir aux voyageurs des horaires permettant de réaliser la correspondance avec l'aérien. Le choix apparaît également moins pertinent au regard de la clientèle potentielle : le rapport au temps, même pour des motifs loisirs, est plus contraint dans le cas d'une correspondance intermodale. S'ajoute enfin la question plus pragmatique de la taille des bagages, qui est l'une des composantes de l'offre.

Concernant la jonction avec le centre de Paris, les trois gares franciliennes sont reliées au réseau de transports collectifs par une branche de RER. Cependant, dans le cas de Marne-la-Vallée Chessy, cette connexion, assurée par le RER A (opéré par la RATP), fait l'objet d'un *lobbying* puissant et efficace de la part de Disneyland Paris (Pradel *et al.*, 2015). Enfin, l'autre élément qui a pu peser dans le choix de la gare de Marne-la-Vallée Chessy concerne le profil des voyageurs attendus : Ouigo étant une offre orientée sur les déplacements « loisir », et de plus sur les familles, le fait que la gare desserve le complexe touristique Disneyland Paris semblait renforcer l'intérêt pour cette gare.

Marne-la-Vallée Chessy apparaît donc comme un choix moins complexe sur le plan fonctionnel et moins risqué sur le plan commercial. Selon Philippe Domergue (SNCF Stratégie), il s'agit surtout d'un choix pragmatique. Il est moins question de la localisation de la gare que de la stratégie dans laquelle elle s'intègre : travailler sur le modèle d'exploitation ferroviaire à grande vitesse et occuper l'espace en vue de l'ouverture à la concurrence.

« La SNCF prend les devants [...] La desserte de la gare, c'est une présence commerciale. »

Entretien Domergue, SNCF, décembre 2012

Lorsque nous rencontrons le Directeur de la gare de Marne-la-Vallée Chessy en 2017²⁰¹, celui-ci nous explique qu'il a été associé au groupe de préfiguration du projet Ouigo lors de ses précédentes

²⁰¹ Auparavant Directeur d'exploitation des grandes gares parisiennes (Gares & Connexions), il devient Directeur des gares de l'Est et de Marne-la-Vallée Chessy en février 2014, 8 mois après l'arrivée de Ouigo.

fonctions. Le choix des gares a été réalisé un an avant le lancement de l'offre, dans le courant de l'année 2012. Le groupe du programme Ouigo avait mené différentes études : Massy, sur l'objectif d'amener de nouveaux voyageurs à utiliser le train à grande vitesse, offrait le plus de potentiel. Cependant, le choix s'est finalement porté sur Marne-la-Vallée, parce que la gare disposait de trois voies et de possibilité de retournement.

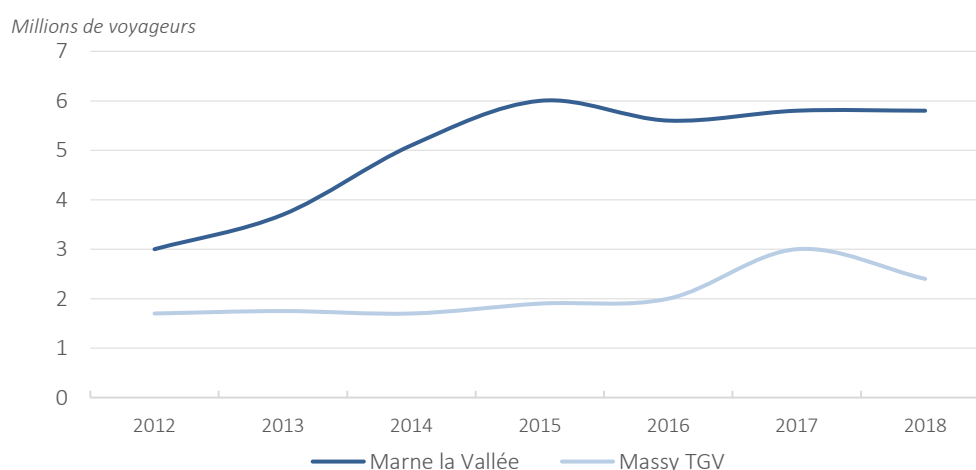
« En fait, ils sont venus à Marne parce c'était un des endroits les plus simples pour les accueillir »

Entretien Directeur de gare SNCF [MLV], avril 2017

De plus, en raison de la liaison Eurostar, un dispositif de contrôle à l'embarquement est déjà en place dans cette gare. Si, cette dimension douanière et sécuritaire n'existe pas dans le cas de Ouigo, cette expérience apparaît toutefois comme un avantage dans l'organisation des flux au sein de la gare (Entretien Directeur de gare SNCF [MLV], avril 2017). Dans le choix de Marne-la-Vallée Chessy comme premier terminus francilien, les éléments d'arbitrage relèvent finalement davantage de la logique d'exploitation que des conditions d'accessibilité de la gare ou de sa position centrale au sein de la destination touristique satellitaire de Paris, Disneyland Paris.

En termes de fréquentation, Ouigo est un succès rapide, qui se traduit dans la fréquentation de la gare de Marne-la-Vallée Chessy (Données SNCF Voyages et SNCF open data). La Figure 23 représente l'évolution de la fréquentation à grande vitesse des gares de Marne-la-Vallée Chessy et Massy TGV depuis 2012²⁹². Dès 2014, Marne-la-Vallée Chessy devient la gare TGV francilienne la plus fréquentée, avec 5,1 millions de voyageurs, dépassant Aéroport CDG TGV et sa fréquentation annuelle de 4,1 millions de voyageurs. En 2015, alors que le trafic a doublé depuis la mise en service de Ouigo, la gare est saturée (La Marne, 25 août 2016).

Figure 23 : Évolution de la fréquentation (grande vitesse) des gares de Marne-la-Vallée Chessy et Massy TGV (2012-2018)



Réalisation : J. Perrin, d'après données SNCF Voyages et SNCF Open data

²⁹² Pour la gare d'Aéroport CDG TGV, le trafic (GVF) est resté stable 2012 et 2014 (4,1 millions de voyageurs). En 2016, il est de 3,4 millions de voyageurs et 3,6 millions en 2017. Pour les années 2015 et 2018, nous ne disposons pas de la distinction entre fréquentation RER et ferroviaire à grande vitesse de la gare.

La courbe met en évidence la forte augmentation de la fréquentation de la gare lors de la phase d'expérimentation de Ouigo, puis sa légère baisse lors de la première réorganisation de l'offre et son expansion. Pour les nouvelles liaisons, les flux se répartissent entre les trois gares franciliennes alors desservies. En 2016-2017, la desserte par Ouigo de Marne-la-Vallée atteint une relative maturité. La saturation de la gare ne permet pas d'envisager d'autres développements, et les perspectives s'inscrivent davantage dans un partage fonctionnel plus large avec les autres gares TGV franciliennes, et potentiellement les gares parisiennes (Entretien Directeur de gare SNCF [MLV], avril 2017).

« 2016, on attend mais globalement, on doit plafonner là maintenant, on doit être de l'ordre de 6 [millions] [...] On va garder cet ordre de grandeur. Chiffre qui pourrait redescendre d'ailleurs avec le temps. C'est très lié à Ouigo. Ouigo est quasiment exclusivement à MLV pour la région parisienne. Il va se développer un peu ailleurs, il est en train, Roissy, Massy... il va rentrer clairement d'ici quelques années dans les gares parisiennes [...] on est en train d'atteindre le haut de la courbe là »

Entretien Directeur de gare SNCF [MLV], avril 2017

En 2013, lors du lancement de l'offre, Marne-la-Vallée est desservie par 3 à 4 allers-retours quotidiens selon les jours de la semaine (et 4 le week-end), soit 57 circulations par semaine (Dossier de presse Ouigo, avril 2013). Ouigo met Marne-la-Vallée Chessy en liaison avec huit villes²⁹³. En décembre 2015, de nouvelles liaisons sont mises en service entre Tourcoing (Nord) et Rennes, Nantes ou Lyon Perrache. Ces trains desservent huit nouvelles gares : Tourcoing, TGV Haute Picardie, Aéroport CDG TGV, Massy TGV, Le Mans, Angers, Nantes et Rennes. En juillet 2017, l'offre est étendue à Bordeaux et Strasbourg, desservant au passage les gares de Lorraine TGV, Champagne-Ardenne TGV et Angoulême.

Le Tableau 27 présente l'évolution de la qualité relationnelle de la gare entre 2012, juste avant la mise en service de Ouigo, et 2017, au cours des phases d'expérimentation et d'expansion de l'offre. Il s'agit de données moyennes, qui ne traduisent pas finement cette qualité : en 2012, nous avons observé des variations importantes entre jours de semaine et de fin de semaine ou période de vacances, ce que l'offre Ouigo renforce encore. Cependant ces données synthétiques mettent en évidence la réorganisation de l'offre dans son ensemble. Durant cette période, le nombre de nœuds reliés diminue, et l'extension spatiale du réseau de relations est resserrée (augmentation de la part des liaisons reliées en moins de 3 h). Concernant la desserte internationale, les difficultés des liaisons Eurostar se poursuivent, mais l'opérateur organise toujours la desserte de la gare avec une répartition en semaine et un service renforcé pour les fins de semaine ou périodes de vacances. En 2015, une liaison périodique avec des TGV Lyria est mise à l'essai, mais elle n'est pas reconduite (elle n'existe plus au moment de notre enquête en 2017)²⁹⁴.

²⁹³ 8 villes (ou 9 gares, le trafic transitant par Lyon pouvant transiter par Lyon Part-Dieu ou Lyon Perrache) : Lyon Saint-Exupéry TGV, Valence TGV, Avignon TGV, Aix-en-Provence TGV, Marseille Saint-Charles, Nîmes, Montpellier Saint-Roch et pour quelques liaisons, Lyon Part-Dieu/Lyon Perrache.

²⁹⁴ Cependant, à l'issue de notre travail de terrain, la desserte internationale a connu une nouvelle évolution avec le retour de liaison Thalys au printemps 2019. L'opérateur dessert à nouveau les gares de Marne-la-Vallée Chessy et Aéroport CDG TGV, assurant des liaisons avec Bruxelles ainsi qu'avec la Flandre et les Pays-Bas (Le Parisien, 20 juin 2018 ; communiqué de presse Thalys, janvier

Tableau 27 : Évolution de la qualité de l'offre en gare de Marne-la-Vallée Chessy entre 2012 et 2017

	Avant Ouigo	Ouigo - Expérimentation		Ouigo - Expansion
	2012	2013	2015	2017
Nombres de nœuds reliés	62	61	54	44
(+ liaisons périodiques)	(10)	(10)	(16)	(15)
Trains par jours	76	71	-	67
(dans les 2 sens)				
Nombre total de relations	Intersecteur	471	451	394
directes	Ouigo	-	19	20
Part des nœuds accessibles en moins de 3 h²⁹⁵		63 %	62 %	72 %
				80 %

Réalisation : J. Perrin, d'après données SNCF Voyages et relevés horaires SNCF 2012, 2013 et 2017 (JOB, mardi).

Ouigo a permis à la SNCF de tester de nouvelles modalités d'exploitation. L'offre est arrivée dans un contexte de remise en cause des TGV intersecteurs. Il est intéressant de noter que le modèle intersecteur, tel qu'il existait, nécessitait la desserte des trois gares TGV franciliennes afin d'assurer la rentabilité des trains (cf. Chapitre 5). Ouigo a participé à faire évoluer ce modèle. Certes, à partir de décembre 2015, nous observons un transfert de services TGV intersecteurs en services Ouigo, avec un modèle de desserte proche (Ouigo « province-province » desservant les trois gares franciliennes). Cependant, plusieurs liaisons sont également développées au départ ou à l'arrivée d'une seule des trois gares (Marne-la-Vallée Chessy dans un premier temps, Massy au cours de l'année 2017). Finalement, l'approche du modèle intersecteur est repensée. La SNCF distingue désormais trois types d'intersecteurs : les TGV intersecteurs desservant la gare d'Aéroport CDG TGV ; ceux desservant l'Île-de-France mais pas Aéroport CDG TGV ; ceux ne desservant pas l'Île-de-France (Paix, 2018). Les TGV Ouigo, terminus franciliens ou non s'ajoutent aux deux premières catégories. Toutes les gares franciliennes ne sont plus systématiquement desservies, et la fonction d'intermodalité air-fer de la gare Aéroport CDG TGV est revalorisée.

L'évolution de la fréquentation de la gare de Marne-la-Vallée Chessy est fortement liée à l'arrivée de Ouigo (données Ouigo, 2014 ; Entretien Directeur de gare SNCF [MLV], avril 2017) mais également à la position de la gare dans l'organisation de l'offre : elle est l'unique point de desserte francilien durant le premier temps, puis un point d'accès sur l'un des axes au cours du second temps de développement de l'offre. L'évolution de la fréquentation de Massy TGV (Figure 23), confirme que l'augmentation du trafic n'est pas uniquement liée à la présence de l'offre, mais à la position de la gare dans l'organisation générale de Ouigo. La fréquentation de la gare de Massy ne décolle qu'en

2019). L'annonce de cette desserte est localement reprise comme une nouveauté — « Thalys étendra son réseau français vers Marne-la-Vallée Chessy » (Val d'Europe le mag, 19 juin 2018) ou « Chessy : les Thalys de Belgique et des Pays-Bas arrivent à Disneyland Paris » (Le Parisien, 20 juin 2018) — et mise en lien avec le potentiel de clientèle pour Disney.

²⁹⁵ Calcul réalisé à partir du meilleur temps de parcours, hors dessertes périodiques. En cas de temps de parcours différents entre offre TGV intersecteur ou Ouigo, le temps le plus court a été retenu, indépendamment de l'offre.

2017, lors de la mise en service de la liaison vers le Sud-Ouest. Le nombre d'aller-retour quotidien passe de 2 à 5 et pendant quelques mois, et la gare, en devenant terminus de certains trains, gagne 1 million de voyageurs (GVF) cette année-là²⁹⁶. Ces éléments soutiennent l'hypothèse que Marne-la-Vallée Chessy, ou Massy dans le cas précédemment illustré, sont dès lors des portes d'entrée d'un territoire plus large, expliquant les transferts de flux rapides.

*

L'arrivée puis le développement de Ouigo se traduisent par une forte augmentation de la fréquentation des gares TGV franciliennes, à Marne-la-Vallée Chessy comme à Massy TGV notamment. Ces évolutions, comme nous l'avons vu, ne sont pas seulement liées à la création d'une nouvelle offre, mais surtout à la position de la gare dans l'organisation générale de cette offre. Nous allons prolonger cette analyse de l'évolution de la territorialisation de Marne-la-Vallée Chessy en nous focalisant à présent sur les profils puis les pratiques des touristes qui transitent par cette gare.

3. Qui sont les « nouveaux » voyageurs Ouigo ?

Les données de Ouigo et Disneyland Paris relatives aux voyageurs transitant par la gare de Marne-la-Vallée Chessy indiquent une évolution des profils rencontrés (3.1.). Afin de mieux comprendre ces changements, nous avons décidé de mener des enquêtes *ad hoc*. Comme en 2012, nous faisons le choix de nous focaliser sur un profil spécifique de voyageurs : les touristes (3.2.). Les données recueillies permettent de comparer les profils de touristes et leurs pratiques selon la gare par laquelle ils arrivent. Dans le cas de Marne-la-Vallée Chessy, les résultats concernant ceux venus avec Ouigo nous intéressent plus particulièrement.

3.1. Les données recueillies par les acteurs du transport et du tourisme : premiers éclairages

Savoir qui sont les « nouveaux voyageurs » empruntant l'offre Ouigo fait l'objet de nombreux débats. Sont-ils vraiment de nouveaux usagers de la grande vitesse ? Comme la SNCF le souhaitait, l'offre est-elle surtout utilisée par les habitants du grand Est francilien ? Quels sont leurs motifs de voyage ?

²⁹⁶ Une situation qui ne dure pas, avec un nouveau transfert de flux lors de la réorganisation de l'offre en 2018 : la gare est desservie par des TGV ou des Ouigo au départ de Paris Montparnasse ou entre villes de province.

Pour l'année 2013, deux enquêtes apportent des éclairages sur l'évolution des profils de voyageurs en gare de Marne-la-Vallée Chessy.

Dans le cadre de l'étude « la fréquentation des grandes gares franciliennes » menée en 2013, le rapport sur Marne-la-Vallée Chessy souligne d'une part un renforcement des motifs « loisir/occasionnels » suite à la mise en service de Ouigo, ainsi qu'une évolution de l'aire d'influence de la gare. La part notamment des voyageurs qui commencent ou terminent leur trajet dans Paris *intramuros* augmente fortement après la mise en service de Ouigo. Si les observations sont menées lors du lancement de l'offre, ces éléments semblent indiquer « une nouvelle pratique de déplacement » (Gares & Connexions, 2014b, p. 27).

Les résultats de l'enquête menée par Ouigo au cours de la première année d'exploitation (données Ouigo, 2014) affinent ces observations en indiquant le lieu de résidence des voyageurs Ouigo (Tableau 28). Tout d'abord, l'Île-de-France est le premier bassin de clientèle de l'offre. Cependant, la gare reste majoritairement fréquentée par des résidents non-Franciliens.

Tableau 28 : Répartition des clients Ouigo par région de résidence en 2013

Clients Ouigo	
Île-de-France	40,2 %
<i>Dont Paris intra-muros</i>	9,8 %
PACA	17,5 %
Rhône-Alpes	15,3 %
Languedoc-Roussillon	10 %
Autres	17 %

Réalisation J Perrin. Source données Ouigo 2014

Par ailleurs, sur le profil des voyageurs qui résident en Île-de-France, Ouigo a estimé leur répartition par départements (données Ouigo, 2014). Parmi l'ensemble des voyageurs franciliens, 43 % sont originaire de l'Est francilien (Seine-et-Marne, Val-de-Marne et Seine-Saint-Denis). Cependant, Paris est le département de résidence de plus du quart des voyageurs franciliens Ouigo transitant par la gare. Ce détail par département des données Ouigo, issues des premiers mois d'exploitation, tend à montrer que la zone de chalandise pour les résidents franciliens de la gare de Marne-la-Vallée est beaucoup plus large pour les voyageurs Ouigo que pour les voyageurs utilisant les offres à grande vitesse classiques (*cf.* Chapitre 5). À l'appui d'une enquête menée auprès des voyageurs, Ouigo a estimé leur taux d'induction²⁹⁷ : parmi les résidents parisiens, le taux d'induction est moins important que pour les autres départements, il s'agit davantage d'un report de clients du TGV

²⁹⁷ Lors de la première année d'exploitation, Ouigo a piloté une enquête par questionnaires sur le profil de ces clients, menée entre juillet et novembre 2013. Par la suite, Ouigo met en place une enquête annuelle sur le comportement de ses clients, ainsi qu'un dispositif d'enquête de satisfaction envoyée après chaque voyage (présentation Ouigo, ENPC, février 2016).

classique. Des résidents de l'Ouest francilien sont également recensés (près de 11 % viennent des Hauts-de-Seine). L'ensemble de ces données nous permettent de faire l'hypothèse d'un élargissement de la zone de chalandise de la gare de Marne-la-Vallée pour les voyageurs utilisant Ouigo.

Les familles représentent 45 % de clients Ouigo en 2013 et 35 % en 2015 (données Ouigo) : une part qui reste très importante et qui est lié au prix d'appel sur les tarifs enfant notamment. Concernant le motif de déplacement en 2015, 86 % des voyageurs qui se déplacent avec Ouigo le font pour un motif privé, lié aux loisirs ou à la visite de proches (Tableau 29). Si ces données correspondent à l'ensemble des clients Ouigo, sachant qu'une très large majorité d'entre eux transitent par la gare de Marne-la-Vallée, cet indicateur tend à confirmer que Ouigo renforce la fonctionnalité touristique de la gare. Cependant, nous ne disposons pas du détail des données, permettant de croiser les éléments relatifs à l'aire d'influence de la gare (pour les résidents franciliens et les autres) et leurs motifs.

Tableau 29 : Motif de déplacement des clients Ouigo (2015)

		Répartition de l'ensemble des clients Ouigo
Motif privé	<i>Loisirs, WE, vacances</i>	22 %
	<i>Visites familles, amis</i>	64 %
Motif professionnel		8 %
Domicile/travail ou étude		6 %

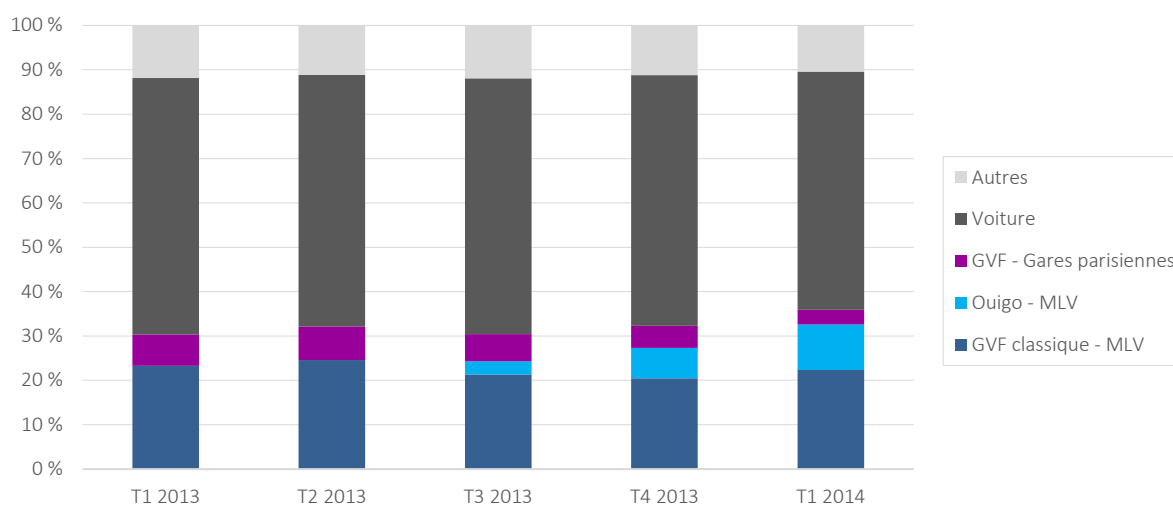
Réalisation J. Perrin. Source : D'après les données Ouigo 2015

Les données relatives aux visiteurs des parcs Disneyland Paris, suite à la mise en service de Ouigo, fournissent des informations sur la part modale de la grande vitesse qui varie peu : elle passe de 11 % en 2012 à 12 % en 2013 et 2014, 13 % en 2015 et à nouveau 12 % en 2016²⁹⁸. Sur l'ensemble du volume de visiteur, nous n'observons donc pas d'évolution significative de la part modale de la grande vitesse suite à la mise en service de Ouigo. Cependant, ces données concernent l'ensemble des visiteurs, et Ouigo correspond surtout au « marché » français (hors proximité) de Disneyland Paris. Pour celui-ci, nous l'avons vu dans le Chapitre 5, la part modale de la grande vitesse ferroviaire est supérieure à 20 % pour les visiteurs, et arrive en seconde position derrière la voiture. Au cours de l'année de mise en service de Ouigo, nous avons pour ces visiteurs français (hors proximité) le détail de la répartition modale : la Figure 24 présente cette répartition pour les quatre trimestres de l'année 2013 et le premier de l'année 2014, en distinguant pour la grande vitesse ferroviaire la gare d'arrivée (Marne-la-Vallée Chessy ou gares parisiennes) ainsi que le type d'offre

²⁹⁸ Source : site Disney (www.corporate.disneylandparis.fr, consulté en 2017).

à partir du second trimestre 2013²⁹⁹. Entre le premier trimestre 2013 et le premier trimestre 2014, la part de la grande vitesse a évolué, passant de 30 % à 36 %, quand la part modale de la voiture connaît une légère baisse (de 58 % à 53 %). Au niveau intramodal, la part de ceux arrivant avec des offres classiques à Marne-la-Vallée Chessy varie légèrement au cours de l'année : le principal transfert de flux se fait entre gares. En effet, la part de ceux arrivés en Ouigo croît pour atteindre 10 % des visiteurs au premier trimestre 2014, quand la part des arrivées en gares parisiennes passe de 7 à 3 %.

Figure 24 : Répartition des modes d'arrivée des visiteurs des parcs Disneyland Paris (2013-2014 T1)



Réalisation J. Perrin, d'après données Disney 2013-2014

Si ces données qui correspondent à une période de promotion importante de l'offre Ouigo sont à analyser avec prudence, nous observons cependant qu'au cours de la première année d'exploitation l'arrivée de Ouigo se traduit pour les visiteurs des parcs par deux transformations : (i) un report modal de la voiture vers la grande vitesse ferroviaire ; (ii) une nouvelle répartition dans le choix de la gare-porte d'entrée pour ceux utilisant la grande vitesse ferroviaire. Pour les visiteurs français des parcs Disneyland Paris, Ouigo semble renforcer la polarisation des voyageurs de la gare par le complexe touristique de Disneyland Paris.

Les résultats issus de ces différentes sources fournissent un puzzle incomplet. Une partie des données montre une augmentation de la part des résidents franciliens dans la fréquentation de la gare (sans devenir majoritaires cependant), soit un élargissement de la zone de la chalandise de Marne-la-Vallée Chessy. Les données de Disneyland Paris, concernant les visiteurs des parcs, mettent en lumière par ailleurs un renforcement du lien entre Marne-la-Vallée Chessy et Disneyland Paris. Si la part modale de la grande vitesse est un peu plus importante après la mise en service de

²⁹⁹ Le questionnaire administré aux visiteurs des parcs Disneyland par le service « Research » évolue à partir de juin 2013, afin de distinguer ceux venus en Ouigo de ceux venus avec une autre ferroviaire à grande vitesse (Entretien Responsable service Research Disney, mars 2014).

Ouigo, la répartition entre gares d'arrivée a également évolué. Ouigo renforce donc la desserte de l'équipement Disneyland Paris. Aussi, nous avons cherché à savoir si la population touristique transitant par la gare de Marne-la-Vallée Chessy a également évolué. Le poids de Disneyland Paris est-il toujours aussi important dans les motifs et pratiques des touristes arrivant à Marne-la-Vallée Chessy ? Les touristes utilisant Ouigo ont-ils un profil spécifique par rapport à ceux arrivant avec des offres classiques, dont l'enquête de 2012 avait souligné la grande homogénéité ?

3.2. Enquêtes *ad hoc* sur les pratiques des touristes : une diversification des profils rencontrés

Les enquêtes menées en 2017 s'appuient sur une démarche comparative et sur une méthodologie mixte, l'enquête par questionnaire étant complétée par une enquête qualitative réalisée par entretiens semi-directifs auprès d'une partie de la population observée, à savoir les touristes ayant voyagé avec Ouigo. La méthodologie mixte ne concerne donc qu'une partie de la population observée dans le cadre de l'enquête par questionnaire.

3.2.1. Spécificité du dispositif des enquêtes 2017 : gares et offres d'arrivées

Lors du montage du protocole d'enquête, Marne-la-Vallée Chessy est desservie par Ouigo depuis quatre ans. Par ailleurs, Massy TGV et Aéroport CDG TGV sont desservies depuis décembre 2015 ; à cette période toutefois, ces deux gares ne sont pas encore terminus de l'offre, elles sont des points d'arrêt intermédiaires sur des liaisons entre Tourcoing et Rennes ou Nantes. L'offre low cost, comme nous l'avons vu, évolue rapidement : la presse relaie la possible extension de l'offre, y compris pour des liaisons avec des gares centrales parisiennes peu avant notre enquête (20 Minutes, 22 mars 2017). Nos enquêtes permettent donc d'observer des évolutions suite aux temps d'expérimentation et d'expansion de Ouigo, soit les deux premiers temps de Ouigo tels que nous les avons identifiés (*cf.* partie 2.1.).

Afin de montrer la spécificité des évolutions de la gare de Marne-la-Vallée Chessy par rapport à une gare centrale et de pouvoir comparer les résultats des enquêtes de 2017 à ceux de l'enquête réalisée en 2012, le choix est fait de conserver l'approche comparative entre Marne-la-Vallée Chessy (MLV) et Paris Gare de Lyon (GDL). Nous avons concentré notre analyse sur les pratiques et les profils des touristes à Marne-la-Vallée Chessy et à Paris Gare de Lyon. L'un des objectifs, spécifique aux enquêtes de 2017, était de pouvoir analyser les pratiques et profils des touristes venus avec Ouigo. Sur cette dernière population en particulier, les arbitrages et représentations quant à l'offre ainsi qu'à la gare de Marne-la-Vallée Chessy ont été étudiés à partir de l'enquête par entretiens semi-directifs.

Le Tableau 30 présente le système relationnel des gares de Marne-la-Vallée Chessy et Paris Gare de Lyon et leurs fréquentations en 2017, à partir des données existantes ou recueillies au cours de nos entretiens avec les responsables de la SNCF et de nos relevés horaires.

Tableau 30 : Trafics et dessertes de Paris Gare de Lyon et Marne-la-Vallée Chessy en 2017

	PARIS GARE DE LYON (GDL)	MARNE-LA-VALLÉE CHESSY (MLV)
Trafic TGV	(34,3 millions en 2012) 36 millions en 2017	(3,1 millions en 2012) 5,6 millions en 2017
Type de desserte et « axe » en 2017	Monodirectionnel en France : axe SNCF sud-est Desserte Lyria (Est de la Suisse) Desserte Thello (Nord de l'Italie) Desserte Renfe (Espagne)	Multidirectionnel en France Desserte Eurostar (Royaume-Uni) Desserte TGV de Bruxelles Desserte Ouigo (Terminus axe sud-est, passage axe nord-ouest)
Liaisons GVF en 2017	52 gares reliées quotidiennement	44 gares reliées quotidiennement + 15 destinations périodiques
Nombres de trains par jour		
	<i>JOB</i> 242	67
	<i>Vendredi</i> -	78

Réalisation : J. Perrin, d'après SNCF (Entretiens; IRC; sites Gares & Connexions; SNCF Open data, Voyages-sncf.com); Lyria, Thello, Eurostar, iDTGV, Ouigo (sites et brochures)

Le Tableau 31 présente les différences dans la conduite et les échantillons obtenus entre les enquêtes par questionnaire de 2012 et de 2017. L'échantillon de l'enquête par questionnaire de 2017 est de 538 individus : la population ciblée est ici resserrée sur les touristes venus en train à grande vitesse en Île-de-France. Par ailleurs, comme en 2012, sont concernées les personnes ne résidant pas en Île-de-France, venues pour un motif touristique d'agrément ou d'affaires, et étant restées au moins une nuit dans la région mais moins de trois mois.

Dans les traitements, l'analyse est menée par gare d'arrivée, centrée sur Marne-la-Vallée (302) et Paris Gare de Lyon (203). L'échantillon de touristes transitant par Marne-la-Vallée Chessy, comme par Paris Gare de Lyon, est plus conséquent qu'en 2012, permettant des traitements y compris par type d'offre (« classique » ou low cost) à Marne-la-Vallée Chessy. En effet, l'objectif de l'enquête était de comprendre l'impact possible de l'offre Ouigo à Marne-la-Vallée Chessy : nous avons donc interrogé les touristes à la fois sur la gare et sur l'opérateur utilisé au départ et à l'arrivée. Il est apparu que pour un nombre important d'individus, la distinction entre TGV et iDTGV mais également avec l'offre Lyria n'était pas claire, en raison de la présence de « TGV » dans le nom de l'offre. Par contre, les offres Eurostar et Ouigo sont parfaitement identifiées (carnets d'enquête 2017). Le fait que l'identité de ces marques soit forte est peut-être un facteur explicatif, tout comme le processus d'embarquement spécifique à ces offres, qui nous semble participer de cette meilleure identification. Seule la répartition par opérateurs (« classiques » ou « Ouigo ») à Marne-la-Vallée Chessy sera donc prise en compte dans nos analyses. Parmi les 302 personnes arrivées à Marne-la-

Vallée Chessy, 179 ont utilisé une offre classique, ici entendue comme TGV (155 individus) ou Eurostar (24 individus), et 123 personnes, un train Ouigo. Dès 2014, la moitié de la fréquentation de la gare est liée à Ouigo (données Ouigo) : la population voyageant avec Ouigo apparaît donc légèrement sous-représentée au sein de notre échantillon.

Tableau 31 : Comparatif des enquêtes par questionnaire 2012 et 2017

	Enquête 2012	Enquête 2017
Modalités d'enquête	Face à face	Face à face
	Questionnaire papier	Questionnaire sur tablette (Lime Survey)
	Échantillonnage aléatoire	Échantillonnage aléatoire
Filtres	Touriste	Touriste
	Au moins une nuitée dans la région	Au moins une nuitée dans la région
	Résident non-Francilien	Résident non-Francilien
	18 ans et plus	16 ans et plus ³⁰⁰
	Tout mode d'arrivée puis focus sur ceux arrivés en train à grande vitesse	Venu en train à grande vitesse
Lieux d'enquête	Parvis : Marne-la-Vallée Chessy	Dans les gares : Marne-la-Vallée Chessy
	Paris Gare de Lyon	Paris Gare de Lyon
	Paris Notre-Dame	
	Paris Tour Eiffel	
Échantillon Total	585	538
GVF	258	538
Arrivée MLV	75	302
Arrivée GDL	111	203
Arrivée autres gares parisiennes	72	26
Arrivée autres gares franciliennes	/	7

Réalisation : J. Perrin.

Afin de tester notre hypothèse de profils et de pratiques différenciées selon l'opérateur d'arrivée à Marne-la-Vallée Chessy, les données sont présentées selon le type d'offre pour les touristes arrivés par cette gare. À partir de nos données, nous mobilisons donc trois sous-échantillons : ceux arrivés à Marne-la-Vallée Chessy et venus avec une des offres « classiques » (sous-échantillon MLV Classiques); ceux arrivés dans la même gare et ayant voyagé avec l'offre Ouigo (sous-échantillon MLV Ouigo); et ceux arrivés en train à grande vitesse à Paris Gare de Lyon (sous-échantillon GDL).

3.2.2. Les évolutions des profils de voyageurs enquêtés par questionnaire entre 2012 et 2017

Le Tableau 32 présente des données sociodémographiques sur le profil des touristes enquêtés par questionnaire en 2012 et en 2017.

³⁰⁰ Seuls 5 individus interrogés ont moins de 18 ans.

Tableau 32 : Comparaison des données sociodémographiques 2012 et 2017 par sous-échantillons

	GDL		MLV				
	2012	2017	2012	2017			
				Total	MLV Cl.	MLV Ouigo	
	<i>n</i> = 111	<i>n</i> = 203	<i>n</i> = 75	<i>n</i> = 302	<i>n</i> = 179	<i>n</i> = 123	
Genre	<i>Femme</i>	60 %	65 %	56 %	68 %	68 %	68 %
	<i>Homme</i>	41 %	35 %	44 %	32 %	32 %	32 %
Âge	<i>18-24 ans</i>	20 %	12 %	13 %	13 %	12 %	15 %
	<i>25-44 ans</i>	51 %	33 %	55 %	53 %	51 %	55 %
	<i>45-64 ans</i>	24 %	32 %	28 %	29 %	32 %	25 %
	<i>65 ans et plus</i>	5 %	24 %	4 %	5 %	5 %	6 %
	<i>moyenne</i>	38 ans	48 ans	40 ans	40 ans	41 ans	40 ans
PCS	<i>Cadres et professions libérales</i>	39 %	20 %	33 %	24 %	29 %	17 %
	<i>Retraités</i>	6 %	30 %	4 %	8 %	7 %	9 %
	<i>Étudiants</i>	15 %	10 %	8 %	8 %	9 %	8 %
Revenu (foyer)	<i>Inférieur à 1500 €</i>	15 %	18 %	24 %	15 %	10 %	21 %
	<i>1500 € à 3500 €</i>	55 %	42 %	42 %	56 %	52 %	61 %
	<i>Supérieur à 3500 €</i>	30 %	40 %	35 %	29 %	37 %	21 %
Part des personnes interrogées vivant en couple	70 %	65 %	73 %	67 %	67 %	66 %	
Part des diplômés du supérieur	66 %	66 %	56 %	54 %	60 %	44 %	
Part des résidents français	80 %	86 %	49 %	82 %	71 %	98 %	

Réalisation : J. Perrin. Données Enquêtes 2012 & 2017 (calculs de l'auteure)

À nouveau, et davantage qu'en 2012, les femmes sont surreprésentées. Comme nous l'avons observé, ce résultat est en partie cohérent avec les différentes données disponibles (*cf.* Chapitre 5). En 2017, la surreprésentation étant plus marquée, deux hypothèses nous permettent de l'expliquer. Le premier élément concerne les conditions d'enquête : les femmes seraient plus enclines à répondre au questionnaire. Parmi les personnes ayant réalisé le voyage en train avec leur conjoint (221 personnes interrogées), la part des femmes s'élève à 61 % : lorsqu'un couple est présent, les femmes ont davantage accepté de répondre au questionnaire. Cependant, ces observations n'expliquent pas tout. Nous avons regardé parmi les personnes voyageant avec des enfants (46 % de l'ensemble de l'échantillon) : 42 % de ces personnes sont venues sans leur conjoint, et parmi ces dernières, 81 % sont des femmes. Nous pouvons faire l'hypothèse que la surreprésentativité des femmes est liée à la période d'enquête (vacances de printemps) et à la répartition des rôles et du temps consacré à s'occuper des enfants au sein du ménage.

Des différences assez nettes en termes de profils sont identifiables selon les sous-échantillons MLV Classiques et MLV Ouigo.

Nous notons des différences significatives concernant la distribution des revenus du foyer entre les personnes venues en Ouigo et celles ayant voyagé avec les offres classiques. Ouigo cible en partie des personnes n'ayant pas les moyens habituellement de voyager en TGV, voyageant seule ou en famille : nos observations confirment que les voyageurs Ouigo ont des revenus moins élevés. Les

cadres et professions libérales sont par ailleurs moins représentés, ainsi que les diplômés du supérieur.

La répartition des données par type d'offre montre également que l'évolution de la part de résidents français à Marne-la-Vallée Chessy, passée de 49 % en 2012 à 82 % en 2017, est notamment liée à Ouigo : 98 % des utilisateurs résident en France.

Le Tableau 33 présente les informations relatives au lieu de résidence des touristes composant les sous-échantillons GDL, MLV Classiques et MLV Ouigo. Parmi les voyageurs des offres classiques, la part des Européens de proximité a fortement diminué, passant de 51 % à 28 %. Parmi les Européens de proximité, les Britanniques sont les plus représentés (68 %). Sur ce point, nous pensons que les différences observées entre 2012 et 2017 sont liées en partie à la période d'enquête : les résidents étrangers sont moins nombreux, quelle que soit la gare d'arrivée.

Tableau 33 : Principaux pays et régions de résidence des touristes en 2017 selon la gare et l'offre d'arrivée

GDL	MLV Classiques	MLV Ouigo
<i>n</i> = 203	<i>n</i> = 179	<i>n</i> = 123
France : 86 %	France : 71 %	France : 98 %
Dont :	Dont :	Dont :
PACA : 45 %	Rhône-Alpes : 19 %	PACA : 51 %
Rhône-Alpes : 28 %	Aquitaine : 18 %	Rhône-Alpes : 21 %
Languedoc-Roussillon : 19 %	PACA : 14 %	Languedoc-Roussillon : 8 %
Bourgogne : 3 %	Languedoc-Roussillon : 12 %	Nord-Pas-de-Calais : 6 %
	Nord-Pas-de-Calais : 7 %	
Europe de proximité : 10 %	Europe de proximité : 28 %	
Dont :	Dont :	
Suisse : 90 %	Grande-Bretagne : 68 %	
Italie : 10 %	Belgique : 18 %	
Autres pays : 4 %	Autres pays : 1 %	Autres pays : 2 %

Réalisation : J. Perrin. Données Enquête 2017 (calculs de l'auteure)

Pour les visiteurs Ouigo, les régions de résidence (ancien découpage) correspondent surtout aux régions reliées par l'offre Ouigo « sud-est », qui est la première à avoir été mise en place, et pour laquelle Marne-la-Vallée Chessy alors est terminus. Par ailleurs, 60 % des Ouigo desservant la gare réalisent des missions sur cet axe (relevé horaire, avril 2017). Entre offre classique et offre Ouigo, le transfert de flux le plus notable concerne les personnes résidant en Région PACA : 22 % des touristes arrivés à Marne-la-Vallée Chessy en 2012, ils représentent 14 % de ceux arrivés à Marne-la-Vallée Chessy avec une offre classique en 2017 et 51 % de ceux venus en Ouigo.

Pour les touristes interrogés à Paris Gare de Lyon, des évolutions sont également notables concernant les données sociodémographiques des touristes interrogés, à l'exemple du taux de retraités (Tableau 32). Ces éléments nous semblent liés en particulier au motif du séjour

(Tableau 34). En effet, la part des touristes venus pour motif touristique d'affaires est passée de 30 % en 2012 à 4 %. Cette donnée ne traduit pas une baisse effective du tourisme d'affaires en Île-de-France (CRT Paris Île-de-France, 2018) : elle nous semble ici liée à la période et aux conditions d'enquête. Durant les périodes scolaires, moins d'événements et rencontres professionnelles sont organisés : en 2012, 58 % des touristes venus pour motif affaires et arrivés à Paris Gare de Lyon avaient été interrogés le vendredi 26 octobre, veille de vacances. De plus, durant l'intervalle de l'enquête de 2017, plusieurs événements sportifs ou ludiques (à l'exemple du marathon de Paris) sont organisés, renforçant la pression sur le parc hôtelier. Dans l'analyse des données de 2017, en particulier pour les personnes arrivées à Paris Gare de Lyon, les analyses et comparaisons avec 2012 concerneront donc les personnes venues pour motif d'agrément. Au sein du sous-échantillon GDL, les lieux de résidence correspondent à la structure de l'offre (Tableau 33) : Sud Est et Sud de la France, Suisse (offre Lyria) et Italie (offre Thello).

Le Tableau 34 présente des données générales relatives au séjour réalisé par les touristes enquêtés par questionnaire en 2012 et en 2017.

Tableau 34 : Comparaison des motifs et organisations du séjour par sous-échantillons gares et offres des enquêtes 2012 et 2017

		Arrivée GDL		Arrivée MLV		
		2012	2017	2012	2017	
					MLV Cl.	MLV Ouigo
		<i>n</i> = 111	<i>n</i> = 203	<i>n</i> = 75	<i>n</i> = 179	<i>n</i> = 123
Motif (non exclusif)	« Affaires »	30 %	4 %	4 %	4 %	6 %
	Agrément	71 %	96 %	96 %	96 %	94 %
	<i>Découvrir/Visiter</i>	-	68 %	-	88 %	68 %
	<i>Visite proches</i>	-	58 %	-	29 %	43 %
	<i>Shopping</i>	-	15 %	-	9 %	18 %
Durée	1 à 3 nuitées	62 %	48 %	83 %	78 %	67 %
	4 à 6 nuitées	30 %	32 %	16 %	21 %	20 %
	7 nuitées et +	8 %	21 %	1 %	2 %	12 %
Avec qui (train) (non exclusif)	Seul	51 %	33 %	7 %	15 %	30 %
	Famille ³⁰¹	30 %	60 %	83 %	79 %	67 %
	<i>Conjoint</i>	-	39 %	-	47 %	27 %
	<i>Enfant(s)</i>	-	27 %	-	63 %	54 %
	<i>Autres famille</i>	-	13 %	-	17 %	17 %
Précision type d'hébergement ³⁰²	Amis	15 %	5 %	13 %	10 %	4 %
	Hôtel	54 %	35 %	95 %	86 %	50 %
	Chez des proches	39 %	53 %	5 %	11 %	41 %
	Airbnb	4 %	6 %	/	2 %	8 %
	Autres	4 %	5 %	/	/	2 %
Déjà venu à Paris et sa région		-	96 %	-	92 %	91 %

Réalisation : J. Perrin. Données Enquêtes 2012 & 2017 (calculs de l'auteure)

³⁰¹ Pour l'année 2012, « famille » concerne à la fois le conjoint, les enfants ou d'autres membres de la famille. Les données de 2017 permettent de préciser cette catégorie.

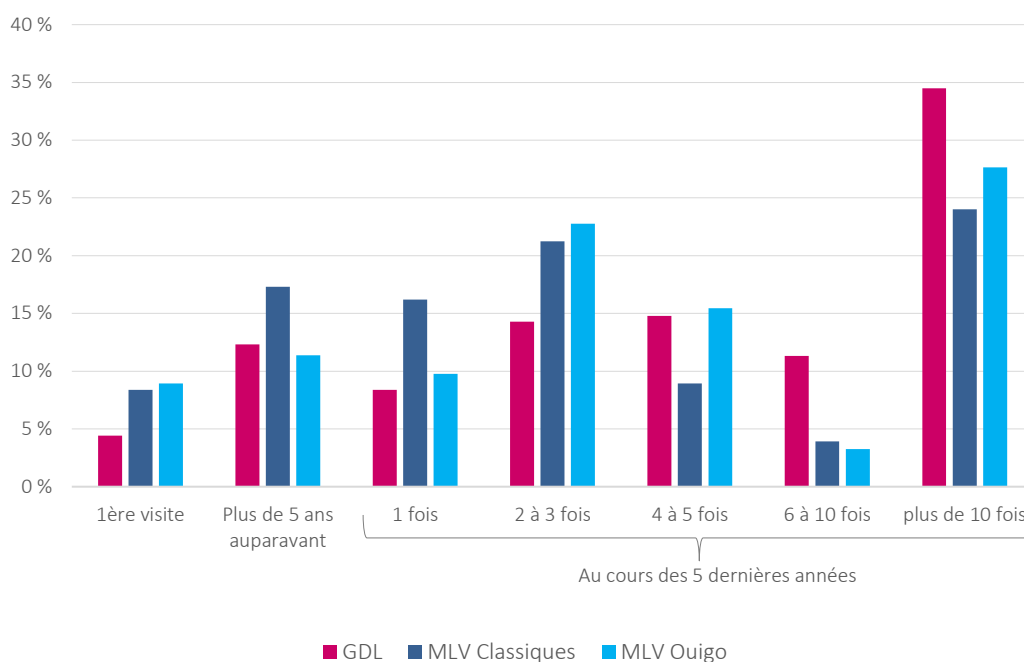
³⁰² Dans le questionnaire de 2017, nous avons interrogé les personnes afin de savoir si elles avaient eu différents hébergements au cours de leur séjour. C'est le cas pour 13 % des touristes arrivées par Paris Gare de Lyon et 7 % de ceux venus par Marne-la-Vallée Chessy. Dans un souci de comparabilité, le « premier hébergement ou celui considéré comme principal » est ici considéré (Question C1., Annexe 9). Les informations relatives à l'hébergement secondaire sont présentées en Annexe 25.

Concernant les touristes arrivés à Marne-la-Vallée Chessy, les données présentant le séjour réalisé par sous-échantillons mettent en lumière d'importantes différences (Tableau 34), alors que les données de 2012 montraient un profil très homogène (famille, court séjour, hébergement à l'hôtel). Les observations concernant le sous-échantillon MLV Classiques en 2017 sont proches, avec quelques nuances cependant, à l'exemple de la part des personnes logeant à l'hôtel passée de 95 % à 86 %, que nous attribuons au fait que la part des résidents étrangers est moins élevée qu'en 2012. Quant aux données relatives aux personnes arrivées avec Ouigo, sur l'ensemble des variables retenues, elles sont plus hétérogènes, ce qui renforce nos hypothèses de profils différents y compris concernant les pratiques spatiales. En effet, près d'un tiers des touristes arrivés à Marne-la-Vallée Chessy en Ouigo réalisent des longs séjours. Si la part des personnes venues dans le cadre de séjour en famille est majoritaire (67 %), ils sont 30 % à être venus seuls. Pour ces derniers, il s'agit surtout de personnes venues rejoindre des proches (amis ou famille) dans la destination (92 %). Par ailleurs, sur l'ensemble du sous-échantillon MLV Ouigo, 41 % des touristes ont été hébergés chez des proches.

Concernant les types d'hébergement, nous avons isolé parmi les hébergements marchands les hôtels (qui restent largement majoritaires) et les locations entre particuliers de type « airbnb », en présupposant une progression du recours à ce type d'hébergement entre 2012 et 2017. Nos données ne permettent pas d'identifier une progression forte de ce type d'hébergement, bien que celui-ci soit plus notable parmi les voyageurs arrivés à Marne-la-Vallée et venus en Ouigo : 8 % d'entre eux ont eu recours à ce type d'hébergement ce qui n'était le cas pour aucun touriste arrivé par Marne-la-Vallée en 2012.

Pour les acteurs du tourisme en Île-de-France le fait que les touristes viennent à plusieurs reprises au sein d'une même destination touristique est un élément important, révélateur de l'attractivité et la densité des aménités proposées. Dans le cas de la région parisienne, les observateurs (CRT Paris Île-de-France ou OTCP) soulignent qu'une part importante des touristes est déjà venue, voir vient régulièrement. Dans le cadre d'une analyse des pratiques spatiales des touristes, la familiarité avec la destination est également un point important. Cette connaissance de l'espace touristique peut expliquer une évolution des pratiques, et notamment un élargissement de l'espace touristique fréquenté (Duhamel & Knafou, 2007 ; Simon, 2010) : les pratiques des touristes ne se limitent plus aux hauts-lieux touristiques. La Figure 25 apporte des éclairages sur les touristes déjà venus en Île-de-France avant le séjour réalisé en 2017.

Figure 25 : Niveau de familiarité des touristes avec l'espace touristique francilien par sous-échantillons gares et offres



Réalisation J. Perrin. Données Enquête 2017 (calculs de l'auteure)

Dans le cas des touristes venus avec Ouigo, nous avons observé que c'est parmi ce sous-échantillon que la part de « primo-visiteurs » est la plus importante, bien qu'elle concerne moins de 10 % des touristes rencontrés. Parmi les touristes déjà venues à Paris et sa région, nous avons également demandé aux personnes d'estimer combien de fois elles étaient venues au cours des cinq dernières années. Pour les trois sous-échantillons observés, le niveau de familiarité le plus représenté concerne des personnes déjà venues au cours à Paris et sa région, et plus de 10 fois au cours des cinq dernières années. Parmi ceux arrivés à Marne-la-Vallée Chessy, également, cette proportion est plus élevée pour les touristes venus en Ouigo. Ces observations permettent d'envisager l'offre, à la fois comme une opportunité de venir une première fois dans la région, et également, comme une opportunité de venir plus régulièrement, notamment pour les personnes réalisant des séjours dont le motif est la sociabilité³⁰³.

3.2.3. Profils des personnes rencontrées lors des entretiens semi-directifs

Les données relatives aux touristes arrivés à Marne-la-Vallée Chessy et venus avec Ouigo sont enrichies par les résultats issus de l'enquête par entretiens semi-directifs. L'objectif est d'apporter des éclairages sur les pratiques et les arbitrages réalisés que le questionnaire ne permet pas de traiter de façon satisfaisante. Nous nous sommes donc davantage intéressés à analyser les représentations spatiales associées aux pratiques de déplacement vers et dans la destination par l'étude des différents

³⁰³ Le fait de voyager afin de rendre visite à des proches (Potier & Terrier, 2007).

discours. Ces entretiens fournissent également des informations très riches sur les arbitrages réalisés, plus ou moins consciemment. Ces différents éléments sont mis en perspective avec les expériences de déplacement et voyages des différentes personnes entretenues.

Quinze entretiens ont été réalisés auprès de personnes venues entre février 2016 et septembre 2017 en Île-de-France afin de réaliser un séjour touristique : toutes sont venues en train à grande vitesse Ouigo et arrivées en gare de Marne-la-Vallée Chessy lors du voyage aller.

Le détail de leur profil est présenté en Annexe 11. Par ailleurs, le Tableau 35 présente quelques informations relatives aux personnes rencontrées lors des entretiens semi-directifs.

Tableau 35 : Présentation des profils des personnes rencontrées pour les entretiens semi-directifs

		Touristes
Nombre de personnes rencontrées		15
Genre	<i>Femme</i>	13
	<i>Homme</i>	2
Âge	<i>18-24 ans</i>	5
	<i>25-44 ans</i>	7
	<i>45-64 ans</i>	2
	<i>65 ans et plus</i>	1
Activités	<i>Cadre</i>	2
	<i>Professions intermédiaires</i>	4
	<i>Recherche d'emploi</i>	1
	<i>Étudiant/Lycéen</i>	5
	<i>Retraité</i>	3
Personne vivant en couple		7
Lycéenne vivant en famille		2
Région de résidence	Rhône-Alpes	7
	PACA	3
	Languedoc-Roussillon	2
	Nord-Pas de Calais	2
	Pays de la Loire	1

Réalisation : J. Perrin. Données Enquêtes 2017, volet entretiens

Les entretiens sont ici un complément à la démarche quantitative. Ils ne visent pas à être représentatifs du sous-échantillon étudié mais illustratifs. Aussi, les personnes rencontrées ont des profils plus diversifiés.

Dans le cadre de l'enquête par entretiens, à nouveau, les femmes sont davantage représentées (13 personnes sur 15). Si la taille du corpus ne permet pas de discuter cette répartition, le fait que les femmes soient présentées comme les organisatrices du voyage est à souligner. Sur les sept personnes vivant en couple, toutes ont participé à l'organisation du séjour (achat des billets de train, réservation hébergement ou activité). Dans plusieurs cas, elles se sont occupées seules de ces points. Ces éléments participent à expliquer le fait qu'elles sont davantage représentées parmi nos interlocuteurs.

Concernant l'âge des personnes rencontrées, en lien avec leurs activités, quatre groupes se distinguent :

- Les jeunes, de 16 à 23 ans (5 personnes) ;
- Les actifs sans enfant ayant 28-29 ans (3 personnes) ;
- Les actives avec enfant(s), toutes venues en famille, entre 33 et 41 ans (4 personnes) ;
- Les retraités, âgés de 59 à 67 ans (3 personnes).

Le Tableau 36 reprend les éléments clés relatifs à l'organisation du séjour des personnes rencontrées lors des entretiens semi-directifs.

Tableau 36 : Présentation des motifs et de l'organisation des séjours des personnes rencontrées lors des entretiens semi-directifs

		Touristes
Nombre de personnes rencontrées		15
Motif (non exclusif)	<i>Agrément</i>	15
	<i>Découvrir/Visiter</i>	11
	<i>Visite proches</i>	10
Durée	<i>1 à 3 nuitées</i>	7
	<i>4 à 6 nuitées</i>	6
	<i>7 nuitées et +</i>	2
<i>Seul</i>		6
Avec qui (train) (non exclusif)	<i>Famille</i> ³⁰⁴	8
	<i>Conjoint</i>	4
	<i>Enfant(s)</i>	7
	<i>Autres familles</i>	2
<i>Amis</i>		1
Type d'hébergement ³⁰⁵	<i>Hôtel</i>	4
	<i>Chez des proches</i>	9
	<i>Autres (airbnb)</i>	2
Déjà venu à Paris et sa région		15

Réalisation : J. Perrin. Données Enquêtes 2017, volet entretiens

Toutes ces personnes étaient déjà venues dans la région avant le séjour dont elles nous ont parlé. Également, l'ensemble des séjours sont liés à des motifs d'agrément et deux raisons sont avancées : le fait de faire des visites ou activités touristiques (« visite ») et le fait de rendre visite à des proches (« proche »). 7 personnes évoquent les deux motifs ; 4 uniquement celui de rendre visite à des proches et 4 uniquement celui de faire des visites et activités touristiques. Par ailleurs, les personnes ayant voyagé seules sont venues rejoindre des proches dans la région. L'importance de la sociabilité

³⁰⁴ Pour l'année 2012, « famille » concerne à la fois le conjoint, les enfants ou d'autres membres de la famille. Les données 2017 permettent de préciser cette catégorie.

³⁰⁵ Parmi les personnes rencontrées, trois d'entre elles ont eu différents hébergements au cours de leur séjour en région parisienne. Les informations dans le tableau concernent celui considéré comme principal. Par ailleurs, dans tous les cas, il s'agissait de logement de même type (chez des proches).

dans les motifs des personnes rencontrées se traduit également dans l'hébergement : 9 personnes ont été hébergées par des proches, et 3 d'entre elles ont eu plusieurs lieux d'hébergement (tous chez des proches).

Les personnes rencontrées ont réalisé des séjours de 2 à 11 jours. Les courts séjours (1 à 3 nuitées) représentent moins de la moitié des séjours décrits. Nous avons donc rencontré davantage de personnes ayant réalisé des longs séjours (4 nuitées et plus) au cours des entretiens.

4. Ouigo et les nouvelles pratiques spatiales de l'espace touristique francilien

Les deux enquêtes menées en 2017 permettent de mettre en évidence une évolution des profils de touristes transitant par Marne-la-Vallée Chessy. Ces nouveaux profils ont des pratiques spatiales plus diversifiées que ceux qui utilisent les offres classiques (4.1.). Celles-ci traduisent le fait que le type de séjour réalisé n'est pas le même (4.2.). Les récits des touristes venus avec Ouigo permettent d'éclairer sur les facteurs de cette diversification (4.3.).

4.1. Diversification des espaces touristiques fréquentés

Afin d'identifier quels niveaux de l'espace touristique francilien ont été fréquentés par les touristes interrogés en 2017, nous avons croisé les déclarations relatives aux lieux visités et aux lieux d'hébergement. L'analyse des modes de transport utilisés lors du séjour a fourni un éclairage complémentaire tout en permettant de contrôler les résultats obtenus. Nous proposons de revenir sur les grands résultats concernant chacun de ces trois variables (4.1.1.) puis de présenter l'espace touristique fréquenté par les touristes rencontrés (4.1.2.) : le fait de croiser les lieux déclarés visités aux lieux d'hébergement permet de ne pas limiter l'espace fréquenté aux hauts lieux touristiques visiter, mais d'estimer l'étendue de l'espace touristique effectivement fréquenté par les touristes.

4.1.1. Variables mobilisées pour spatialiser les pratiques des touristes en 2017

(i) Les espaces déclarés visités

L'expérience de l'enquête de 2012 nous a montré que d'une part, il était difficile pour les personnes interrogées d'être exhaustives, et par ailleurs, de se repérer dans l'espace. Notre objectif n'étant pas de mesurer l'intensité de la fréquentation de l'espace touristique ou de reconstituer des parcours précis, mais d'identifier l'étendue de l'espace fréquenté, nous avons fait le choix d'interroger les personnes sur les lieux qu'elles déclarent avoir visités à partir de trois entrées spatiales : « au cours de votre séjour, avez-vous ou comptez-vous visiter (plusieurs choix possibles) : des lieux dans

Paris ; Disneyland et ses alentours ; des lieux de la région parisienne en dehors de Paris et Disney ; autres » (question E1, Annexe 9). Selon le choix des personnes, différentes propositions leur ont ensuite été faites³⁰⁶ (question E2 à E4). Nous distinguons donc :

- Disneyland Paris : à savoir l'ensemble du complexe touristique comprenant les parcs, les espaces commerciaux (Disney Village, centre commercial Val d'Europe, la Vallée Village), les hôtels et les différentes aménités touristiques liées au complexe ;
- Paris : Paris *intramuros* ;
- La petite couronne accessible en métro ;
- Ailleurs dans la région parisienne : en dehors donc des secteurs Paris, Disney et de la petite couronne accessible en métro.

Paris et la petite couronne accessible en métro constituent le « Paris du métro ». Le Tableau 37 présente les lieux déclarés visités selon ce classement, le détail étant précisé en Annexe 25.

Tableau 37 : Lieux déclarés visités lors du séjour par sous-échantillons gares et offres

	GDL	MLV Classiques	MLV Ouigo
	<i>n = 203</i>	<i>n = 179</i>	<i>n = 123</i>
Des lieux dans Paris	82 %	9 %	34 %
Petite couronne du métro	37 %	4 %	11 %
<i>Exclusivement Paris du Métro</i>	65 %	4 %	16 %
Disneyland Paris (complexe)	10 %	88 %	61 %
<i>Exclusivement Disneyland Paris</i>	1 %	82 %	45 %
Ailleurs	27 %	8 %	24 %
<i>Exclusivement Ailleurs</i>	10 %	7 %	17 %

Réalisation : J. Perrin. Données Enquête 2017 (calculs de l'auteure)

De ces données, nous retenons plusieurs éléments. Tout d'abord, concernant les sous-échantillons GDL et MLV Classiques, ceux-ci sont cohérents avec les observations de 2012. Néanmoins, parmi les personnes arrivées à Paris Gare de Lyon et ayant visité Disneyland Paris, elles passent de 21 % en 2012 à 10 % en 2017. Dans ce cas, nous supposons qu'il peut s'agir d'une conséquence du transfert de gare d'arrivée observé à partir des données Disney (*cf.* partie 3.1.). Parmi le sous-échantillon MLV Classiques, la part des personnes visitant Paris est moins importante (15 % en 2012). En 2012, les touristes étrangers étaient davantage concernés par la visite de Paris : nous lions cette baisse à leur moindre représentation dans l'échantillon 2017. Le deuxième élément particulièrement notable concerne les lieux déclarés visités par les touristes arrivés à Marne-la-Vallée Chessy en Ouigo. Ceux-ci sont plus diversifiés que parmi les personnes venues avec une

³⁰⁶ Les limites de Paris n'étant pas clairement identifiées par une part importante des touristes, les secteurs à proximité de Paris accessible en métro, ont été proposés à la fois aux personnes répondant « des lieux dans Paris » et des « lieux de la région parisienne ».

offre classique. Si 61 % d'entre eux déclarent visiter le complexe Disneyland Paris, ils sont 34 % à déclarer visiter Paris (38 % si l'on considère le Paris du métro) et près d'un quart d'entre eux déclare être allé ailleurs (hors Paris et Disney) en région parisienne. Ceci montre qu'une partie des touristes qui utilisent Ouigo ne vient pas pour Disneyland Paris, mais pour faire un séjour en Île-de-France, en profitant de l'opportunité de cette offre low cost.

(ii) Les lieux et les types d'hébergement

La deuxième variable spatiale analysée concerne l'hébergement. Dans le cadre de l'enquête par questionnaire de 2017, les personnes ont été interrogées sur le fait d'avoir plusieurs hébergements au cours de leur séjour : 11 % de l'ensemble de l'échantillon déclarent avoir eu plus d'un hébergement. Nous observons des différences selon la gare et l'offre d'arrivée : ils sont 13 % au sein du sous-échantillon GDL, 12 % pour le sous-échantillon MLV Ouigo et 3 % seulement dans le cas du sous-échantillon MLV Classiques. Parmi ces derniers, la proportion de courts séjours est plus importante (78 %), ce qui peut expliquer en partie le fait de n'avoir recours qu'à un hébergement au cours du séjour, bien que ceci semble davantage lié au profil de séjour orienté vers Disneyland Paris.

Les touristes ont été interrogés sur le type d'hébergement, sa localisation ainsi que sur les raisons liées à ce choix³⁰⁷. Ces différents résultats sont présentés dans le Tableau 38³⁰⁸ : afin de faciliter la lisibilité des observations, celui-ci concerne l'hébergement de ceux n'en ayant eu qu'un et pour ceux en ayant eu plusieurs, le premier ou celui considéré comme principal (question C1, Annexe 9).

Dans le cas du sous-échantillon GDL, les proportions entre hébergements marchand et non marchand sont proches de celles observées en 2012. Paris et la petite couronne accessible en métro sont les principaux lieux d'hébergement : nous observons un léger recul de Paris (64 % en 2012 pour 54 % en 2017) et une progression de la petite couronne accessible en métro (9 % en 2012 pour 21 % en 2017), cohérente avec la progression du parc hôtelier et l'élargissement de la centralité touristique parisienne au sein du « Paris du métro » observé par certains spécialistes de la géographie du tourisme parisien (Gravari-Barbas & Fagnoni [dir.], 2013). Une majorité de ceux arrivés à Paris Gare de Lyon déclare n'avoir pas choisi leur hébergement (57 %) : dans 95 % des cas, il s'agit de personnes dont l'hébergement est non marchand. Pour les personnes dont l'hébergement est marchand, l'accessibilité de la localisation (67 %) et le prix (38 %) sont les deux principales raisons déclarées au choix de cet hébergement (Annexe 25).

³⁰⁷ Question C4 (Annexe 9) : « Pour quelles raisons avez-vous choisi la localisation de cet hébergement ? (Plusieurs choix possibles) : la localisation est accessible par rapport aux lieux que vous souhaitez fréquenter ; la proximité de proches (famille, ami) dans ce secteur ; le prix ; l'attrait pour le quartier ; l'attrait pour l'hébergement ; vous n'avez pas choisi (chez un proche ou réservation pro), autres ».

³⁰⁸ Ces données en fonction du type d'hébergement sont présentées en Annexe 25.

Tableau 38 : Types, lieux et retour sur le choix de l'hébergement par sous-échantillons gares et offres

		GDL	MLV Classiques	MLV Ouigo
		<i>n</i> = 203	<i>n</i> = 179	<i>n</i> = 123
Type d'hébergement	<i>Marchand</i>	45 %	89 %	59 %
	<i>Non marchand</i>	55 %	11 %	41 %
Secteurs	<i>Disney</i>	2 %	86 %	44 %
	<i>Paris</i>	54 %	0	13 %
	<i>Petite couronne_métro</i>	21 %	1 %	5 %
	<i>Petite couronne_hors métro</i>	9 %	3 %	10 %
	<i>Seine-et-Marne (hors Disney)</i>	2 %	9 %	15 %
	<i>Yvelines, Essonne, Val-d'Oise</i>	12 %	1 %	13 %
Choix	<i>Accessibilité</i>	32 %	69 %	41 %
	<i>Prix</i>	17 %	25 %	23 %
	<i>Proximité de proches</i>	4 %	2 %	4 %
	<i>Quartier</i>	7 %	2 %	1 %
	<i>L'hébergement</i>	4 %	9 %	6 %
	<i>Pas choisi</i>	57 %	21 %	46 %

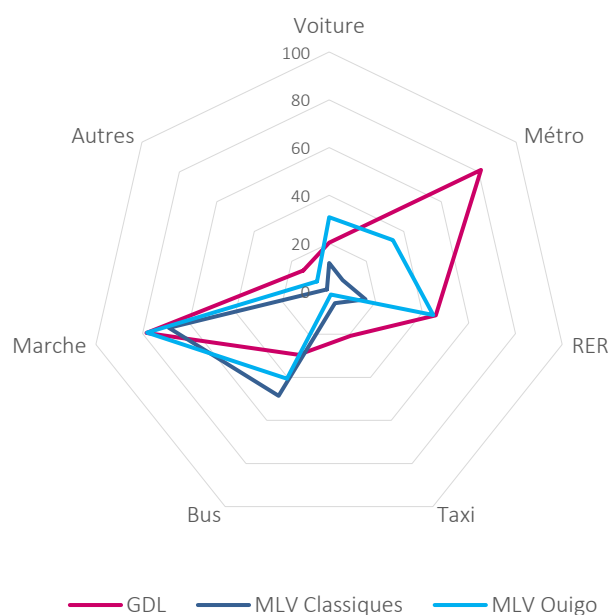
Réalisation : J. Perrin. Données Enquête 2017 (calculs de l'auteure)

Pour les touristes arrivés à Marne-la-Vallée Chessy, les pratiques liées à l'hébergement de ceux arrivés avec une offre classique sont cohérentes avec celles observées en 2012. La part de l'hébergement marchand est légèrement moins importante mais reste très majoritaire (89 %), tout comme le secteur d'hébergement « Disney » (86 %) : la majorité des hébergements des touristes se logeant dans le secteur Disney étant marchand. L'accessibilité de la localisation est la principale raison mise en avant (69 %), encore plus fortement dans le cas de l'hébergement marchand. La Seine-et-Marne constitue un secteur secondaire d'hébergement (9 %).

Les données relatives à l'hébergement des touristes arrivés en Ouigo se détachent nettement de ces observations. Les lieux d'hébergement sont répartis dans la région parisienne, bien que Disney reste le principal secteur (44 %) : la Seine-et-Marne constitue un pôle secondaire (15 %) comme Paris (13 %). Cette distribution est fortement liée au type d'hébergement (Annexe 25). L'hébergement non marchand correspondant à 41 % des déclarations : celui-ci est à la fois plus dispersé dans la région, et est également plus particulièrement important en grande couronne. L'hébergement marchand est davantage polarisé par le secteur Disney (70 %) mais dans des proportions moindres que pour les touristes arrivés en offre classique (94 %). Pour l'hébergement marchand, l'accessibilité de la localisation (68 %) et le prix (38 %) sont les principaux critères de choix.

(iii) Les moyens de déplacement utilisés dans la destination

Les modes de transport utilisés au cours du séjour éclairent également sur les pratiques spatiales des touristes en fonction de leur gare d'arrivée et de l'offre utilisée (Figure 26).

Figure 26 : Les modes de transports utilisés lors du séjour par sous-échantillons gares et offres

Réalisation J. Perrin. Données Enquête 2017 (calculs de l'auteure)

En 2017, la marche a été intégrée aux propositions (question I1, Annexe 9). Il s'agit du principal moyen de déplacement déclaré par les touristes arrivés à Marne-la-Vallée Chessy (69 % pour ceux venus en offre classique et 78 % pour ceux ayant utilisé Ouigo). Il est également l'un des principaux modes déclarés pour ceux arrivés à Paris Gare de Lyon (78 %), uniquement devancé par le métro (81 %). En 2012, le principal mode utilisé par ceux arrivés par Marne-la-Vallée Chessy était le bus (85 %) ; en 2017, en dehors de la marche, il est toujours le principal mode de ceux arrivés dans cette gare en offres classiques, utilisé par 49 % d'entre eux. Si les proportions sont moindres, les touristes du sous-échantillon MLV Classiques sont ceux utilisant le plus ce mode, une utilisation que nous estimons en lien avec la fréquentation du complexe Disneyland Paris et sa desserte en navette Disney. Également, 41 % des touristes arrivés avec Ouigo déclarent avoir utilisé le bus. Comme en 2012, les modes de transport utilisés pour ceux arrivant à Paris Gare de Lyon et ceux arrivant à Marne-la-Vallée Chessy en offres classiques présentent d'importantes différences, à la fois dans la diversité des modes utilisés (plus importante pour ceux arrivés à Paris Gare de Lyon) ainsi que dans l'importance. Pour ceux arrivés à Paris Gare de Lyon, en plus de la marche (78 %) et du métro (81 %) déjà déclaré être utilisés par une majorité des touristes, le RER a été utilisé par près de la moitié d'entre eux, et les modes les moins utilisés (voiture, taxi) l'ont tout de même été par plus de 20 % d'entre eux. Les modes de transport utilisés par les touristes venus en Ouigo se distinguent de ces deux cas. Outre la marche, quatre principaux modes sont déclarés utilisés : le RER (45 %), le bus (41 %), le métro (34 %) et la voiture (31 %). Le RER, le métro comme la voiture confirment des pratiques spatiales plus larges que le complexe Disneyland Paris, à la fois vers Paris et le reste de la région parisienne. Nous expliquons la plus faible représentation du taxi (2 %) au sein de ce sous-échantillon par des facteurs budgétaires.

Ces différentes variables mettent en évidence le fait que les touristes arrivés à Marne-la-Vallée Chessy et utilisant Ouigo ont des pratiques spatiales à la fois plus hétérogènes et plus diffuses que celles des touristes transitant habituellement dans cette gare (sous-échantillon MLV 2012 ou sous-échantillon MLV Classiques 2017).

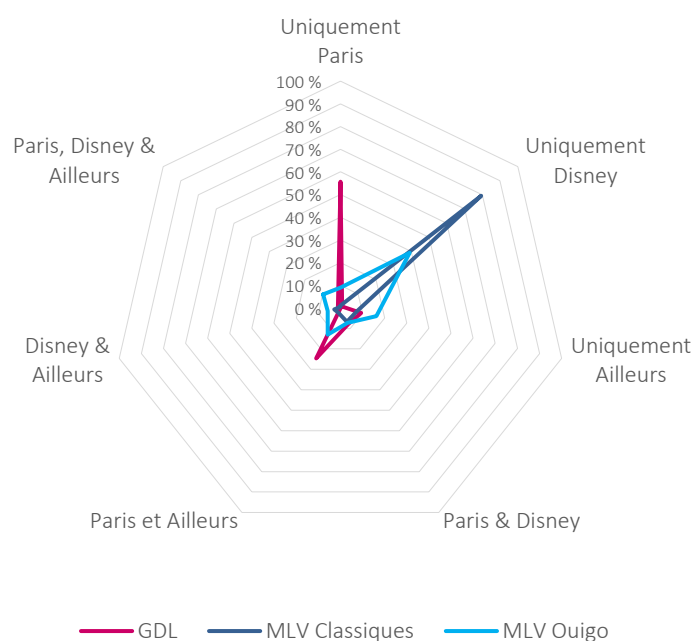
4.1.2. Nouvelles lectures des espaces touristiques fréquentés

Les lieux d'hébergement³⁰⁹ et les lieux déclarés visités³¹⁰ nous ont permis d'établir quels niveaux de l'espace touristique parisien ont été fréquentés. Nous avons analysé ces données en fonction de la gare-porte d'entrée et de l'offre ayant été utilisée à Marne-la-Vallée Chessy.

Afin d'identifier l'aire d'influence « touristique » des gares étudiées, le même découpage que celui présenté dans le chapitre 5 a été mobilisé : « Paris » entendu comme le Paris du Métro, « Disney » comprenant l'ensemble du complexe touristique et le reste de l'espace touristique parisien, correspondant au troisième niveau établi par Philippe Duhamel et Rémy Knafou dans leur analyse de la centralité touristique parisienne (Duhamel & Knafou, 2007).

La Figure 27 représente l'espace fréquenté par les touristes en 2017 pour chacun trois sous-échantillons observés (GDL, MLV Classiques et MLV Ouigo).

Figure 27 : Modalités de fréquentation de l'espace touristique par sous-échantillon gares et offres



Réalisation : J. Perrin. Données Enquête 2017 (calculs de l'auteur)

³⁰⁹ Nous avons croisé à l'ensemble des lieux d'hébergement, y compris les hébergements secondaires de ceux déclarant en avoir eu plus d'un au cours du séjour.

³¹⁰ Comme pour les données 2012, les moyens de transport ont permis de nous assurer de la cohérence des résultats obtenus.

Pour chacun d'entre eux, les différentes configurations de fréquentation de l'espace touristique sont réparties. Le lieu d'hébergement permet de mieux prendre en compte l'espace « banal » (Simon, 2010), les lieux déclarés visités étant davantage liés à l'espace monumental parisien ou aux hauts lieux touristiques. Les données observées montrent que l'hébergement participe de façon non négligeable à l'élargissement de l'espace touristique fréquenté, en particulier dans le cas de l'hébergement non marchand. 65 % des touristes arrivés à Paris Gare de Lyon déclarent ne visiter que Paris (du métro), ils sont 56 % à effectivement fréquenter exclusivement ce niveau. Au contraire, pour les touristes arrivés en offres classiques à Marne-la-Vallée Chessy (pour lesquels le taux d'hébergement marchand est de 89 %), ils sont 82 % à déclarer visiter uniquement Disneyland Paris et 79 % à ne fréquenter que ce niveau.

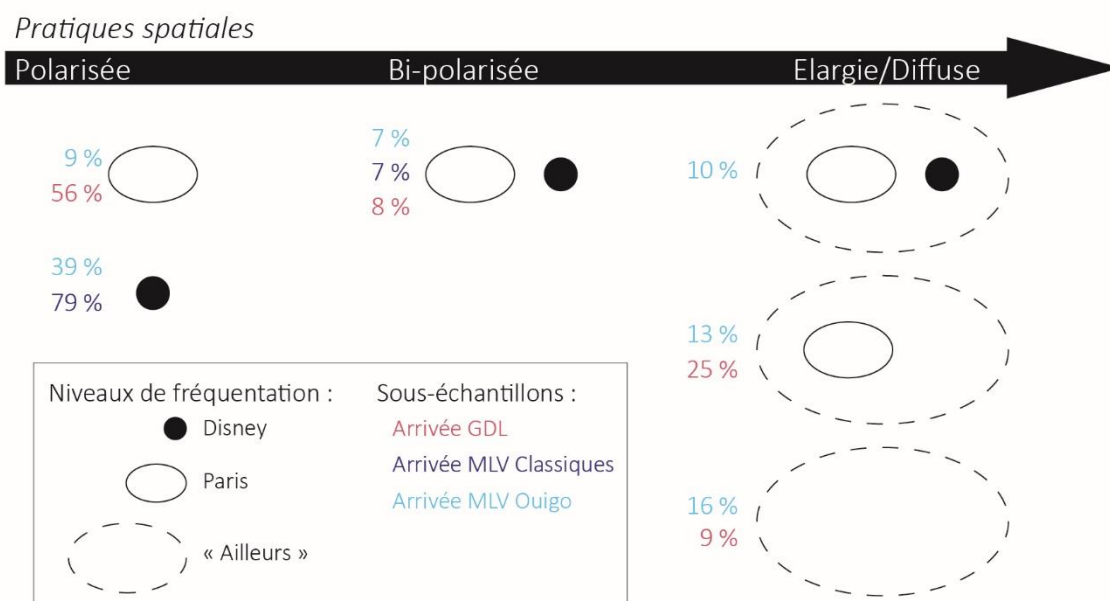
Les modalités de fréquentation de l'espace touristique par les touristes qui ont choisi Ouigo se distinguent nettement de celles des touristes arrivant par la même gare avec les offres classiques : ce sous-échantillon présente les pratiques spatiales les plus diversifiées, davantage que dans le cas de Paris Gare de Lyon.

La modélisation graphique (Figure 28) représente les principales configurations rencontrées. Pour ceux arrivés en offres classiques à Marne-la-Vallée Chessy, par rapport à 2012, un renforcement du phénomène de polarisation par Disneyland Paris peut être observé. Nous pouvons faire l'hypothèse que le renforcement général de la desserte de la gare avec Ouigo a développé la visibilité de Marne-la-Vallée Chessy, y compris en dehors de ceux utilisant cette offre en particulier. La part des touristes qui ont des pratiques bipolarisées par Disneyland Paris et Paris est moins importante qu'en 2012 : ce profil est cependant présent, quelle que soit la gare et l'offre d'arrivée et dans des proportions proches (7 à 8 %). Dans le cas des pratiques spatiales des touristes arrivés par Paris Gare de Lyon, nous retrouvons une polarisation importante, par Paris cette fois (56 %). La gare est cependant la porte d'entrée d'un espace touristique plus large, notamment pour le quart de l'échantillon qui fréquente le double niveau « Paris et ailleurs ».

Les pratiques spatiales des touristes venus en Ouigo par Marne-la-Vallée Chessy se distinguent sur plusieurs points. Si une part importante d'entre eux est polarisée par Disneyland Paris, elle représente moins de la moitié des pratiques observées (49 %). Ils sont 9 % à être polarisés uniquement par « Paris » : concernant les lieux déclarés visités, 16 % déclaraient avoir visité des lieux uniquement dans Paris (du métro). Surtout, ils sont 17 % fréquentant le niveau « ailleurs », et plus du tiers d'entre eux articulent deux à trois niveaux de fréquentation de l'espace touristique. Pour ceux dont les pratiques ne sont pas polarisées par Disneyland Paris et/ou Paris, deux modalités de fréquentation de l'espace se distinguent. La première concerne des pratiques spatiales que nous qualifions d'élargies par rapport aux deux centralités touristiques observées (Paris et Disney) : ces centralités touristiques sont visitées mais l'espace fréquenté ne se limite pas à elle. La deuxième concerne des pratiques que nous qualifions de diffuses au sein de l'espace touristique francilien, c'est-à-dire en dehors de ces centralités touristiques. Ces pratiques qui ne reposent pas

sur les mêmes logiques nous semblent cependant dans les deux cas être révélatrices du phénomène de métropolisation touristique. Parmi les touristes venus avec Ouigo, ils sont ainsi 39 % à avoir des pratiques spatiales élargies ou diffuses au sein de l'espace touristique francilien : soit qu'ils fréquentent des espaces en dehors de ces deux centralités, soit qu'ils articulent la fréquentation de ces niveaux polarisants à d'autres espaces en Île-de-France.

Figure 28 : Une diversité des pratiques spatiales des touristes venus avec Ouigo



Réalisation : J. Perrin. Données Enquête 2017 (calculs de l'auteure)

L'offre Ouigo participe donc à modifier le rôle de porte d'entrée touristique de Marne-la-Vallée Chessy. Non seulement, la gare est une porte complémentaire à Paris (39 % des touristes étant venus avec cette offre ont fréquenté Paris), mais surtout les pratiques spatiales de ces touristes sont moins polarisées par Paris et Disney que parmi les autres sous-échantillons observés : ils sont 45 % à fréquenter le niveau ailleurs, dans les deux tiers des cas en articulation avec l'un ou les deux autres niveaux. Avec Ouigo, Marne-la-Vallée Chessy est fréquentée par de nouveaux profils de touristes. Cette diversification des pratiques spatiales traduit une diversification des types de séjours réalisés par les touristes utilisant Ouigo.

4.2. Diversification des types de séjours

Dans un souci de lisibilité des résultats, les différents types de séjours des touristes venues à Paris Gare de Lyon et Marne-la-Vallée Chessy en offres classiques sont présentés dans le Tableau 39, quand le Tableau 40 est consacré au séjour des touristes venus en Ouigo.

Tableau 39 : Profils des touristes arrivés par Paris Gare de Lyon et Marne-la-Vallée Chessy en offres classiques selon leurs pratiques spatiales

PRATIQUES SPATIALES	Polarisées	Bi-polarisées		Polarisées	Élargies/diffuses
	Disneyland Paris	Paris & Disneyland Paris		Paris	
GARE D'ARRIVÉE	MLV <i>n = 142</i>	MLV <i>(n = 12)*</i>	GDL <i>(n = 16)*</i>	GDL <i>n = 113</i>	GDL <i>n = 50</i>
DONNÉES SOCIO-DEMO	<i>Femme : 70 %</i>	<i>Femme : 6</i>	<i>Femme : 10</i>	<i>Femme : 61 %</i>	<i>Femme : 72 %</i>
	<i>25-44 ans : 54 %</i> <i>Moy. : 40 ans</i>	<i>25-44 ans : 4</i> <i>45-64 ans : 4</i> <i>Moy. : 39 ans</i>	<i>25-44 ans : 12</i> <i>Moy. : 36 ans</i>	<i>25-44 ans : 34 %</i> <i>Moy. : 48 ans</i>	<i>45-64 ans : 40 %</i> <i>Moy. : 48 ans</i>
	<i>1500 - 3500 € : 53 %</i>	<i>1500 - 3500 € : 7</i>	<i>Sup à 3500 € : 6</i>	<i>1500 - 3500 € : 43 %</i> <i>Sup à 3500 € : 47 %</i>	<i>1500 - 3500 € : 34 %</i>
PROFILS SÉJOUR TOURISTIQUE	<i>Motifs</i> <i>Visite découverte : 99 %</i> <i>Proche : 1 %</i>	<i>Motifs</i> <i>Visite découverte : 9</i> <i>Proche : 5</i>	<i>Motifs</i> <i>Visite découv. : 16</i> <i>Proche : 3</i>	<i>Motifs</i> <i>Visite découverte : 73 %</i> <i>Proche : 54 %</i>	<i>Motifs</i> <i>Visite découverte : 66 %</i> <i>Proche : 70 %</i>
	<i>Résid. Fr : 73 %</i> <i>Résid. GB : 19 %</i>	<i>Résid. GB : 9</i>	<i>Résid. Fr : 14</i>	<i>Résid. Fr : 86 %</i>	<i>Résid. Fr : 82 %</i>
	<i>1 à 3 nuitées : 83 %</i>	<i>1 à 3 nuitées : 6</i>	<i>4 nuits et + : 11</i>	<i>1 à 3 nuitées : 61 %</i>	<i>4 nuits et + : 70 %</i>
	<i>Famille : 87 %</i> <i>Conjoint : 52 %</i> <i>Enfant(s) : 73 %</i>	<i>Famille : 7</i> <i>Enfant(s) : 6</i>	<i>Famille : 15</i> <i>Conjoint : 9</i> <i>Enfant(s) : 9</i>	<i>Conjoint : 44 %</i> <i>Famille : 63 %</i>	<i>Seul : 50 %</i> <i>Séj famille : 84 %</i>
	<i>Hôtel : 96 %</i>	<i>Hôtel : 6</i>	<i>Hôtel : 11</i>	<i>Hôtel : 41 %</i> <i>Chez proche : 46 %</i>	<i>Chez proche : 68 %</i>
	<i>Déjà venu IdF : 92 %</i> <i>Déjà venu Dis : 75 %</i>	<i>Déjà venu IdF : 9</i> <i>Déjà venu Dis : 4</i>	<i>Déjà venu IdF : 16</i> <i>Déjà venu Dis : 12</i>	<i>Déjà venu IdF : 94 %</i>	<i>Déjà venu IdF : 96 %</i>
MOBILITÉ	<i>AR Gare : 100 %</i>	<i>AR Gare : 12</i>	<i>AR Gare : 10</i> <i>Retour : MLV</i>	<i>AR Gare : 95 %</i>	<i>AR Gare : 98 %</i>
	<i>Lors du séjour</i> <i>Marche : 75 %</i> <i>Bus : 56 %</i>	<i>Lors du séjour</i> <i>RER : 7</i> <i>Marche : 6</i> <i>Métro : 6</i>	<i>Lors du séjour</i> <i>RER : 15</i> <i>Métro : 14</i> <i>Marche : 13</i> <i>Bus : 9</i>	<i>Lors du séjour</i> <i>Métro : 84 %</i> <i>Marche : 81 %</i>	<i>Lors du séjour</i> <i>Métro : 86 %</i> <i>Marche : 80 %</i> <i>RER : 72 %</i>

* Données brutes en raison de la taille des groupes.
Réalisation : J. Perrin. Données Enquête 2017 (calculs de l'auteur)

Les données de l'année 2012 nous avaient permis d'identifier à Marne-la-Vallée Chessy l'homogénéité des profils rencontrés : un profil majoritaire de touristes venus réalisant un court séjour en famille au sein du complexe touristique Disneyland Paris, et un profil secondaire de touristes « bi-polarisés » par Disneyland Paris et Paris, couplant la visite des parcs à celle de Paris centre, également dans le cadre de court séjour en famille. Ces derniers correspondaient davantage aux touristes étrangers. Nous retrouvons des résultats proches pour les touristes arrivés à Marne-

la-Vallée Chessy en offres classiques en 2017 (Tableau 39), alors que les données relatives au séjour des touristes venus en Ouigo se détachent fortement (Tableau 40).

Tableau 40 : Types de séjours des touristes arrivés par Marne-la-Vallée Chessy avec Ouigo selon leurs pratiques spatiales

PRATIQUES SPATIALES	Polarisées		Bi-polarisées	Élargies/diffuses	
	Disneyland Paris	Paris	Paris & Disneyland Paris	Paris & Ailleurs ou les 3 niveaux	Ailleurs
	<i>n</i> = 48	(<i>n</i> = 11)*	(<i>n</i> = 9)*	<i>n</i> = 28	(<i>n</i> = 16)*
DONNÉES SOCIO-DEMO	Femme : 67 %	Femme : 6	Femme : 8	Femme : 64 %	Femme : 11
	25-44 ans : 65 % Moy. : 38 ans	45-64 ans : 7 Moy. : 45 ans	25-44 ans : 6 Moy. : 36 ans	25-44 ans : 57 % Moy. : 40 ans	25-44 ans : 6 25-44 ans : 6 Moy. : 45 ans
	1500 - 3500 € : 56 %	1500 - 3500 € : 7	1500 - 3500 € : 5	1500 - 3500 € : 50 %	1500 - 3500 € : 9
PROFILS SÉJOUR TOURISTIQUE	Motifs Visite découverte : 98 % Proche : 2 %	Motifs Visite découverte : 8 Proche : 8	Motifs Visite découverte : 7 Proche : 6	Motifs Visite découverte : 64 % Proche : 71 %	Motifs Visite découverte : 1 Proche : 13
	Résid. Fr : 100 %	Résid. Fr : 11	Résid. Fr : 9	Résid. Fr : 96 %	Résid. Fr : 16
	1 à 3 nuitées : 100 %	4 à 6 nuitées : 6	4 à 6 nuitées : 5	4 nuits et + : 57 %	1 à 3 nuitées : 8
	Famille : 92 % Conjoint : 54 % Enfant(s) : 79 %	Seul : 6 Conjoint : 5	Famille : 5	Famille : 71 % Conjoint : 43 % Enfant(s) : 57 %	Seul : 11
	Hôtel : 96 %	Chez proche : 5 Hôtel : 5	Hôtel : 4 Chez proche : 3	Chez proche : 64 %	Chez proche : 14
	Déjà venu IdF : 88 % Déjà venu Dis : 88 %	Déjà venu IdF : 10	Déjà venu IdF : 8 Déjà venu Dis : 7	Déjà venu IdF : 86 %	Déjà venu IdF : 16
MOBILITÉ	AR même gare : 100 %	AR même gare : 10	AR même gare : 8	AR même gare : 75 % Retour : GDL	AR même gare : 16
	Lors du séjour Marche : 85 % Bus : 58 %	Lors du séjour Marche : 11 RER : 11 Métro : 10	Lors du séjour Marche : 9 RER : 9 Métro : 7	Lors du séjour Métro : 75 % RER : 75 % Marche : 71 %	Lors du séjour RER : 8 Marche : 7

* Données brutes en raison de la taille des groupes.
Réalisation : J. Perrin. Données Enquête 2017 (calculs de l'auteur)

Pour les touristes arrivés en Ouigo, nous retrouvons ces deux profils (polarisés par Disney et bi-polarisés par Disney et Paris), tant sur les caractéristiques des pratiques spatiales que sur le type de séjour. Les touristes polarisés par Disney (39 % du sous-groupe) sont venus en famille, ont réalisé un court séjour et ont logé à l'hôtel. En fonction de l'offre utilisée, le profil des touristes « bi-polarisés » par Paris et Disney n'est pas le même. Les caractéristiques des touristes arrivés en offres classiques à Marne-la-Vallée Chessy, se rapprochent de celles des touristes qui sont polarisés par

Disney (court séjour en famille, hébergement marchand). Ces caractéristiques correspondent cependant davantage aux résidents étrangers (Britanniques en particulier). Dans le cas de ceux venus avec Ouigo ou arrivés à Paris Gare de Lyon, il s'agit de résidents Français, plus jeunes et pour lesquels les caractéristiques du séjour sont plus hétérogènes (motif, logement, durée).

Les profils qui nous intéressent plus particulièrement sont ceux que nous n'avions pas rencontrés en 2012 en gare de Marne-la-Vallée Chessy : des touristes transitant par la gare, sans que leur séjour ne soit lié au complexe touristique Disneyland Paris. Tout d'abord, pour les touristes venus avec Ouigo et ne fréquentant pas Disneyland Paris, le fait de rendre visite à des proches est un motif important, plus fortement que pour les autres profils (Tableau 39 et Tableau 40). Pour les touristes « Ouigo » fréquentant la région parisienne hors Paris et Disney (uniquement « ailleurs »), tous sont déjà venus en région parisienne. Le séjour est fortement centré sur la socialisation : les personnes ont voyagé seules afin de rendre visite à des proches (principal motif et hébergement par des proches). Pour ceux qui ont fréquenté uniquement Paris, nous retrouvons en partie ces caractéristiques, couplées à la découverte de Paris. Enfin, parmi les touristes venus en Ouigo et ayant les pratiques spatiales les plus larges (Paris et ailleurs ou Paris, ailleurs et Disneyland Paris), les séjours sont plus longs, comme pour ceux visitant Paris ou Paris et Disneyland Paris. Nous retrouvons à la fois des caractéristiques de séjours de découverte en famille ainsi que celle de séjour de socialisation. Dans le cas de ce profil, 75 % des touristes seulement ont réalisé l'aller-retour dans la même gare : pour le retour, en dehors du cas d'une personne étant repartie en avion, les autres sont repartis en TGV depuis Paris Gare de Lyon. Parmi les touristes bi-polarisés par Paris et Disney et arrivés par Paris Gare de Lyon, nous avons observé également des pratiques de voyage articulant plusieurs gares : un tiers d'entre eux sont repartis depuis Marne-la-Vallée Chessy (Tableau 39).

Parmi les touristes interrogés en 2017, sur l'ensemble de la base, seuls deux individus changent de mode de transport pour le voyage du retour. Cependant, si l'aller-retour est réalisé en train à grande vitesse, les données issues des questionnaires permettent d'identifier chez une partie des touristes, pour un même séjour, le fait d'articuler plusieurs gares (potentiellement plusieurs opérateurs de transport) : ils sont 8 % au sein du sous-échantillon GDL et 7 % au sein du sous-échantillon MLV Ouigo (Tableau 41). Par ailleurs, sur l'ensemble de la base, cette pratique est plus notable parmi les touristes ayant voyagé avec Ouigo³¹¹.

Nos analyses en termes de profil de séjour touristique (incluant l'échelle de l'espace touristique fréquenté) montrent que les touristes ayant recours à différentes gares sont ceux pratiquant un espace touristique élargi (au moins double niveau).

³¹¹ Sur l'ensemble des touristes arrivés en Ouigo, toutes gares d'arrivée, 12 % sont repartis d'une gare centrale (Paris Gare de Lyon ou Paris Gare du Nord).

Tableau 41 : Mode et gare à l'aller et au retour par sous-échantillons de gares et d'offres

	GDL	MLV Classiques	MLV Ouigo
	<i>n = 203</i>	<i>n = 179</i>	<i>n = 123</i>
AR en train à grande vitesse	100 %	100 %	100 %
AR même gare	92 %	99 %	93 %
<i>Gare du retour</i>	<i>MLV</i>	<i>GDL</i>	<i>GDL</i>

Réalisation : J. Perrin. Données Enquête 2017 (calculs de l'auteure)

4.3. Récits de séjour des voyageurs Ouigo

Les récits issus des entretiens semi-directifs réalisés auprès de touristes venus en région parisienne avec Ouigo et arrivés par Marne-la-Vallée Chessy viennent éclairer les facteurs de la diversification des pratiques et des profils de séjours mise en évidence par l'enquête par questionnaire.

Nous retrouvons différents profils et pratiques de voyage. Dans une partie des cas, Ouigo est une offre ayant permis de venir réaliser un séjour à Disneyland Paris en famille : c'est le cas de Frédéric (67 ans) venu avec sa femme et ses petites enfants, ou de Claire (35 ans), venue avec son fils. Le séjour réalisé est très court (une nuit), et seul Disneyland Paris est visité. Les personnes ont séjourné à l'hôtel, au sein du complexe touristique. Disneyland Paris est la centralité touristique associée à la gare de Marne-la-Vallée Chessy. Il s'agit de l'unique motif du séjour, réalisé afin de faire plaisir aux enfants.

« On a voyagé tous les deux à Marne-la-Vallée, parce que bon, il a 7 ans, pour lui Disney, c'est parfait. »

Entretien Claire, 35 ans, séjour touristique en avril 2017

« On avait emmené nos petits-enfants à EuroDisney, donc on les a emmenés par deux vagues successives parce qu'on en a six, enfin cinq en âge d'y aller. Donc on y est allé deux fois deux jours. [...] En avril dans les deux cas. »

Entretien Frédéric, 67 ans, séjour touristique en avril 2017

Dans les deux cas, les personnes ont regardé l'offre Ouigo en premier, car les personnes avaient déjà voyagé avec cet opérateur. Le séjour a été organisé très en avance, notamment afin de bénéficier des meilleurs prix.

D'autres personnes ont réalisé un séjour en Seine-et-Marne, cependant en dehors du complexe Disneyland Paris. Il s'agit de personnes venues rendre visite à des proches, familles ou amis. Elles ont toutes été hébergées par des proches. Parmi ces personnes, nous distinguons les cas de Marianne (35 ans), venue avec son mari et ses enfants, et celui de Pierrette (61 ans) venue avec sa fille et son petit-fils. Dans ces deux cas, il s'agit de personnes venant très régulièrement en région parisienne afin de rendre visite à leurs familles et amis (et ayant vécu en région parisienne, dans le cas de Marianne). Le séjour s'est déroulé en Seine-et-Marne chez des proches. Il n'y a pas eu de

visites touristiques de monuments ni d'activités de loisir spécifiques. L'arrivée à Marne-la-Vallée Chessy est liée à la localisation de la gare, plus pratique par rapport au séjour. Le choix de Ouigo constitue une opportunité pour payer moins cher : pour Marianne, c'est un avantage dans le cas d'un voyage en famille, sans Ouigo, le coût en train à grande vitesse aurait été trop élevé ; pour Pierrette, c'est une opportunité pour venir plus souvent. C'est également le cas pour Camille (16 ans). Elle désirait rendre visite à des amis en région parisienne : arriver à Marne-la-Vallée permettait d'être hébergée par la famille vivant à proximité et Ouigo lui donnait l'opportunité de prendre en charge son billet de train. Elle s'est cependant rendue dans différents secteurs de la région parisienne (Paris et petite couronne en plus de la Seine-et-Marne). Sans Ouigo, elle serait venue et repartie par Marne-la-Vallée Chessy ; au retour, faute d'horaires appropriés, elle est repartie en TGV classique depuis Marne-la-Vallée Chessy.

Pour ces personnes, Ouigo complète l'offre en gare de Marne-la-Vallée Chessy et rend la gare plus attractive.

Une autre partie des personnes rencontrées est venue dans le cas d'un séjour en famille sans lien direct avec Disneyland Paris : le motif était de visiter « Paris ». Il s'agit de séjour réalisé en famille (Nathalie 41 ans, avec son mari et ses enfants, ou Clara 23 ans venue avec son père et sa petite sœur) ou en couple (Juliette, 59 ans, venue avec son mari et ayant passé du temps sur place avec sa nièce). Dans les trois cas, visiter Paris est présenté comme le principal motif du séjour, avec une vision très large de Paris. Ces personnes ont visité le Paris du métro, dans le cas de Nathalie également Versailles. Ces personnes ont logé à l'hôtel ou en airbnb. Il s'agit également de séjours organisés à l'avance, pour lesquels le plus faible coût du voyage en Ouigo a été pris en compte dans l'organisation. Par ailleurs, deux de ces personnes sont reparties en TGV depuis Paris Gare de Lyon (Nathalie, Clara). Clara est aussi allée à Disneyland Paris au cours de son séjour : les places ont été réservées une fois sur place, et la visite réalisée sur une journée au cours du séjour. Alors qu'elle logeait à Paris, elle a fait l'aller-retour entre Paris et Disneyland Paris au cours de son séjour. Il n'y a pas eu de recherche d'optimisation quant au fait d'être arrivés en région parisienne par Marne-la-Vallée Chessy.

Dans ces trois cas, Marne-la-Vallée Chessy a été une porte d'entrée pour un espace touristique élargi autour de la centralité parisienne.

Enfin, nous avons rencontré un quatrième profil de personne, venue en région parisienne afin de rendre visite à des proches, famille ou amis, ou en lien avec un événement personnel : si la visite était le motif principal du voyage, elle a été associée à différentes visites et activités touristiques ou de loisir à Paris et ailleurs dans la région parisienne. Aucune d'entre elles n'a visité le complexe touristique Disneyland Paris. En dehors du cas d'une personne venue assister à un mariage, toutes les autres ont été hébergées par des proches, parfois plusieurs.

La plupart de ces personnes ont voyagé seules (l'une avec une amie). Il s'agit de personnes ayant moins de 30 ans (Lucile, 29 ans ; Victor, 28 ans ; Chirine, 28 ans) et pour certains très jeunes (Cécile,

18 ans ; Solène, 18 ans ; Estelle, 17 ans). Le séjour est moins organisé à l'avance que pour ceux dont le principal motif est la visite de Disneyland Paris ou Paris. Par ailleurs, trois d'entre elles sont reparties en TGV depuis Paris Gare de Lyon (Lucile, Victor et Solène) et une en voiture (Chirine). Ces personnes ont réalisé un séjour au cours d'un week-end ou d'un long week-end, en dehors de Lucile, restée plus longtemps parce que sans activité au moment du séjour.

Leïla (33 ans), venue avec ses enfants, présente un profil intermédiaire : elle a cependant réalisé les mêmes arbitrages. Également originaire de Paris, elle réalise des séjours fréquents dans la région parisienne. Son séjour a duré 10 jours, au cours desquelles elle a rendu visite à des proches à Paris et ailleurs en Île-de-France (mais pas en Seine-et-Marne). Elle a également fait des visites dans Paris avec ses enfants. Elle se détache en partie du groupe présenté parce qu'elle est venue avec ses enfants et correspond davantage au profil « famille ».

Pour toutes ces personnes, nous retrouvons la notion de flexibilité (avoir ou ne pas avoir le temps, y compris sur un même séjour entre l'aller et le retour) et Marne-la-Vallée Chessy constitue une porte d'entrée pour un espace touristique élargi autour de la centralité parisienne. Si Paris occupe une place majeure, leur rapport à l'espace est plus complexe du fait notamment de la présence de proches dans la région parisienne.

*

L'arrivée de Ouigo à Marne-la-Vallée Chessy se traduit par un double phénomène : d'une part un renforcement de l'attractivité de la gare (pour les personnes souhaitant se rendre à Disneyland Paris et en Seine-et-Marne) et d'autre part un élargissement de son aire d'influence à l'échelle de l'aire métropolitaine (pour des personnes souhaitant aller ailleurs en région parisienne). Nous nous sommes intéressés à la façon dont la gare de Marne-la-Vallée Chessy et sa localisation sont saisies dans les arbitrages réalisés par les touristes dans le choix de venir en Ouigo.

5. Arbitrages et représentations des touristes : Marne-la-Vallée Chessy est-elle périphérique ?

Dans les arbitrages réalisés par les touristes, nous avons analysé comment la localisation de la gare est identifiée ou prise en compte dans l'organisation du séjour (5.1.) et au cours du séjour (5.2.). Ces arbitrages s'inscrivent dans un nouveau rapport à l'espace-temps du déplacement à grande vitesse, lui aussi révélateur de représentations spatiales de la gare (5.3.).

5.1. Prise en compte de la localisation de la gare de Marne-la-Vallée Chessy dans les arbitrages : poids des représentations

Le prix est le premier critère d'arbitrage présenté par l'ensemble des personnes rencontrées : il rentre en compte dans tous les choix et arbitrages réalisés. Nous avons analysé, au regard de cet élément, comment l'organisation du voyage ou la localisation de la gare sont prises en compte ou non, et avec quel poids. Puis, nous avons étudié les pratiques et discours sur l'expérience au cours du voyage.

D'après les études Ouigo, le taux d'induction de l'offre³¹² est de 50 % : 20 % de personnes auraient voyagé avec un autre mode (« induction modale ») et 30 % de personnes n'auraient pas voyagé du tout (« induction pure ») (données Ouigo, 2014). Ce chiffre est une moyenne sur l'ensemble des voyageurs, mais il offre cependant un point de comparaison avec nos enquêtes sur les touristes. Au cours de l'enquête par questionnaires, nous avons interrogé les touristes venus en Ouigo sur ce qu'ils auraient fait sans cette offre (Tableau 42). Le taux d'induction (pour reprendre la terminologie SNCF) est ici plus proche de 30 % : parmi les touristes arrivés en Ouigo par Marne-la-Vallée Chessy, 13 % ne seraient pas venus sans cette offre et 17 % auraient choisi un autre mode. Dans les deux tiers des cas, les touristes seraient venus avec une autre offre ferroviaire à grande vitesse.

Tableau 42 : Sans Ouigo, alternatives déclarées des touristes venus avec cette offre

	MLV Ouigo
	<i>n = 123</i>
Ne serait pas venu	13 %
Serait venu avec une autre offre de train à grande vitesse	67 %
Serait venu avec un autre mode	17 %
Ne sait pas	1 %

Réalisation : J. Perrin. Données Enquête 2017 (calculs de l'auteure)

Les résultats sur des intentions sont à analyser avec prudence. Aussi, nous mettons ces déclarations en regard des arbitrages réalisés par les touristes que nous avons rencontrés dans le cadre d'entretiens semi-directifs. Pour l'ensemble des personnes rencontrées, le séjour était prévu. Nous avons donc peu rencontré d'induction « pure ». Cependant, l'une d'entre elles estime, au regard du coût en TGV, que sans Ouigo, sa famille et elle n'auraient pas fait ce voyage (Nathalie, 41 ans). Une autre pour les mêmes raisons, que sa famille et elle auraient dû venir en voiture (Marianne, 35 ans). Deux autres personnes ont également envisagé de venir en voiture. Dans le premier cas, également dans le cadre d'un voyage en famille, il était initialement prévu de venir en voiture en raison du coût en TGV classique (Pierrette, 61 ans). Dans le second cas, le coût et les horaires ont été comparés entre Ouigo, le covoiturage ainsi que le TGV (Chirine, 28 ans). La pression sur le prix, et l'avantage comparatif de Ouigo est plus forte dans le cadre de voyage en famille.

³¹² C'est-à-dire de voyageurs qui n'auraient pas utilisé la grande vitesse ferroviaire sans l'existence de cette offre.

« Ça n'était pas prévu de partir en train, c'était prévu de partir en voiture. Mais vu la grosseur de ma fille, on s'est dit... [...] nous c'est ça aussi, on fonctionne comme ça. Quand on décide de partir, on peut changer, on module aussi en fonction des billets de train. »

Entretien Pierrette, 61 ans, séjour touristique en juillet 2017

Seules quatre personnes ont fait un arbitrage entre modes de transport, et en dehors du cas de Pierrette, toutes les personnes ont comparé Ouigo au fait de venir en TGV. Par ailleurs, si la voiture a été envisagée dans le cadre de séjour en famille, cette solution est présentée comme un dernier recours, la préférence allant au train.

L'une des personnes rencontrées a découvert Ouigo au moment de l'organisation du séjour, les autres l'avaient déjà utilisé (10) ou en avaient déjà connaissance (4). Quelques-unes ont plus spécifiquement regardé Ouigo en premier, en particulier dans le cas de séjour organisé à l'avance.

« On entendait bien venir en train de toute façon. Et effectivement, on a regardé Ouigo... enfin c'est mon épouse qui s'en est occupée, mais elle a regardé Ouigo tout de suite. Elle savait qu'il y avait des prix Ouigo et on est sur la ligne Ouigo, donc voilà. »

Entretien Frédéric, 67 ans, séjour touristique en avril 2017

Dans le choix de Ouigo plutôt qu'en TGV classique, deux éléments ressortent. Tout d'abord, le séjour (date et horaire) a parfois été ajusté au fait de venir en Ouigo.

« Au vu de l'horaire du Ouigo, j'ai décidé de prendre le vendredi. »

Entretien Victor, 28 ans, séjour touristique en août 2017

« On a regardé ce qu'on pouvait réserver pour la période, parce qu'on n'était pas à deux ou trois jours près avant ou deux ou trois jours près après. Donc on a vu que c'était l'offre la plus intéressante puisque quand on était en train classique avec cinq personnes, c'était le coût de la location. [...] On a d'ailleurs légèrement décalé parce qu'il y avait l'offre qui a été intéressante à ce moment-là. On serait peut-être parti une journée avant si on avait eu une offre avant. On a vraiment ajusté, donc on a pu le faire parce qu'il y avait, on va dire, des congés un peu plus larges, donc ça nous a permis d'ajuster. »

Entretien Nathalie, 41 ans, séjour touristique en avril 2017

Pour une partie de ceux qui ne sont pas repartis en Ouigo mais en TGV, la question des horaires (soit de leur disponibilité, soit du fait qu'ils n'étaient pas pratiques par rapport aux contraintes des personnes) est un élément mis en avant dans les récits.

« Il n'y en avait pas de disponible [train Ouigo] pour ce jour-là [retour], enfin pour le trajet que je voulais faire. »

Entretien Camille, 16 ans, séjour touristique en juin-juillet 2017

« Pour le retour, c'était un train SNCF [TGV] de Gare de Lyon, parce que je devais partir lundi matin et que je savais que si j'allais à Marne-la-Vallée, j'allais me lever à 4 h 30. »

Entretien Solène, 18 ans, séjour touristique en juin 2017

Le deuxième élément qui ressort dans l'arbitrage réalisé entre offre classique et offre Ouigo est la question de la localisation des gares. Cette question ne concerne pas les personnes pour lesquelles Disneyland Paris ou la Seine-et-Marne étaient la destination (Claire, 35 ans ; Frédéric, 67 ans ; Pierrette, 61 ans ; Marianne, 35 ans et Camille, 16 ans), la localisation de la gare n'est alors pas un

élément d'arbitrage entre offres. Par contre, pour les autres personnes rencontrées, la localisation de la gare est un élément explicitement pris en compte dans la comparaison des offres ferroviaires à grande vitesse. Dans l'organisation de leur séjour, toutes les personnes soulignent le coût des billets, soit parce qu'ils sont nombreux à voyager (famille), soit parce qu'il s'agit d'une première prise en charge personnelle des frais du séjour (les très jeunes), ou encore parce que les billets ont été achetés tardivement. Ces personnes qui viennent toutes du Sud ou du Sud-Est de la France ont comparé avec le fait d'arriver à Paris Gare de Lyon.

« En fait, je m'y suis prise un peu tard pour prendre les billets. Pour arriver sur la Gare de Lyon, c'était trop cher avec les enfants donc, c'est une question de budget, c'est tout. »

Entretien Leïla, 33 ans, séjour touristique en avril 2017

« Comme il [Ouigo] arrive à Marne-la-Vallée et que ça rajoute une heure et demie, enfin une heure, j'évite mais en général je prends toujours le moins cher en fait. Si c'est Marne-la-Vallée, quand je n'ai pas beaucoup de temps, je suis prête à mettre quelques euros de plus pour arriver dans Paris, mais là, j'avais le temps et puis c'était beaucoup moins cher »

Entretien Solène, 18 ans, séjour touristique en juin 2017

Au cours de l'enquête par questionnaire, nous avons interrogé les touristes sur le fait qu'ils aient considéré la possibilité d'arriver dans une gare en dehors de Paris centre pour ceux arrivés en gare parisienne, ou en gare parisienne pour ceux arrivés dans une gare francilienne (Tableau 43) : ils sont plus nombreux à déclarer l'avoir envisagé parmi les personnes ayant voyagé avec Ouigo et arrivées à Marne-la-Vallée Chessy (28 %). Par ailleurs, parmi ceux n'ayant pas voyagé avec Ouigo, 68 % de ceux arrivés à Paris Gare de Lyon et seulement 47 % de ceux arrivés à Marne-la-Vallée en offres classiques connaissent l'offre low cost : cet élément joue dans le fait de considérer arriver dans une autre gare (Annexe 25).

Tableau 43 : Part des touristes ayant envisagé d'arriver dans une autre gare par sous-échantillon gares et offres

		GDL	MLV Classiques	MLV Ouigo
		<i>n</i> = 203	<i>n</i> = 179	<i>n</i> = 123
A considéré la possibilité d'arriver dans	une gare francilienne	15 %	-	-
	une gare parisienne	-	15 %	28 %
	Ne sait pas	/	1 %	1 %

Réalisation : J. Perrin. Données Enquête 2017 (calculs de l'auteure)

Dans les récits des touristes rencontrés, la question de la localisation de la gare est une variable d'ajustement à l'échelle de l'ensemble du séjour : les personnes mentionnent la localisation de la gare de départ comme celle de la gare d'arrivée. Par exemple, Claire comme Frédéric pour lesquels la localisation de Marne-la-Vallée Chessy était la plus pratique dans le cadre de leur séjour à Disneyland Paris, soulignent, dans le choix de Ouigo, que la gare de départ est très pratique pour eux. Pour les personnes dont la destination n'était pas Disneyland ou la Seine-et-Marne, nous observons un double arbitrage sur la localisation des gares de départ et d'arrivée en Île-de-France. Leïla, venue de Marseille souligne que dans cette ville, les trains Ouigo partent de la gare centrale.

Également, pour les personnes résidant dans la région de Lyon (Lucile, 29 ans ; Victor, 28 ans et Chirine, 28 ans), aucune d'entre elles n'est repartie en Ouigo depuis Marne-la-Vallée Chessy (TGV depuis Paris Gare de Lyon ou voiture). Dans l'organisation du séjour, le fait que le train Ouigo soit utilisé soit au départ de Lyon centre et non de Lyon Saint-Exupéry TGV est mis en avant.

« Ce qui était bien, c'était que ce Ouigo que j'ai pris, il partait de Perrache, donc qui est dans le centre de Lyon. Et par rapport à d'autres, qui partent de Saint Exupéry, donc il y a des frais supplémentaires [...] et ça fait vraiment du temps en plus, parce que tu dois aller chercher, et ton train à Saint Exupéry, donc tu perds une demi-heure trois quarts d'heure, et après, de Marne-la-Vallée, tu reperds encore du temps, donc là, ça te fait vraiment un trajet long. Que là, je partais de Perrache, donc j'y étais rapidement, et j'avais juste trois quarts d'heure, une heure, en plus de Marne-la-Vallée. Donc c'était acceptable. Mais deux... non, c'est trop, trop long. »

Entretien Lucile, 29 ans, séjour touristique en octobre 2016

« Bien souvent en fait, les départs sur Ouigo à Lyon, ils se font sur l'aéroport Saint Exupéry. Et ce n'est pas toujours très pratique. Je sais qu'en fait, ça fait partie du package quand on prend Ouigo, mais là j'ai fait ce choix-là aussi parce que ça me permettait de partir en centre-ville en fait. Ça ne m'obligeait pas à reprendre... enfin à aller à l'aéroport et ensuite prendre le train. »

Entretien Chirine, 28 ans, séjour touristique en septembre 2017

Par ailleurs, les résultats de notre enquête par questionnaire montrent que pour Marne-la-Vallée Chessy, le report du TGV classique vers Ouigo est moins important pour les résidents du Sud-Est (dont Lyon) que de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Tableau 19). Le fait que les trains Ouigo soient majoritairement au départ de Lyon Saint-Exupéry TGV renforce les contraintes pour les habitants de Lyon désirant se rendre à Paris centre, ce qui peut être un frein à l'usage de Ouigo pour ces personnes, y compris dans le cadre de pratique touristique ou de loisir.

5.2. Pratiques au cours du séjour : ressenti sur l'image de la gare et sa localisation

Pour une partie des personnes rencontrées, la localisation précise de la gare de Marne-la-Vallée Chessy en amont du séjour est peu ou mal identifiée, qu'il soit question de son intégration au complexe Disneyland Paris, ou de la distance à Paris centre. Nous retrouvons lors de l'évocation du séjour, l'expression de surprise ou de réajustement de sa situation.

Dans les récits sur le séjour réalisé, l'association de la gare de Marne-la-Vallée Chessy à Disneyland Paris est renforcée par l'expérience du séjour, y compris pour des personnes pour lesquelles Disneyland Paris n'était pas le motif du séjour. Cette observation est valable pour des personnes qui n'étaient jamais venues auparavant, et qui ont été surprises de découvrir que la gare soit localisée de façon aussi centrale au sein du complexe touristique (Nathalie, 41 ans).

« J'ai été surprise... c'est vrai qu'on a plaisanté avec les enfants, puisqu'on voit, on va dire, le début de Disney. Et donc les enfants, voilà, ont réalisé qu'ils arrivaient sur Disney, ils ont dit "ah mais qu'est-ce que c'est ?". On s'est dit "ah c'est Disney", alors on en a plaisanté "ah oui, et bien, vous l'aurez vu de loin mais voilà..." »

Entretien Nathalie, 41 ans, séjour touristique en avril 2017

Elle l'est également dans le cas de personnes l'ayant déjà emprunté auparavant (Clara, 23 ans ; Leïla, 33 ans).

« C'est vrai que c'est pratique si on veut accéder directement à Disney, mais après c'est vrai que si on veut accéder à Paris... ce n'est pas que c'est contraignant mais voilà... une fois qu'on est arrivé, on sait qu'on a encore un moyen de transport à prendre pour arriver vraiment sur place. »

Entretien Clara, 23 ans, séjour touristique en avril 2017

Pour les personnes dont Disneyland Paris ou la Seine-et-Marne n'étaient pas l'espace touristique fréquenté, nous retrouvons dans les récits la notion de centralité.

« Pour moi aujourd'hui c'est un peu le plus gros défaut, c'est de ne pas être en centre. Mais comme je vous dis, en fait, on s'en accommode quand on est en loisir. Je pense que c'est plus gênant si je devais aller à Paris demain pour le travail... je prendrais un TGV classique, parce que je ne peux pas me permettre de refaire une heure de RER derrière. »

Entretien Chirine, 28 ans, séjour touristique en septembre 2017

« D'habitude, on arrive à la Gare de Lyon. Donc on arrive en plein centre. Là, on a eu l'occasion d'avoir des trucs par Ouigo, donc on a pris Ouigo. »

Entretien Juliette, 59 ans, séjour touristique en avril 2017

Si cette notion est parfois formulée directement, elle est plus davantage évoquée à travers l'idée d'éloignement, notamment dans les récits du trajet en RER. Avec Ouigo, la ligne A du RER a un rôle accru de pré ou postacheminement vers la gare de Marne-la-Vallée Chessy pour des touristes. Dans le cadre de l'enquête par questionnaire 2017, nous avons interrogé les personnes arrivées à Marne-la-Vallée Chessy et déclarant utiliser le RER au cours de leur séjour afin de savoir si ce mode avait été utilisé suite à leur arrivée ou pour prendre leur train : c'est le cas pour 9 % de ceux arrivés par une offre classique et 41 % de ceux arrivés en Ouigo (Annexe 25). Ce résultat souligne ce nouveau rôle du RER A suite à l'arrivée de Ouigo. Par ailleurs, parmi les touristes ayant pris le RER suite à leur arrivée ou pour prendre leur train de départ, ceci n'avait pas été anticipé par 18 % de ceux arrivés en offres classiques et seulement 8 % de ceux venus en Ouigo. Ces derniers ont trouvé pratique (56 %), voire très pratique (38 %) le fait d'utiliser le RER. Les entretiens semi-directifs permettent de compléter et nuancer ces appréciations.

Tout d'abord, le RER souligne l'éloignement de Marne-la-Vallée Chessy par la durée du trajet. Cette durée a été plus ou moins anticipée et le sentiment de temps long est renforcé par le type de desserte (omnibus).

« Après, c'est vrai que les enfants après, une fois qu'on a repris le RER, c'est vrai qu'ils disaient "mais quand est-ce qu'on arrive, etc.". Forcément, les enfants sont un peu plus impatients mais bon, on leur avait expliqué que c'était en deux étapes, qu'ils n'arriveraient pas directement sur Paris. »

Entretien Nathalie, 41 ans, séjour touristique en avril 2017

« L'inconvénient c'est que [le RER] s'arrête toutes les gares quoi. »

Entretien Estelle, 17 ans, séjour touristique en avril 2017

Pour une partie des personnes, le fait de se déplacer avec des bagages et avec des enfants en RER est présenté comme difficile (Leïla, 33 ans ; Nathalie, 41 ans), voire comme un frein : Marianne, 35 ans ou Claire, 35 ans, toutes deux venues avec des enfants et afin de visiter le complexe

touristique ou de passer du temps avec des proches vivants à proximité, soulignent que pour un séjour à Paris, elles feraient ou ont fait dans d'autres occasions le choix d'arriver à Paris centre.

« En fait, je ne trouve pas vraiment très pratique avec des enfants. Mais quand on n'a pas le choix, on est obligé on va dire. Vu qu'il faut prendre le RER après pour aller sur Paris. [...] Avec les bagages, aussi la poussette ou quoi, ce n'est pas vraiment pratique. »

Entretien Leïla, 33 ans, séjour touristique en avril 2017

« C'est le RER qui me fait peur, même d'être seule avec mon fils. C'est plus ça qui me fait peur en fait. Je ne fais pas Marne-la-Vallée Paris. »

Entretien Claire, 35 ans, séjour touristique en avril 2017

Ces discours sur le fait que le RER soit pratique ou non sont fortement associés à la présence d'enfants. Pour les autres personnes, nous retrouvons davantage la notion d'éloignement et de « temps perdu ». La crainte de la fiabilité, pour le train du retour, n'est évoquée qu'une seule fois.

Dans les récits de ceux allant à Paris ou ailleurs en région parisienne, la localisation de la gare puis le RER sont des étapes vers Paris ou la destination envisagée, soit différents gradients dans une vision centre-périphérie. Alors que la centralité de Marne-la-Vallée Chessy est renforcée par Ouigo pour ceux désirant se rendre à proximité, pour ceux dont la destination est le reste de la région parisienne, l'offre fait à la fois de la gare une nouvelle porte d'entrée tout en réaffirmant sa position périphérique.

5.3. Retour d'expérience des voyageurs Ouigo : rapport à l'espace et au temps

Dans les arbitrages et récits des touristes sur leurs expériences de voyage, la question du temps occupe une place centrale. L'offre Ouigo renvoie à une évolution globale de l'espace-temps du déplacement à grande vitesse. Au-delà, du rapport au temps, et d'une évolution du référentiel de la vitesse qu'il traduit, le retour d'expérience des touristes met en avant un renouvellement des attentes quant aux déplacements à grande vitesse ferroviaire.

5.3.1. Ouigo : renouvellement des rapports au temps

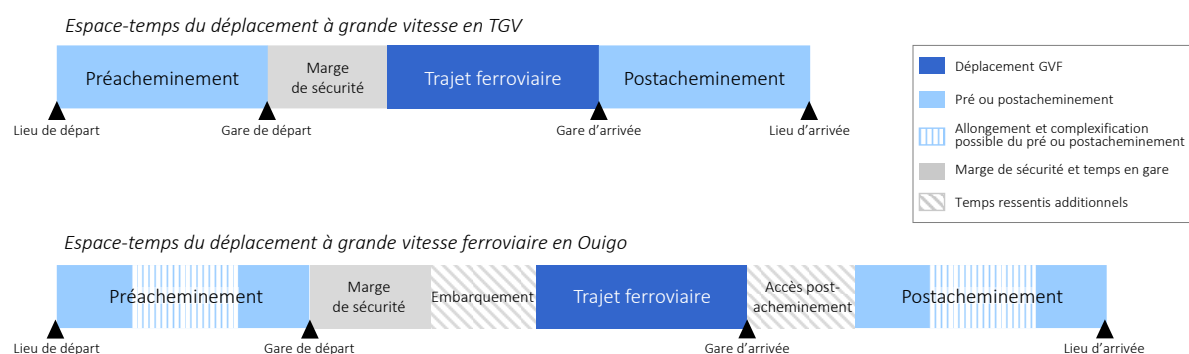
La question du temps est centrale dans les récits : dans les différentes analyses que nous avons menées, le rapport au temps, explicitement ou en filigrane, est un élément présent dans les discours sur les arbitrages, sur les pratiques ou sur les représentations. Ainsi, nous identifions des éléments relatifs au morcellement et à l'allongement du déplacement ferroviaire à grande vitesse, ainsi que des récits autour des notions de flexibilité et d'anticipation, ces différentes réflexions étant liées.

(i) Morcellement et allongement du voyage

La Figure 29 illustre, dans le cas d'un voyage aller (en direction de l'Île-de-France), la façon dont Ouigo participe à l'allongement et au morcellement de l'espace-temps du déplacement en train à grande vitesse.

Le premier élément qui traduit ce renouvellement du rapport au temps est l’allongement du voyage à grande vitesse et son morcellement. Cet élément est présent dans les récits, que les touristes aient utilisé Ouigo afin de venir dans le secteur proche de Marne-la-Vallée Chessy ou qu’ils aient transité par la gare pour atteindre Paris ou d’autres lieux de la région francilienne. La nécessité d’arriver trente minutes à l’avance participe de ce sentiment d’allongement de la durée du déplacement à grande vitesse dans le cas de Ouigo : si les voyageurs, dans le cas de déplacement longue distance arrivent généralement en gare avec des marges de sécurité temporelles importantes (Chapelon, 1996 ; Dang Vu & Jeaneau, 2008) également appelées temps de précaution par la SNCF (SNCF Open data), le fait que ce temps soit imposé et qu’il soit passé dans la file d’attente renforce le sentiment de « temps perdu ». Alors que cette marge de sécurité est également parfois utilisée à préparer le voyage (achat repas ou boisson, magazines, etc.), ce temps doit d’autant plus être anticipé. Il n’est donc que partiellement associé à ce temps de sécurité, et davantage ressenti comme un temps additionnel (*cf.* partie 5.3.2.). Les fenêtres temporelles hachurées en gris dans la Figure 29 illustre ce point.

Figure 29 : Morcellement et allongement de l’espace-temps du déplacement à grande vitesse avec Ouigo



Réalisation : J. Perrin

L’allongement et le morcellement du temps de voyage sont également liés aux modalités de pré et postacheminements. Tous les voyageurs ne sont pas concernés de la même façon selon la localisation de la gare de départ par rapport au lieu dont ils partent, et selon leur lieu de destination effectif une fois qu’ils sont arrivés à Marne-la-Vallée Chessy. Cependant, pour une partie d’entre eux, le préacheminement, le postacheminement ou les deux sont impactés par le fait de voyager en Ouigo plutôt qu’avec une offre classique : il peut être à la fois plus long et plus complexe selon les modalités de rabattement nécessaires (ce qui est illustré par les rayures verticales sur la Figure 29). Le temps d’accès au postacheminement est dissocié de celui-ci en raison des conditions (foules) et gestion (attente) de l’intermodalité sur la Figure 29 parce qu’isolé dans les récits. En effet, à Marne-la-Vallée Chessy, les conditions d’accès au RER (foule et achat des tickets) pour ceux l’empruntant sont ressenties comme un temps additionnel à cette dernière étape du voyage renforce le sentiment de temps perdu et de morcellement du voyage. Si l’articulation entre la gare TGV et la gare RER a été un enjeu particulièrement important, le phénomène ne se limite pas à ce changement de mode,

et a également été observé pour d'autres modes de rabattement (routier). Nous reviendrons sur les enjeux de cette gestion des flux dans la partie 6 de ce chapitre.

Un déplacement en Ouigo nécessite donc d'anticiper des temps supplémentaires ou ressentis comme additionnels par rapport à un trajet en TGV. Le déplacement en train à grande vitesse lui-même n'est pas ressenti comme plus long : suite au développement de l'offre Ouigo, sur certaines OD, il l'est pourtant parfois en raison des arrêts supplémentaires ou du parcours empruntés³¹³. Dans le cas de la desserte de Marne-la-Vallée Chessy, l'allongement de la durée du déplacement n'est pas ressenti lors du voyage en train à grande vitesse lui-même, mais en lien avec les conditions d'embarquement et de pré et postacheminement. Ces éléments ne sont pas critiqués : ils participent de l'arbitrage coût/temps réalisé en amont, et sont ressentis dans la pratique comme liés au (plus) faible coût du voyage à grande vitesse en Ouigo. Ils sont néanmoins renvoyés dans les discours à la nécessité d'anticiper.

(ii) Flexibilité et anticipation

Pour les voyageurs, l'offre Ouigo participe d'un nouveau rapport au temps pour le voyage à grande vitesse lui-même, mais également dans le rapport au voyage en général. Cela se traduit par un discours sur l'anticipation, à différents degrés et moments du voyage. Nous venons de le voir, au cours du déplacement, le service minimal Ouigo se traduit par la nécessité d'anticiper davantage son voyage. Ce discours sur l'anticipation se retrouve également au moment de l'organisation. Le fait de pouvoir bénéficier des petits prix Ouigo est lié à la possibilité d'anticiper son séjour ainsi que de le moduler en fonction de l'offre. Dans d'autres cas, le coût est présenté comme moins cher en venant en Ouigo : l'acceptation des contraintes supplémentaires liées à l'offre est exposée comme une conséquence de ne pas avoir, ou de ne pas avoir pu anticiper son déplacement. Cette notion d'anticipation renvoie également à celle de flexibilité.

Cette flexibilité, nous l'avons vu, est présente dans les discours sur le choix des horaires et parfois des jours de départ. Les discours sur la durée du voyage et son allongement renvoient également à cette notion. Les retraités mettent particulièrement en avant le fait « d'avoir le temps ». Pour les actifs, le rapport au temps est modulé par le motif du séjour, présenté comme un temps de loisir.

« Étant retraité en ce qui me concerne, on dispose d'un peu de temps, le temps coûte un peu moins cher donc ça vaut le coup ensuite de consommer un peu de temps pour se rendre de Marne-la-Vallée à Paris centre. »

Entretien Frédéric, 67 ans, séjour touristique en avril 2017

« Reste le manque de souplesse sur les horaires qui demandent [...] à prendre des jours de congé. Donc, c'est bien ponctuellement, après ce n'est pas quelque chose que je pourrai utiliser de manière régulière... Pour des actifs... »

Entretien Victor, 28 ans, séjour touristique en avril 2017

³¹³ À l'exemple d'une liaison Paris Gare Montparnasse – Bordeaux Saint-Jean, le meilleur temps de parcours en TGV inOui est de 2 h 03 (il varie en fonction du nombre d'arrêts). En Ouigo, le meilleur temps de parcours est de 2 h 44 (relevé site www.oui.sncf, pour le mardi 24 septembre 2019 [JOB]).

La flexibilité est donc associée à l'idée « d'avoir le temps » et à l'orientation du séjour « loisir ». Cette nécessité d'être flexible est également parfois présentée comme une contrainte. Nous remarquons par ailleurs que les personnes qui présentent le plus les concessions réalisées sur les horaires ou jours de départ l'ont fait lors du voyage aller, pas pour le voyage de retour. Le temps « aller » est un passage dans le temps et l'espace du « hors quotidien » au cours desquels la pression sur la valeur du temps est moins forte, quand le retour s'inscrit déjà dans le système de contrainte du « quotidien ».

5.3.2. Ouigo et la requalification des attentes sur les services ferroviaires à grande vitesse

Lors des enquêtes, Ouigo est en service depuis quatre ans et n'est plus dans une phase de découverte : l'offre a fait l'objet de campagnes de promotion et plus de 5 millions de voyageurs l'ont utilisé en 2016. Pourtant dans les récits, lorsque les personnes rencontrées reviennent sur le séjour et le voyage, et bien que les trois quarts d'entre elles aient déjà utilisé Ouigo avant le séjour décrit, nous notons de nombreux éléments de discours sur les composantes de l'offre.

Ainsi, le fait de devoir arriver au plus tard trente minutes avant le départ du train, la taille des bagages ou encore l'absence de voiture-bar sont plus particulièrement commentés. Si ces points sont présentés comme des contraintes, celles-ci sont également souvent considérées comme justifiées au regard du prix. Concernant la consigne d'arriver en avance, celle-ci est commentée par près de la moitié des personnes rencontrées. Lors de notre entretien avec le Directeur de la gare de Marne-la-Vallée Chessy, celui-ci a estimé que l'arrivée trente minutes à l'avance était plutôt bien vécue par les voyageurs Ouigo (Entretien Directeur de gare SNCF [MLV], avril 2017). Les « primo-accédants » au train constituent selon lui encore en 2017 une part importante des voyageurs Ouigo. Or, les clients longue distance arrivent en général en avance à la gare, d'autant plus lorsqu'ils ne sont pas habitués à voyager en train. Dans nos entretiens, le ressenti est plus nuancé, en particulier chez les voyageurs les plus jeunes. Outre la question du temps, les conditions de ce temps passé sont plus souvent mal reçues (un temps où il faut « faire la queue ») ou peu comprises.

« Ce qui m'a toujours surpris, c'est la file d'attente. C'est quelque chose, moi j'aime bien être sur place une demi-heure à l'avance déjà... J'aime bien être sur place en temps normal avec un train normal d'être à l'avance. Ça ne m'a pas changé, ce qui me surprend un petit peu, c'est vrai, c'est la file d'attente. »

Entretien Pierrette, 61 ans, séjour touristique en août 2017

« Le seul truc qui est moins pratique par rapport au TGV, c'est qu'on doit arriver une demi-heure à l'avance et que je suis arrivée à l'avance, j'ai montré mon billet et j'ai attendu une demi-heure dans le train alors que le TGV, on peut arriver plus tard. Et je n'ai pas compris pourquoi on devait arriver si tôt. »

Entretien Camille, 16 ans, séjour touristique en juin-juillet 2017

« Le problème aussi c'est la demi-heure avant [...] et ils ont fouillé nos sacs et tout, ça a pris beaucoup de temps. Il doit y avoir une raison mais c'était ça le principal désavantage. En fait je ne le savais pas, c'était écrit sur mon billet, mais je ne l'avais pas lu, et on est arrivé genre 10 minutes [avant] et ils nous ont dit "non, non, on ne vous laisse pas passer" et comme on était plusieurs, ils nous ont laissé passer sauf qu'ils nous ont un peu fait peur. »

Entretien Solène, 18 ans, séjour touristique en juin 2017

Également, plusieurs personnes s'interrogent sur la sûreté, en lien avec l'embarquement. Dans son récit, Solène évoque une fouille de son sac (elle précise avoir vérifié sur son billet et que ce n'était pas indiqué), Pierrette s'interroge sur un « contrôle sans contrôle » à la montée dans le train et Leïla souligne l'absence de contrôle à bord. Ce temps d'embarquement est lié à l'organisation de l'offre (le contrôle des billets a lieu avant la montée dans le train et il s'accompagne de la vérification de la taille des bagages) : il a par ailleurs permis de tester « grandeur nature » l'embarquement en amont des trains, déployé dans les grandes gares à partir de 2017 (Entretien Directeur de gare SNCF [MLV], avril 2017). En 2017, cette logique d'exploitation ferroviaire n'est pas comprise par les voyageurs. Les interrogations en lien avec la sûreté sont une autre façon de souligner cette incompréhension ainsi qu'un écho possible au modèle aérien, pour lequel l'embarquement s'accompagne de dispositif de sûreté.

Concernant la taille des bagages, Ouigo a fait évoluer sa politique au cours des premières années d'exploitation. Celle-ci n'était pas entendue, d'autant qu'une partie des voyageurs n'était pas habituée au train : la consigne de la taille de bagage n'était bien comprise et la politique du bagage supplémentaire dissuasive. Le prix d'ajout au dernier moment était plus cher que le prix du billet (40 €). En gare, cela a créé de nombreux problèmes : incivilité, voire insécurité pour les agents, abandon de bagage afin de ne pas payer³¹⁴, avec des répercussions sur la gestion des flux (Entretien Directeur de gare SNCF [MLV], avril 2017). De plus, les prix d'appel très bas ont poussé une nouvelle clientèle à prendre le train ou à voyager, n'ayant pas l'habitude des contraintes de bagages, y compris pour des usages inattendus.

« On a vu passer des choses incroyables ! Des gens qui arrivaient, “ce n'est pas cher le train”, donc on a eu une roue de camion, une portière de voiture... Ils arrivaient avec ça pour descendre en train. Donc tout ça a été à gérer. [...] Là aujourd'hui on est revenus dans des choses vraiment plus normales. On a beaucoup de primo-accédants au train, mais on sent que même si c'est la première fois qu'ils prennent le train, c'est quelqu'un qui leur a parlé. »

Entretien Directeur de gare SNCF [MLV], avril 2017

Dans les récits, nous observons que la compréhension des consignes reste un enjeu. Ce point est surtout soulevé par une personne n'ayant pas l'habitude de voyager en train en famille (Nathalie, 41 ans). La question de la taille des bagages est présentée comme une contrainte, à la fois dans le cadre de long séjour (Juliette, 59 ans) et sur la question de la place des bagages (Pierrette, 61 ans). Quatre ans après le lancement de l'offre, les règles liées aux bagages, notamment supplémentaires ne sont pas comprises par l'ensemble des voyageurs, y compris ceux ayant voyagé à plusieurs reprises avec Ouigo.

« Ce n'était pas très clair, vous voyez sur le nombre. Dès qu'on était avec trois enfants, chaque enfant pouvait avoir un bagage supplémentaire, donc on pouvait avoir jusqu'à dix bagages et on trouvait ça un peu idiot d'avoir dix petits bagages de la taille qui voilà... que de [les] mettre en trois valises [qui] avait quelques centimètres de plus. Et donc là, on n'a pas eu trop la réponse à nos questions. [...] ils [contacts Ouigo en ligne] nous ont

³¹⁴ Un point compliqué à gérer dans le cadre des consignes Vigipirate.

renvoyé le même texte qui était écrit sur le site internet. Ça ne répondait pas à nos questions. Donc, on a dû aller à la gare de Valence pour poser la question. »

Nathalie, 41 ans, séjour touristique en avril 2017

« [prochain séjour habituellement réalisé avec correspondance en région parisienne] on y va pour 15 jours, au moins minimum 10 jours, donc les bagages ça ne pourra pas aller avec les bagages qui sont admis à Ouigo. C'est une toute petite valise. [...] donc je pense qu'on continuera à prendre le TGV quoi. On ne pourra pas prendre Ouigo. Moi je pense aux bagages surtout. »

Entretien Juliette, 59 ans, séjour touristique en avril 2017

Dans les récits, la question des bagages, au-delà de la question du règlement de Ouigo, renvoie à la nécessité d'anticiper. Les bagages et l'absence de voiture-bar sont reliées autour de cet enjeu d'anticipation.

« C'est juste les services qui sont moins nombreux qu'à bord du TGV normal. Ça fait bizarre la première fois, mais après on prend l'habitude, on s'organise à préparer son pique-nique, son petit goûter et puis voilà. »

Entretien Leïla, 33 ans, séjour touristique en avril 2017

« J'ai tout de suite acheté une valise au format, mais je m'amène toujours un petit sac à dos que je charge, et qui passe comme un sac. Donc, que je charge, que ce soit tablette, un livre, une bouteille d'eau. »

Entretien Pierrette, 61 ans, séjour touristique en août 2017

Plus généralement, cette absence de voiture-bar est citée par la plupart des personnes rencontrées, mais comme un élément factuel lié au fait que l'offre low cost soit peu chère. Nous retrouvons des réactions proches concernant le fait que certains services supplémentaires, à l'exemple de l'accès à une prise électrique, soient payants. Ces éléments ne sont pas perçus de façon négative. Cependant, nous observons que si le fait de payer des frais pour des services complémentaires durant le déplacement à grande vitesse est bien compris et reçu, la multiplication des coûts annexes est par ailleurs critiquée (prix du ticket de RER par exemple). Surtout ces différents éléments alimentent des questionnements sur le service TGV classique. S'il est normal que ces services supplémentaires se payent en plus sur une offre low cost, pourquoi dans les offres classiques plus chères, ne sont-ils pas systématiquement assurés ? Lorsque les personnes sont interrogées sur leurs expériences de voyage plus générales (habitude d'emprunter telle ou telle offre, telle gamme), d'une part nous observons que même lorsqu'elles comparent le service low cost ferroviaire au service low cost aérien, elles font également le parallèle avec le TGV. D'autre part, ces réflexions laissent transparaître un manque de clarté de l'offre ferroviaire à grande vitesse.

« On a le sentiment que la seule chose qui change c'est la couleur du train et le prix, le reste, ça interroge plutôt de savoir pourquoi on paye très cher dans un cas et pas cher dans l'autre. On se demande pourquoi dans les autres cas, on paye très très cher alors que là on paye un prix dérisoire. »

Entretien Frédéric, 67 ans, séjour touristique en avril 2017

« C'est plutôt positif le trajet en lui-même par rapport à un easy Jet ou une compagnie low cost où on voit vraiment la différence entre un trajet pas low cost et low cost. A part le pré-embarquement [et le wagon-bar], je ne vois pas trop la différence. »

Entretien Lucile, 29 ans, séjour touristique en octobre 2016

« Au retour je comptais prendre Ouigo et en fait le trajet de Ouigo, il était beaucoup plus cher que le trajet classique. Donc j'ai été étonnée, je n'ai pas compris. Donc au final, j'ai pris le trajet classique parce qu'il était plus avantageux mais j'ai été étonnée en fait de voir que le low cost était plus cher que la traversée classique »

Entretien Clara, 23 ans, séjour touristique en avril 2017

Par ailleurs, les réactions des touristes quant à l'annonce de la SNCF de développer l'offre Ouigo, y compris au départ ou à destination de davantage de gares centrales dont les gares parisiennes (relayée dans la presse au printemps 2017) renforcent ce constat. D'un côté, l'ensemble des touristes qualifie cette nouvelle de « plus pratique », « plus facile », pouvant les inciter à regarder ou voyager davantage en Ouigo. D'un autre côté, et tout en trouvant que ce serait intéressant de pouvoir arriver en gare parisienne, plusieurs personnes interrogent cette annonce : les conditions seront-elles les mêmes ? La desserte de Marne-la-Vallée Chessy sera-t-elle maintenue ? Quelles conséquences et quelles différences seront faites entre le TGV et les trains Ouigo ?

« S'ils arrivent au même tarif Gare de Lyon, j'avoue que ça peut être sympa parce qu'on est tout de suite dans Paris. [...] Si c'est vraiment les mêmes tarifs, pourquoi pas. »

Entretien Juliette, 59 ans, séjour touristique en avril 2017

« En fait ils vont garder aussi Marne-la-Vallée ou il n'y aura que Paris ? »

Entretien Clara, 23 ans, séjour touristique en avril 2017

« Je pense que c'est une bonne idée [l'arrivée en gare parisienne], par contre, il faut vraiment qu'ils différencient les deux services entre un TGV classique et un TGV Ouigo. Là, en train quand je suis revenue à Paris au mois de juin, c'était un TGV qui était en plein milieu du repas du midi [...] j'avais planifié de m'acheter un repas dans le train [...] et en fait, j'ai eu la mauvaise surprise de voir qu'ils avaient des petits soucis techniques a priori, il n'y avait quasiment rien à manger quoi. [...] Ça sur Ouigo, il n'y a pas ce service-là, donc c'est bien, moi je trouve ça parfait en tant que consommateur, c'est bien, par contre je pense que eux, il faut bien qu'il fasse la différence en termes d'offre pour que le consommateur s'y retrouve aussi. Voilà. Parce que sinon, on ne comprendra pas pourquoi on veut payer plus cher un billet, alors que Ouigo finalement, c'est parfait, il n'y a pas besoin de payer plus. »

Entretien Marianne, 35 ans, séjour touristique en décembre 2016 – janvier 2017

Le récit des touristes venus avec Ouigo en Île-de-France à propos de leurs expériences de voyages montre que dans le cas de la desserte de la région parisienne, l'offre est principalement comparée au TGV. Cette comparaison, si elle est un arbitrage de départ lors de l'organisation du séjour, dans la pratique, s'inscrit dans un questionnement sur le TGV : Ouigo participe à requalifier les attentes des voyageurs quant aux services à grande vitesse. Le fait que Ouigo arrive à Marne-la-Vallée Chessy est pour certain un marqueur de cette différence de service, par ailleurs, peu claire. Pour d'autres, c'est un élément à ne pas perdre, Ouigo ayant contribué à améliorer la desserte de Marne-la-Vallée Chessy et l'accessibilité des secteurs proches.

*

Ainsi la localisation de la gare et son accessibilité sont des éléments pris en compte par les touristes parmi un ensemble de paramètres, à la fois au niveau global de la chaîne de déplacements des individus, mais aussi du rapport au temps. Ouigo est une offre supplémentaire dans des modes de vie pour lesquels le rapport au temps s'est complexifié et les marquages entre « quotidien » et « hors quotidien » sont à la fois moins précis et poreux. Avec Ouigo, l'espace-temps du voyage à grande vitesse s'est élargi : il n'y a ni gain de temps, ni de confort. Pour ceux qui ont le temps, ou n'ont pas les moyens de l'avoir, Ouigo offre une alternative. La mobilité des individus, et des touristes en particulier s'est complexifiée. L'aller-retour avec le même mode de transport ou via la même porte d'entrée ne va pas de soi : ils sont ajustables en fonction des contraintes, pour ceux qui sont le plus à même de s'en saisir. Les jeunes actifs que nous avons rencontrés ne sont pas la cible initiale de Ouigo en termes d'âge ou de composition du foyer (les jeunes ou les familles). Par contre, leurs récits sur leurs expériences de voyage traduisent le fait qu'ils aient l'habitude de voyager, de comparer des modes de transport différents, des offres différentes et des services de mobilité en développement. Les touristes ayant ce profil n'ont pas réalisé l'aller-retour avec le même mode ou au sein de la même gare. Avec Ouigo, Marne-la-Vallée Chessy est intégrée dans un champ des possibles, comme l'une des portes d'entrée potentielles de l'espace touristique francilien.

6. Ouigo à Marne-la-Vallée Chessy : des enjeux multiples de gestion des flux

Le développement de l'offre Ouigo à Marne-la-Chessy s'est donc traduit non seulement par une augmentation du volume de fréquentation de la gare, mais également par une diversification des motifs et pratiques de ceux qui y transitent. Ceci a des conséquences à la fois sur la gestion des flux en gare mais également sur leurs diffusions. Nous proposons de revenir sur ces éléments, révélateurs du repositionnement de la gare comme porte d'entrée métropolitaine (6.1.).

La gestion des flux de voyageurs Ouigo est un enjeu dans la gare et dans ses accès. Sur différents aspects, elle traduit une complexification des relations entre acteurs. Ceux-ci sont plus nombreux et les enjeux ne se limitent pas à la gestion des flux mais intègrent des dimensions marketing et symboliques (6.2.).

6.1. Une accentuation des phénomènes de pic de fréquentation

La gestion des flux en gare a été un enjeu important lors de la mise en service de l'offre. Avec Ouigo, les trains ayant Marne-la-Vallée comme origine ou comme terminus se sont multipliés. L'aménagement des rames Ouigo leur fournit la capacité de transporter jusqu'à 630 passagers et celles-ci circulent par deux : potentiellement, 1 260 personnes peuvent arriver ou souhaiter partir au même moment. En fonction des flux de départ et d'arrivée, les enjeux ne sont pas les mêmes. De plus, ils se répercutent dans la gare et au niveau de ses accès. Selon le Directeur de la gare, un an après la mise en service de l'offre, les trains avaient un taux de remplissage de 95 % (Entretien Directeur de gare SNCF [MLV], avril 2017). Tout le monde (gestionnaire de gare, opérateur, partenaire en gare, voyageur) a été pris de cours par la rapidité et l'importance des flux.

« Le genre de phénomène, Ouigo... on a appris en marchant quoi. On a appris en marchant et... ça a été un tel raz-de-marée que finalement on n'aurait pas pu, enfin je me dis avec le recul, est-ce qu'on aurait pu tout imaginer, tout contrôler avant, j'en suis pas sûr. Je pense que l'une de nos forces, ça a été justement de savoir... de savoir réagir et savoir modifier notre système très rapidement et de s'adapter très rapidement. »

Entretien Directeur de gare SNCF [MLV], avril 2017

Le résultat observé de la gestion des flux en 2017 est le fruit de plusieurs années de travail. Dans le récit du Directeur de gare, nous distinguons trois phases. La première est celle de la gestion des flux, qui s'est progressivement organisée au cours de la première année. La gare se décline selon trois étages : les quais (niveau -1), le hall voyageur (niveau 0) par lequel on accède à la gare TGV, la reliant aux gares RER et routière, et un niveau supérieur en mezzanine (niveau +1), permettant d'accéder notamment au terminal d'embarquement Eurostar (Annexe 26). Les premiers temps, pour la SNCF, le système était calqué sur le modèle des Eurostar avec un contrôle en mezzanine côté Nord. Rapidement, au-delà de 500 voyageurs, l'organisation a montré ses limites. Les gestionnaires de la gare ont décidé d'utiliser le côté sud de la mezzanine et d'organiser un cheminement pour étaler les flux.

« On a de la chance, on avait quand même un étage qui était pas occupé, donc pour le coup, on fait faire 3 fois le tour de la gare à nos clients, mais la gestion de flux elle est là, elle est relativement fluide »

Entretien Directeur de gare SNCF [MLV], avril 2017

Pour les trains Ouigo dont Marne-la-Vallée est la gare de départ, le voyageur doit passer par le niveau +1 pour finalement accéder aux quais en niveau -1 (Image 1) : cette solution permet, lorsqu'un train arrive, qu'il se vide de ses voyageurs (de niveau -1 à niveau 0) pendant que ceux qui vont l'emprunter au départ attendent en niveau +1. À l'arrivée ou au départ d'un train Ouigo, le sens des escalators (montée ou descente) est réorienté, afin que seule la montée ou la descente soit possible.

« On a eu cette chance aussi en exploitation, c'est qu'on a pu faire avec la voie centrale et deux quais, faire descendre les clients d'un côté et monter de l'autre, façon terminaux de RATP et de lignes de métro et ça, ça marche très bien. »

Entretien Directeur de gare SNCF [MLV], avril 2017

Image 1 : Train Ouigo en gare de Marne-la-Vallée Chessy



Train Ouigo en quai central et orientation des flux du niveau +1 au niveau -1

Source : J. Perrin, juillet 2015

Après cette première phase de gestion des voyageurs en termes de volume, une deuxième phase a consisté en l'amélioration du temps passé en gare pour le voyageur (Entretien Directeur de gare SNCF & Entrevue Chef de gare SNCF [MLV], avril 2017). L'espace Sud de la mezzanine a été aménagée : dans un premier temps des distributeurs de boissons puis un kiosque « Relay ». Il est intéressant de souligner que ce dernier propose également de la restauration rapide, car il n'y a pas d'offre de restauration dans les trains Ouigo. Progressivement, l'espace est également embelli, avec l'installation de plantes vertes. Ce travail tourné vers « l'expérience client » du voyageur au sein de la gare ne se limite pas au niveau +1, et différents dispositifs sont installés dans la gare (avec plus ou moins de succès) : piano, baby-foot, dispositif *power & station*³¹⁵, table haute côté gare routière avec dispositifs de chargement notamment.

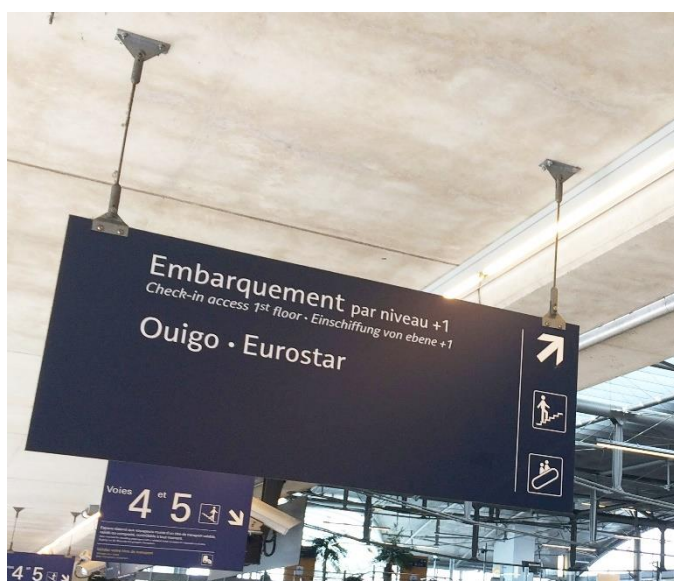
La troisième phase est celle de l'accueil de nouveaux flux Ouigo à partir de fin 2015 : la gare de Marne-la-Vallée Chessy étant desservie par les trains Ouigo Nord-Ouest. Pour ces trains, le Directeur de la gare a négocié avec Ouigo : le nombre de places vendues au départ de Marne-la-Vallée était dans un premier temps limité afin de gérer ces nouveaux voyageurs (Entretien Directeur de gare SNCF [MLV], avril 2017). En effet, comme il s'agit de trains de passage, avec un temps d'arrêt en gare court, l'enregistrement s'effectue au niveau 0 (Image 2). Pour ces trains, le trafic Île-

³¹⁵ Combinaison d'un bureau et d'un vélo d'appartement permettant de charger ses appareils électroniques.

de-France-Provence est alors réparti entre les trois gares franciliennes. Aussi, l'arrivée de ces nouveaux trains s'est déroulée dans de bonnes conditions en comparaison des premiers mois d'exploitation de Ouigo en 2013.

En 2017, nous observons que la signalétique Ouigo est en partie temporaire, avec des comptoirs mobiles, ainsi que des dispositifs permettant de vérifier la taille des bagages à l'embarquement, des poteaux guide-files à sangle rétractable au logo Ouigo mis en place en amont de l'arrivée d'un train. Durant ces périodes les agents Ouigo et SNCF sont nombreux, en particulier au niveau des escalators afin d'orienter les flux (Observations *in situ* Marne-la-Vallée Chessy, mars et avril 2017).

Image 2 : Signalétiques concernant les secteurs d'embarquement Ouigo à Marne-la-Vallée Chessy



Panneau permanent : indication sur l'embarquement des trains Ouigo en direction du Sud-Est

Source : J. Perrin, mars 2017



Panneau temporaire : répartition des embarquements Sud-Est / Nord-Ouest

Pour les voyageurs en gare, le retour d'expérience est plus nuancé. Notamment, le fait que le cheminement des voyageurs Ouigo ne soit pas le même en fonction de l'OD n'est pas très bien compris par une partie des voyageurs (Observation *in situ*, mars 2017 ; carnets d'enquête, avril 2017). Durant les entretiens semi-directifs, plusieurs personnes reviennent sur l'orientation dans la gare et la gestion de la foule.

« À Marne-la-Vallée, on a eu un peu de mal à se repérer, tout ça »

Entretien Cécile, 18 ans, séjour touristique en février 2016

« À Marne-la-Vallée, je trouve que ce n'est pas forcément bien indiqué. Quand on rentre de l'autre côté de la gare de Marne-la-Vallée, on ne le voit pas forcément. Je l'attendais avec plusieurs personnes là-haut, là où je vous ai vu [Mezzanine en +1], alors qu'en fait, c'était en bas. Ça, on ne le savait pas, vous voyez. Des trucs comme ça. Ou sinon même quand on a attendu pour qu'ils prennent nos billets... C'est l'organisation, mais bon après on ne va pas se plaindre non plus, vu le prix, ce n'est pas si mal que ça. [...] Plusieurs personnes que j'ai croisées m'ont demandé où ça [Ouigo] se trouvait. »

Entretien Claire, 35 ans, séjour touristique en avril 2017

« Il y avait beaucoup de monde dans la gare. Je ne sais pas... peut-être parce qu'on était vendredi soir et que les gens allaient à Disney, c'était blindé »

Entretien Solène, 18 ans, séjour touristique en juin 2017

En 2018, le nouveau Directeur de la gare de Marne-la-Vallée Chessy estime que 60 % des voyageurs de la gare sont des clients Ouigo et qu'ils arrivent en moyenne 1 h à l'avance : gestion des attentes et des flux restent des enjeux de qualité de service (Compte-rendu IRC Marne-la-Vallée Chessy, novembre 2018³¹⁶).

6.2. Un enjeu de gestion des flux qui déborde des espaces internes à la gare TGV

La gestion des flux est un enjeu au sein de la gare TGV ainsi que dans la gestion des pré ou postacheminements. Au bout de six mois, l'évolution de la fréquentation de la gare en lien avec Ouigo conduit à une saturation des espaces d'accès à la gare. Ainsi, le départ d'un train Ouigo se traduit par une congestion importante au niveau routier. L'avenue Goscinny, qui distribue les flux routiers entre le parking Disney et la gare routière, est saturée. Les différents partenaires sont mobilisés sur cette question : SNCF (opérateurs et gestionnaire de gare), RATP, exploitants des parkings, représentants locaux (EPA et SAN) ou encore de Disney. Au bout de quelques mois, les responsables Disney acceptent de mettre à disposition un parking de façon temporaire, afin qu'il soit utilisé dans l'esprit d'un « dépose-minute » (Entrevue Chargée de mission Transilien [SNCF], septembre 2014). Cette solution temporaire est révélatrice d'une tension entre les représentants Disney et Ouigo/SNCF. Pour ces derniers, les trains Ouigo apportent des clients à Disney. Les représentants Disney sont plus réservés quant aux apports de Ouigo, à deux niveaux. Le premier point concerne la gestion des flux en gare : les « débordements » des premiers mois sont des situations qui ne correspondent pas du tout à l'expérience promise par Disney, d'autant que les comptoirs Disney Express³¹⁷ se situent au niveau +1, niveau par lequel les flux Ouigo circulent. Ce point concerne les flux dans la gare, mais également la fluidité de l'accès aux hôtels (les navettes sont accessibles depuis la gare routière) ou aux parcs.

« L'accroissement du nombre de voyageurs en gare détériore l'expérience en gare des visiteurs [Disney] ».

Entretien Responsable service Research Disney, mars 2014

« Les [responsables] Disneyland hurlent à la mort parce que bien évidemment, ce qu'on oublie, c'est que ça [Ouigo] paralyse la gare RATP mais ça paralyse aussi le parvis, ça paralyse aussi la gestion des flux à travers l'hôtellerie ou la gestion du parc. Puisqu'en fait, ils ont sursaturé l'espace. [...] Vous saturez la gare routière autobus, vous saturez le parvis, vous saturez l'accès au parc. Et l'accès surtout aux hôtels. »

Entretien Chargé de mission marché visiteurs [parcours clients] RATP, avril 2017

L'autre élément de réserve des représentants Disney concerne la stratégie commerciale. Ouigo est certes concédée comme une amélioration de la desserte de la gare, et donc des opportunités pour

³¹⁶ Disponible sur le site média de la SNCF (medias.sncf.com/gares-et-connexions/open-data/IRC/2018/PV/IRC2018MLV.pdf).

³¹⁷ Disney express est le service de préenregistrement dans les hôtels Disney des hôtels partenaires et de bagagerie présent en gare.

se rendre au sein du complexe. Cependant, au niveau commercial, les familles sont un marché très important pour Disneyland Paris : ces dernières achètent des « packages », qui incluent l'entrée des parcs, l'hôtel et le transport. Or Ouigo, qui vise également les familles, isole le transport : il y a un « risque de dépackager l'offre » (Entretien Responsable service Research Disney, mars 2014). En 2014, un essai de commercialisation de Ouigo par le Tour Operator Disney est mené.

Au cours de l'année 2014, l'amélioration de l'accès à la gare se traduit par différents projets : le réaménagement de la gare routière, qui doit être agrandie pour permettre une meilleure circulation, la réorganisation du dépose-minute (places en épis et barrière de contrôle pour un temps d'accès limité), ou encore l'agrandissement du parking. Également, le projet de nouvelle sortie Sud de la gare RATP et de la gare routière Sud participe du projet d'amélioration de la circulation.

Ces projets ont pu être accélérés par l'arrivée de Ouigo, mais certains étaient prévus dès la phase III du projet touristique et urbain du Val d'Europe (Annexe 19). Lors de la signature de l'avenant prorogant la convention entre Disney et les autorités françaises en 2010, différents points sont rediscutés, notamment en lien avec le développement du projet Villages Nature (Disney, 2010). Une partie de ces travaux est finalement réalisée dans le cadre de la phase IV du projet, et portée par les autorités locales³¹⁸.

« En fait Ouigo a... été la goutte d'eau qui a fait déborder le vase entre autres en termes de circulation autour de la gare, et ça a déclenché les projets. [...] La préfecture est rapidement venue vers nous en nous disant : on a des embouteillages jusqu'à l'autre bout, comment on fait ? Donc pour le coup, c'est la préfecture qui a alerté, et on a pas mal travaillé avec Disney et le SAN, etc. [...]. On voit que même en termes de développement, la gare routière, même si faut pas forcément chercher le Ouigo, mais c'est une espèce de dynamique autour du pôle qui s'est créée [...]. Entre les projets de Disney... voilà, il y a clairement une dynamique mais j'allais dire du pôle MLV qui s'est accélérée »

Entretien Directeur de gare SNCF [MLV], avril 2017

En 2017, lors de l'enquête, plusieurs travaux sont en cours (agrandissement de la gare routière, nouvelle sortie RER). Pour les voyageurs que nous avons rencontrés, la congestion reste un problème d'accès à la gare, comme l'illustre l'expérience de Marianne (janvier 2017).

« Au retour [...] il y avait tellement de monde qui arrivait en même temps que en fait, tout le réseau [routier] est saturé [...] il y avait tellement de monde que les gens étaient carrément arrêtés à la sortie d'autoroute. [...] on était à 10 minutes donc on ne s'est pas stressé. On savait qu'il fallait qu'on arrive une demi-heure avant sur le quai. Et en fait, on est arrivé, on a failli louper notre train quoi. [...] On a dû passer par Disney, le parking Disney, payer l'entrée du parking Disney pour les voitures, donc les 15 euros. On a dû négocier de se garer le plus proche possible alors que normalement ils nous placent... plus ou moins quand même, ils nous orientent. Et après, on a tout fini à pied en courant sur les tapis roulants du parking Disney pour arriver sur le parvis où il y a la gare. Donc on a eu notre train, mais franchement, voilà. »

Entretien Marianne, 35 ans, séjour touristique en décembre 2016 - janvier 2017

³¹⁸ Site de l'EPA Marne (www.epamarne-epafrance.fr/actualites/la-gare-routiere-de-marne-la-vallee-chessy-fait-peau-neuve/).

L'accès et la diffusion des flux Ouigo se répercutent également dans la gare RATP : une part importante des voyageurs Ouigo se redirige vers la gare RATP, et les premiers mois, il y a eu jusqu'à une heure d'attente afin de pouvoir acheter un ticket de RER. Pour la RATP, avant Ouigo, l'essentiel de sa clientèle était lié à la visite du complexe Disneyland Paris et au flux domicile-travail des différents salariés du site. Ouigo se traduit par un troisième flux massif de voyageurs « loisir » souhaitant se rendre à Paris (Entretiens Chargés de mission marché visiteurs [parcours clients & commercialisation] RATP, avril 2017).

« Le problème qu'ils ont, c'est qu'une gare qui était secondaire, ils en ont fait une gare principale, de point d'entrée dans Paris avec une offre du low cost, en gros avec des prix d'appel à 10 euros [...] Marne-la-Vallée a été conçue en 1992 sur une problématique de gestion des flux [salariés et visiteurs] par rapport au parc Disneyland Paris, [...] et vous vous retrouvez avec une troisième gestion des flux qui est la gestion des arrivants en porte d'entrée à Paris à travers l'offre Ouigo. »

Entretien Chargé de mission marché visiteurs [parcours clients] RATP, avril 2017

Les données de fréquentations de la RATP soulignent l'augmentation de la fréquentation de la gare suite à l'arrivée du nouvel opérateur à Marne-la-Vallée Chessy (Tableau 44), une hausse plus marquée dans cette gare que dans les autres gares du RER A de la branche de Marne-la-Vallée Chessy (Annexe 27).

Tableau 44 : Évolution du trafic de la gare RER de Marne-la-Vallée Chessy depuis 2013

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Trafic annuel en millions de voyageurs entrants³¹⁹	4,7	5,1	5,2	5,2	5,9	6,2

Réalisation J. Perrin, d'après données RATP Open Data

Pour les voyageurs Ouigo, le désagrément est très important : à la durée du voyage en train et au temps de rabattement en transport en commun, s'ajoute ce nouveau temps d'attente. Cela s'est traduit par une saturation de l'espace de la gare RATP, avec des répercussions sur les autres voyageurs RATP, au départ comme à l'arrivée. Ainsi, des voyageurs RATP qui arrivaient à Marne-la-Vallée Chessy afin de se rendre dans les parcs se retrouvaient dans un espace saturé. Les personnes venant pour la première fois pensaient que la file d'attente était celle d'accès aux parcs et se joignaient donc à ces files d'attente avec deux conséquences : un renforcement de la saturation de l'espace et de l'attente générale et pour ces futurs visiteurs des parcs, une expérience dégradée.

« Au début, on a connu un certain nombre de gens [à l'arrivée en gare RATP] qui allaient à Disney et comme ils voyaient une queue à la sortie de la gare [RATP], ils croyaient que c'était la queue pour acheter un ticket [Disney], et qui pouvaient faire 40 minutes de queue et quand ils arrivaient : mais non, ce n'est pas la queue pour acheter les billets de Disney, c'est la queue pour acheter les tickets du métro »

Entretien Chargé de mission marché visiteurs [parcours clients], RATP, avril 2017

³¹⁹ Les « entrants directs » sont exclusivement les voyageurs provenant de la voie publique ou du réseau SNCF entrant sur le réseau de transport RATP en validant un titre de transport valide (RATP Open Data).

Sur l'enjeu de la gestion des flux Ouigo en gare RATP, les discours ne sont pas les mêmes pour le Directeur de la gare SNCF³²⁰ et les représentants du marché visiteurs RATP, en charge notamment de la gestion des flux. Selon les responsables SNCF, la situation s'est améliorée par l'ajout de nouveau distributeur ainsi qu'en raison du dézonage des passes Navigo, qui a permis d'évacuer des files d'attente les Franciliens abonnés³²¹. Pour les représentants RATP, le problème n'est pas seulement une question de gestion des flux, mais également de politique commerciale. L'enjeu concerne moins le gestionnaire de la gare SNCF que les opérateurs, et Ouigo en particulier. Selon le chargé de mission en charge du parcours client au sein des espaces RATP, certes il y avait un enjeu d'organisation de la vente de tickets, mais les responsables SNCF ont cherché à renforcer la séparation entre espace SNCF et espace RATP afin de préserver la cohérence de l'offre commerciale Ouigo. Avant l'arrivée de cette offre, des distributeurs de tickets se trouvaient dans le couloir intermédiaire menant de la gare SNCF à la gare RATP : cet espace dépend de la SNCF et les distributeurs ont été retirés au moment de la mise en service de Ouigo (Entretien Chargé de mission marché visiteurs [parcours clients], RATP, avril 2017). L'enjeu est commercial et tarifaire³²². En 2017³²³, le prix d'un ticket de RER vers Paris Centre est de 7,60 €, jusqu'à La Défense, de 10,05 €. Le prix du ticket de RER peut donc être équivalent ou presque à certains prix des billets Ouigo. Le personnel RATP a été débordé à la fois en raison du volume des flux et de la présence, parmi les voyageurs Ouigo, d'une importante proportion de personnes n'ayant pas l'habitude de voyager en train ni d'utiliser les transports en commun. À ces problèmes s'est ajoutée la nécessité de devoir expliquer aux voyageurs que le prix du ticket de RER n'était pas lié au billet Ouigo.

« Ça [Ouigo] nous pose d'énormes difficultés. Et en plus, on est obligé de faire l'argumentaire vente. On est obligé d'expliquer aux gens pourquoi ils paieront plus cher, tous les jours ça arrive. »

Entretien Chargé de mission marché visiteurs [parcours clients] RATP, avril 2017

Les discours des touristes rencontrés lors de la campagne d'entretiens semi-directifs mettent effectivement en avant le fait que le prix du ticket de RER est ressenti comme élevé par rapport au prix du billet de train.

« Il y avait beaucoup de monde et surtout le RER, c'est hyper cher, je crois que c'était 7,60 € pour aller dans Paris, donc ça, en fait c'est un désagrément parce que ça rajoute sur le prix du billet et je n'avais pas calculé ça. »

Entretien Solène, 18 ans, séjour touristique en juin 2017

« Je n'avais pas trop en tête que le trajet derrière était un peu long, et aussi qu'il y avait à rajouter au prix du billet Ouigo qui était pas cher... Que le billet de RER jusqu'à Paris était presque aussi cher que le billet de train. »

Entretien Victor, 28 ans, séjour touristique en août 2017

³²⁰ Le Directeur de la gare SNCF que nous avons rencontré en avril 2017 a pris ses fonctions en début d'année 2014, quelques mois après le lancement de Ouigo. Ce n'est pas lui qui a négocié les premiers mois avec la RATP notamment.

³²¹ La tarification des transports collectifs en Île-de-France est organisée en zones et Marne-la-Vallée Chessy se situe en zone 5. Cette mesure est mise en place à partir du 1^{er} septembre 2015.

³²² Face aux problèmes de gestions des flux, en 2016, l'expérience est cependant tentée de vendre des tickets de RER dans les Ouigo (Le Parisien, 2 octobre 2016).

³²³ Prix applicable au 1^{er} août 2017 (www.ratp.fr/titres-et-tarifs/billet-ile-de-france).

L'ajout de distributeurs a permis de désengorger en partie l'espace RATP, mais des moyens humains supplémentaires ont également été nécessaires, afin d'organiser les flux (quelle file d'attente correspond à quoi) et d'accompagner l'achat. Les personnes en charge des marchés visiteurs à la RATP partagent par ailleurs le constat que la tarification des titres de transport en Île-de-France est complexe et peu adaptée au marché touristique (Entrevue Chargé de mission marché visiteur RATP, novembre 2014 ; Entretiens Chargés de mission marché visiteurs [parcours clients & commercialisation] RATP, avril 2017). Marne-la-Vallée Chessy est un cas spécifique, parce que ce marché touristique est prépondérant.

Selon nos interlocuteurs SNCF et RATP, si ces questions ont été très problématiques, la situation en 2017 est stabilisée. Cependant, en phase d'observation en mars 2017, nous constatons, en matinée, à la fois des temps d'attente importants en gare RATP (jusqu'à 30 minutes d'attente suite à l'arrivée d'un train Ouigo) et des difficultés (achat de mauvais tickets, nouveau temps d'attente au guichet).

La question du temps d'achat des tickets de RER est également mentionnée par plusieurs personnes rencontrées lors des entretiens réalisés auprès des touristes ayant voyagé avec Ouigo.

« Quand je suis arrivée, il y avait pas mal de gens qui faisaient comme moi, qui allaient chercher un billet de RER, plus tous ceux qui vont à Disney. Du coup en fait, il y avait pas mal de monde aux billets donc on a attendu. Moi, j'ai attendu... pas mal de temps, parce qu'en plus il y en avait pas mal [de machines] qui étaient en panne, il y avait à peu près la moitié d'en panne. Donc du coup, je pense que j'ai dû attendre peut-être 20 minutes, bien 20 minutes pour avoir mon billet, ce qui fait encore du temps »

Entretien Lucile, 29 ans, séjour touristique en octobre 2016

« Il y avait un peu, c'est vrai quand même, de queue pour trouver après pour prendre les tickets après au métro, donc c'est vrai que bon, on arrive, bon directement, on est dans l'ambiance. C'est Paris. Il y a du monde. Donc c'est vrai que de suite, on sait qu'on arrive voilà, par rapport à Valence, ça fait des changements. »

Entretien Nathalie, 41 ans, séjour touristique en avril 2017

La gestion des flux est donc un enjeu à différentes échelles. Cette question renvoie également à différents types d'enjeux, à la fois commerciaux et stratégiques. Également, cette question révèle une difficile coordination entre les acteurs. Les discours des différents acteurs rencontrés traduisent une difficulté à trouver le bon interlocuteur. À titre d'exemple, lorsque le Directeur de la gare SNCF a souhaité faire remonter le problème de gestion des flux RATP, il a contacté le responsable de la ligne A, qu'il a mis en contact avec Ouigo. Or, l'exploitant du RER A n'est pas ici directement concerné. Pour les représentants du service en charge de la gestion des espaces et de la commercialisation à la RATP, ces questions auraient pu leur parvenir par l'intermédiaire de l'agence développement territorial local : en théorie, il s'agit de l'interlocuteur des représentants locaux et les acteurs commerciaux ou industriels (à l'exemple de Disney). Or ce service ne leur a jamais fait part de ces problématiques. Parce que les messages passent soit par un niveau hiérarchique supérieur, soit par le « mauvais » interlocuteur (l'exploitant). Par ailleurs, aucun groupe de travail

n'a été mis en place en amont de l'arrivée de Ouigo, ni au sein des différents services SNCF ou avec les partenaires locaux. Pour les représentants de la gare SNCF ou RATP rencontrés, cette question est liée en partie au fait que le succès (en termes de volume des flux) de Ouigo a été une surprise. Dans le cadre du déploiement de l'offre, le Directeur de la gare de Marne-la-Vallée Chessy a été contacté par de nombreux Chefs de gare afin d'avoir son retour, mais ce partage d'expériences n'est pas coordonné par Ouigo (Entretien Directeur de gare SNCF [MLV], avril 2017 ; Entrevue Responsable exploitation Massy TGV et Manager secteur Massy-Palaiseau [SNCF], juillet 2019). Enfin, la question de la gestion des flux met en lumière à la fois le nouveau rôle de la gare (porte d'entrée de la région parisienne) ainsi que celui du RER A.

Conclusion du Chapitre 6

L'arrivée de Ouigo à Marne-la-Vallée Chessy en 2013 a bouleversé la desserte de la gare. En effet, la nature comme la structure de la mise en relation sont impactées. La gare devient terminus de l'axe ferroviaire à grande vitesse le plus fréquenté (sud-est) pour la région francilienne, sur une offre faisant l'objet d'une importante promotion et d'un prix d'appel très bas. La capacité relationnelle de la gare se trouve renforcée en volume. Concernant la qualité de cette mise en relation, ni les horaires ni les différentes composantes de l'offre ne traduisent une nette amélioration : ces éléments sont justifiés par le prix, et contournés par l'idée que l'offre cible les personnes voyageant pour des motifs de loisir ou personnel. Ouigo est également un profond levier de changement dans la desserte de Marne-la-Vallée Chessy, parce que l'offre participe de la refonte du modèle intersecteur. D'une part, certains piliers de ce modèle sont revus, à l'exemple de la nécessité de desservir les trois gares franciliennes dans la logique d'exploitation à l'échelle nationale. Les TGV intersecteurs sont en partie répartis entre les gares. Cela se traduit également par une réorganisation et une optimisation des services : chaque gare est en relation avec moins de nœuds, par moins de trains mais les services sont mieux adaptés aux fonctions des différentes gares. De plus, une partie des services sont transférés vers Ouigo, un élément qui joue sur le volume des relations mais pas sur l'extension spatiale du réseau de relations. Le déploiement de l'offre s'est aussi accompagné de changements rapides dans le choix des liaisons desservies (suppression, modification de l'origine ou la destination, changement d'horaire). Le fait de faire évoluer les horaires ou les OD n'est pas rare en soit : ce qui l'est davantage est la rapidité de ces évolutions. De plus, les liaisons intersecteurs ont souvent fait l'objet de négociations avec les collectivités locales. Il n'en est pas question pour Ouigo. L'accessibilité interrégionale ne rentre pas en compte dans la logique marchande de cette offre low cost.

Si l'organisation de la mise en relation de la gare change, elle se traduit également par des transformations dans la répartition des flux qui transitent par la gare et par une évolution des profils de voyageurs rencontrés. La zone de chalandise de la gare s'est élargie, du moins durant le premier temps de développement de l'offre : la part des résidents franciliens transitant par la gare est plus importante qu'avant 2013, et ceux-ci ne sont plus uniquement originaires du grand Est francilien. Pour les touristes, qui *a priori* sont particulièrement concernés par cette offre, nous avons observé d'importantes évolutions également. Les profils rencontrés sont plus diversifiés, alors que nous avons pu observer une très grande homogénéité en 2012, liés à des séjours réalisés à Disneyland Paris. Ouigo, en renforçant l'offre en gare de Marne-la-Vallée Chessy a renforcé la fonction de desserte du complexe touristique : parmi les visiteurs venus en offre à grande vitesse, ils arrivent davantage par cette gare et moins par les gares centrales parisiennes. Cependant, et en parallèle de ce phénomène, Ouigo participe à l'élargissement de l'aire d'influence de la gare : les touristes venus avec cette offre fréquentent à la fois un espace touristique plus large que ceux traditionnellement rencontrés dans cette gare, mais également plus diffus. Ce point est lié au fait que le motif des séjours soit la visite de proches pour une large part d'entre eux.

Ouigo participe donc à requalifier la gare dans sa relation aux autres destinations et dans son intégration territoriale locale. Les systèmes territoriaux précédents n'ont pas disparu, ils se sont complexifiés. Au cours des premiers temps de Ouigo, nous assistons à la mise en place d'un partage fonctionnel entre gares TGV franciliennes et gares parisiennes. Le nouveau rôle du RER atteste du renouvellement des enjeux d'interconnexion, au sens premier, et d'un fonctionnement à l'échelle du système TGV. La pérennité de cette organisation est d'ores et déjà en partie remise en cause par les évolutions récentes. Cependant, les gares franciliennes ont bénéficié d'un gain de visibilité inédit et la segmentation de gamme, qui soulève différentes questions sociales et politiques, laisse envisager que la desserte de ces gares sera poursuivie en parallèle de celle des gares parisiennes.

Conclusion générale

Les gares TGV franciliennes sont-elles périphériques ?

Vingt-cinq ans après la mise en service de la première gare TGV d'interconnexion en Île-de-France, Massy TGV, la difficulté persistante à nommer et à caractériser les gares TGV franciliennes atteste tout autant de la complexité de ces infrastructures que de la pluralité des points de vue d'acteurs et des pratiques spatiales qu'elles permettent ou organisent. Entre la période où le projet d'Interconnexion émerge et les trois gares TGV franciliennes (Marne-la-Vallée Chessy, Massy TGV et Aéroport CDG TGV) sont créées et celle, très récente, où la mise en service de l'offre ferroviaire à grande vitesse low cost Ouigo vient transformer les usages de ces gares, le système TGV et l'aménagement de la région Île-de-France ont fait l'objet de nombreux réflexions et projets. C'est à travers les regards des acteurs des transports et de l'aménagement et les pratiques des personnes qui transitent par ces gares que nous avons voulu, dans cette thèse, appréhender l'évolution de l'insertion territoriale de ces gares. Plus précisément, nous avons analysé le processus de *territorialisation* de ces gares, c'est-à-dire la manière dont elles participent de la production du territoire francilien et dont, en retour, les dynamiques de transformation de ce territoire impactent leur fonctionnement.

Pour ce faire, nous avons mobilisé la notion de desserte, que nous avons définie comme l'organisation de la mise en relation des territoires. Nous avons proposé de conceptualiser la desserte à travers trois dimensions complémentaires : celle du réseau ferroviaire (le support du service), celle du service et celle des nœuds du réseau (les gares comme interface entre l'espace desservi par un nœud et l'ensemble des espaces desservis par les autres nœuds avec lequel il est en relation). Nous nous sommes appuyés principalement sur le cas de la gare de Marne-la-Vallée Chessy, située sur la ligne ferroviaire à grande vitesse d'Interconnexion Est, au sein du complexe touristique Disneyland Paris.

L'un des questionnements de départ consistait à s'interroger sur l'utilisation du qualificatif de « périphérique » pour désigner les gares TGV franciliennes. Cette interrogation a été renforcée par le caractère dédié de la desserte d'un équipement particulier dans le cas de Marne-la-Vallée Chessy : un complexe touristique articulé autour de parcs à thème. La localisation des gares en périphérie des villes nous invitait à questionner à la fois la fonction urbaine de la gare et son intégration au

système spatial de la ville qu'elle dessert. Dans la perspective des travaux de Valérie Facchinetti-Mannone (2012 et 2016), qui définit trois à quatre systèmes spatiaux articulés par les gares de la grande vitesse ferroviaire, nous avons cherché à caractériser ces systèmes spatiaux à trois échelles complémentaires. Celui du réseau de relations de la gare, en lien avec le modèle de desserte intersecteur dont Marne-la-Vallée Chessy est l'un des supports, et ses évolutions suite au déploiement de l'offre Ouigo. La seconde échelle d'analyse a été celle de l'aire d'influence régionale de la gare : le qualificatif « périphérique » inscrit la gare à l'échelle de cette aire régionale. Pour étudier, cette aire d'influence de la gare à l'échelle régionale, qui n'avait pas été mesurée, nous avons analysé ce système spatial en mobilisant la notion de « gare porte d'entrée » du territoire (Cattan, 2004 ; Frémont, 2015). Enfin, nous avons pris en compte la localisation singulière de cette gare au sein du complexe Disneyland Paris, qui interroge le rapport au territoire de ce lieu touristique. Nous avons, en particulier, cherché à mesurer si l'espace desservi par la gare se limitait à Disneyland Paris. Ces échelles ont été appréhendées à partir de la caractérisation des liens fonctionnels au sens de l'organisation du service ferroviaire et des pratiques des individus.

Nous avons fait le choix de croiser trois dimensions d'analyse généralement abordées de manière séparée, en nous appuyant sur :

- une mesure des évolutions conjointes de l'infrastructure (réseau-support) et de l'offre (réseau-service) ;
- l'analyse des représentations des acteurs de l'aménagement et des transports sur les objets grande-vitesse ferroviaire en Île-de-France ;
- l'analyse des pratiques de mobilité des voyageurs qui transitent par la gare. Dans le cas de Marne-la-Vallée Chessy, nous avons fait le choix de centrer nos analyses sur les touristes (ici hors Franciliens).

L'originalité des apports de la thèse tient aussi à son terrain, la région Île-de-France, étonnamment assez peu étudiée, alors que Paris constitue le cœur de développement des LGV. Nous avons également fait le choix de développer notre approche sur le temps long, depuis les années 1980. Nos analyses sont centrées sur les projets d'Interconnexion, et leurs gares, que nous avons choisi d'éclairer par d'autres cas de lignes radiales, afin de mieux rendre compte à la fois de la façon dont l'objet grande vitesse est saisi en Île-de-France et des spécificités des projets d'Interconnexion. Le fait de croiser deux grilles de lecture (spatiale et temporelle) nous a permis de proposer une mise en perspective originale de l'ensemble de ces projets et de leur réalisation, mais aussi de poser un regard distancié sur l'ampleur des changements récents et rapides de l'offre à grande vitesse et de leurs impacts sur la desserte à Marne-la-Vallée Chessy.

Nos travaux se sont appuyés sur deux hypothèses principales. Tout d'abord, nous avons posé l'hypothèse que le contournement des gares centrales parisiennes par le développement concourant d'une ligne LGV en grande couronne francilienne et du développement d'un modèle secondaire de desserte TGV se traduisait par un trouble dans l'inscription territoriale de la gare de Marne-la-

Vallée Chessy. Notre seconde hypothèse reposait sur l'idée que l'arrivée et le développement de l'offre Ouigo dans la gare de Marne-la-Vallée Chessy introduisaient une évolution du rôle de porte d'entrée de Marne-la-Vallée Chessy, à la fois en termes de renouvellement des dynamiques relationnelles et de pratiques spatiales des « nouveaux » voyageurs transitant par cette gare.

La lecture transversale des résultats de cette thèse est présentée en quatre temps.

(i) La thèse apporte un éclairage inédit sur la façon dont l'objet « grande vitesse ferroviaire » est saisi, ou non, dans les projets d'aménagement régionaux. Notre recherche documente à la fois les enjeux d'un objet à la fois « évidence » et « non-sujet », en parallèle d'un processus de désinvestissement-réinvestissement des gares TGV franciliennes comme levier d'aménagement régional.

(ii) Cette recherche pose un regard nouveau sur la façon dont le rapport à la centralité parisienne a été un levier dans la conduite du projet d'Interconnexion TGV et ses trois objets imbriqués : ligne (réseau-support), modèle de desserte (réseau-service) et gare (nœud). Les logiques nationales et interrégionales qui ont progressivement dominé la lecture du projet masquent un doublement du rapport à la centralité parisienne à l'échelle infrarégionale ainsi que des enjeux de recompositions spatiales plus complexes.

(iii) Le développement de l'offre Ouigo participe d'une évolution du rôle de porte d'entrée de Marne-la-Vallée Chessy et d'une complexification des dynamiques territoriales dont la gare est l'interface. Le réseau de relations de la gare a changé à plusieurs reprises depuis la mise en service de l'offre. Le profil des voyageurs rencontrés en gare évolue : Marne-la-Vallée Chessy reste malgré tout fréquentée par des résidents non-franciliens, bien que dans des proportions moins importantes, et le profil des touristes rencontrés en gare se diversifie.

(iv) Les évolutions liées à Ouigo ne se limitent pas à Marne-la-Vallée Chessy, et la thèse apporte des connaissances sur les nouvelles répartitions fonctionnelles entre les gares parisiennes et les gares TGV franciliennes. Elle offre également une première analyse des évolutions du modèle de desserte intersecteur suite à l'arrivée Ouigo, et plus largement de l'organisation de l'offre TGV en France.

Puis nous terminons cette conclusion générale par des pistes d'ouverture, qui dessinent des perspectives d'approfondissement et d'analyses complémentaires à cette thèse.

La grande vitesse ferroviaire, un « non-sujet » francilien

La grande vitesse ferroviaire a pendant longtemps été à la fois une évidence et un objet tabou en Île-de-France. Il s'agit d'une évidence, car Paris et sa région ont vu leur accessibilité se renforcer, en lien avec la structure du réseau en étoile centré sur Paris et l'organisation de l'offre avec des liaisons et des horaires organisés au départ ou à destination de la capitale. Cependant, nous avons montré à l'échelle francilienne un désinvestissement du sujet « grande vitesse » en lien à la fois avec une logique de légitimation de l'action publique régionale ainsi qu'en réaction à l'évolution du

modèle de financement de ce type d'infrastructures pour lesquelles les collectivités territoriales ont de plus en plus été sollicitées. L'interaction de ces deux dynamiques a abouti au fait que la grande vitesse ferroviaire devienne progressivement un « non-sujet » en Île-de-France, et ceci jusqu'au début des années 2010. En effet, dès la fin des années 1980, le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse visait autant un objectif de programmation et de mise en cohérence des projets dans une perspective d'aménagement du territoire qu'une réflexion sur son financement. Pour les acteurs en charge de l'aménagement régional francilien (collectivités et représentants de l'État en région), la position centrale du territoire dans l'organisation du réseau est apparue comme un risque de sollicitations multiples de la part de l'État et des autres collectivités territoriales pour participer au financement des différentes LGV en projet. Elle a abouti à un retrait des acteurs locaux, et principalement la Région, sur le sujet de la grande vitesse ferroviaire ; retrait qui doit aussi être interprété comme une volonté de faire de la politique de transport régional une priorité. Par ailleurs en Île-de-France, le processus de décentralisation tardif et contrarié s'est traduit par des tensions croissantes entre la Région et l'État dans la gouvernance des territoires. La conduite de l'aménagement du territoire régional et les stratégies de transport au travers, notamment, des différents schémas régionaux sont devenues emblématiques de cette tension. Nous avons montré que cette tension entre échelles d'actions politiques était présente dès le début des années 1990, mais qu'elle s'aggrave entre la fin des années 2000 et le début des années 2010 autour de la révision du SDRIF (de 1994) et du projet d'aménagement du Grand Paris. Or en parallèle, l'annonce d'un programme ambitieux de développement du réseau ferroviaire à grande vitesse relance une dynamique de projets. Les sollicitations par l'État et RFF, ainsi que des autres collectivités territoriales se multiplient pour une participation de la Région Île-de-France aux différents projets à l'étude. En raison de son désinvestissement vis-à-vis des enjeux de la grande vitesse ferroviaire, la Région apparaît mal armée pour négocier en parallèle sur les différents sujets « grande vitesse » ferroviaires et prioriser ses actions, ce qui souligne les limites de sa stratégie de l'évitement.

La façon dont la grande vitesse est abordée dans le projet de SDRIF (2008) puis dans le SDRIF de 2013 témoigne de la prise de conscience par les services régionaux de la nécessité de mieux connaître les dynamiques liées à la grande vitesse, tout en montrant également qu'il ne s'agit pas d'un levier d'action régional. Par ailleurs, la grande vitesse ferroviaire est réintroduite par certains acteurs locaux qui se présentent comme tenus à l'écart des réflexions sur l'aménagement régional, qui trouve ainsi l'opportunité d'affirmer leurs intérêts sur la scène régionale. C'est le cas des acteurs locaux qui défendent le projet d'une gare TGV à Lieusaint en Seine-et-Marne, en s'appuyant sur la rhétorique des « oubliés du Grand Paris ». Le projet ferroviaire à grande vitesse est ici une compensation au fait d'être à l'écart des grands projets de transports franciliens du quotidien (Grand Paris Express notamment). Cette mobilisation illustre également la persistance de la valeur de l'équipement dans les stratégies locales, comme marqueur de la politique d'aménagement. La grande vitesse est également réintroduite dans les débats sur l'aménagement francilien par la SNCF. Celle-ci propose une variante ferroviaire à grande vitesse pour l'exploitation du futur métro de

rocade du Grand Paris afin de prendre part aux réflexions et missions d'expertises du projet, où la RATP joue un rôle central. Cette proposition, peu réaliste sur le plan technique et financier, permet surtout à l'entreprise de se réaffirmer comme un interlocuteur et un porteur du projet. Elle permet également de défendre les autres projets à l'étude de modernisation et développement des transports collectifs (tangentielle, tram-train) dont elle est partie prenante. Enfin, la proposition par la SNCF est aussi un moyen de diffuser un message fort : l'Île-de-France n'est pas si bien desservie par la grande vitesse ferroviaire. Ce faisant, elle cherche à renforcer la légitimité d'un certain nombre de projets en cours, dont ceux des nouvelles gares TGV franciliennes ou de la LGV d'Interconnexion Sud.

L'analyse diachronique montre que le regard porté par les acteurs de l'aménagement et des transports sur les gares de la grande vitesse ferroviaire a progressivement changé. Trois grands éléments émergent dans ce nouveau regard porté sur les gares. Tout d'abord, dans une partie des discours d'acteurs, les gares TGV franciliennes sont identifiées comme offrant des potentiels en termes d'exploitation ferroviaire et de stratégie d'aménagement locale peu mobilisés. Or, le manque de connaissance de ces gares constitue un facteur limitatif de la réalisation de ce potentiel. Également, la façon dont ces gares sont desservies fait l'objet de nouveaux questionnements, dans le cadre des projets de nouvelles gares et de nouvelles lignes. La localisation de la gare sur une ligne de rocade ou sur une ligne radiale associée à un des deux modèles de desserte (radial ou intersecteur), en particulier, est interrogée. Plus largement, nous observons le début d'une remise en cause de l'opposition entre desserte radiale et desserte intersecteur, avec une diffusion de l'idée que les futures gares puissent être desservies par ces deux types de services en même temps, voire être localisées à l'intersection de lignes radiales et de rocade pour les futures gares (à l'instar de Massy TGV, bien que ce potentiel soit alors peu exploité). Enfin, le troisième élément de renouvellement du débat repose sur le fait que les dessertes des gares TGV parisiennes et franciliennes sont envisagées dans leur ensemble et non plus de façon cloisonnée. Le principe d'un système TGV francilien considérant l'ensemble du réseau et du service ferroviaire circulant sur celui-ci commence à se structurer chez les acteurs en charge de l'aménagement et des transports. Bien que le dialogue entre ces différents points de vue soit encore loin d'être organisé et manque encore de coordinations, il est caractéristique des difficultés à aborder les interfaces entre transport et aménagement de manière globale (Gallez *et al.*, 2013 ; Gallez, 2014).

Gares TGV franciliennes : un double rapport à la centralité parisienne

Le réseau ferroviaire français est historiquement un système centralisé sur Paris, et le réseau à grande vitesse reproduit en partie cette organisation en étoile (Varlet, 1987 ; Zembri, 1997). Les recherches sur le développement des premières lignes ferroviaires à grande vitesse ont été analysées au regard de cette question : la nouvelle ligne Paris-Lyon allait-elle renforcer le poids de cette centralité ? Plusieurs auteurs ont mis en lumière des recompositions spatiales liées au développement de ce réseau, plus complexes que le simple renforcement de cette centralité : la

grande vitesse ferroviaire participe d'une hiérarchie urbaine dans laquelle Paris mais aussi les grandes métropoles françaises bénéficient d'une accessibilité renforcée (Bonnaïfous, 1980 et 1987 ; Ollivro, 2000a et b ; Caron, 2001 ; Varlet, 2008 ; Zembri, 2008). De plus, plusieurs travaux soulignent le rôle de la ligne d'Interconnexion en Île-de-France qui a compensé la radialité du réseau, en permettant le développement des liaisons interrégionales à grande vitesse (Scherrer, 1986 ; Caron, 2001 ; Varlet, 2008 ; Zembri, 2008 et 2015).

Si la réalisation de l'Interconnexion a bien mis en relation les différentes lignes à grande vitesse radiales, la logique fonctionnelle qui a prédominé à sa réalisation est une logique de contournement de Paris. Les enjeux du rapport à la centralité parisienne ont été pensés à deux niveaux et selon deux logiques différentes :

- à l'échelle nationale, l'objectif est autant la mise en réseau des différentes LGV existantes ou à l'étude que de développer des liaisons interrégionales. Pour la SNCF, le contournement de Paris est une solution pour dépasser la difficulté technique (et financière) de relier les gares parisiennes entre elles, et à terme, limiter leur saturation. Ce premier objectif sert principalement une logique de fonctionnement du réseau ferroviaire ;
- à l'échelle infrarégionale, l'objectif est d'améliorer l'accès à la grande vitesse des Franciliens non-Parisiens. Alors que le réseau ferroviaire régional francilien (RER³²⁴ et Transilien) est également organisé en étoile autour de Paris, les premières réflexions sur de nouvelles gares TGV en dehors de Paris *intramuros* au début des années 1980 témoignent à la fois des enjeux de relations centre-périphérie en Île-de-France, et de cette idée, toujours d'actualité, « d'élargir » les limites de Paris.

Cependant, au fur et à mesure de l'avancée du projet de ligne d'Interconnexion Est, la logique ferroviaire nationale va l'emporter sur l'objectif de réaliser des portes d'accès secondaires à la grande vitesse ferroviaire. Une hiérarchisation s'établit dans les objectifs du projet qui se traduit dans le choix de la localisation des gares. Afin de développer un modèle de desserte interrégionale rentable, la SNCF a besoin de mettre en place des gares sur la future ligne. Leur présence permettra de générer des flux entre les villes de province et l'Île-de-France qui viendront compléter les flux entre villes de province. Ceci devrait assurer un niveau de remplissage des trains justifiant leur exploitation. Dans le cas de Marne-la-Vallée Chessy, le choix de la localisation de la gare s'explique notamment par la présence du projet touristique de Disneyland Paris, ou, plus précisément, par la convergence de différents projets sur un même territoire. Les projets du complexe touristique Disneyland Paris rencontrent celui de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée Chessy d'une part, et d'autre part, le projet de gare ferroviaire à grande vitesse croise le projet de développement d'un complexe touristique d'envergure internationale porté par la société Disney. Cette imbrication complexifie les jeux d'acteurs en place, mais surtout elle rend compte de rapports de force

³²⁴ L'interconnexion des lignes RER dans Paris a par ailleurs été un enjeu fort, qui sans remettre en cause la morphologie du réseau a permis de développer des liaisons directes entre territoires en dehors de Paris *intramuros* (Berney, 1988 ; Dupuy *et al.*, 1990).

déséquilibrés en défaveur des acteurs territoriaux : l'État est très présent, dans le projet de ville nouvelle et dans les négociations avec Disney. Cette dernière est une multinationale qui porte un projet touristique mais également une vision de l'aménagement et du projet urbain qui rompt avec les représentations et doctrines d'aménagement françaises. La Région Île-de-France est impliquée et favorable au projet, qui reste toutefois porté par des acteurs nationaux et internationaux. Pour les acteurs locaux, si le regroupement au sein d'une structure intercommunale leur donne plus de visibilité, leurs capacités d'actions restent très contraintes face aux moyens de leurs interlocuteurs. La gare de Marne-la-Vallée Chessy est en premier lieu pensée pour la desserte du complexe touristique, pas de la ville nouvelle. Elle est donc à la fois l'une des trois gares TGV franciliennes support du modèle de desserte intersecteur et une porte d'entrée presque dédiée à Disneyland Paris. Ainsi, non seulement le processus de territorialisation apparaît limité du fait que la logique de réseau l'emporte sur celle de l'aménagement du territoire, mais aussi parce que les intérêts des acteurs nationaux (ou internationaux) l'emportent largement, du point de vue de l'aménagement, sur ceux des acteurs locaux.

Le double rapport à la centralité des gares TGV franciliennes apparaît par ailleurs marqué par des spécificités, comparativement au fonctionnement des gares TGV périphériques de province. Les travaux sur les gares périphériques en France ou en Europe ont mis en avant un partage fonctionnel dans l'organisation de la desserte entre gares centrales et gares périphériques (Facchinetti-Mannone & Richer, 2008). C'est-à-dire que la desserte est organisée et répartie entre les différentes gares (centrales et périphériques) d'une même aire urbaine. Ce partage n'est pas le même en fonction des territoires, selon la taille des villes, les configurations spatiales dans lesquels les gares s'inscrivent ou encore leur mode d'intégration au réseau ferroviaire classique. En Île-de-France, ce n'est pas exactement ce qui est observé : il n'y a pas d'interdépendance entre ces gares qui résulterait d'un partage des fonctions, mais plutôt un « dédoublement » des fonctions, au sens d'une organisation séparative des dessertes (Facchinetti-Mannone & Richer, 2011). La desserte des gares parisiennes d'un côté et celle des gares TGV franciliennes de l'autre ne sont pas organisées en fonction l'une de l'autre.

L'analyse du cas de Marne-la-Vallée Chessy vient préciser ce constat de dédoublement de la desserte ferroviaire. La logique de contournement associée à l'Interconnexion permet aux gares TGV franciliennes de bénéficier d'un réseau de relations à l'échelle nationale. Le modèle de desserte intersecteur prend par ailleurs appui sur leur desserte, ce qui leur confère un rôle clé dans cette organisation. Nos analyses montrent cependant que la desserte intersecteur n'étant pas organisée pour ces gares, mais en fonction des villes de province ou européennes à l'origine et à la destination des liaisons : la qualité de la desserte de Marne-la-Vallée en est dégradée. Nous avons vu par ailleurs que différentes contraintes structurelles limitaient les marges d'amélioration, notamment pour la fonction de correspondance de la gare. Alors que cette gare est une « esquisse de hub » (Varlet, 2008) et qu'elle offre un potentiel de correspondance important face à la répartition des gares terminus dans Paris (Auphan, 1992 ; Facchinetti-Mannone, 2005), celui-ci est limité par

L'organisation horaire (Richer, 2010) : dans la pratique, le taux de correspondance est modeste. Cette situation explique également la faible étendue de la zone d'attraction de la gare : l'aire d'influence de la gare des résidents franciliens se situe majoritairement dans un rayon de 15 km autour de la gare. La gare est une porte d'entrée complémentaire à Paris pour des Franciliens résidents à proximité, mais la qualité de sa desserte n'en fait pas totalement une porte d'entrée alternative aux gares parisiennes. Enfin, dans le cas de la gare de Marne-la-Vallée Chessy, l'amélioration de l'accessibilité des Franciliens à la grande vitesse est également limitée par sa situation au sein du complexe touristique Disneyland Paris (en raison de problèmes d'accès physique à la gare) et par la qualité de la desserte elle-même. L'amélioration de l'accès des Franciliens à la grande vitesse ferroviaire reste davantage de l'ordre du potentiel. Marne-la-Vallée Chessy est de fait majoritairement utilisée par des résidents non-franciliens, en particulier dans le cadre de séjour touristique. L'analyse des pratiques des touristes montre que la gare participe avant tout, avant la mise en place de Ouigo, de la centralité touristique de Disneyland Paris. Celle-ci occupe une place satellitaire dans l'espace touristique de Paris, autonome en partie (une partie des touristes viennent exclusivement pour le complexe Disneyland Paris), intégrée à l'espace touristique parisien et participant de sa métropolisation. La majorité des touristes qui arrivent à Marne-la-Vallée Chessy en train à grande vitesse fréquentent le complexe touristique, et pour une partie à la fois Disneyland Paris et Paris centre.

Ouigo comme élément de rupture : l'évolution du rôle de porte d'entrée de Marne-la-Vallée Chessy

L'annonce du projet d'offre ferroviaire à grande vitesse low cost Ouigo développé par la SNCF a nourri notre hypothèse d'une évolution du rôle de porte d'entrée de la gare : en faisant, dans un premier temps, de Marne-la-Vallée Chessy le terminus de cette nouvelle offre et l'unique gare francilienne desservie, ces éléments appuient fortement l'idée d'une transformation des pratiques, des flux et de l'espace desservi par cette gare.

Au cours de la première année d'exploitation, Ouigo renforce la desserte de cette gare en augmentant le volume de trains. L'offre low cost s'appuie sur le choix des sillons les moins chers : les horaires sont choisis en fonction des coûts et non pas dans une logique de desserte. Ainsi, le service ferroviaire est renforcé mais sa qualité n'est que faiblement modifiée. Ouigo fait par ailleurs l'objet de campagnes de promotion importantes. Marne-la-Vallée Chessy n'est plus uniquement associée au complexe touristique Disneyland Paris, elle gagne en visibilité aussi à travers ce nouveau service de transport ferroviaire qu'est Ouigo. L'analyse des flux et des pratiques met en lumière un double phénomène. Tout d'abord, nous avons observé un renforcement du rôle de porte d'entrée de Marne-la-Vallée Chessy pour Disneyland Paris et le Nord-Est francilien. Cette transformation conduit à un changement dans les pratiques avec un report entre les gares-portes d'entrée de la métropole parisienne : une partie des flux Ouigo est issue d'un transfert des flux TGV transitant auparavant par les gares centrales parisiennes. Par ailleurs, nous observons une diversification de la fonction de porte d'entrée de la gare à travers l'évolution des pratiques touristiques : une partie des

touristes transite par la gare afin d'accéder à Paris centre ou au reste de la région parisienne. Nous montrons que dans le cadre du développement de l'offre low cost Ouigo, Marne-la-Vallée Chessy devient l'interface de nouvelles pratiques de mobilité. Son inscription territoriale s'est complexifiée : le binôme fonctionnel entre la gare de Marne-la-Vallée Chessy et Disneyland Paris est renforcé et dans le même temps, la gare est désormais une porte d'entrée « périphérique » pour Paris. Marne-la-Vallée Chessy est également une porte d'entrée pour des pratiques spatiales qui ne sont polarisées ni par Disneyland Paris ni par Paris : une fonction de porte d'entrée métropolitaine se développe. Le fait que Marne-la-Vallée Chessy soit l'unique gare desservie dans la première phase se traduit par une nouvelle logique d'organisation ferroviaire entre les gares centrales parisiennes et les gares TGV franciliennes, avec l'idée de répartition de services différents et potentiellement de complémentarité entre les gares. Lors de la phase d'expansion de Ouigo (2015-2017), l'offre est déployée sur d'autres axes ferroviaires. Toutes les gares TGV franciliennes sont désormais desservies, à la fois sur les liaisons Ouigo « province – province » et sur des liaisons « province – Île-de-France », élargissant le partage fonctionnel à l'ensemble du système ferroviaire francilien.

Un processus de territorialisation contrarié par les logiques commerciales

L'offre Ouigo, par son modèle à bas coût, nécessite un remplissage maximisé des trains. Son déploiement repose sur une stratégie d'expérimentation afin d'identifier les liaisons les plus à même d'assurer ce taux de remplissage. Or cette stratégie de rentabilité est déconnectée des enjeux d'aménagement du territoire, et plus spécifiquement d'amélioration de l'accessibilité interrégionale, mise en avant par la SNCF dans le cadre des dessertes intersecteurs³²⁵. Le caractère expérimental se traduit également dans les changements du contenu de l'offre, destinés à tester les réactions des voyageurs à de nouvelles modalités d'exploitation. À cette logique d'expérimentation s'ajoute la stratégie de Ouigo, qui vise à occuper le marché ferroviaire en vue de la future ouverture à la concurrence. Si, dans un premier temps, l'offre Ouigo a été développée par la SNCF comme un laboratoire de modernisation de l'exploitation ferroviaire à grande vitesse, elle est désormais intégrée dans une logique plus générale de l'organisation de l'offre ferroviaire à grande vitesse. La SNCF a souhaité clarifier ses propositions en déclinant une offre segmentée, avec d'un côté des trains « premium » dits TGV inOui et de l'autre, des trains low cost, les TGV Ouigo. Ouigo n'a pas seulement conduit à une réorganisation de l'offre par gamme, elle a aussi participé à l'évolution des modèles de dessertes classiques, radiaux et intersecteurs.

En effet, ces évolutions ont des conséquences fortes sur le modèle de desserte TGV intersecteur comme sur le modèle de desserte TGV radial.

Nos résultats montrent que la mise en service de Ouigo, en 2013, bouscule la desserte intersecteur. Le cas de Marne-la-Vallée Chessy met plus particulièrement en évidence un report de certains services intersecteurs vers des services Ouigo. Surtout, ce modèle intersecteur est réorganisé, au-

³²⁵ La contradiction entre les objectifs de rentabilité des infrastructures de transport et les enjeux d'équité spatiale propres à l'aménagement du territoire constitue une limite classique de la coordination entre transport et urbanisme (Gallez, 2015). Elle a été démontrée du point de vue du calcul économique par Alain Bonnaïfous et Sophie Masson (2003).

delà de ce report de services. En Île-de-France, cela se traduit par des services intersecteurs requalifiés en fonction des gares qu'ils desservent, notamment la desserte d'Aéroport CDG TGV, dont la fonction de correspondance air-fer est repensée. Lors des deux premiers temps de Ouigo, un partage fonctionnel se met progressivement en place à l'échelle du système TGV francilien. Si la segmentation des offres soulève certaines interrogations et critiques, la desserte est néanmoins organisée à l'échelle francilienne, non seulement entre gares parisiennes et gares franciliennes, mais également entre les trois gares TGV franciliennes elles-mêmes.

Nos analyses des évolutions récentes du modèle Ouigo avec des trains au départ des gares centrales parisiennes montrent que le modèle radial change également. La centralité à moindre coût se traduit par un allongement du voyage. Par exemple, le meilleur temps de parcours entre un TGV inOui et un TGV Ouigo entre Paris Montparnasse et Bordeaux n'est pas le même. La durée du voyage est plus longue dans le cas du TGV Ouigo, notamment parce qu'ils réalisent plus d'arrêts. Dans le cas des premières liaisons proposées par Ouigo depuis les gares « périphériques », cet allongement était lié à la fois au temps d'embarquement et aux possibles allongements des temps de pré et postacheminement à la gare. Pour les dessertes de centre à centre, *a priori*, il n'est plus question ici des pré et postacheminements, la durée du trajet ferroviaire est allongée et l'espace-temps du voyage à grande vitesse impacté à la fois par ce segment mobile ainsi que le temps d'embarquement, immobile. Par ailleurs, le pré-embarquement se généralise sur l'ensemble des offres ferroviaires à grande vitesse. S'il est plus contraint sur Ouigo, il s'inscrit désormais dans une évolution généralisée des offres ferroviaires à grande vitesse et conduit aux renouvellements des pratiques de voyage par un réajustement des marges temporelles de sécurité en gare.

Ainsi la SNCF, au travers du développement de son offre low cost Ouigo, nous paraît brouiller les marqueurs des modèles TGV radiaux et intersecteurs, mais aussi l'espace-temps du voyage à grande vitesse ferroviaire et le référentiel de cette « grande vitesse ».

Ouvertures : compléments et nouvelles pistes de recherche

L'analyse du processus de territorialisation de la gare de Marne-la-Vallée Chessy atteste d'une évolution rapide au cours des dernières années. Nos résultats montrent que les systèmes territoriaux précédents n'ont pas disparu mais qu'ils se sont complexifiés. Le plan de déploiement des liaisons Ouigo annoncé jusqu'en 2021 ne prévoit pas l'abandon de la desserte des gares « périphériques », mais la déclinaison du modèle avec l'ajout de liaisons impliquant les gares centrales, à Paris comme ailleurs. La desserte de Marne-la-Vallée Chessy et des gares franciliennes n'est donc pas remise en cause dans un premier temps : elle devrait malgré tout continuer d'évoluer rapidement et d'articuler différents modèles dans la logique d'occupation de l'espace dans l'attente de l'ouverture à la concurrence. Aussi, la mue de Ouigo amorcée au cours de l'année 2017 et son intégration dans une logique de segmentation de l'offre ferroviaire à grande vitesse française laissent supposer que les transformations en cours ne sont pas stabilisées et pourraient connaître de nouvelles évolutions : ces éléments renforcent l'intérêt de réaliser de nouvelles investigations. À l'issue de ce travail de thèse, nous esquissons plusieurs pistes possibles.

Les premières pistes ont vocation à compléter les analyses réalisées dans la thèse. Le low cost ferroviaire à grande vitesse accompagne des évolutions importantes dans les pratiques de mobilité et dans le rapport à la vitesse. Les enquêtes *ad hoc* menées en 2017 ont montré tout l'intérêt d'articuler des méthodologies quantitative et qualitative. Plusieurs propositions, portant sur l'élargissement des populations enquêtées, sont envisageables pour approfondir l'analyse de la transformation des pratiques. La première proposition consisterait à interroger les résidents franciliens qui choisissent de prendre le train à Marne-la-Vallée Chessy. Cette enquête permettrait d'inverser le regard sur le fonctionnement des gares portes d'entrée, en interrogeant l'ampleur de l'attractivité de cette gare francilienne du point de vue des Franciliens. Une deuxième proposition, concernant l'analyse des arbitrages réalisés par les voyageurs et de leurs pratiques spatiales, serait d'interroger également les voyageurs qui n'ont pas emprunté l'offre Ouigo. Enfin une troisième proposition serait d'élargir l'enquête à d'autres motifs que le tourisme, afin de tester dans quelle mesure une hybridation des pratiques est observable. Par ailleurs, les résultats obtenus sur Marne-la-Vallée Chessy nous semblent révélateurs de mutations qui dépassent le cas de cette gare. Il nous semblerait néanmoins intéressant d'approfondir les connaissances sur les évolutions propres à chacune des gares TGV franciliennes, plus spécifiquement du point de vue de l'analyse des pratiques spatiales.

Une deuxième piste concerne l'élargissement de nos réflexions sur la mobilité à longue distance en France, en lien avec le développement de différentes offres low cost et les évolutions des pratiques de déplacement qui les accompagnent. Ouigo a en partie rendu le voyage à grande vitesse plus accessible, et offert pour des voyages «de loisir» une alternative à l'usage de la voiture. Cette meilleure accessibilité s'est traduite par une augmentation de la durée du déplacement, un morcellement du déplacement et une baisse du niveau de confort. Nos analyses soulignent que si cette nouvelle offre élargit l'éventail de choix pour certains voyageurs, elle s'inscrit aussi dans une reconfiguration plus globale de l'offre ferroviaire, qui entraîne une segmentation des clientèles. C'est parce que l'offre low cost existe que les prix des offres classiques peuvent être élevés, ces dernières étant de fait inaccessibles aux personnes moins dotées sur le plan économique. Cette segmentation de clientèle questionne la place du ferroviaire dans l'aménagement du territoire et l'organisation de l'action publique. En parallèle du déploiement du low cost ferroviaire, la libéralisation des services d'autocars interurbains s'est également traduite par le développement d'offre low cost pour des voyages de longue distance. Les premières études mettent en lumière une évolution des pratiques de voyage longue distance, tout en soulevant les enjeux de durabilité, de désirabilité et de pérennité du développement de ces offres (Guihéry, 2018 ; Amayen *et al.*, 2019). Nos analyses pourraient bénéficier d'un élargissement du domaine d'études au-delà du ferroviaire.

Enfin, une nouvelle piste de recherche est dessinée par les évolutions et annonces récentes concernant le low cost ferroviaire. Depuis 2016, l'offre low cost Izy relie Bruxelles à Paris. Par ailleurs, le gestionnaire du tunnel sous la manche communique depuis 2018 sur le potentiel de

proposer une liaison transmanche low cost. Également, la SNCF a exprimé son intérêt pour développer une offre ferroviaire à grande vitesse low cost en Espagne lors de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire espagnol. Ces différents projets ou annonces soulèvent différentes pistes d'investigation. La première concerne la façon dont Ouigo inspire les modèles développés ou à l'étude. La deuxième porte davantage sur les enjeux du développement d'offres low cost internationales. Plus largement, ces projets et idées alimentent des réflexions sur les modalités choisies par les différents opérateurs pour investir les nouveaux marchés « grande ligne » progressivement ouverts à la concurrence. À l'analyse de cette logique ferroviaire, s'ajoute la question des recompositions spatiales et territoriales.

Références bibliographiques

Articles, ouvrages et publications scientifiques

Aldeghi, Isa (1998), *La passation d'un questionnaire : un regard ethnographique*, Rapport de recherche, CREDOC, 120 p.

Amayen, Amélie ; Amster, Juliette ; Chilowicz, Juliette ; Gaulier, Anaëlle ; Gonjon, Marie-Anne ; Lambert, Léa ; Fol, Sylvie (2019), « Une offre low cost à l'épreuve de la durabilité et de la désirabilité. Tome 1 et 2 », *Étude des Ateliers Paris 1*, 318 p.

Amiard, Dominique (1997), « Le tourisme d'affaire et de Congrès dans l'agglomération mancelle », in Chevalier, Jean [coordination], *Le Mans, 6 ans après l'arrivée du TGV*, Groupe de recherche en géographie sociale, ESO, Université du Maine, p. 51-67.

Anton Clavé, Salvador (2007), *The Global Theme Park Industry*, CABI, 483 p.

Auphan, Étienne (1992), « Les gares TGV régionales, un exemple de contre-aménagement du territoire », *Hommes et Terres du Nord*, vol. 1, n° 1, p. 14-20.

Auphan, Étienne (2008), « Un quart de siècle de grande vitesse ferroviaire en France », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, vol. 85, n° 4, p. 431-442.

Auphan, Étienne (2012), « Le TGV ou le démantèlement du réseau ferré français », *Annales de géographie*, vol. n° 684, n° 2, p. 194-213.

Avide, Élise (2018), *La fabrique des « gares du quotidien » : imaginaires et fonctions symboliques d'une nouvelle catégorie du Grand Paris*, Thèse en aménagement de l'espace et urbanisme, Université Paris Est, 311 p.

Bachelier, Charles (2011), « TGV. Du produit aux services », *La revue des marques [En ligne]*, avril 2011, p. 18-21.

Baillaud, Lucien (2006), « Les chemins de fer et l'heure légale », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 35, p. 25 - 40.

Banister, David (2011), « The trilogy of distance, speed and time », *Journal of Transport Geography*, n° 19, p. 950-959.

Barone, Sylvain (2008), « Régionalisation des transports collectifs : la fabrication d'une réforme "consensuelle" », *Sociologie du Travail*, vol. 50, n° 4, p. 471-488.

Barone, Sylvain ; Ollivier-Trigalo, Marianne (2010), « La régionalisation de l'action publique en France au prisme du transport ferroviaire », *Politique et Sociétés*, vol. 29, n° 2, p. 65-82.

Bavoux, Jean-Jacques ; Beaucire, Francis ; Chapelon, Laurent ; Zembri, Pierre (2005), *Géographie des transports*, Armand Colin, 232 p.

Bazin, Sylvie ; Beckerich, Christophe ; Blanquart, Corinne ; Delaplace, Marie ; Vandebossche, Ligdwine (2011), « Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature », *Recherche Transports Sécurité*, vol. 27, n° 106, p. 215-238.

- Beaucire, Francis (1992), « L'effet TGV : une France à géométrie variable ou... le TGV brouilleur de cartes », *Transports urbains*, n° 74, p. 13-16.
- Beaucire, Francis (2009), « Les projets d'infrastructure confrontés au débat public : la délicate construction des consentements partagés », *L'Information géographique*, vol. Vol. 73, n° 2, p. 60-67.
- Beaucire, Francis ; Beauvais, Jean-Marie ; Zembri, Pierre (1992), « Entretien avec M. Jean-Pierre Arduin, SNCF (Services nouvelles infrastructures et de la grande vitesse) », *Transports urbains*, n° 74, p. 25-28.
- Belmessous, Hacène (2007), *Le Val d'Europe ou l'avènement d'une nouvelle forme de coexistence sociale*, Rapport PUCA (Plan Urbanisme Construction et Architecture), Ministère de l'Écologie, du développement et de l'aménagement durables, 69 p.
- Benaissa, Amine ; Cayez, Corinne (2001), *Analyse comparative de trois pôles d'échanges en Île-de-France : Masy, Roissy, Chesy*, Rapport PREDIT (Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres), Ministère de l'équipement, des transports et du logement, 134 p.
- Bendaoud, Hamid Bachir ; Hammach, Mohamed Abdeljabbar ; Raserijaona, José ; Perseil, Sonny (2016), « L'observation participante en thèse au Cnam », Actes du Séminaire *L'observation participante en thèse au Cnam*, 19 p.
- Bérion, Pascal (1998), « Analyser les mobilités et le rayonnement des villes pour révéler les effets territoriaux des grandes infrastructures de transport », *les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 33, p. 109-127.
- Bérion, Pascal ; Joignaux, Guy ; Langumier, Jean-François (2007), « L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : Enrichir les approches du développement territorial », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, vol. novembre, n° 4, p. 651-676.
- Bernard, Alain (2003), « Hinterland », in Lévy, Jacques ; Lussault, Michel [dir.], *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, p. 455-456.
- Berney, Pierre (1988), « Du bon usage de l'interconnexion. Vers des interconnexions de "2ème génération" », *Les cahiers de l'LAURIF*, n° 86, p. 8-17.
- Berney, Pierre ; Navarre, Danièle (1987), « L'interconnexion des TGV. Un système structurant de niveau européen », *Les cahiers de l'LAURIF*, n° 80, p. 47-58.
- Berroir, Sandrine ; Cattan, Nadine ; Dobruszkes, Frédéric ; Guérois, Marianne ; Paulus, Fabien ; Vacchiani-Marcuzzo, Céline (2017), « Les systèmes urbains français : une approche relationnelle », *Cybergeo : European Journal of Geography [En ligne]*, *Espace, Société, Territoire*, n° Document 807.
- Bertolini, Luca (1996), « Des gares en transformation. Nœuds de réseaux et lieux dans la ville », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, vol. 71, p. 86-91.
- Beyer, Antoine (2005), « Les échelles territoriales et temporelles des réseaux de transport », in Volvey, Anne ; Bretagnolle, Anne ; Djament, Géraldine ; Vrac, Michel [dir.], *Échelles et temporalités*, Atlande, p. 173-186.
- Blum, Emmanuel ; Corbille, Christine (2013), « Tourisme et aménagement des territoires métropolitains parisiens », in Gravari-Barbas, Maria ; Fagnoni, Édith [dir.], *Métropolisation et Tourisme. Comment le tourisme redessine Paris*, Belin (Mappemonde), p. 24-34.

- Bonnafous, Alain (1980), « Rhône-Alpes, capitale Paris ? les effets prévisibles du T.G.V. », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 55, n° 3, p. 233-240.
- Bonnafous, Alain (1987), « The regional impact of the TGV », *Transportation*, vol. 14, n° 2, p. 127-137.
- Bonnafous, Alain ; Masson, Sophie (2003), « Évaluation des politiques de transports et équité spatiale », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n° 4, p. 547-572.
- Bonnafous, Alain ; Plassard, François (1974), « Les méthodologies usuelles de l'étude des effets structurants de l'offre de transport », *Revue économique*, vol. 25, n° 2, p. 208-232.
- Bonnefille, François ; Mazevet, Rémy ; Maufay, Antoine (1996), « Tradition et modernité. La couverture de la gare TGV de Marne-la-Vallée/Chessy », *Travaux*, n° 716, p. 34-42.
- Bonnemaison, Joël (1989), « L'espace réticulé : commentaires sur l'idéologie géographique », in Antheaum, Benoît ; Blanc-Pamard, Chantal ; Chaleard, Jean-Louis ; Dubresson, Alain ; Lassailly-Jacob, Véronique ; Marchal, Jean-Yves ; Pillet-Schwartz, Anne-Marie ; Pourtier, Roland ; Raison Jean-Pierre ; Sevin, Olivier ; Pinton, Florence, [collectifs], *Tropiques : lieux et liens : florilège offert à Paul Pelissier et Gilles Sautter*, ORSTOM (Didactiques), p. 500-510.
- Bouf, Dominique ; Desmaris, Christian (2015), « Trains à grande vitesse et équité spatiale en France », Prépublication disponible sur HAL, archive ouverte pluridisciplinaire [En ligne].
- Bourhis, Marion (2016), *Analyse des processus d'engagement dans un projet de territoire. Exemple de l'« économie turquoise » dans les Côtes-d'Armor*, Thèse de l'Université Bretagne-Sud mention Géographie, Aménagement, Université de Bretagne-Sud, 440 p.
- Boursier-Mougenot, Isidore ; Ollivier-Trigalo, Marianne (1993), « La territorialité du réseau SNCF », *FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, vol. 9, n° 12, p. 19-28.
- Boursier-Mougenot, Isidore ; Ollivier-Trigalo, Marianne (1996), « Le projet de TGV-Est. L'expérience d'un processus nouveau d'élaboration d'un grand projet d'infrastructure : entre consensus et incertitude », Rapport de recherche *Pratiques d'évaluation et territorialisation d'une politique publique : le cas de la grande vitesse ferroviaire*, Tome 3, INRETS.
- Boursier-Mougenot, Isidore ; Ollivier-Trigalo, Marianne ; Fourniau, Jean-Michel (1996), « Annexe : Enquête TGV Est octobre 1994-mai 1995. Comptes rendus d'entretiens », Rapport de recherche *Pratiques d'évaluation et territorialisation d'une politique publique : le cas de la grande vitesse ferroviaire*, Annexe au Tome 3 : Le projet de TGV-Est : entre consensus et incertitude, INRETS.
- Bowie, Karen (1999), « Gares et villes au XIX^e siècle. Deux ingénieurs des Ponts et Chaussées et l'implantation des gares du Nord et de l'Est à Paris », *Annales des Ponts et Chaussées. Ingénieur science société*, n° 89, p. 4-9.
- Brault, Franck (2010), « La bataille du rail low cost n'a pas encore commencé ! », *Espaces tourisme & loisirs*, n° 282, p. 37-39.
- Bretagnolle, Anne (2014), « Les effets structurants des transports, une question d'échelles ? », Controverse « Les effets structurants des infrastructures de transport », *L'Espace géographique*, vol. Tome 43, n° 1, p. 63-65.

- Brunet, Roger ; Ferras, Robert ; Théry, Hervé (2005), *Les mots de la géographie : Dictionnaire critique - 3ème édition revue et augmentée*, La Documentation Française, (Dynamiques du territoire), 518 p.
- Caron, François (2001), « Une ville capitale et le chemin de fer : le cas de Paris », Acte du colloque « *II Congreso de Historia Ferroviaria* », 11 p.
- Cattan, Nadine (2004), « Le monde au prisme des réseaux aériens », *FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, n° 58, p. 32-43.
- Cattan, Nadine (2010), « Des sociétés et des territoires mobiles », *Territoires 2040, revue en ligne de la DATAR*, n° 1, p. 71-74.
- Cattan, Nadine (2016), « Hybridation des lieux et trans-territoires. Pratiques spatiales de femmes employées de maison à Beyrouth », in Gwiadzinski, Luc [dir.], *L'hybridation des mondes. Territoires et organisations à l'épreuve de l'hybridation*, Elya Éditions, p. 259 - 266.
- Cattan, Nadine ; Frétygny, Jean-Baptiste (2011), « Les portes d'entrée de la France et les systèmes territoriaux des flux - état des lieux et problématiques », *Territoires 2040, revue en ligne de la DATAR*, n° 3, p. 61-77.
- Chamoin, Patrick (1994), « Interconnexion : des gares nouvelles », *Revue générale des chemins de fer*, n° 6-7, p. 135-138.
- Chapelon, Laurent (1996), « Modélisation multi-échelles des réseaux de transport : vers une plus grande précision de l'accessibilité », *M@ppemonde*, n° 3, p. 28-36.
- Chapelon, Laurent (2010), « Les pôles d'échanges, des interfaces au service de l'intermodalité », in Lampin-Maillet, Corinne ; Pérez, Sandra ; Ferrier, Jean-Paul ; Allard, Paul [dir.], *Géographie des interfaces. Une nouvelle vision des territoires*, Quae, p. 89-101.
- Chapelon, Laurent ; Jouvaud, Benoît ; Ramona, Sébastien (2006), « Pour un système intégré de pré- et post-acheminement des trafics ferroviaires grandes lignes », *M@ppemonde*, vol. 1-2006, n° 81, p. 16.
- Chiambaretto, Paul ; Fernandez, Anne-Sophie (2014), « Transferring low-cost marketing practices from air to rail services: The Ouigo case », *Research in Transportation Business & Management*, vol. 10, p. 40-44.
- Chouleur, Jean (1992), « L'interconnexion TGV en Île-de-France », *Transports urbains*, n° 75, p. 25-27.
- Christofle, Sylvie ; Massiera, Bernard (2009), « Industrie de l'événement, congrès internationaux et stratégies métropolitaines. Un essai de caractérisation France - Canada », in Lemasson, Jean-Pierre ; Violier, Philippe [dir.], *Destinations et territoires. Volume 1 : Coprésence à l'œuvre*, Théoros, p. 220-230.
- Ciry, Bernard (2014), « Ouigo : un concept pionnier de SNCF », *Revue générale des chemins de fer*, n° 234, p. 7-14.
- Claisse, Gérard ; Duchier, Didier (1993), « Les observatoires des effets TGV : réflexions méthodologiques », Acte des sixièmes entretiens Jacques Cartier « *Villes et TGV* », p. 219-238.
- Combe, Emmanuel (2011), « Introduction : Qu'est-ce que le low cost ? », *Le low cost*, La Découverte, p. 3-7.

- Cominelli, Francesca ; Fagnoni, Édith ; Jacquot, Sébastien (2018), « Les espaces du tourisme et des loisirs : entre ordinaire et extraordinaire », *Bulletin de l'association de géographes français. Géographies*, vol. 95, n° 95-4, p. 431-441.
- Cottour, Claude (2008), *Une brève histoire de l'aménagement de Paris et sa région*, DREIF/DUSD, 132 p.
- Courvoisier, Jacques (1994), « Interconnexion TGV en région Île-de-France », *Revue générale des chemins de fer*, n° 6-7, p. 145-156.
- Crozet, Yves (2016), « Le low-cost représente-t-il l'avenir du rail ? », *Le Rail [Groupe Actis]*, 2016, p. 32-33.
- Curien, Nicolas (1993), « "Réseau" : du mot au concept - Persée », *FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, vol. 9, n° 13, p. 52-55.
- Dang Vu, Hélène ; Jeaneau, Hubert (2008), « Concevoir un espace de transit et de consommation : la gestion de site dans les gares parisiennes », *Espaces et sociétés*, vol. n° 135, n° 4, p. 45-62.
- Debie, Jean ; Douay, Nicolas (2016), « Aménager, est-ce équiper ? La politique des grandes infrastructures », in Desjardins, Xavier ; Généau de Lamarlière, Isabelle [dir.], *L'aménagement du territoire en France*, La Documentation Française, disponible sur HAL, archive ouverte pluridisciplinaire [En ligne], 11 p.
- Debie, Jean ; Guérin, Anne-Lise (2015), « Le critère de la grande vitesse dans la planification des infrastructures ferroviaires : vers un changement de référentiel ? Une lecture normande », *Recherche Transports Sécurité*, vol. 31, n° 120, p. 25-33.
- Delage, Aurélie (2013), *La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle. Le retournement de valeur dans les projets urbains de quartiers de gare à Saint-Étienne Châteaureux (France) et Liège-Guillemins (Belgique)*, Thèse de Géographie, aménagement et urbanisme, Université Lumière - Lyon II, 542 p.
- Delaplace, M. (2012), « Pourquoi les « effets » TGV sont-ils différents selon les territoires ? L'hétérogénéité au cœur du triptyque « Innovations, Territoires, Stratégies » », *Recherche Transports Sécurité*, vol. 28, n° 3, p. 290-302.
- Delaplace, Marie ; Dobruszkes, Frédéric (2013), « L'analyse du lien entre grande vitesse ferroviaire et territoires : un chantier scientifique encore ouvert », *Recherche Transports Sécurité*, vol. 29, n° 114, p. 155-160.
- Delaplace, Marie ; Pagliara, Francesca ; Perrin, Julie ; Mermet, Samuel (2013), « does High Speed Rail services influence tourists' choice? Some concerns from Paris and Roma and other linked cities », Acte « 53rd ERSAs Congress », p. 23.
- Delaplace, Marie ; Pagliara, Francesca ; Pietra, Andrea La (2016), « Does high-speed rail affect destination choice for tourism purpose? . Disneyland Paris and Futuroscope case studies », *Belgeo. Revue belge de géographie [En ligne]*, n° 3.
- Delaplace, Marie ; Perrin, Julie (2013), « Dessertes TGV et tourisms urbains et d'affaires : entre attentes dans les villes de France et renforcement de la double centralité parisienne », *Recherche Transports Sécurité*, vol. 2013, n° 03, p. 177-191.

- Delaunay, Bénédicte ; Clainche, Michel Le ; Pissaloux, Jean-Luc ; Rouban, Luc ; Supplisson, Didier (2011), « Chronique de l'administration », *Revue française d'administration publique*, vol. n° 140, n° 4, p. 817-839.
- Desjardins, Xavier (2010), « La bataille du Grand Paris », *L'Information géographique*, vol. Vol. 74, n° 4, p. 29-46.
- Desjardins, Xavier (2016), « Ce Grand Paris qui advient. Leçons pour la planification métropolitaine », *L'Information géographique*, vol. Vol. 80, n° 4, p. 96-114.
- Desjardins, Xavier ; Douay, Nicolas ; Gagnière, Vincent (2012), « Évolution des schémas, permanence des tracés : la planification de la région parisienne au prisme des réseaux ferroviaires », *Géocarrefour*, n° Vol. 87/2, p. 209-224.
- Desvignes, Claudine [dir.] (2009), *Nouvelles mobilités touristiques*, Espaces tourisme & loisirs, n° 100, 124 p.
- Didier, Sophie (2002), « L'ambiguïté de l'expérience Disneyland en matière de gestion des flux de visiteurs », *FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, vol. 50, n° 4, p. 34-43.
- Didier, Sophie (2005), « Disneyland, entre parc de loisir et modèle de ville pour la suburbia nord-américaine », in Beck, Robert ; Madœuf, Anna [dir.], *Divertissements et loisirs dans les sociétés urbaines à l'époque moderne et contemporaine*, Tours, Presses universitaires François-Rabelais (Perspectives Historiques), p. 285-294.
- Dobruszkes, Frédéric (2006), « An analysis of European low-cost airlines and their networks », *Journal of Transport Geography*, vol. 14, n° 4, p. 249-264.
- Dobruszkes, Frédéric ; Mondou, Véronique ; Ghedira, Aymen (2016), « Assessing the impacts of aviation liberalisation on tourism: Some methodological considerations derived from the Moroccan and Tunisian cases », *Journal of Transport Geography*, vol. 50, p. 115-127.
- Dressen, Marnix (2018), « De la segmentation tarifaire au bas coût dans le ferroviaire français. Essai d'analyse », *La nouvelle revue du travail [En ligne]*, n° 12.
- Dreyer, Anne ; Jammet, Aurélie ; Delmas, Romain (2006), « iDTGV : La SNCF sur les rails de la modernisation », *Gérer et comprendre*, n° 83, p. 54-63.
- Dubois, Stéphane (2010), « TGV : un quart de siècle de bouleversements géoéconomiques et géopolitiques », *Géoéconomie*, vol. 1, n° 52, p. 8-104.
- Duhamel, Philippe ; Knafou, Rémy (2007), « Le tourisme dans la centralité parisienne », in Saint-Julien, Thérèse ; Le Goix, Renaud [dir.], *La métropole parisienne - Centralités, inégalités, proximités*, Belin, p. 39-64.
- Duhamel, Philippe ; Knafou, Rémy [dir.] (2007), *Mondes urbains du tourisme*, Paris, Belin (Mappemonde), 366 p.
- Dupuy, Gabriel (1987), « Les réseaux techniques sont-ils des réseaux territoriaux ? », *L'Espace géographique*, n° 3, p. 175-184.
- Dupuy, Gabriel ; Offner, Jean-Marc (2005), « Réseau : bilans et perspectives », *FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, vol. n° 62, n° 4, p. 38-46.

- Dupuy, Gabriel ; Offner, Jean-Marc ; Gely, Corinne (1990), « RER & interconnexions : les vertus d'un réseau hybride », *FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, vol. 6, n° 2, p. 81-94.
- Dupuy, Gabriel ; Ribeill, George ; Savy, Michel (1985), « Les effets de réseau des trains à grande vitesse », Actes du séminaire international « *Les aspects socio-économiques des trains à grande vitesse* », 5-8 novembre 1984, Tome 2, Paris, Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer. La documentation française, p. 685 - 696.
- Duron, Philippe (2017), « Investir dans les réseaux de transport : quelles priorités ? L'expérience de Mobilité 21 », *L'Économie politique*, vol. N° 76, n° 4, p. 90-102.
- Edwards, Brian (1999), « Nouvelles perspectives de l'architecture des chemins de fer », in Joseph, Isaac [dir.], *Villes en gares*, Édition de l'aube, p. 126-135.
- Elden, Stuart (2010), « Land, terrain, territory », *Progress in Human Geography*, vol. 6, n° 34, p. 799-817.
- Elissalde, Bernard (2002), « Une géographie des territoires », *L'Information Géographique*, vol. 66, n° 3, p. 193-205.
- Emangard, Pierre-Henri ; Beucire, Francis (1985), « Du bon et du mauvais usage des gares T.G.V. dans les régions traversées », *Géocarrefour*, vol. 60, n° 4, p. 359-373.
- Équipe MIT (Mobilité, Itinéraire, Tourisme) (2002), *Tourisme 1. Lieux communs*, Belin, Paris, 319 p.
- Essig, Philippe (1997), « Le concept TGV, des origines au TGV pendulaire », *les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 32, p. 35-44.
- Fabry, Nathalie (2009), « Clusters de tourisme et compétitivité des acteurs. Une solution pour conforter le tourisme d'affaires et événementiel parisien ? », in Lemasson, Jean-Pierre ; Violier, Philippe [dir.], *Destinations et territoires. Volume 1 : Coprésence à l'œuvre*, Théoros, p. 55-68.
- Fabry, Nathalie (2013), « L'économie du low cost, définitions, modèle économique, enjeux touristiques, impacts de la crise », *juristourisme*, n° 149, p. 21-25.
- Facchinetti-Mannone, Valérie (1999), « Principes d'implantation et effets urbains des gares TGV en France : bilan de 17 ans d'aménagement ferroviaire », *Annales des Ponts et Chaussées. Ingénieur science société*, n° 89, p. 45-52.
- Facchinetti-Mannone, Valérie (2000), « L'impact de la desserte TGV des villes du midi », *Provence historique*, n° 201, p. 331-341.
- Facchinetti-Mannone, Valérie (2005), « La nodalité des gares TGV périphériques », *les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 48, p. 45-58.
- Facchinetti-Mannone, Valérie (2012), « Les gares TGV : des interfaces au service du projet urbain ? », *URBLA. Les Cahiers du développement urbain durable*, vol. 13, p. 27-48.
- Facchinetti-Mannone, Valérie (2016), *La territorialisation des gares de la grande vitesse. Volume 1 : Proposition et projets scientifiques*, Habilitation à diriger des recherches, Université de Bourgogne, 301 p.

Facchinetti-Mannone, Valérie ; Bavoux, Jean-Jacques (2010a), « Le problème de l'optimisation simultanée de la vitesse et de la desserte. Le choix de la localisation des gares TGV », Acte du colloque Géopoint 2008 « *Optimisation de l'espace géographique et satisfactions sociétales* », Groupe Dupont, Avignon, p. 65-70.

Facchinetti-Mannone, Valérie ; Bavoux, Jean-Jacques (2010b), « L'implantation des gares TGV en France : tensions interscalaires, jeux d'acteurs et recompositions spatiales », *Belgeo. Revue belge de géographie*, n° 1-2, p. 9-22.

Facchinetti-Mannone, Valérie ; Richer, Cyprien (2008), « Gares centrales et gares TGV bis en France : l'enjeu du doublement de la fonction ferroviaire », Acte « *III jornada europea sobre alta velocidad y territorio: "Áreas metropolitanas y grandes ciudades con varias estaciones"* », 16 p.

Facchinetti-Mannone, Valérie ; Richer, Cyprien (2011), « L'intégration territoriale des gares sur lignes à grande vitesse en France : une approche typologique », *Recherche Transports Sécurité*, vol. 27, n° 3, p. 200-214.

Fagnoni, Édith ; Gravari-Barbas, Maria (2013), « Pratiques touristiques métropolitaines », in Gravari-Barbas, Maria ; Fagnoni, Édith [dir.], *Métropolisation et Tourisme. Comment le tourisme redessine Paris*, Belin (Mappemonde), p. 195-196.

Faure, Alain (2002), *La question territoriale. Pouvoirs locaux, action publique et politique(s)*, Thèse d'habilitation à diriger des recherches, Institut d'Études Politiques de Grenoble, 257 p.

Faure, Alain (2007), « Doctrine ferroviaire et différenciation régionale : la décentralisation en chantier », in Ollivier-Trigalo, Marianne [dir.], *Six Régions à l'épreuve des politiques de transport*, (Synthèse de l'INRETS n° 55), p. 55-72.

Faye, Mactar (1998), « Tours à la conquête du tourisme d'affaires », *Noroi*, n° 178, p. 293-300.

Finez, Jean (2013), « Aux origines de la préoccupation marchande à la SNCF (1960-2011) », *La nouvelle revue du travail [En ligne]*, n° 2.

Finez, Jean (2014), « La construction des prix à la SNCF, une socio-histoire de la tarification », *Revue française de sociologie*, vol. 55, n° 1, p. 5-39.

Finez, Jean ; Perennes, Patricia (2015), « La tarification "Grandes Lignes" de la SNCF : entre service public et logique de rentabilité », *Revue générale des chemins de fer*, n° 250, p. 6-21.

Flamant, Nicolas (2005), « Observer, analyser, restituer », *Terrain [En ligne]*, n° 44, p. 137-152.

Flamm, Michael (2004), « La signification des temps de déplacement. Une catégorisation qualitative », *Recherche Transports Sécurité*, vol. 21/85, p. 241-259.

FLUX (1986), « Débat », *FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, vol. 2, n° 4, p. 103-104.

Fournier, Carine ; Jacquot, Sébastien (2014), « Les traces numériques des touristes. Un renouvellement de l'observation », *Espaces tourisme & loisirs*, n° 316, p. 7 p.

Frémont, Antoine (2015), « Les portes internationales des métropoles. Ports maritimes et aéroports », in Dablanc, Laetitia ; Frémont, Antoine [dir.], *La métropole logistique*, Armand Colin, p. 45-78.

- Gallez, Caroline (2007), « Intercommunalité, transports urbains et pouvoir d'agglomération », *FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, n° 68, p. 43-61.
- Gallez, Caroline (2014), « Territorial Development Contracts in the 'Grand Paris' project: towards a negotiated networked development? », *Town Planning Review*, vol. 2, n° 85, p. 273-286.
- Gallez, Caroline (2015), *La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agir*, Habilitation à diriger des recherches spécialité aménagement. Volume 2, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, 263 p.
- Gallez, Caroline ; Kaufmann, Vincent (2009), « Aux racines de la mobilité en sciences sociales : Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine », in Flonneau, Matthieu ; Guigueno, Vincent [dir.], *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Presses Universitaires de Rennes, p. 41-55.
- Gallez, Caroline ; Kaufmann, Vincent ; Thébert, Mariane ; Guerrinha, Christophe (2013), « Coordonner transport et urbanisme. Visions et pratiques locales en Suisse et en France », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, vol. avril, n° 2, p. 317-337.
- Gasnier, Arnaud (2006), « Le Val d'Europe à Marne-La-Vallée : Mickey fait-il du développement durable urbain ? », Prépublication disponible sur HAL, archive ouverte pluridisciplinaire [En ligne].
- Gay, Jean-Christophe (1993), « Vitesse et regard. Le nouveau rapport de l'homme à l'étendue », *Géographie et cultures*, n° 8, p. 33-50.
- Gay, Jean-Christophe (2004), « Tourisme, politique et environnement aux Seychelles », *Revue Tiers Monde*, vol. n° 178, n° 2, p. 319-339.
- Gay, Jean-Christophe ; Mondou, Véronique (2017), *Tourisme & transport - Deux siècles d'interactions*, Bréal, 255 p.
- Gérardot, Maïe (2009), *Tourisme et métropole — Analyser le lien entre tourisme, métropole, métropolisation et métropolité par le rythme : l'exemple de Paris*, Thèse de Géographie, Université Panthéon-Sorbonne — Paris I, 455 p.
- Givoni, Moshe (2006), « Development and Impact of the Modern High-speed Train: A Review », *Transport Reviews*, vol. 26, n° 5, p. 593-611.
- Givoni, Moshe ; Banister, David (2012), « Speed: the less important element of the High-Speed Train », *Journal of Transport Geography*, n° 22, p. 306-307.
- Givoni, Moshe ; Rietveld, Piet (2007), « The access journey to the railway station and its role in passengers' satisfaction with rail travel », *Transport Policy*, n° 14, p. 357-365.
- Givoni, Moshe ; Rietveld, Piet (2014), « Do cities deserve more railway stations? The choice of a departure railway station in a multiple-station region », *Journal of Transport Geography*, vol. 36, p. 89-97.
- Gravari-Barbas, Maria ; Fagnoni, Édith [dir.] (2013), *Métropolisation et tourisme - Comment le tourisme redessine Paris*, Belin (Mappemonde), 320 p.
- Gravari-Barbas, Maria ; Fagnoni, Édith (2013), « Introduction générale », in Gravari-Barbas, Maria ; Fagnoni, Édith [dir.], *Métropolisation et Tourisme. Comment le tourisme redessine Paris*, Belin (Mappemonde), p. 9-18.

- Guérin, Roger (1994), « Le réseau TGV en 1994-1996 », *Revue générale des chemins de fer*, n° n° 6-7, p. 9-16.
- Guihéry, Laurent (2018), « Les nouveaux services interurbains d'autocars : un atterrissage en douceur, ou un atterrissage en catastrophe ? », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, p. 68-72.
- Gutiérrez, Javier ; González, Rafael ; Gómez, Gabriel (1996), « The European high-speed train network: Predicted effects on accessibility patterns », *Journal of Transport Geography*, vol. 4, n° 4, p. 227-238.
- Hall, Peter ; Banister, David (1993), « The second railway age », *Built Environment*, vol. 19, n° 3, p. 157.
- Hauteserre, Anne-Marie d' (1997), « Disneyland Paris : A Permanent Economic Growth Pole in the Francilian Landscape », *Progress in Tourism and Hospitality Research*, vol. 3, n° 1, p. 17-33.
- Hauteserre, Anne-Marie d' (2007), « Urbanisme postmoderne de l'Est francilien façon Disney ? », in Duhamel, Philippe ; Knafou, Rémy [dir.], *Les mondes urbains du tourisme*, Belin, p. 227-238.
- Hauteserre, Anne-Marie d' (2013a), « Les parcs de Disney et la métropolisation de Paris », in Gravari-Barbas, Maria ; Fagnoni, Édith [dir.], *Métropolisation et Tourisme. Comment le tourisme redessine Paris*, Belin (Mappemonde), p. 47-57.
- Hauteserre, Anne-Marie d' (2013b), « Constructing Alterity in Ile de France? », *Urban Geography*, vol. 6, n° 34, p. 864-885.
- Hauteserre, Anne-Marie d' (2013c), « Val d'Europe : A pioneering turn to 'experience' planning? », *European Urban and Regional Studies*, vol. 20, n° 4, p. 435-446.
- Herbert, Maud (2007), « Que se passe-t-il lorsque les répondants à un questionnaire tentent de deviner l'objectif de recherche? Le biais du répondant conceptualisation, mesure et étude d'impact », Actes « XXIII^{ème} Congrès International de l'AFM ».
- Hergott, David ; Laroche, Florent ; Perennes, Patricia (2014), « 30 fiches pour comprendre les enjeux de la réforme ferroviaire », Research Report, LAET, 87 p.
- Huberson, Sophie (2012), « Le secteur du diversissement familial en France », *Les cahiers du cluster tourisme*, p. 27-37.
- Jolly, Sylvie (2012), « TGV, tourisme et métropolisation », Actes « 49^{ème} Colloque de l'ASRDLF », Belfort, 15 p.
- Jolly, Sylvie (2013), « Paris-Champagne, polarisation et rayonnement : enjeux d'une supra-métropolisation touristique », in Gravari-Barbas, Maria ; Fagnoni, Édith [dir.], *Métropolisation et tourisme - Comment le tourisme redessine Paris*, Belin, p. 58-69.
- Joseph, Isaac (1999), *Villes en gares*, Edition de l'aube, 312 p.
- Journet, Marcel (1992), « La jonction Est des TGV en Île-de-France. Un atout majeur pour l'Europe », *Travaux*, avril 1992, p. 107-112.
- Kaufmann, Vincent (2005), « Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides ? », *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. 1, n° 118, p. 119-135.

- Klein, Olivier (1992), «La logique de la grande vitesse et les liaisons entre agglomérations», *Transports urbains*, n° 74, p. 17-24.
- Klein, Olivier (1998), «Le TGV-Atlantique et les évolutions de la mobilité: entre crise et concurrence», *Cahiers scientifiques du transport*, n° 32, p. 57-83.
- Klein, Olivier (2001), *Les horizons de la grande vitesse : Le TGV, une innovation lue à travers les mutations de son époque*, Thèse de doctorat, Université Lumière - Lyon II, 309 p.
- Klein, Olivier ; Claisse, Gérard (1997), *Le TGV Atlantique : entre récession et concurrence. Évolution de la mobilité et mise en service du TGV Atlantique*, Études et recherches n° 7, Laboratoire d'Économie des Transports, 163 p.
- Knafou, Rémy (2013), «Conclusion générale. La métropole parisienne et le tourisme : un bien singulier rapport à l'universel», in Gravari-Barbas, Maria ; Fagnoni, Édith [dir.], *Métropolisation et Tourisme. Comment le tourisme redessine Paris*, Belin (Mappemonde), p. 321-331.
- Knafou, Rémy ; Stock, Mathis (2003), «Tourisme», in Lévy, Jacques ; Lussault, Michel [dir.], *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, p. 931-934.
- Lamming, Clive (2014), « Plus vite pour moins cher : du “we go fast” aux “fastes de Ouigo” », *Revue générale des chemins de fer*, n° 234, p. 76-80.
- Lampin-Maillet, Corinne ; Pérez, Sandra ; Ferrier, Jean-Paul ; Allard, Paul (2010), *Géographie des interfaces. Une nouvelle vision des territoires*, Quae, 165 p.
- Languillon-Aussel, Raphaël (2011), «Tôkyô Disney Resort et Disneyland Resort Paris : deux modèles originaux d'aménagement touristique au Japon et en France», *Géoconfluence*, p. 10.
- Larroque, Dominique ; Margairaz, Michel ; Zembri, Pierre (2002), *Paris et ses transports XIX^e-XX^e siècle. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Recherches, 399 p.
- Lascoumes, Pierre (2015), «Le Grenelle Environnement entre fiction politique et fiction écologique», in Barré, Rémi ; Lavoux, Thierry ; Piveteau, Vincent [dir.], *Un demi-siècle d'environnement entre science, politique et prospective*, Éditions Quae, p. 107 -118.
- Le Berre, Maryvonne (1995), «Territoires», in Bailly, Antoine ; Ferras, Robert ; Pumain, Denise [dir.], *Encyclopédie de géographie*, Economica, p. 601 - 622.
- Lebœuf, Michel (2013), *Grande vitesse ferroviaire*, Cherche midi, 853 p.
- Lepan, Laurie (2013), *L'espace touristique de la grande ville : approche par les pratiques et mobilités touristiques. Le cas de la destination Paris*, Thèse de doctorat, Université Nantes Angers Le Mans, 360 p.
- Leroy, Marc (1999), «La négociation de l'action publique conventionnelle dans le contrat de plan État-région», *Revue française de science politique*, vol. 49, n° 4, p. 573-600.
- Lévêque, Laurent ; Chevalier, Marie Laure (2005), «Impact de la grande vitesse sur les mobilités des ménages et la mutation des configurations urbaines», in Montulet, Bertrand ; Hubert, Michel ; Jemelin, Christophe ; Schmitz, Serge [dir.], *Mobilités et temporalités*, Publications des Facultés universitaires St-Louis (Travaux et Recherches), p. 89 -109.
- Lévy, Jacques (2003), «Territoire», in Lévy, Jacques ; Lussault, Michel [dir.], *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, p. 907-917.

- Lévy, Jacques ; Lussault, Michel [dir.] (2003), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, 1033 p.
- L'Hostis, Alain (1996), « Transports et aménagement du territoire : cartographie par image de synthèse d'une métrique réseau », *M@ppemonde*, n° 3, p. 37-43.
- Lozato-Giotart, Jean-Pierre (1990), *Géographie du Tourisme. De l'espace regardé à l'espace consommé, 3ème édition*, Elsevier Masson (Collection Géographie), 237 p.
- Lozato-Giotart, Jean-Pierre (2000), « Paris ou le modèle "central" multipolaire exemplaire », in Paulet, Jean-Paul [dir.], *Les très grandes villes dans le monde*, SEDES, p. 131-135.
- Lussault, Michel (2007a), *L'Homme spatial*, Seuil (La couleur des idées), 366 p.
- Lussault, Michel (2007b), « Le tourisme, un genre commun », in Duhamel, Philippe ; Knafou, Rémy [dir.], *Mondes urbains du tourisme*, Paris, Belin (Mappemonde), p. 333-349.
- Lyons, Glenn ; Jain, Juliet ; Holley, David (2007), « The use of travel time by rail passengers in Great Britain », *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 41, n° 1, p. 107-120.
- Lyons, Glenn ; Jain, Juliet ; Weir, Iain (2016), « Changing times – A decade of empirical insight into the experience of rail passengers in Great Britain », *Journal of Transport Geography*, vol. 57, p. 94-104.
- Maitland, Robert (2013), « Backstage Behaviour in the Global City: Tourists and the Search for the 'Real London' », *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, vol. 105, p. 12-19.
- Maitland, Robert ; Newman, Peter (2004), « Developing Metropolitan Tourism on the Fringe of Central London », *International journal of tourism research*, n° 6, p. 339-348.
- Mansat, Pierre (2013), « Paris, métropole touristique », in Gravari-Barbas, Maria ; Fagnoni, Édith [dir.], *Métropolisation et Tourisme. Comment le tourisme redessine Paris*, Belin (Mappemonde), p. 5-8.
- Marchand, Marie-Jacqueline (1999), « La redistribution des ressources publiques entre régions : légitimité, efficacité », *Annuaire des Collectivités Locales*, vol. 19, n° 1, p. 39-60.
- Marcou, Gérard (2012), « VI. L'organisation des transports publics en Île-de-France », *Droit et gestion des collectivités territoriales*, vol. 32, n° Transports et politiques locales de déplacement, p. 121-133.
- Margail, Fabienne (1996), « De la correspondance à l'interopérabilité : les mots de l'interconnexion », *FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, vol. 12, n° 25, p. 28-35.
- Martí-Henneberg, Jordi (2013), « European integration and national models for railway networks (1840–2010) », *Journal of Transport Geography*, vol. 26, p. 126-138.
- Mathieu, Gérard (1994), « Interconnexion des lignes à grande vitesse et services de jonction », *Revue générale des chemins de fer*, n° n° 6-7, p. 27-32.
- Menerault, Philippe ; Barré, Alain ; Conesa, Alexis ; L'Hostis, Alain ; Pucci, Paola ; Stranski, Vaclav (2006), « Multipolarités urbaines et nouvelles organisations intermodales », INRETS, 126 p.
- Merlin, Pierre ; Choay, Françoise (2010), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, PUF (Dictionnaire Quadrige), 844 p.

- Moine, Alexandre (2006), « Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie », *L'Espace géographique*, vol. Tome 35, n° 2, p. 115-132.
- Mondou, Véronique ; Pébarthe-Désiré, Hélène (2018), « Ligne à grande vitesse et affirmation des destinations : quelles stratégies pour le tourisme et les rencontres d'affaires ? Le cas de la LGV Bretagne-Pays de la Loire », *Norois*, vol. n° 248, n° 3, p. 53-66.
- Mongin, Olivier (2010), « Le Grand Paris et la réforme des collectivités territoriales », *Esprit*, vol. Mars/avril, n° 3, p. 120-131.
- Mongin, Olivier (2017), « Le TGV à bout de souffle ? », *Tous urbains*, vol. N° 19-20, n° 3, p. 18-19.
- Monnet, Jérôme (2010), « Le territoire réticulaire », *Anthropos*, n° 227, p. 91-104.
- Mosnier, Jacques (2004), « Le phénomène Low Cost : contre un certain nombre d'idées reçues », *Problèmes économiques*, n° 2843, p. 15-22.
- Muller, Michel ; Papinutti, Marc ; Reynaud, Christian (1988), « Six ans de diffusion des effets du TGV Sud-Est, Analyse et problèmes méthodologiques », *Observatoire Économique Statistique des Transport (OEST)*, 25 p.
- Offner, Jean-Marc (1980), « L'évaluation des investissements de transport: effets ou congruence », Actes « *Études de suivi et processus de décision, troisième journée du GRECO du CNRS Transport et Espace* », INRETS, p. 90-99.
- Offner, Jean-Marc (1993a), « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace Géographique*, n° 3, p. 233-242.
- Offner, Jean-Marc (1993b), « Le développement des réseaux techniques : un modèle générique », *FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, vol. 9, n° 13, p. 11-18.
- Offner, Jean-Marc (1997), « Vitesse et territoire : restructurations géographiques en fonction de l'évolution des moyens de transport », Actes « *La vitesse, Actes des 8èmes entretiens de la Villette* », CNDP, Cité des Sciences et de l'Industrie (Documents Actes et Rapports pour l'éducation), p. 75-83.
- Offner, Jean-Marc ; Beaucire, Francis ; Delaplace, Marie ; Frémont, Antoine ; Ninot, Olivier ; Bretagnolle, Anne ; Pumain, Denise (2014), Controverse « Les effets structurants des infrastructures de transport », *L'Espace géographique*, vol. Tome 43, n° 1, p. 51-67.
- Offner, Jean-Marc ; Pumain, Denise (1996), *Réseaux et territoires*, éditions de l'aube (l'aube territoire), 284 p.
- Ollivier-Trigalo, Marianne (2000), « Les grands projets de transport transeuropéens : multiplicité des acteurs, conflits et coordination de l'action », *les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 37, p. 3-30.
- Ollivier-Trigalo, Marianne (2009), « Politiques de transport : où en sont les Régions ? Actions, doctrines et institutionnalisation », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, vol. juillet, n° 3, p. 471-490.
- Ollivro, Jean (1995), « La gare Rhône-Alpes Sud et l'espace "rovaltain" : de l'espace traversé à l'espace dynamisé ? », *M@ppemonde*, n° 2, p. 18-20.

- Ollivro, Jean (1996), « L'ambiguïté des gares. Clé du développement contemporain », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, vol. 71, n° 1, p. 34-44.
- Ollivro, Jean (2000a), *L'homme à toutes vitesses De la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, Presse Universitaire de Rennes (Espace et Territoire), 179 p.
- Ollivro, Jean (2000b), « Essor de la rapidité différenciée et recomposition des territoires », *L'Information Géographique*, vol. 64, n° 4, p. 329-346.
- Ozouf-Marignier, Marie-Vic (2009), « Le territoire, la géographie et les sciences sociales : aperçus historiques et épistémologiques », in Vanier, Martin [dir.], *Territoires, territorialité, territorialisation. Controverses et perspectives*, Presses universitaires de Rennes (Espace et Territoires), p. 31-35.
- Pagès, Dominique (2010), « La métropole parisienne et ses récits : du projet de territoire à une possible identité narrative dialoguée ? », *Quaderni*, vol. n° 73, n° 3, p. 9-24.
- Pagliara, Francesca ; Delaplace, Marie ; Vassallo, José Manuel (2014), « High-speed trains and tourists: what is the link? Evidence from the French and Spanish capitals », *WIT Transactions on the Built Environment*, 138, p. 17-27.
- Pagliara, Francesca ; Delaplace, Marie ; Vassallo, José Manuel (2015), « High-speed rail systems and tourists' destination choice: the case studies of Paris and Madrid », *International Journal of Sustainable Development and Planning*, vol. 10, n° 3, p. 399-410.
- Painter, Joe (2009), « Territoire et réseau : une fausse dichotomie ? », in Vanier, Martin [dir.], *Territoires, territorialité, territorialisation. Controverses et perspectives*, Presses universitaires de Rennes (Espace et Territoires), p. 57-66.
- Painter, Joe (2010), « Rethinking Territory », *Antipode*, vol. 42, n° 5, p. 1090-1118.
- Paix, Jean-François (2018), « Utilité et service rendu par les TGV Intersecteurs », *Revue générale des chemins de fer*, n° 282, p. 34-48.
- Passalacqua, Arnaud (2014), « La réforme ferroviaire française de 1997 : une histoire à rebondissements pour un scénario original », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 45, p. 83-103.
- Patier, Danièle [dir.] (1995), *Villes et TGV : actes des sixièmes entretiens Jacques Cartier, 8-10 décembre 1993, Lyon (France)*, Études et recherches n° 6, Laboratoire d'Économie des Transports, 330 p.
- Pearce, Douglas G (1998), « Tourist districts in Paris: structure and functions », *Tourism Management*, vol. 19, n° 1, p. 49-65.
- Pearce, Douglas G (1999), « Tourism in Paris. Studies at the Microscale », *Annals of Tourism Research*, vol. 26, n° 1, p. 77-97.
- Pellerin, Jean-Claude (1995), « Le développement d'une ville nouvelle et de sa périphérie : conjoncture ou planification ? », *Annales de géographie*, vol. 104, n° 583, p. 280-303.
- Perennes, Patricia (2012), « Pourquoi les tarifs des billets SNCF sont-ils régulés ? », *Revue Concurrences [En ligne]*, n° 3-2012.
- Perennes, Patricia (2013), « Tarifs des billets SNCF, stratégie tarifaire d'un opérateur régulé », Actes « *Le secteur des transports ferroviaires dans la mondialisation. Entre spécificités nationales et dynamiques transnationales* », p. 14.

- Perrin, Julie (2009), « La Région Île-de-France et les enjeux liés aux projets de ligne à grande vitesse. Point de vue francilien sur les fonctionnalités “grande vitesse” », Mémoire de Master 2 Cité et Mobilité, IUP – ENPC, 106 p.
- Perrin, Julie ; Mermet, Samuel (2014), « Processus de métropolisation touristique et accessibilité : les gares TGV de Paris Gare de Lyon et Marne-la-Vallée Chessy, “porte d’entrée” d’une même destination touristique ? », Colloque *51ème Colloque de l’ASRDLF : Métropolisation, cohésion et performance : quels futurs pour nos territoires ?*, Marne-la-Vallée, 7-9 juillet 2014.
- Perrin-Joly, Constance (2010), « De la recherche salariée en France : lien de subordination et liberté de la recherche », *SociologieS [En ligne]*, La Recherche en actes, Expériences de recherche.
- Plassard, François (1988), « Le réseau T G V et les transformations de l’espace : La région Rhône-Alpes », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, vol. 39, n° 1, p. 112-116.
- Plassard, François (1990), « Interconnexions et nouvelles polarités », in Bonnafous, Alain [dir.], *Les couloirs Rhin-Rhône dans l’espace européen. Quel avenir ? Quelles relations ? Quelles priorités ? Actes du Colloque, 12-13 octobre 1989, Lyon (France)*, Laboratoire d’Économie des Transports, p. 291-307.
- Plassard, François (1992), « Les villes et le TGV. Éditorial numéro spécial “La logique de la grande vitesse” », *Transports urbains*, n° 74, p. 3-4.
- Plassard, François (1993), « Les enjeux territoriaux des transports », in Bonnafous, Alain ; Plassard, François ; Vulin, Bénédicte [dir.], *Circuler demain*, DATAR, Éditions de l’Aube, p. 49-58.
- Plassard, François [dir.] (1985), *Infrastructures de transport et transformation de l’espace. Le cas de la région du Creusot-Montceau-les-Mines entre 1780 et 1980*, Rapport de recherche SAEP, Secrétariat d’État aux Transports (Ministère des Transports), 262 p.
- Potier, Françoise ; Terrier, Christophe (2007), *Atlas des mobilités touristiques*, Autrement, 112 p.
- Pradel, Benjamin ; Simon, Gwendal ; Lefrançois, Dominique (2015), « L’influence du tourisme sur l’expérience quotidienne de la mobilité. Le cas du RER A entre Paris et Disneyland », in Fabry, Nathalie ; Picon-Lefebvre, Virginie ; Pradel, Benjamin [dir.], *Narrations touristiques et fabrique des territoires. Quand tourisme, loisirs et consommation réécrivent la ville, l’œil d’or (critiques & cités)*, p. 181-202.
- Pronost, Jean-Pierre ; Gibold, Michel (1994), « Interconnexion TGV en région Île-de-France », *Revue générale des chemins de fer*, n° n° 6-7, p. 37-58.
- Pumain, Denise (1982), « Chemin de fer et croissance urbaine en France au XIX^e siècle », *Annales de géographie*, vol. 91, n° 507, p. 529-550.
- Pumain, Denise (2014), « Les effets structurants ou les raccourcis de l’explication géographique », Controverse « Les effets structurants des infrastructures de transport », *L’Espace géographique*, vol. Tome 43, n° 1, p. 65-67.
- Quessette, Laurent (2016), « “Ceux qui m’aiment prendront le Ouigo” : l’usager du train confronté au low cost », *Transports*, n° 497, p. 16-27.
- Raffestin, Claude (1980), *Pour une géographie du pouvoir*, ENS éditions, 344 p.
- Raffestin, Claude (1987), « Repères pour une théorie de la territorialité humaine », *FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, vol. 3, n° 7, p. 2-22.

- Raffestin, Claude (1996), « Préface », in Offner, Jean-Marc ; Pumain, Denise [dir.], *Réseaux et territoires*, Éditions de l'aube (l'aube territoire), p. 5-11.
- Ribeill, George (1999a), « D'un siècle à l'autre, les enjeux récurrents de la gare française », in Joseph, Isaac [dir.], *Villes en gares*, Édition de l'aube, p. 21-33.
- Ribeill, George (1999b), « La gare au confluent utopique de réseaux et services, ou le mythe récurrent de l'interconnexion », *Annales des Ponts et Chaussées*, n° 89, p. 10-18.
- Richer, Cyprien (2008), « L'émergence de la notion de "pôle d'échanges" : entre interconnexion des réseaux et structuration des territoires », *les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 54, p. 101-123.
- Richer, Cyprien (2010), « Les stations nodales du réseau ferroviaire français à grande vitesse », Colloque *Gares et territoires de la grande vitesse ferroviaire*, Dijon, 10 juin 2010.
- Richer, Cyprien ; Facchinetti-Mannone, Valérie ; Bellet, Carmen ; Ribalaygua, Cécilia ; Delmer, Sylvie ; Menerault, Philippe (2014), *Evaluation des projets ferroviaires à grande vitesse - Aspects liés à l'accessibilité aux petites villes et territoires intermédiaires, réflexions issues d'études de cas en Europe*, Rapport d'étude, Cerema, 74 p.
- Riot, Étienne (2015), *L'agencement des grandes gares historiques pour le marché ferroviaire européen : analyse comparée de l'intégration des principes concurrentiels dans l'aménagement et la gestion des gares de London St Pancras, Paris Nord et Milano Centrale*, Thèse d'urbanisme et aménagement du territoire, Université Paris-Est, 616 p.
- Roffat, Sébastien (2007), *Disney et la France : Les vingt ans d'Euro Disneyland*, L'Harmattan (Questions contemporaines), 384 p.
- Roseau, Nathalie (2016), « Pouvoirs des infrastructures », *Histoire urbaine*, vol. n° 45, n° 1, p. 5-16.
- Roseau, Nathalie ; Baron-Yelles, Nacima (2016), « Les gares au miroir de l'urbain », *FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, n° 103-104, p. 1-8.
- Rouchi, Camille (2018), « Une thèse CIFRE en collectivité territoriale : concilier la recherche et l'action ? », *Carnets de géographes [En ligne]*, n° 11.
- Sanchez, Christophe (2017), « Les stratégies low-cost, outil de lutte pertinent contre la pauvreté ? », *Revue française de gestion*, n° 266, p. 145-159.
- Sander, Agnès (1996), « Des lieux-mouvements bien singuliers », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, vol. 71, n° 1, p. 45-53.
- Sauvalle, Éric ; Renaudin, Laurence ; Chamoin, Patrick (1994), « Aéroport Charles-de-Gaulle. Une gare multimodale », *Revue générale des chemins de fer*, n° n° 6-7, p. 139-143.
- Savy, Michel (1990), « Mutation économique et changement spatial », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, vol. 46, n° 1, p. 106-112.
- Scherrer, Franck (1986), « Interconnexion des réseaux de transport interurbain. L'interconnexion T.G.V. », *Cahier/ Groupe Réseaux*, vol. 2, n° 4, p. 89-102.
- Simon, Gwendal (2010), *Pratiques touristiques dans la métropole parisienne : une analyse des mouvements intra-urbains*, Thèse de Sociologie, Université Paris-Est, 237 p.

- Soja, Edward (1997), « Six discourses on the post metropolis », in Westwood, Sallie ; Williams, John [dir.], *Imagining Cities*, Routledge, p. 19-30.
- Soulé, Bastien (2007), « Observation participante ou participation observante ? Usages et justification de la notion de participation observante en sciences sociales », *Recherches Qualitatives*, vol. 27(1), p. 127-140.
- Steck, Benjamin ; Chevalier, Marie Laure ; Lévêque, Laurent ; Martell Florès, Hipolito (2009), « Transport et développement », in Brocard, Madeleine [dir.], *Transports et territoires. Enjeux et débats*, Ellipses (Carrefours), p. 125-151.
- Stock, Mathis (2005), « Les sociétés à individus mobiles : vers un nouveau mode d'habiter ? », *Espaces temps.net [en ligne]*.
- Studený, Christophe (1995), *L'Invention de la vitesse. France, 18e-20e siècles.*, Gallimard (Bibliothèque des Histoires), 415 p.
- Studený, Christophe (2005), « Une histoire de la vitesse : le temps du voyage », in Montulet, Bertrand ; Hubert, Michel ; Jemelin, Christophe ; Schmitz, Serge [dir.], *Mobilités et temporalités*, Publications des Facultés universitaires St-Louis (Travaux et Recherches), p. 113-128.
- Subra, Philippe (2009), « Le Grand Paris, stratégies urbaines et rivalités géopolitiques », *Herodote*, vol. n° 135, n° 4, p. 49-79.
- Tapiador, Francisco J. ; Burckhart, Kerstin ; Martí-Henneberg, Jordi (2009), « Characterizing European high speed train stations using intermodal time and entropy metrics », *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 43, n° 2, p. 197-208.
- Terrier, Christophe [dir.] (2005), *Mobilité touristique et population présente - Les bases de l'économie présente des départements*, Rapport de recherche, Direction du tourisme, 128 p.
- Troin, Jean-François (1997), « Les gares T.G.V. et le territoire : débat et enjeux », *Annales de Géographie*, vol. 106, n° 593-594, p. 34-50.
- Troin, Jean-François (2008), *Les gares nouvelles du TGV "exurbanisé" - Fonctionnement et relation au territoire*, Rapport de recherche, FNAUT, Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires (DIACT), 66 p.
- Troin, Jean-François (2015), « TGV et métropolisation : rêve ou réalité », *Géotransports [En ligne]*, n° 5-6, p. 45-56.
- Turco, Angelo (1997), « Aménagement et processus territoriaux : l'enjeu sémiologique », *Espaces et sociétés*, vol. n° 90, n° 2, p. 231-254.
- Valeri, Éva ; Pagliara, Francesca ; Marcucci, Edoardo (2012), « Destination Choice Model For Tourism Purpose », Actes « 4⁹^{me} Colloque de l'ASRDLF », Belfort, 17 p.
- Vanier, Martin [dir.] (2009), *Territoires, territorialité, territorialisation. Controverses et perspectives*, Presses universitaires de Rennes (Espace et Territoires), 228 p.
- Varlet, Jean (1987), *Géographie des relations ferroviaires en France*, Thèse de Géographie, Université de Clermont-Ferrand, 219 p.

- Varlet, Jean (1992), « Réseaux de transports rapides et interconnexions en Europe Occidentale », *L'Information géographique*, vol. 56, n° 3, p. 101-114.
- Varlet, Jean (2000), « Dynamique des interconnexions des réseaux de transports rapides en Europe : devenir et diffusion spatiale d'un concept géographique », *FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, vol. 16, n° 41, p. 5-16.
- Varlet, Jean (2002), « Autoroutes, acteurs et territoires : un objet de recherche toujours d'actualité », *Géocarrefour*, vol. 77, n° 1, p. 3-6.
- Varlet, Jean (2008), « Trois révolutions géographiques de la grande vitesse ferroviaire en France », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, vol. 85, n° 4, p. 461-474.
- Vincent, Jean-Michel (1994), « Interconnexion en Île-de-France. Les futures dessertes », *Revue générale des chemins de fer*, n° n° 6-7, p. 33-36.
- Violier, Philippe [dir.] (2013), *Le tourisme, un phénomène économique*, La documentation française, 220 p.
- Volvey, Anne ; Bretagnolle, Anne ; Djament, Géraldine ; Hoyaux, André-Frédéric ; Vrac, Michel [dir.] (2005), *Échelles et temporalités*, Atlande, 239 p.
- Vrac, Michel (2014), « Déclin et réorganisation des lignes transversales en France », *Transports urbains*, n° 125, p. 3-12.
- Vrac, Michel ; Bérion, Pascal ; Varlet, Jean (2010), *Interrégionalité et réseaux de transports. Actes du colloque de Besançon, 14 et 15 septembre 2005*, Presses universitaires de Franche-Comté, 207 p.
- Wiel, Marc (1999), *La transition urbaine. Le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Mardaga, 149 p.
- Woessner, Raymond (2015), « Le TGV Rhin-Rhône dans tous ses états », *Revue Géographique de l'Est [En ligne]*, vol. 55, n°3-4.
- Zembri, Pierre (1993), « T.G.V. - Réseau ferré classique : des rendez-vous manqués ? », *Annales de Géographie*, vol. 102, n° 571, p. 282-295.
- Zembri, Pierre (1997), « Les fondements de la remise en cause du Schéma Directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse : des faiblesses avant tout structurelles », *Annales de Géographie*, vol. 106, n° 593, p. 183-194.
- Zembri, Pierre (2002), « Changement d'échelle et émergence de nouveaux enjeux (1958-2002) », in Larroque, Dominique ; Margairaz, Michel ; Zembri, Pierre, *Paris et ses transports XIX^e-XX^e siècle. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Recherches, p. 223-340.
- Zembri, Pierre (2004), *La planification des transports au niveau régional*, CERTU, La Documentation Française, 198 p.
- Zembri, Pierre (2008), « La contribution de la grande vitesse ferroviaire à l'interrégionalité en France. », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, vol. 85, n° 4, p. 443-460.
- Zembri, Pierre (2015), « Les gares TGV périphériques franciliennes : un ressort méconnu de l'expansion de la grande vitesse », *Géotransports [En ligne]*, n° 5-6, p. 163-167.

Zentelin, Jean-Louis (2010), « Quel aménagement et quel réseau ferré pour les Franciliens ? Du Sdrif à la Société du Grand Paris », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, vol. 106, n° 1, p. 84-99.

Zilberberg, Emmanuel (2012), « Ceci n'est pas (seulement) du «low cost» », *L'Expansion Management Review*, vol. N° 145, n° 2, p. 102-113.

Presses

20 minutes (2009), « La SNCF met son grain de sable dans le grand Paris », *20minutes.fr*, 31 juillet 2009.

20 minutes (2009), « Des projets de gares TGV en Île-de-France », *20minutes.fr*, 12 octobre 2009.

20 minutes (2012), « IDTGV boude le Lyon-Paris », *20minutes.fr*, 30 octobre 2012.

20 minutes (2013), « iDTGV est-il encore un service low-cost ? », *20minutes.fr*, 5 février 2013.

20 minutes (2013), « La SNCF lance “Ouigo” avec 400 000 billets à dix euros », *20minutes.fr*, 19 février 2013.

20 minutes (2017), « SNCF : Des trains Ouigo dans les gares parisiennes dès 2018 ? », *20minutes.fr*, 22 mars 2017.

20 minutes (2019), « Prix bas et rames blindées... Quel bilan pour Ouigo, l'offre low cost de la SNCF ? », *20minutes.fr*, 12 avril 2019.

AFP (1989), « En train à grande vitesse pour la gare Mickey », *AFP [Europresse archive en ligne]*, 21 janvier 1989.

AFP (2009), « Transport du Grand Paris : la SNCF propose une variante ferroviaire avec TGV », *AFP [Europresse archive en ligne]*, 29 juillet 2009.

AFP (2009), « Grand Paris : la SNCF souhaite “ouvrir le champ des possibles” », *AFP - Journal Internet [Europresse archive en ligne]*, 1 août 2009.

AFP (2009), « Grand Paris: Fillon écrit aux élus pour leur dire qu'il les a entendus », *AFP via Blog « AssociationGrandParis.fr »*, 6 octobre 2009.

AFP (2009), « La SNCF veut profiter du Grand Paris pour muscler ses TGV », *AFP via Blog « Paris Metropole » [Pierre Mansat]*, 12 octobre 2009.

AFP (2009), « Grand Paris : projet de loi “fondateur”, selon Blanc », *AFP via Blog « Paris Metropole » [Pierre Mansat]*, 28 octobre 2009.

Aujourd'hui en France (2017), « La SNCF parie sur Ouigo, son TGV low-cost », *Aujourd'hui en France [Europresse archive en ligne]*, 23 mars 2017.

Capital (2010), « Comment Disneyland Paris s'est réconcilié avec le public français », *Capital.fr*, 28 septembre 2010.

Challenges (2012), « Pourquoi le futur TGV low cost de la SNCF est révolutionnaire », *challenges.fr*, 4 juin 2012.

Challenges (2013a), « Les vraies raisons du lancement de OuiGo, le TGV low cost de la SNCF », *challenges.fr*, 19 février 2013.

Challenges (2013b), « Quand la CGT dénonce le TGV low cost Ouigo de la SNCF », *challenges.fr*, 19 février 2013.

Communiqué de presse ARF (2009), « TIPP : le piège politique », 16 septembre 2009.

Communiqué de presse Région Île-de-France (2009), « Grand Paris Un projet de loi inacceptable, une concertation sans résultats : Jean-Paul Huchon sollicite les collectivités franciliennes pour construire une alternative », 9 septembre 2009.

Communiqué de presse SMT (2009), « Le Pôle d'Excellence du Tourisme de Seine-et-Marne : une véritable opportunité à la hauteur des enjeux territoriaux », 15 juillet 2009.

Communiqué de presse SNCF Voyages (2017), « SNCF dit oui à tous ses clients », 29 mai 2017.

Communiqué de presse Sylvie Altman [Maire de Villeneuve Saint Georges] (2009), « Une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges (94) ? », 13 octobre 2009.

Communiqué de presse Thalys (2019), « Nouveau : pour célébrer le lancement de sa prochaine liaison vers Marne-la-Vallée, Thalys habille une de ses rames aux couleurs des plus grands héros Disney », 17 janvier 2019.

Déplacements Pros (2012), « Le TGV lowcost devrait s'appeler OUIGO », *deplacementspros.com*, 6 novembre 2012.

Déplacements Pros (2013), « Ouigo, il faut savoir lire entre les lignes », *deplacementspros.com*, 2 avril 2013.

Dossier de presse DBS (2006), « Disneyland Resort Paris Business Solutions. Un service dédié aux événements d'entreprise », 2006.

Dossier de presse Ouigo (2013), « Ouigo », avril 2013.

France 3 Paris Île-de-France (2016), « Île-de-France : pourquoi l'a-t-on nommée ainsi ? », *France 3 Paris Île-de-France [En ligne]*, 14 mars 2016.

La Croix (1996), « Massy face à ses dettes. L'endettement par habitant de la cité de l'Essonne est de 10 000 F. », *La Croix [Europresse archive en ligne]*, 16 février 1996.

La Marne (2015), « Le pôle gare de Chessy Marne-la-Vallée saturé », *journallamarne.fr*, 25 août 2015.

La République de Seine-et-Marne (2013), « Le projet de gare TGV de Sénart reporté à 2030 », *actu.fr*, 2 juillet 2013.

La Tribune (2017), « La SNCF met les TGV low-cost Ouigo à Paris : les TGV classiques en partie cannibalisés », *La Tribune [Europresse archive en ligne]*, 1 octobre 2017.

La Tribune (2017), « La SNCF met les TGV low-cost Ouigo à Paris pour préparer l'ouverture à la concurrence », *La Tribune [Europresse archive en ligne]*, 3 octobre 2017.

L'Alsace (2010), « Les TGV directs Strasbourg-Le Havre et Dijon-Cherbourg supprimés », *lalsace.fr*, 28 septembre 2010.

LCI (2009), « Polémique entre Christian Blanc et la SNCF », *lci.tf1.fr*, 30 juillet 2009.

Le Figaro (2005), « La SNCF veut créer une nouvelle gare TGV au cœur de Paris », *Le Figaro*, 3 décembre 2005.

Le Figaro (2009), « La SNCF veut faire rouler des TGV autour de Paris », *lefigaro.fr*, 30 juillet 2009.

Le Figaro (2009), « La SNCF perturbe le Grand Paris avec ses TGV », *lefigaro.fr*, 14 octobre 2009.

Le Figaro (2010), « Les touristes britanniques boude Euro Disney », *Le Figaro [Europresse archive en ligne]*, 12 mai 2010.

Le Figaro (2013), « Ouigo, le premier TGV low-cost, entre en gare », *Le Figaro*, 19 février 2013.

Le Figaro (2013), « Consommation : ce que vaut la nouvelle offre low cost de la SNCF », *lefigaro.fr*, 31 mai 2013.

Le Figaro (2014), « Ouigo, le TGV low-cost, contraint aux prix mini pour faire le plein », *lefigaro.fr*, 1 avril 2014.

Le Hub de la Poste (2007), « Le marketing de l'expérience, levier du redécollage de Disneyland Paris », *laposte.fr*, 16 novembre 2007.

Le Monde (1987), « Le gouvernement lance la construction du TGV-Nord et l'interconnexion en Île-de-France de l'ensemble des réseaux », *Le Monde [Europresse archive en ligne]*, 10 octobre 1987.

Le Monde (1987), « Massy, un carrefour pour demain », *Le Monde [Europresse archive en ligne]*, 26 novembre 1987.

Le Monde [Michel Carmona] (1989), « Une halte pour le TGV-Atlantique Massy gare nouvelle », *Le Monde [Europresse archive en ligne]*, 25 mai 1989.

Le Monde (1989), « Un vrai centre pour Melun-Sénart », *Le Monde [Europresse archive en ligne]*, 8 juin 1989.

Le Monde (1992), « Un schéma directeur pour le prochain quart de siècle Destiné à remplacer celui de 1965, il sera présenté au gouvernement et aux élus avant la fin de l'année », *Le Monde [Europresse archive en ligne]*, 12 juin 1992.

Le Monde (1992), « La préparation de la Coupe du monde de football : Les élus de Seine-et-Marne critiquent le projet de Grand Stade à Nanterre », *Le Monde [Europresse archive en ligne]*, 9 novembre 1992.

Le Monde (1993), « Sénart suspendu au grand stade », *Le Monde [Europresse archive en ligne]*, 17 mai 1993.

Le Monde (1993), « Essonne : Mobilisation des élus face aux projets de la SNCF », *Le Monde [Europresse archive en ligne]*, 5 octobre 1993.

Le Monde (1993), « Sénart sans le Grand Stade joue son va-tout », *Le Monde [Europresse archive en ligne]*, 13 décembre 1993.

Le Monde (1994), « Avec l'interconnexion de Marne-la-Vallée Euro Disney a obtenu une gare TGV aux portes du parc d'attractions », *Le Monde [Europresse archive en ligne]*, 19 mai 1994.

Le Monde (1994), « Le gouvernement veut poursuivre le développement de la ville nouvelle de Sénart », *Le Monde [Europresse archive en ligne]*, 16 septembre 1994.

Le Monde (2005), « Le gouvernement diffère la décentralisation des transports franciliens », *lemonde.fr*, 7 juin 2005.

Le Monde (2005), « La SNCF réfléchit à la construction d'une nouvelle gare TGV dans le centre de Paris », *lemonde.fr*, 3 décembre 2005.

Le Monde (2011), « Michel Giraud, l'inventeur des "Franciliens" », *lemonde.fr*, 1 novembre 2011.

Le Monde (2012), « Classe unique, gares excentrées, tarifs plus bas tel sera le futur TGV low cost », *lemonde.fr*, 5 juin 2012.

Le Monde (2014), « Ouigo franchit le cap des 2 millions de billets vendus », *lemonde.fr*, 5 février 2014.

Le Monde (2015), « Les pistes de la SNCF pour relancer le TGV », *lemonde.fr*, 12 mars 2015.

Le Monde (2017), « InOui, oui.sncf : six questions sur les nouvelles marques de la SNCF », *lemonde.fr*, 28 mai 2017.

Le Monde diplomatique (1992), « Les cadeaux de la France », *Le Monde diplomatique [Europresse archive en ligne]*, 1 août 1992.

Le Moniteur (2004), « Entretien avec Jean-Paul Huchon, président du Conseil régional « Nous devons inventer une nouvelle manière d'élaborer le schéma directeur » [Île-de-France] », *lemoniteur.fr*, 18 juin 2004.

Le Moniteur (2009), « Grand Paris : le projet de loi sera déposé à l'automne a assuré Nicolas Sarkozy », *lemoniteur.fr*, 30 juin 2009.

Le Parisien (1985), « TGV : Massy pour faire la différence », *Le Parisien*, 14 octobre 1985.

Le Parisien (2001), « La gare TGV de Massy célèbre ses dix ans », *leparisien.fr*, 28 septembre 2001.

Le Parisien (2009), « La SNCF veut ouvrir l'Île-de-France aux TGV », *leparisien.fr*, 11 octobre 2009.

Le Parisien (2009), « Cinq gares TGV en projet autour de Paris », *leparisien.fr*, 12 octobre 2009.

Le Parisien (2009), « Les élus s'opposent à la future gare TGV », *leparisien.fr*, 13 octobre 2009.

Le Parisien (2009), « Gares TGV en Île-de-France : tollé des élus », *leparisien.fr*, 14 octobre 2009.

Le Parisien (2009), « La gare TGV, un bon projet qui attendra », *leparisien.fr*, 31 octobre 2009.

Le Parisien (2011), « Carton plein pour la réunion sur la future gare TGV », *leparisien.fr*, 29 avril 2011.

Le Parisien (2012), « La patronne de SNCF Voyages décrit le futur « TGV low-cost » », *leparisien.fr*, 19 juin 2012.

Le Parisien (2013), « Pas de TGV Ouigo en vue à Massy - Le Parisien », *leparisien.fr*, 30 décembre 2013.

Le Parisien (2016), « Les tickets RER en vente dans les trains OuiGo », *leparisien.fr*, 2 octobre 2016.

Le Parisien (2017), « La SNCF enterre les trains iDTGV », *leparisien.fr*, 6 mars 2017.

Le Parisien (2017), « TGV renommé InOui : « La logique aurait voulu que la SNCF choisisse OuiTGV » », *leparisien.fr*, 27 mai 2017.

Le Parisien (2018), « TGV Ouigo : des départs de la gare de l'Est à partir du 7 juillet », *leparisien.fr*, 27 mars 2018.

Le Parisien (2018), « Chessy : les Thalys de Belgique et des Pays-Bas arrivent à Disneyland Paris », *leparisien.fr*, 20 juin 2018.

Le Parisien (2018), « SNCF : des TGV Ouigo au départ de Paris-Gare de Lyon en décembre », *leparisien.fr*, 11 septembre 2018.

Le Point (2009), « Grand Paris : Blanc, “étonné” des réflexions de la SNCF, convoque Pépy », *Le Point via L'observatoire du Grand Paris [En ligne]*, 30 juillet 2009.

Les Échos (1991a), « Après Massy et Melun-Sénart. La bataille pour le TGV atteint La Défense », *Les Échos [Europresse archive en ligne]*, 8 mars 1991.

Les Échos (1991b), « Concurrence de Melun-Sénart. Massy affiche une sérénité sans faille », *Les Échos [Europresse archive en ligne]*, 8 mars 1991.

Les Échos (1993), « Sénart conditionne sa survie au Grand Stade », *Les Échos [Europresse archive en ligne]*, 5 juillet 1993.

Les Échos (1993), « Édouard Balladur décide d'installer le Grand Stade à Saint-Denis », *Les Échos [Europresse archive en ligne]*, 30 septembre 1993.

Les Échos (1994), « Roissy : une gare contre le ciel », *Les Échos [Europresse archive en ligne]*, 31 mars 1994.

Les Échos (1994), « Après sa publication par décret, le nouveau schéma directeur divise l'Ile-de-France », *Les Échos [Europresse archive en ligne]*, 6 mai 1994.

Les Échos (1994), « Les deux points contestés du nouveau SDAU », *Les Échos [Europresse archive en ligne]*, 6 mai 1994.

Les Échos (1994), « Des connexions TGV pour mieux relier les Régions », *Les Échos [Europresse archive en ligne]*, 19 mai 1994.

Les Échos (1994), « Le TGV Est sera financé à plus de 60 % par des subventions », *Les Échos [Europresse archive en ligne]*, 25 mai 1994.

Les Échos (1994), « TGV Est : l'État sollicite un nouvel effort des collectivités locales », *Les Échos [Europresse archive en ligne]*, 26 mai 1994.

Les Échos (1994), « Ile-de-France: l'État réduit sa part dans le financement des investissements », *Les Échos [Europresse archive en ligne]*, 31 mai 1994.

Les Échos (1994), « Candidate malheureuse au Grand Stade. La ville nouvelle de Sénart attend toujours le soutien de l'État pour son développement », *Les Échos [Europresse archive en ligne]*, 15 septembre 1994.

Les Échos (2000), « La gare d'Euro Disney n'accueille que 4 000 voyageurs par jour », *lesechos.fr*, 13 juin 2000.

Les Échos (2007), « Les régions prêtes à s'endetter pour financer les infrastructures », *Les Échos [Europresse archive en ligne]*, 6 décembre 2007.

Les Échos (2009), « La SNCF veut profiter du Grand Paris pour renforcer son réseau TGV », *lesechos.fr*, 31 juillet 2009.

Les Échos (2012), « Avec son TGV low cost, la SNCF veut aussi tester de nouvelles pistes de productivité », *lesechos.fr*, 5 juin 2012.

Les Échos (2012), « Le “TGV éco”, signe de la nouvelle modération tarifaire de la SNCF, Innovation services », *lesechos.fr*, 13 novembre 2012.

Les Échos (2013), « TGV : 2 milliards de passagers et un modèle à réinventer », *lesechos.fr*, 25 janvier 2013.

Les Échos (2013), « iDTGV cultive sa différence face aux futurs trains low cost », *lesechos.fr*, 5 février 2013.

Les Échos (2013), « TGV Ouigo : 400 000 billets par an à 10 euros », *lesechos.fr*, 19 février 2013.

Les Échos (2013), « Premier bilan mitigé pour Ouigo, le TGV low cost », *lesechos.fr*, 23 décembre 2013.

Les Échos (2014), « Euro Disney se dope à coups de Ratatouille », *Les Échos [Europresse archive en ligne]*, 20 juin 2014.

Les Échos (2015), « Le plan de la SNCF pour faire sa mue low cost », *lesechos.fr*, 4 septembre 2015.

Les Échos (2015), « TGV : Ouigo, la révolution low cost », *lesechos.fr*, 7 septembre 2015.

Les Échos (2017), « La SNCF va quintupler son offre de TGV low cost », *Les Échos [Europresse archive en ligne]*, 23 mars 2017.

Les Échos (2017), « Des TGV Ouigo au départ de Paris dès Noël », *Les Échos [Europresse archive en ligne]*, 2 octobre 2017.

L'Express (2009), « Blanc s'emporte contre Fillon et sa vision du Grand Paris », *L'Express.fr*, 30 septembre 2009.

L'Express (2011), « Mort de Michel Giraud, “père fondateur” déchu de l'Île-de-France », *L'Express.fr*, 27 octobre 2011.

L'Express (2013), « Avec ses TGV Ouigo, la SNCF se lance dans la bataille du rail low-cost », *lexpansion.lexpress.fr*, 19 février 2013.

L'Humanité (1994), « Une ligne TGV directe entre Lille et Lyon via la case Mickey », *humanité.fr*, 20 mai 1994.

L'Humanité (2007), « Le financement des transports collectifs et le soutien au fret ferroviaire restent encore flous », *L'Humanité [Europresse archive en ligne]*, 24 octobre 2007.

Libération (1995), « A Massy, les grands travaux de Claude Germon restent à payer. Les audits commandés par le nouveau maire UDF accablent le bilan pharaonique de son prédécesseur PS, battu en juin. », *libération.fr*, 29 décembre 1995.

Libération (1998), « Régionales 1998. Résultats. Île-de-France », *libération.fr*, 17 mars 1998.

Libération (2009), « La SNCF veut créer huit nouvelles gares TGV autour de Paris », *libération.fr*, 12 octobre 2009.

Libération (2012), « TGV Aspartam, la SNCF veut sucrer coûts et service », *Libération*, 5 juin 2012.

Libération (2013), « Avec Ouigo, la SNCF espère que le low-cost motive », *libération.fr*, 19 février 2013.

Libération (2017), « Villages Nature, le parc de vacances en simili-écologie », *libération.fr*, 15 octobre 2017.

Midi Libre (2013), « La SNCF lance ses TGV à bas coût desservant des gares excentrées », *midilibre.fr*, 16 février 2013.

Ouest-France (2018), « TGV Ouigo. La SNCF accélère le développement des trains à bas tarifs », *Ouest-France.fr*, 12 septembre 2018.

Razemon, Olivier (2013), « Ouigo, un TGV “pas pour les Parisiens” », *Blog L’interconnexion n’est plus assurée*, 19 février 2013.

Sud Ouest (1986), « Le TGV tisse sa toile », *Sud Ouest [Europresse archive en ligne]*, 24 septembre 1986.

TourMaG (2018), « TGV : l’offre Ouigo s’étend à la gare de Paris-Gare de Lyon (Vidéo) », *tourmag.com*, 11 septembre 2018.

Val d’Europe le mag (2018), « Thalys étendra son réseau français vers Marne-la-Vallée Chessy – Val d’Europe Agglomération », *valdeuropeagglom.fr*, 19 juin 2018.

Ville, Rail & Transports (2009), « La SNCF veut 12 gares TGV pour desservir toute l’Ile-de-France », *ville-rail-transports.com*, 20 octobre 2009.

Ville, Rail & Transports (2012), « TGV low cost. Pourquoi ça va vraiment coûter moins cher », *Ville, Rail & Transports*, n° 540, 12 juin 2012, p. 38-41.

Ville, Rail & Transports (2013), « TGV low cost. Le nouveau modèle économique de Ouigo », *Ville, Rail & Transports*, n° 548, 26 février 2013, p. 34-37.

Ville, Rail & Transports (2015), « La SNCF mise sur le low cost », *ville-rail-transports.com*, 3 septembre 2015.

Littératures grises

Agence d’urbanisme atlantique & Pyrénées (AUAP) (2008), « Monographie des gares grande vitesse », Synthèse de l’étude, 42p.

AIS (2018), « Assemblée générale Association Interconnexion Sud TGV », *interconnexionsud.org*.

Albarello, Yves [Rapport] (2009), *Rapport au nom de la Commission du Développement Durable et de l’Aménagement du Territoire sur le projet de loi relatif au Grand Paris (n° 1961)*, Rapport à l’Assemblée Nationale n° 2068, 316 p.

André, Pierre [Rapport] (2000), *Les troisièmes contrats de plan État-régions (1994-1999) : une ambition inachevée*, Rapport d'information (Sénat), 446 p.

APUR (2007), *L'histoire du TGV et Paris*, apur.org, 48 p.

AREP (1999), *Atlas des pôles d'échanges. Appréhender l'organisation spatiale des lieux de la mobilité*, Rapport PREDIT, Ministère de l'équipement, des transports et du logement, 60 p.

Assemblée nationale [archive des débats] (1985), « Compte-rendu intégral. 2^e séance du jeudi 24 octobre 1985 », Première session ordinaire de 1985-1986, Journal officiel de la République française.

Auzannet, Pascal [Rapport] (2012), *Rapport de la mission sur le calendrier pluriannuel de réalisation et de financement du projet de Grand Paris Express*, Rapport au Premier Ministre, 94 p.

Bacot, Marie-Anne ; Viora, Mireille [Rapport] (2016), *Les engagements de SNCF Mobilités sur les ventes de billets à petits prix - quelle réalité, quelle définition, quelle évolution ?*, Rapport public, La documentation française. Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, 72 p.

Balladur, Édouard [Rapport] (2009), *Il est temps de décider*, Comité pour la réforme des collectivités locales », Rapport au Président de la République, 174 p.

Blanc, André ; Brossier, Christian ; Bernardini, Christian [Rapport] (1996), *Rapport de la mission sur le TGV Est européen - CGPC*, Rapport au Ministre de l'Économie et des Finances et au Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, 151 p.

Cahier d'acteurs n°8 (2010), Contribution du Conseil général de Seine-et-Marne et Acteurs du Sud-Est Francilien au débat public Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France, 6 p.

Cahier d'acteurs n°9 (octobre 2010), Contribution de la SNCF au débat public Arc Express, 4 p.

Cahier d'acteurs n°12 (2010), Contribution de la SNCF au débat public Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France, 8 p.

Cahier d'acteurs n°30 (2010), Contribution de Seine-et-Marne Développement au débat public Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France, 4 p.

Cahier d'acteurs n°50 (2010), Contribution des Élus des groupes PS, MRC et PRG-MUP du Conseil régional d'Île-de-France et des Élus du groupe PS et Républicains du Conseil général du Val-de-Marne au débat public Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France, 4 p.

Cahier d'acteurs n°64 (2010), Contribution du Groupe Europe écologie les Verts du Conseil régional d'Île-de-France, conseillers généraux EELV du Conseil général du Val-de-Marne, et EELV-94 au débat public Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France, 4 p.

Cahier d'acteurs SNCF (octobre 2010), Contribution de la SNCF au débat public du Projet de Réseau de Transport Public du Grand Paris, 4 p.

Carrez, Gilles ; Ladegaillerie, Éric [Rapport] (2009), *Grand Paris - Financement du projet de transports*, Rapport remis au Premier Ministre, 54 p.

Castro, Roland ; Denissof, Sophie et associés ; Casì, Silvia (2009) « Le Grand Paris. Capitale pour l'homme / Capitale pour le monde », Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne, *Consultation internationale de recherche et développement sur le Grand Paris de l'agglomération parisienne*, 184 p.

Centre d'analyse stratégique (CAS) (2011), *La grande vitesse ferroviaire*, Rapport au Premier Ministre, du groupe de travail présidé par Jean-Noël Chapulut, Rapports & Documents n° 40, La Documentation Française, 188 p.

CESER Île-de-France (2008), *Rapport relatif à la contribution de l'intercommunalité à l'action régionale (SDRIF et territoires de projets)*, Commission de l'aménagement du territoire, 10 avril 2008, 56 p.

CGPC (2001), *Rapport sur le Bilan LOTI du TGV Atlantique*, Rapport, 46 p.

CGPC (2005), *Mission de suivi permanent de l'ensemble des projets ayant un impact sur les gares de Roissy*, Rapport n° 2004-0268-01, 51 p.

Chambre régionale des comptes d'Alsace (2012), *Région Alsace – Financement de la construction de la LGV-Est*, Examen de la gestion, Rapport d'Observations définitives, 56 p.

COI (2018), *Mobilités du quotidien : Répondre aux urgences et préparer l'avenir*, Rapport, Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, en charge des Transports, 207 p.

Commission particulière du débat public Interconnexion Sud LGV (CPDP Interco. Sud) (2011), *Compte-rendu du débat public Interconnexion Sud LGV*, CNDP, 67 p.

Commission Européenne (2017), « EU Transport in figures », *Statistical pocketbook 2017*, 164 p.

Compte rendu du Conseil des ministres du 12 février 1986, « Les nouveaux développements du TGV », intervention de Charles Josselin, Vie Publique.

Compte rendu du Conseil des ministres du 13 juillet 2009, « La mise en œuvre des annonces sur le Grand Paris », intervention de Christian Blanc, Secrétaire d'État en Conseil des Ministres, Vie Publique.

Conseil général de Seine-et-Marne (2007), *Diagnostic et enjeux du transport public en Seine-et-Marne. Étude 2006 - 2007*, Synthèse de l'étude, 18 p.

Convention de financement et de réalisation. LGV Est européenne phase 2 Baudrecount – Vendenheim (2009), Annexe au dossier de presse au Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat, 1^{er} septembre 2009, 17 p.

Convention pour la création et l'exploitation d'Euro Disneyland en France (1987), 411 p.

Cour des comptes (2013), « Tome 1 : Les observations, Volume I-1 Les finances publiques Les politiques publiques », *Le rapport public annuel 2013*, 657 p.

CRT Paris Île-de-France (2011), *Repères de l'activité touristique de la destination Paris Île-de-France*, n° 4, Publication annuelle, 90 p.

CRT Paris Île-de-France (2013), *Repères de l'activité touristique de la destination Paris Île-de-France*, n° 6, Publication annuelle, 90 p.

CRT Paris Île-de-France (2018), « Explorateur de tendances », *Repères de l'activité touristique*, Publication annuelle, 80 p.

Dallier, Philippe [Rapport] (2008), *Le Grand Paris : un vrai projet pour un enjeu capital*, Rapport d'information, n° 262, Observatoire de la décentralisation, 255 p.

Délégation interministérielle au projet Euro Disney (2009), *Retombées économiques et sociales de Disneyland Paris Bilan 2008*, Disneyland Paris Étude d'impact économique et social, Synthèse, Service de la Communication, 6 p.

Délégation interministérielle au projet Euro Disney (2012), *Retombées économiques et sociales de Disneyland Paris (1992-2012). Bilan de 20 années de développement touristique et urbain, et perspectives futures*, Disneyland Paris Etude de contribution économique et sociale, Synthèse, Dossier de presse, 5 p.

DGCIS (2013), *Mémento du Tourisme 2012*, Publication annuelle, 158 p.

Duron, Philippe [Rapport] (2013), *Mobilité 21 - Pour un schéma national de mobilité durable*, Rapport public de la commission Mobilité 21 au Ministre chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, 91 p.

EPA Sénart [Contribution au débat public] (2011), « Le chiffrage des impacts de l'Interconnexion Sud », Contribution de Jacques Stevenin, Secrétaire Général de l'EPA Sénart, au débat public Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France, 20 mai 2011, 1 p.

EPA Sénart [Contribution au débat public] (2011), « Sénart, une ville de demain », Contribution de Jacques Stevenin, Secrétaire Général de l'EPA Sénart, au débat public Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France, 20 mai 2011, 2 p.

Essig, Philippe [Rapport] (1992), *Rapport sur le financement du TGV Est Européen*, Rapport au Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, n° 8947, 62 p.

Euro Disney SCA (2011), *Rapport d'activité 2010*, 64 p.

Fenoyl, Christian de [Rapport] (1998), *Le Financement de la première phase du TGV-Est européen*, Rapport au Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, 73 p.

FNAUT (2015), *Les TGV sur lignes classiques, les TGV Intersecteurs*, Rapport d'étude pour la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), 97 p.

Gares & Connexions (2014a), « Monographie par gare : 4. Paris Lyon », *Enquêtes dans les gares parisiennes et d'interconnexion dans le cadre de la convention « étude relative à la décongestion des gares parisiennes »*, Rapport d'étude, 35 p.

Gares & Connexions (2014b), « Monographie par gare: 9. Marne-la-Vallée Chessy TGV », *Enquêtes dans les gares parisiennes et d'interconnexion dans le cadre de la convention « étude relative à la décongestion des gares parisiennes »*, Rapport d'étude, 30 p.

Gares & Connexions (2014c), « Rapport de synthèse », *Enquêtes dans les gares parisiennes et d'interconnexion dans le cadre de la convention « étude relative à la décongestion des gares parisiennes »*, Rapport d'étude, 120 p.

Haenel, Hubert [Rapport] (1994), *Régions, SNCF : vers un renouveau du service public*, Rapport au Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, 48 p.

IAU (2007), « Transfert de compétences en Île-de-France et recettes au titre de la taxe intérieure sur les produits pétroliers », Note rapide sur les finances locales, n° 431, 4 p.

IAU (2010), *Aménagement et développement touristique*, Contribution au schéma régional de développement du tourisme et des loisirs en Île-de-France 2010-2020, 66 p.

Le Grenelle Environnement (2007), *Lutter contre les changements climatiques et maîtriser l'énergie*, Synthèse Groupe 1, 109 p.

Mariton, Hervé [Rapport] (2008), *Les péages ferroviaires*, Rapport d'information, n° 875, 48 p.

Ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer (1991) *Avis et préconisation des Directions Régionales et des Services de l'Équipement – Schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse et enjeux d'aménagement*, Rapport au Ministre, 90 p.

Mouranche, Daniel [Contribution au débat public] (2011) « Grand Paris, Capitale européenne du TGV », Contribution personnelle de Daniel Mouranche, arrêtée après consultation de la FNAUT, au débat public Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France, 11 janvier 2011, 7 p.

MVRDV (2009) « Le Grand Pari de GrandParis. Pari(s) plus petit (Capa-City) », *Consultation internationale de recherche et développement sur le Grand Pari de l'agglomération parisienne*, Équipe MVRDV avec ACS et AAF, 265 p.

Nouvel, Jean (AJN) ; Duthilleul, Jean-Marie (AREP) ; Cantal-Dupart, Michel (2009) « Naissances et renaissances de mille et un bonheurs parisiens », Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne, *Consultation internationale de recherche et développement sur le Grand Pari de l'agglomération parisienne*, 198 p.

OMNIL (2015), *La fréquentation des grandes gares franciliennes*, Grandes enquêtes, Synthèse, 16 p.

OTCP (2013), *Le Tourisme à Paris. Chiffres clés 2012*, Publication annuelle, 40 p.

Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France (2009), Région Île-de-France, 67 p.

Portzamparc, Laboratoire CRETEIL (2009) « Consultation internationale pour l'avenir du Paris métropolitain », *Consultation internationale de recherche et développement sur le Grand Pari de l'agglomération parisienne*, 210 p.

Projet de Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) (2008), Projet adopté par le Conseil régional Paris Île-de-France en septembre 2008, 247 p.

Protocole entre l'État et la Région relatif aux transports publics en Île-de-France (2011), Débats publics Arc Express et du Projet de Réseau de Transport Public du Grand Paris, 26 janvier 2011, 4 p.

RFF (2005), *Bilan LOTI de la LGV Interconnexion Île-de-France*, Rapport, 85 p.

RFF (2006), *Bilan LOTI de la LGV Rhône-Alpes*, Rapport, 74 p.

RFF (2010), « Le dossier du maître d'ouvrage. Débat public de décembre 2010 à mai 2011 », Débat public Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France, 120 p.

RFF (2011), « Avis relatif à la conclusion du débat public et décision du maître d'ouvrage du 22 septembre 2011 sur le projet d'interconnexion sud des lignes à grande vitesse en Île-de-France », Journal Officiel de la République française, Avis et communication, p. 103-105.

RFF (2012), « Contribution de RFF », *Révision du Schéma Directeur de la Région Île-de-France*, 45 p.

RFF (2013), *Bilan LOTI de la LGV Est européenne phase 1*, Rapport, 105 p.

Rouillois, Philippe [Rapport] (1996), *Rapport sur les perspectives en matière de création de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse*, Rapport remis au Ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, 36 p.

Sarkozy, Nicolas [Discours] (2007), « Déclaration de M. Nicolas Sarkozy, Président de la République, sur ses projets en matière de politique d'aménagement durable, à Roissy le 26 juin 2007 », Inauguration du Satellite n°3 de l'Aéroport de Roissy Charles de Gaulle, Roissy, Vie Publique.

Sarkozy, Nicolas [Discours] (2007), « Déclaration de M. Nicolas Sarkozy, Président de la République, sur l'architecture et la politique du patrimoine, à Paris le 17 septembre 2007 », Inauguration de la Cité de l'architecture et du patrimoine au Palais de Chaillot, Paris, Vie Publique.

Sarkozy, Nicolas [Discours] (2008), « Déclaration de M. Nicolas Sarkozy, Président de la République, sur le plan de relance de l'économie française, à Douai le 4 décembre 2008 », Présentation du plan de relance de l'économie française, à Douai (Nord), Vie Publique.

Sarkozy, Nicolas [Discours] (2009), « Déclaration de M. Nicolas Sarkozy, Président de la République, sur le projet du Grand Paris, à Paris le 29 avril 2009. », Cité de l'architecture et du patrimoine au Palais de Chaillot, Paris, Vie Publique.

Sarkozy, Nicolas [Discours] (2009), « Déclaration de M. Nicolas Sarkozy, Président de la République, sur la politique maritime de la France, Le Havre le 16 juillet 2009 », Le Havre, Vie Publique.

Schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse et enjeux d'aménagement. Avis et préconisation des Directions Régionales et des Services de l'Équipement (1991), Direction des Transports Terrestres du Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer ; Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme, 21 p.

Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) (1994), Préfecture de la Région Île-de-France, 241 p.

Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) (2013), Fascicules n° 1 à 6, Région Île-de-France, 734 p.

Schéma Directeur du RER A (2012), Approuvé lors de la délibération n° 2012-0163 du 6 juin 2012, STIF, 156 p.

SNCF (2005), « Première contribution de la SNCF », *Révision du Schéma Directeur de la Région Île-de-France*, 44 p.

SNCF (2008), « Enquêtes voyageurs. Massy TGV et Marne-la-Vallée Chessy », Synthèse, 24 p.

SNCF (2011), « Contribution de la SNCF », *Révision du Schéma Directeur de la Région Île-de-France*, 66 p.

SNCF (2014), « Les tarifs voyageurs. Conditions générales de vente SNCF », version n° VO0131-0104-14-01V de janvier 2014, 79 p.

SNCF Proximités (2012), « Le Grand Paris du Train. Faciliter les déplacements des franciliens », 8 p.

SNCF Transilien (2010), « SNCF, au service de l'Île-de-France », 24 p.

Stratégie régionale de développement du tourisme et des loisirs en Île-de-France (SRDTL) 2011-2016 (2011), n° CR-99-11, Conseil régional Paris Île-de-France, 42 p.

Studio 09 (2009) « La ville « poreuse » : chantier 2 », Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne, *Consultation internationale de recherche et développement sur le Grand Paris de l'agglomération parisienne*, Équipe Studio 09, Bernardo Secchi et Paola Vuganò, 164 p.

Tribout, Jacques [Présentation] (2013), « Le nouveau Grand Paris - Positionnement des projets ferroviaires », ENPC, 22 octobre 2013.

UIC (2015), « High speed rail. Fast track to sustainable mobility », Passenger & High Speed Department, Rapport, 21 p.

Lois et textes juridiques

Commission Européenne (1996), *Directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse*, Journal officiel n° L 235 du 17/09/1996.

France (1959), *Ordonnance n° 59-272 du 4 février 1959 relative à l'organisation de la région de Paris : création d'un District de la région de Paris*.

France (1961), *Loi n° 61-845 du 2 août 1961 relative à l'organisation de la région de paris, abrogeant l'ordonnance 59272 du 4 février 1959 relative à la création d'un district de la région de paris*.

France (1972), *Loi n° 72-619 du 5 juillet 1972 portant création et organisation des Régions*.

France (1976), *Loi n° 76-394 du 6 mai 1976 portant création et organisation de la Région Île-de-France (établissement public doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière)*.

France (1983), *Décret n° 83-817 du 13 septembre 1983 portant approbation du cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français*.

France (1985), *Loi n° 85-692 du 10 juillet 1985 modifiant le code électoral et relative à l'élection des conseillers régionaux*.

France (1986), *Loi n° 86-16 du 6 janvier 1986 relative à l'organisation des régions et portant modification de dispositions relatives au fonctionnement des conseils généraux*.

France (1992), *Loi d'orientation n° 92-125 du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la république*.

France (1994), *Loi n° 64-707 du 10 juillet 1964 portant réorganisation de la région parisienne*.

France (1995), *Loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement*.

France (1995), *Loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire*.

France (1997), *Loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public "Réseau ferré de France" en vue du renouveau du transport ferroviaire*.

France (1997), *Décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France*.

France (1999), *Loi n° 99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire et portant modification de la loi no 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire*.

France (1999), *Loi n° 99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale*.

France (2000), *Loi 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains*.

France (2001), *Décret n° 2001-924 du 9 octobre 2001 relatif au Syndicat des transports d'Ile-de-France*.

France (2004), *Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.*

France (2005), *Décret n° 2005-1082 du 31 août 2005 ouvrant la procédure de révision du schéma directeur de la région d'Ile-de-France.*

France (2008), *Projet de Loi n° 955 - Projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.*

France (2009), *Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.*

France (2010), *Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.*

France (2010), *Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite Grenelle II.*

France (2010), *Loi n° 2010-1563 du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales.*

France (2014), *Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM).*

France (2015), *Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe).*

France (2018), *Loi n° 2018-727 du 10 août 2018 pour un État au service d'une société de confiance (ESSOC).*

Sigles et abréviations

-A-

ACV : Agence commerciale voyageur (SNCF).

ADP : Aéroports de Paris.

ADT / ADRT : Agence de développement touristique / agence de développement et de réservation touristiques.

AFITF : Agence de financement des infrastructures de France.

AFP : Agence France Presse.

AGV : Automotrice à grande vitesse (marque déposée par Alstom).

AHICF : Association pour l'histoire des chemins de fer (devenue Rails & histoire).

AIS : Association Interconnexion Sud TGV.

ANRT : Association nationale recherche technologie.

APUR : Atelier Parisien d'Urbanisme.

ARAF / ARAFER : Autorité de régulation des activités ferroviaires (2009-2015), devenue Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

AREP : Agence d'architecture interdisciplinaire (filiale de SNCF Gares & Connexions).

ARF : Association des régions de France, devenue « Régions de France » en 2016.

AsTRES : Association tourisme recherche et enseignement supérieur.

AUAP : Agence d'urbanisme atlantique & Pyrénées.

-C-

CAS : Centre d'analyse stratégique.

CDT : Comité départemental du tourisme.

CDG [Aéroport CDG TGV] : Charles de Gaulle.

CE : Conditions économiques.

CESER : Conseil économique, social et environnemental régional.

CG : Conseil général, devenu Conseil départemental (CD) en 2015.

CGEDD : Conseil général de l'environnement et du développement durable.

CGET : Commissariat général à l'Égalité des territoires (depuis 2014).

CGPC : Conseil Général des Ponts et Chaussées. En 2008, il est regroupé avec le service de l'Inspection générale de l'environnement (SIGE) au sein du CGEDD.

CGV : Conditions générales de vente.

CIADT : Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (1995-2005, et depuis 2009). Anciennement Comité interministériel permanent pour les problèmes d'action régionale et d'aménagement du territoire (CIAT) entre 1960 et 1995 ou comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT) entre 2005 et 2009.

CIFRE : Convention industrielle de formation par la recherche.

CNDP : Commission Nationale du Débat Public.

CNRS : Centre national de la recherche scientifique.

COI : Conseil d'orientation des infrastructures.

CPDP : Commission Particulière du Débat Public.

CPER : Contrat de Plan État-Région.
CR : Conseil régional.
CRT : Comité régional du tourisme.

-D-

DAM : Dossier d'approbation ministérielle.
DATAR : Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (2009 – 2014), initialement Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR) (1936-2005) puis Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (DIACT) (2005 à 2009).
DBS : Disney Business Solution.
DEST : Laboratoire Département économie et sociologie des transports devenu Dynamiques économiques et sociales des transports.
DGCIS : Direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services, devenue Direction générale des entreprises (DGE) en 2014.
DP Interco. Sud : Débat public Interconnexion Sud LGV.
DRE : Direction régionale de l'équipement.
DREIF : Direction régionale de l'équipement (DRE) de l'Île-de-France, fusionné au sein de la DRIEA en 2010.
DRIEA : Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement.
DRG : Document de Référence des Gares.
DUP : Déclaration d'Utilité Public.

-E-

ENPC : Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.
EPA : Etablissement Public d'Aménagement.
EPIC : Etablissement public à caractère industriel et commercial.
ESD : Entretien semi-directif.

-F-

FCDR : Fond de correction des déséquilibres régionaux (1992-2003).

-G-

GCVN : Groupe central des villes nouvelles (1970-1999), devenu Groupe central des grandes opérations d'urbanisme (GCGOU).
GDL : Paris Gare de Lyon.
CDR : Groupement de recherche.
GPE : Grand Paris Express.
GVF : Grande vitesse ferroviaire.

-I-

IAU : Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France (2008-2019), précédemment IAURIF (Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France, 1976-2008) et IAURP (Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région parisienne, 1960-1976). Devenu Institut Paris Région (IPR).

IDFM : Île-de-France Mobilité (anciennement STIF).

IFIS : Institut Francilien d'Ingénierie des Services.

IFSTTAR : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux.

IFT : Institut Français du Tourisme.

INRETS : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, devenu IFSTTAR en 2011.

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques.

IRC : Instance régionale de concertation.

-J-

JOB : Jour ouvrable de base.

-L-

LGV : Ligne à grande vitesse.

LGV SEA : Ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique.

LISEA : Société concessionnaire de la LGV SEA.

LNPN : Ligne Nouvelle Paris Normandie (projet).

Loi ESSOC : Loi pour un État au service d'une société de confiance (2018).

Loi MAPTAM : modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (2014).

Loi NOTRe : nouvelle organisation territoriale de la République (2015).

Loi SRU : Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (2000).

LOADT : loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (1995).

LOTI : Loi d'orientation des transports intérieurs (1982).

LVMT : Laboratoire Ville Mobilité Transport.

-M-

MEDAD (2007) Le ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables puis (2008) MEEDDAT : Ministère de l'Environnement, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire.

MICE : *Meeting, Incentive, Convention, and Exhibition*.

MIT : Mobilités, Itinéraires, Tourisimes (équipe de recherche).

MLV : Marne-la-Vallée Chessy.

-O-

OD : Origine-Destination.

OHIM : Office des marques communautaires.

OIN : Opération d'intérêt national.

Omnil : Observatoire de la mobilité en Île-de-France.

OMT : Organisation Mondiale du Tourisme (*UNWTO* en anglais : *World Tourism Organization Network*).

OP : Observation participante.

OTCP : Office du Tourisme et des Congrès Paris.

-P-

PARIS : Pour l'Avancement des Recherches sur l'Interaction Spatiale (équipe de recherche, Laboratoire Géographie-Cités).

POCL : LGV Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon (projet).

PP : Proche en proche (protocole de recrutement pour des entretiens).

PREDIT : Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres.

PUCA : Plan Urbanisme Construction et Architecture.

-R-

RATP : Régie autonome des transports parisiens.

RER : Réseau express régional.

RFF : Réseau ferré de France (1997-2015), devenu SNCF Réseau.

RIF : Région Île-de-France.

Rn2D : Réseau national des destinations départementales (2009-2016), devenu « Tourisme & Territoires ».

-S-

SSC : Schéma de services collectifs.

SDRIF : Schéma Directeur de la Région Île-de-France, précédemment Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris (SDAURP) puis Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Île-de-France (SDAURIF).

SGP : Société du Grand Paris.

SMD : Seine-et-Marne Développement.

SMT : Seine-et-Marne Tourisme.

SNCF : Société nationale des chemins de fer français.

SNIT : Schéma National des Infrastructures de Transport.

SRDTL : Stratégie régionale de développement du tourisme et des loisirs [schéma régional de Paris Île-de-France 2011-2016].

STIF : Syndicat des Transports d'Île-de-France (2000 -2017), devenu IDFM.

STP : Syndicat des transports parisiens (1959-2000), devenu STIF.

-T-

TAGV : Train apte à la grande vitesse.

TER : Train express régional / transport express régional.

TIPP : Taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers devenue taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) en 2011.

TGV : Train à Grande Vitesse.

-U-

UIC : Union internationale des chemins de fer.

UPEM : Université Paris-Est Marne-la-Vallée.

UTC : universel temps coordonné.

-V-

VP : Voiture particulière.

Table des matières

Remerciements.....	3
Sommaire.....	7
Introduction générale	9
Chapitre 1	
État de l'art et cadre théorique	17
Introduction du Chapitre 1	17
1. La territorialisation des relations entre réseau et territoire.....	18
1.1. Les interactions entre réseau et territoire	18
1.1.1. Réseau et territoire et leurs articulations : définitions et approches	18
1.1.2. Le cas spécifique des relations entre réseaux de transport et territoires	22
1.1.3. Les mobilités comme grille de lecture des dynamiques croisées entre réseaux et territoires	24
1.2. Vitesse et mise en relation des territoires par les réseaux	25
1.2.1. Vitesse et évolution des rapports au temps et à l'espace.....	26
1.2.2. Nouvelles dynamiques relationnelles entre territoires	27
1.2.3. Approche multi-scalaire des articulations réseau-territoire.....	29
2. La grande vitesse ferroviaire : objet(s) et recompositions spatiales	30
2.1. La diversité des réseaux ferroviaires à grande vitesse et de leurs composantes	30
2.2. Évolution de la grande vitesse ferroviaire en France : morphologie du réseau, organisation du service et gouvernance.....	35
2.3. Le rapport à la centralité parisienne : recompositions spatiales et enjeux territoriaux	38
3. Les gares, à l'interface de différents systèmes spatiaux	42
3.1. Gares de la grande vitesse ferroviaire : enjeux d'étude et notions.....	42
3.1.1. Renouvellement des approches de la gare et grande vitesse ferroviaire	42
3.1.2. Nœuds du réseau, point de desserte et porte d'entrée du territoire.....	44
3.1.3. La gare comme interface de différents systèmes spatiaux.....	45
3.2. La desserte comme cadre d'analyse de la territorialisation des gares	46

3.2.1. La desserte : proposition de conceptualisation.....	46
3.2.2. La desserte : un révélateur du processus de territorialisation de Marne-la-Vallée Chessy	47
Conclusion du Chapitre 1	51

Chapitre 2

Contexte de recherche et approches méthodologiques	53
Introduction du Chapitre 2.....	53
1. Construction de l'objet de recherche	53
1.1. Temps 1 : traduire la commande et s'adapter aux attentes du financeur de la thèse CIFRE	54
1.2. Temps 2 : le choix des mobilités touristiques comme grille de lecture de l'insertion territoriale de Marne-la-Vallée Chessy au prisme des évolutions de l'offre ferroviaire à grande vitesse.....	59
1.3. Temps 3 : comprendre et analyser les bouleversements introduits par Ouigo.....	61
2. Constitution des matériaux et choix méthodologiques	64
2.1. Principales sources utilisées concernant les processus décisionnels et l'organisation de la desserte	64
2.1.1. Corpus documentaires.....	64
2.1.2. Situations d'observation participante	65
2.1.3. Entretiens et diversité des modalités d'échange	67
2.2. Analyse des discours.....	71
2.3. Données statistiques existantes et enquêtes <i>ad hoc</i> sur les pratiques des voyageurs.....	75
2.3.1. Les enquêtes existantes : apports et limites	76
2.3.2. L'enquête de 2012	81
2.3.3. L'enquête par questionnaire de 2017.....	85
2.3.4. Les entretiens semi-directifs auprès des touristes voyageant avec Ouigo.....	89
Conclusion du Chapitre 2	90

Chapitre 3

La grande vitesse ferroviaire en Île-de-France : une évidence et un « non-sujet »	93
Introduction du Chapitre 3	93

1. La gouvernance de l'aménagement et des transports : les spécificités de l'Île-de-France	94
1.1. La Région Île-de-France : une décentralisation tardive.....	94
1.1.1. Le transfert progressif de compétences à la Région Île-de-France.....	95
1.1.2. La régionalisation des transports collectifs en France, puis en Île-de-France.....	97
1.1.3. Contributions et arbitrages sur la grande vitesse ferroviaire lors de la révision du SDRIF (2008).....	98
1.2. Une décentralisation contrariée par le « Grand Paris ».....	101
1.2.1. Le « Grand Paris », une « recentralisation ».....	102
1.2.2. Arc Express et grand huit : de la concurrence à la fusion.....	104
1.3. Au tournant des années 2010, la relance des sujets « grande vitesse »	107
1.3.1. La relance d'un programme ferroviaire à grande vitesse à l'issue du Grenelle Environnement	107
1.3.2. Les projets LGV, entre soutiens locaux et inquiétudes sur la question du financement	109
2. Aménager le Grand Paris : la grande vitesse ferroviaire, un sujet « prétexte » ?.....	111
2.1. Un foisonnement de projets de nouvelles gares TGV franciliennes	111
2.1.1. Une approche « systémique » de la création de nouvelles gares TGV.....	112
2.1.2. Les apports de l'étude « rocade » : localisation, fonctions, usages des gares.....	113
2.2. Réseau de transport du Grand Paris : l'idée d'une « variante » TGV	115
2.2.1. En juillet 2009, l'idée de la SNCF d'une variante mixte « TGV – métro automatique » du projet de transport du Grand Paris	115
2.2.2. Les annonces de la SNCF en octobre 2009 : multiplier le nombre de gares TGV en Île-de-France	118
2.3. Une évolution des représentations et des enjeux associés aux gares de la grande vitesse en Île-de-France.....	121
2.3.1. Une évolution des argumentaires liés aux sujets « grande vitesse ».....	121
2.3.2. Un changement de regard sur les gares existantes à l'aune des projets de gares nouvelles	123
3. LGV Est européenne : les ambiguïtés de la position de la Région Île-de-France.....	125
3.1. Le long montage financier de la phase 1 : un engagement tardif de l'Île-de-France	126
3.1.1. Un premier engagement des collectivités de l'Est de la France à l'issue de la mission Essig (1989-1990)	126

3.1.2. Annonce du phasage : remise en cause des premiers engagements, nouvelle pression sur l'Île-de-France.....	127
3.1.3. Finalisation du plan de financement (1998-2000) : réponses du nouvel exécutif francilien.....	129
3.2. La 2 ^e phase de la LGV Est européenne : les tergiversations de la Région Île-de-France .	132
3.2.1. La participation au financement de la phase 2 : une demande non anticipée par l'Île-de-France	133
3.2.2. Entre solidarité interrégionale et crainte d'établir un précédent, les contradictions de la Région Île-de-France.....	136
3.2.3. L'aménagement de la « Région capitale » : un point de tension avec tous les partenaires	139
Conclusion du Chapitre 3	142

Chapitre 4

L'interconnexion TGV en Île-de-France : un double rapport à la centralité parisienne ..	145
Introduction du Chapitre 4.....	145
1. Les approches de l'interconnexion : définitions et usages dans le cas francilien.....	146
1.1. Dénomination des projets d'« Interconnexion TGV en Île-de-France ».....	147
1.2. Interconnexion TGV : un abus de langage ou une notion ambiguë ?	147
1.3. Les objets et les objectifs de l'Interconnexion TGV : analyse du point de vue des techniciens	149
2. L'Interconnexion Est : un amoindrissement progressif des enjeux d'aménagement régionaux	154
2.1. La genèse de l'Interconnexion TGV.....	155
2.1.1. Les prémices du projet d'Interconnexion des TGV en Île-de-France	155
2.1.2. L'implication progressive de la SNCF	159
2.2. Une évolution de la nature du projet au cours du processus décisionnel	162
2.2.1. L'Interconnexion des TGV à l'intersection de différents projets	162
2.2.2. La réalisation de l'Interconnexion Est : une fenêtre d'opportunité financière	165
2.3. La réaction des acteurs locaux aux choix d'élaboration des projets d'Interconnexion	168
2.3.1. Des tensions locales sur les projets d'Interconnexion des TGV en Île-de-France ...	168
2.3.2. Un désinvestissement progressif des acteurs régionaux sur les sujets « grande vitesse »	172

3. Réflexions et débats sur le projet d'Interconnexion Sud : télescopes par le Grand Paris	174
3.1. La relance du projet d'Interconnexion Sud dans un contexte d'intenses débats sur l'aménagement régional.....	174
3.1.1. De la mobilisation en faveur de l'Interconnexion Sud à la gouvernance du projet de débat public Interconnexion Sud	174
3.1.2. Les réflexions du groupe fonctionnalités : l'introduction des enjeux d'aménagement à travers les projets de gares	177
3.1.3. La définition par RFF de trois scénarios à soumettre au débat public.....	179
3.2. Le projet de gare TGV à Lieusaint sur le projet de ligne d'Interconnexion Sud : « les oubliés du Grand Paris ».....	182
3.2.1. Des argumentaires techniques pour convaincre RFF.....	183
3.2.2. Fédérer les « oubliés du Grand Paris » sur un « projet de territoire ».....	185
3.2.3. La courte victoire seine-et-marnaise à l'issue du débat public Interconnexion Sud..	188
4. Représentations spatiales des objets de l'Interconnexion TGV.....	190
4.1. Conceptions et noms des gares : des référentiels territoriaux choisis.....	191
4.2. Qualification des gares et des différentes dimensions de l'Interconnexion TGV : des référentiels spatiaux implicites	195
4.2.1. Une difficile qualification des gares TGV franciliennes	195
4.2.2. Interconnexion, entre connotation technique et référentiel spatial.....	196
Conclusions du Chapitre 4.....	199

Chapitre 5

Marne-la-Vallée Chessy avant Ouigo : entre gare d'interconnexion et gare d'équipement	203
Introduction du Chapitre 5.....	203
1. Marne-la-Vallée Chessy, tentatives de caractérisation.....	204
1.1. Marne-la-Vallée Chessy dans les typologies de gare : ni « bis », ni centrale.....	204
1.2. Regards d'acteurs sur Marne-la-Vallée Chessy : la gare d'équipement ou l'approche par la fonctionnalité touristique.....	209
2. Disneyland Paris et la métropole touristique Paris.....	212
2.1. Parcs à thème, complexe touristique et rapport à l'espace	212
2.1.1. Disneyland Paris, enjeux et controverses relatifs à un « espace hors quotidien »	213

2.1.2. Une évolution du rapport au territoire d'implantation dictée par des stratégies marketing	215
2.2. Disneyland Paris et la métropolisation touristique de Paris	217
3. Le système relationnel de la gare de Marne-la-Vallée Chessy jusqu'à Ouigo	219
3.1. Construction de la desserte et estimations de la fréquentation de Marne-la-Vallée Chessy	220
3.1.1. La desserte intersecteur	220
3.1.2. Fréquentation des gares de la grande vitesse ferroviaire en Île-de-France et trafics intersecteurs	223
3.2. Qualité de la desserte de Marne-la-Vallée Chessy : enjeux pour la fréquentation.....	226
3.2.1. Marne-la-Vallée Chessy : dessertes intersecteurs et liaisons internationales terminus	226
3.2.2. Extension spatiale du réseau de relations et évolution de la fréquence	227
3.2.3. Évolution de la fréquentation.....	230
3.2.4. Distribution horaire de la desserte de Marne-la-Vallée Chessy : un double enjeu	233
3.3. Vers une remise en cause du modèle intersecteur ?.....	235
4. Pratiques des voyageurs : une lecture de l'aire d'influence de la gare.....	238
4.1. Les voyageurs transitant par Marne-la-Vallée Chessy : première analyse des données existantes	238
4.1.1. Fréquentation des parcs : les visiteurs transitant par Marne-la-Vallée Chessy.....	238
4.1.2. Fréquentation de Marne-la-Vallée Chessy : plus de la moitié des voyageurs liée à Disneyland Paris	241
4.1.3. Les touristes à Marne-la-Vallée Chessy, quelles pratiques en dehors de Disneyland Paris ?.....	243
4.2. Profils et pratiques des touristes arrivés par Marne-la-Vallée Chessy : analyse de l'enquête <i>ad hoc</i>	243
4.2.1. Une approche comparative entre Marne-la-Vallée Chessy et Paris Gare de Lyon....	244
4.2.2. Présentation des échantillons de l'enquête de 2012	246
4.3. Analyse des pratiques spatiales des touristes : La gare, porte d'entrée de quel(s) espace(s) touristique(s) ?.....	251
4.3.1. Trois variables pour spatialiser les pratiques : lieux déclarés visités, lieux d'hébergement et modes de transport utilisés lors du séjour	251
4.3.2. Espace touristique fréquenté : construction de la modélisation graphique	255

4.3.3. Derrière les pratiques spatiales, des profils touristiques différenciés	259
Conclusion du Chapitre 5	261

Chapitre 6

Marne-la-Vallée Chessy après Ouigo : quelles recompositions spatiales et territoriales ?	265
--	-----

Introduction du Chapitre 6	265
----------------------------------	-----

1. Ouigo : annonce, enjeux et interrogations sur le modèle TGV	266
--	-----

1.1. D'aspartam à Ouigo : accueil et enjeux du projet	266
---	-----

1.2. Une offre « low cost » ? Analyse des composantes de Ouigo	269
--	-----

1.3. Ouigo : une stratégie « petits prix » qui s'inscrit dans les évolutions de la tarification du TGV	273
---	-----

2. Des débuts de Ouigo à son déploiement : de nouvelles dynamiques relationnelles	275
---	-----

2.1. Une offre qui évolue rapidement : les trois temps de Ouigo	275
---	-----

2.2. Marne-la-Vallée Chessy et l'expansion de la desserte Ouigo : une réorganisation du système relationnel de la gare	279
---	-----

3. Qui sont les « nouveaux » voyageurs Ouigo ?	283
--	-----

3.1. Les données recueillies par les acteurs du transport et du tourisme : premiers éclairages	283
--	-----

3.2. Enquêtes ad hoc sur les pratiques des touristes : une diversification des profils rencontrés	287
--	-----

3.2.1. Spécificité du dispositif des enquêtes 2017 : gares et offres d'arrivées	287
---	-----

3.2.2. Les évolutions des profils de voyageurs enquêtés par questionnaire entre 2012 et 2017	289
---	-----

3.2.3. Profils des personnes rencontrées lors des entretiens semi-directifs	294
---	-----

4. Ouigo et les nouvelles pratiques spatiales de l'espace touristique francilien	297
--	-----

4.1. Diversification des espaces touristiques fréquentés.....	297
---	-----

4.1.1. Variables mobilisées pour spatialiser les pratiques des touristes en 2017	297
--	-----

4.1.2. Nouvelles lectures des espaces touristiques fréquentés.....	302
--	-----

4.2. Diversification des types de séjours	304
---	-----

4.3. Récits de séjour des voyageurs Ouigo	308
---	-----

5. Arbitrages et représentations des touristes : Marne-la-Vallée Chessy est-elle périphérique ? ...	310
---	-----

5.1. Prise en compte de la localisation de la gare de Marne-la-Vallée Chessy dans les arbitrages : poids des représentations	311
5.2. Pratiques au cours du séjour : ressenti sur l'image de la gare et sa localisation	314
5.3. Retour d'expérience des voyageurs Ouigo : rapport à l'espace et au temps	316
5.3.1. Ouigo : renouvellement des rapports au temps.....	316
5.3.2. Ouigo et la requalification des attentes sur les services ferroviaires à grande vitesse	319
6. Ouigo à Marne-la-Vallée Chessy : des enjeux multiples de gestion des flux	323
6.1. Une accentuation des phénomènes de pic de fréquentation.....	324
6.2. Un enjeu de gestion des flux qui déborde des espaces internes à la gare TGV	327
Conclusion du Chapitre 6	332
Conclusion générale	335
Les gares TGV franciliennes sont-elles périphériques ?	335
La grande vitesse ferroviaire, un « non-sujet » francilien.....	337
Gares TGV franciliennes : un double rapport à la centralité parisienne	339
Ouigo comme élément de rupture : l'évolution du rôle de porte d'entrée de Marne-la-Vallée Chessy	342
Un processus de territorialisation contrarié par les logiques commerciales	343
Ouvertures : compléments et nouvelles pistes de recherche.....	344
Références bibliographiques	347
Articles, ouvrages et publications scientifiques	347
Presses.....	365
Littératures grises	371
Lois et textes juridiques.....	377
Sigles et abréviations	379
Table des matières	385
Table des cartes.....	395

Table des encadrés	395
Table des figures.....	396
Table des images.....	397
Table des tableaux	397
Table des annexes.....	399
Annexes	401

Table des cartes

Carte 1 : Principaux lieux d'hébergement à Paris Île-de-France	88
Carte 2 : Carte du projet de nouvelles gares TGV de la SNCF publiée en octobre 2009	119
Carte 3 : Le projet d'Interconnexion TGV selon l'IAU d'après les préconisations du rapport Funel (1985)	158
Carte 4 : Recensement des différentes structures d'accueil d'activité de rencontres et événements professionnels en Seine-et-Marne	405
Carte 5 : Carte isochrone de l'accessibilité par la route des différents du « tourisme d'affaires » en Seine-et-Marne depuis Marne-la-Vallée Chessy	406
Carte 6 : Gares TGV franciliennes et accès par la route aux sites seine-et-marnais du « tourisme d'affaires »	407
Carte 7 : Carte du projet Arc Express	441
Carte 8 : Projet du nouveau réseau de transport du Grand Paris (Ministère de l'Ecologie, 2010)	441
Carte 9 : Proposition de la SNCF sur la desserte à grande vitesse de l'Île-de-France à long terme	445
Carte 10 : Vision prospective de RFF sur le réseau ferroviaire à grande vitesse en Île-de-France	446

Table des encadrés

Encadré 1 : Seine-et-Marne Tourisme, organisme départemental et agence commerciale	54
Encadré 2 : Les objectifs initiaux de SMT concernant la thèse CIFRE	56
Encadré 3 : Le « tourisme d'affaires », définitions et enjeux	58
Encadré 4 : Le dispositif d'enquête permanent du CRT Paris Île-de-France auprès des touristes venus en train à grande vitesse.	77
Encadré 5 : L'enquête « la fréquentation des grandes gares franciliennes », cas de Marne-la-Vallée Chessy et apports	79
Encadré 6 : L'idée d'un schéma du système ferroviaire à grande vitesse francilien inscrit dans le projet de SDRIF de 2008	101
Encadré 7 : Parole d'acteurs dans des ouvrages, revues ou articles de presses spécialisées	150
Encadré 8 : Les « grandes fonctionnalités » du projet d'Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France.	177
Encadré 9 : Trois scénarios de réalisation de l'Interconnexion sud et de gares TGV nouvelles discutés lors du débat public	182
Encadré 10 : Quatre grands types de grandes gares franciliennes d'après l'étude de leur fréquentation ...	211
Encadré 11 : Les différents flux associés à la fréquentation d'un TGV intersecteurs	222
Encadré 12 : Les composantes de l'offre Ouigo au moment de son lancement	270
Encadré 13 : Les grandes étapes de l'évolution de la tarification du TGV et de sa régulation par l'État ..	456

Table des figures

Figure 1 : Approches du processus de territorialisation de Marne-la-Vallée Chessy.....	50
Figure 2 : Lecture synthétique des approches retenues et de la construction de la démonstration.....	63
Figure 3 : Sources et types des « discours » analysés	72
Figure 4 : Illustration du corpus des matériaux par le cas du projet de ligne Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France.....	74
Figure 5 : L'Île-de-France dans l'élaboration et les (re)négociations du plan de financement de la 2 ^e phase de la LGV Est européenne.....	137
Figure 6 : Le projet d'Interconnexion TGV : les objets de la discussion.....	152
Figure 7 : Les grands objectifs de l'Interconnexion TGV à l'origine du projet	153
Figure 8 : Le « grand triangle » formalisé en 1980 (Chouleur, 1992).....	156
Figure 9 : Les évolutions successives et concomitantes des tracés des LGV Nord et d'Interconnexion Est d'après la SNCF	163
Figure 10 : Les noms des objets de l'Interconnexion, entre référentiel technique et référentiel spatial	198
Figure 11 : L'Interconnexion Est, des choix centrés sur des enjeux nationaux et des logiques ferroviaires	200
Figure 12 : Évolution du trafic TGV des gares TGV franciliennes et des gares parisiennes.....	225
Figure 13 : Évolution de la fréquentation des gares de la grande vitesse ferroviaire d'Île-de-France	225
Figure 14 : Évolution pour les principaux marchés concernés de la part des visiteurs Disney arrivés en train à grande vitesse par Marne-la-Vallée Chessy.....	232
Figure 15 : Répartition horaire des trains desservant Marne-la-Vallée Chessy sur une journée.....	234
Figure 16 : Évolution de la fréquentation des parcs Disneyland Paris et de Marne-la-Vallée Chessy (base 100 en 2000) de 2000 à 2012.....	239
Figure 17 : Évolution des parts modales des visiteurs des parcs Disneyland Paris 2006-2012	240
Figure 18 : Répartition des modes de transports utilisés lors du séjour en fonction du mode d'arrivée en région parisienne et par gare d'arrivée	254
Figure 19 : Niveaux de fréquentation de l'espace touristique francilien et articulations possibles	257
Figure 20 : Une polarisation plus nette des pratiques spatiales des touristes venus par Marne-la-Vallée Chessy	258
Figure 21 : Marchés ciblés par Ouigo selon la SNCF.....	272
Figure 22 : Les trois temps de Ouigo et l'évolution de la desserte francilienne.....	275
Figure 23 : Évolution de la fréquentation (grande vitesse) des gares de Marne-la-Vallée Chessy et Massy TGV (2012-2018).....	280
Figure 24 : Répartition des modes d'arrivée des visiteurs des parcs Disneyland Paris (2013-2014 T1).....	286
Figure 25 : Niveau de familiarité des touristes avec l'espace touristique francilien par sous-échantillons gares et offres	294
Figure 26 : Les modes de transports utilisés lors du séjour par sous-échantillons gares et offres	301
Figure 27 : Modalités de fréquentation de l'espace touristique par sous-échantillon gares et offres.....	302
Figure 28 : Une diversité des pratiques spatiales des touristes venus avec Ouigo.....	304
Figure 29 : Morcellement et allongement de l'espace-temps du déplacement à grande vitesse avec Ouigo	317
Figure 30 : La gare d'Aéroport CDG TGV et ses différents niveaux.....	451

Figure 31 : Les différentes phases des projets touristiques et urbains du Val d'Europe	452
Figure 32 : Répartition horaire des trains desservant Marne-la-Vallée Chessy le vendredi en fonction de la période (normale et vacances)	453
Figure 33 : La gare de Marne-la-Vallée Chessy (TGV) et ses différents niveaux.....	461
Figure 34 : La forte progression du trafic (voyageurs RER entrants) dans les gares de l'extrémité Est de la branche de Marne-la-Vallée du RER A entre 2000 et 2011	462
Figure 35 : Progression du trafic (voyageurs RER entrants) dans les gares de l'extrémité Est de la branche de Marne-la-Vallée du RER A entre 2013 et 2017	463

Table des images

Image 1 : Train Ouigo en gare de Marne-la-Vallée Chessy	325
Image 2 : Signalétiques concernant les secteurs d'embarquement Ouigo à Marne-la-Vallée Chessy	326

Table des tableaux

Tableau 1 : Types d'acteurs rencontrés et modalités des échanges	68
Tableau 2 : Les archives d'entretiens mobilisées dans le cadre de la thèse et leurs sources	70
Tableau 3 : Synthèse des principales données sur la fréquentation des gares TGV franciliennes mobilisées dans la thèse	80
Tableau 4 : Les nouvelles gares TGV franciliennes à l'étude ou l'actualité politique à l'été 2009.....	113
Tableau 5 : La réalisation des trois gares franciliennes de l'Interconnexion TGV : Orientations, fonctions et attentes.....	167
Tableau 6 : Référentiels des trois gares franciliennes de l'Interconnexion TGV lors de leurs mises en service	192
Tableau 7 : Les gares de l'Interconnexion, illustration de la diversité des qualificatifs	196
Tableau 8 : Marne-la-Vallée Chessy dans les typologies de gares TGV	206
Tableau 9 : Comparaison des données de trafics des TGV intersecteurs estimés et réels pour les années 1996 et 2000	223
Tableau 10 : Croissance des trafics intersecteurs et de la fréquentation des gares TGV franciliennes entre 1996 et 2004	224
Tableau 11 : Qualité de l'offre ferroviaire de différentes gares TGV françaises en 2002.....	228
Tableau 12 : Évolution de la qualité de l'offre en gare de Marne-la-Vallée Chessy jusqu'en 2012.....	229
Tableau 13 : Répartitions des trains par type de missions (OD) desservant Marne-la-Vallée Chessy pour un jour ouvrable en 2012	230
Tableau 14 : Répartition et « niveau d'attractivité des axes ferroviaires » selon l'enquête clientèle SNCF de 2007.....	231

Tableau 15 : Synthèse des principales données sur le profil et le motif de déplacement des voyageurs GVF de Marne-la-Vallée Chessy et Massy TGV dans l'enquête SNCF menée en 2007.....	241
Tableau 16 : Paris Gare de Lyon et Marne-la-Vallée Chessy en 2012, comparaison de deux gares-portes d'entrée.....	245
Tableau 17 : Échantillons de l'enquête 2012.....	246
Tableau 18 : Synthèse des données sociodémographiques selon les sous-échantillons étudiés	247
Tableau 19 : Principaux pays et régions de résidence des touristes pour les sous-échantillons GDL et MLV	248
Tableau 20 : Motifs et organisation du séjour des touristes à Paris Île-de-France par sous-échantillon....	249
Tableau 21 : Séjour des touristes pour motif d'agrément par gare d'arrivée.....	250
Tableau 22 : Lieux déclarés visités des touristes par gares d'arrivée	252
Tableau 23 : Lieux d'hébergement des touristes par gares d'arrivée et par type d'hébergement.....	253
Tableau 24 : Niveau de fréquentation de l'espace touristique francilien retenu dans la thèse par rapport à la définition de Duhamel & Knafou.....	256
Tableau 25 : L'espace touristique fréquenté par les touristes venus en trains à grande vitesse	257
Tableau 26 : Profils et types de séjour des touristes selon l'espace touristique fréquenté et la gare-porte d'entrée.....	259
Tableau 27 : Évolution de la qualité de l'offre en gare de Marne-la-Vallée Chessy entre 2012 et 2017.....	282
Tableau 28 : Répartition des clients Ouigo par région de résidence en 2013	284
Tableau 29 : Motif de déplacement des clients Ouigo (2015)	285
Tableau 30 : Trafics et dessertes de Paris Gare de Lyon et Marne-la-Vallée Chessy en 2017	288
Tableau 31 : Comparatif des enquêtes par questionnaire 2012 et 2017	289
Tableau 32 : Comparaison des données sociodémographiques 2012 et 2017 par sous-échantillons	290
Tableau 33 : Principaux pays et régions de résidence des touristes en 2017 selon la gare et l'offre d'arrivée	291
Tableau 34 : Comparaison des motifs et organisations du séjour par sous-échantillons gares et offres des enquêtes 2012 et 2017.....	292
Tableau 35 : Présentation des profils des personnes rencontrées pour les entretiens semi-directifs.....	295
Tableau 36 : Présentation des motifs et de l'organisation des séjours des personnes rencontrées lors des entretiens semi-directifs	296
Tableau 37 : Lieux déclarés visités lors du séjour par sous-échantillons gares et offres	298
Tableau 38 : Types, lieux et retour sur le choix de l'hébergement par sous-échantillons gares et offres... 300	
Tableau 39 : Profils des touristes arrivés par Paris Gare de Lyon et Marne-la-Vallée Chessy en offres classiques selon leurs pratiques spatiales.....	305
Tableau 40 : Types de séjours des touristes arrivés par Marne-la-Vallée Chessy avec Ouigo selon leurs pratiques spatiales	306
Tableau 41 : Mode et gare à l'aller et au retour par sous-échantillons de gares et d'offres	308
Tableau 42 : Sans Ouigo, alternatives déclarées des touristes venus avec cette offre	311
Tableau 43 : Part des touristes ayant envisagé d'arriver dans une autre gare (sous-échantillon gares et offres)	313
Tableau 44 : Évolution du trafic de la gare RER de Marne-la-Vallée Chessy depuis 2013.....	329
Tableau 45 : Liste des entretiens (ESD), entrevues et rencontres réalisés	408

Tableau 46 : Sources et méthodologies détaillées des données sur la fréquentation des gares TGV franciliennes.....	410
Tableau 47 : Répartition des lieux et créneaux de l'enquête 2012.....	413
Tableau 48 : Période d'enquête et calendrier des vacances de printemps 2017.....	420
Tableau 49 : Répartition des lieux et créneaux de l'enquête par questionnaire 2017.....	420
Tableau 50 : Présentation des personnes entretenues lors du volet entretien de l'enquête 2017.....	440
Tableau 51 : Plan de financement de la 1 ^{ère} phase de la LGV Est-européenne.....	447
Tableau 52 : Protocole de financement des études et travaux préparatoires à la 2 ^{ème} phase (24 janvier 2007).....	448
Tableau 53 : Plan de financement de la 2 ^{ème} phase de la LGV Est-européenne (€ 2009).....	448
Tableau 54 : Nombre de trains par jour en fonction du jour et de la période à Marne-la-Vallée Chessy..	453
Tableau 55 : Synthèse des principales données sur le profil et le séjour des touristes venus en train dans l'enquête du CRT 2010.....	454
Tableau 56 : Lieux d'hébergement des touristes par gares d'arrivée.....	455
Tableau 57 : Nombre de trains par jour en fonction du jour et de la période à Marne-la-Vallée Chessy..	457
Tableau 58 : Détails des lieux déclarés visités au cours du séjour.....	458
Tableau 59 : Détails des données relatives au type d'hébergement principal (ou unique).....	458
Tableau 60 : Détails des données relatives à l'hébergement secondaire.....	459
Tableau 61 : Comparaison des localisations et raisons du choix d'hébergement en fonction du type d'hébergement.....	459
Tableau 62 : Répartition des modalités de fréquentation de l'espace touristique lors du séjour par sous-échantillon gares et offres.....	460
Tableau 63 : Connaissance de Ouigo pour ceux ayant voyagé en offres classiques.....	460
Tableau 64 : Usage et appréciation du RER à l'arrivée ou pour prendre le train du RER.....	460

Table des annexes

Annexe 1 : Les trois principes de la grande vitesse selon l'UIC (2015).....	401
Annexe 2 : Enjeux du financement d'une thèse sur le tourisme pour Seine-et-Marne Tourisme.....	402
Annexe 3 : Les sites seine-et-marnais du « tourisme d'affaires » et temps d'accès depuis les gares TGV..	404
Annexe 4 : Synthèse des entretiens semi-directifs et échanges mobilisés dans la thèse.....	408
Annexe 5 : Détails concernant les principales données sur la fréquentation des gares TGV franciliennes mobilisées dans la thèse.....	410
Annexe 6 : Présentation du dispositif d'enquête par questionnaire de 2012.....	412
Annexe 7 : Questionnaires de l'enquête de 2012 auprès des touristes à Marne-la-Vallée Chessy et à Paris.....	414
Annexe 8 : Présentation du dispositif d'enquête par questionnaire de 2017.....	419
Annexe 9 : Questionnaire de l'enquête 2017 auprès des touristes venus en train à Marne-la-Vallée Chessy et Paris Gare de Lyon.....	421
Annexe 10 : Grille des entretiens semi-directifs réalisés auprès de touristes de Paris Île-de-France ayant voyagé avec Ouigo.....	438

Annexe 11 : Synthèse des entretiens semi-directifs auprès des touristes de Paris Île-de-France ayant voyagé avec Ouigo	440
Annexe 12 : Représentations des projets Arc Express et de réseau de transport public du Grand Paris en 2010.....	441
Annexe 13 : Le programme de lignes à grande vitesse dans la loi Grenelle I.....	442
Annexe 14 : Communiqué de presse de l'ARF concernant la participation des Régions au financement des LGV (9 avril 2009).....	444
Annexe 15 : Projections à long terme sur la desserte TGV en Île-de-France lors des nouvelles contributions au futur SDRIF de 2013	445
Annexe 16 : Répartition des contributions au financement aux deux phases de la LGV Est-européenne.....	447
Annexe 17 : Deux historiques de la ligne d'Interconnexion des LGV en Île-de-France.....	449
Annexe 18 : Plan de la gare d'Aéroport CDG TGV	451
Annexe 19 : Phases et gouvernance du projet de développement touristique et d'aménagement urbain de Val d'Europe.....	452
Annexe 20 : L'offre en gare de Marne-la-Vallée Chessy en 2012.....	453
Annexe 21 : Données concernant le profil des touristes interrogés dans le cadre du dispositif d'enquête dans les trains du CRT en 2010	454
Annexe 22 : Données complémentaires de l'enquête 2012.....	455
Annexe 23 : Une régulation partielle des tarifs du TGV par l'État français	456
Annexe 24 : L'offre en gare de Marne-la-Vallée Chessy en 2017	457
Annexe 25 : Données complémentaires de l'enquête 2017 par questionnaire	458
Annexe 26 : Plan de la gare de Marne-la-Vallée Chessy.....	461
Annexe 27 : Évolution de la fréquentation de la gare RER Marne-la-Vallée Chessy.....	462

Annexes

Annexe 1 : Les trois principes de la grande vitesse selon l'UIC (2015)

1ST PRINCIPLE: HIGH SPEED RAIL IS A SYSTEM

High speed railways are very complex systems which combine the state of the art in many different fields:

- Infrastructure (including civil engineering works, track, signalling, power supply and catenary, etc.)
- Stations (location, functional design, equipment)
- Rolling stock (technology, comfort, design)
- Operations (design and planning, control, rules, quality management)
- Maintenance strategy and corresponding facilities
- Financing
- Marketing
- Management
- Legal issues, regulations.

It is essential that all these components contribute to the quantitative and qualitative global technical performance and commercial attractiveness. None of them is to be neglected neither in itself nor in conjunction with the others. From the customer viewpoint, the true speed is the comparison between the time spent buying a ticket, accessing to and entering the station or waiting for a taxi on arrival, with the door-to-door distance and not only the time saved by using a high speed train as a result of high-level technology and significant investments.

2ND PRINCIPLE: HIGH SPEED RAIL SYSTEMS ARE (EQUAL BUT) DIFFERENT EVERYWHERE

High speed systems depend on how all their components are designed and interact. The final system obtained (in terms of cost and performances) can be very different from one country to another depending on, among other things, commercial approach, operation criteria and cost management.

3RD PRINCIPLE: HIGH SPEED RAIL SYSTEMS MEANS CAPACITY

Accordingly with the main characteristic of railway, high speed rail is synonym of capacity and sustainability and consequently, will be more adequate when more potential demand of traffic will serve. Also, capacity requires accessibility, complementarities and multimodal approach. The coherence in the application of all these three principles is essential in order to obtain the success in the application of this modality of rail transport.

UIC, 2015, p. 4

Annexe 2 : Enjeux du financement d'une thèse sur le tourisme pour Seine-et-Marne Tourisme

Le projet de financement d'un doctorat CIFRE répond à différents objectifs pour Seine-et-Marne Tourisme. Outre l'apport de connaissance et l'intérêt scientifique, la démarche en elle-même s'inscrit dans une volonté de contribuer à la recherche sur le tourisme. L'implication de Seine-et-Marne Tourisme est liée à son engagement auprès de différentes associations de promotions sur la recherche et la formation dans le champ du tourisme. Son Président est membre du bureau de l'Institut Français du Tourisme (IFT). Cette association, qui réunit professionnels du secteur et collectivités, a été initiée en 2005. Au cours de l'année 2009, elle est lancée dans sa forme définitive, et se présente comme « un réseau national de pôles d'excellence à vocation internationale dédié à la recherche-développement, à l'innovation, à la veille et à la formation en tourisme. » (Communiqué de Presse Seine-et-Marne Tourisme, 15 juillet 2009).

Le réseau repose notamment sur la mise en place de pôles d'excellence et Seine-et-Marne Tourisme travaille en partenariat avec l'IFT, le Conseil général de Seine-et-Marne et le Conseil régional d'Île-de-France à la mise en place d'un des quatre pôles fondateurs du réseau, le pôle d'excellence du tourisme de Seine-et-Marne à Fontainebleau. Celui-ci s'inscrit à la fois dans un positionnement stratégique dans le domaine du tourisme, mais aussi au niveau territorial. Ces différents éléments participent de cette double stratégie de positionnement de Seine-et-Marne Tourisme dans la création du pôle d'excellence.

« Ce Pôle d'Excellence du Tourisme, l'un des premiers en France, fédère de façon originale et pertinente les acteurs du public et du privé sur les thèmes majeurs du tourisme national et international (notamment ceux de la recherche et de la formation), appliqués à un territoire d'exception. À l'heure où le paysage touristique national est en pleine mutation : retrait de l'État, restructuration territoriale du tourisme (compétence partagée entre les départements et les régions), création de l'agence "Atout France", le Pôle d'Excellence du Tourisme contribuera à affirmer la place de la Seine-et-Marne au premier plan du Tourisme national et international.

Fontainebleau : un choix stratégique...

Ce pôle permettra également de conforter la place de la Seine-et-Marne par rapport au Grand Paris et contribuera à assurer une meilleure complémentarité entre les territoires du département par l'émergence, dans la partie sud, d'un véritable pôle d'économie touristique. Le choix stratégique de Fontainebleau réunit de nombreux atouts en associant une image internationale renouvelée à un patrimoine exceptionnel et reconnu. »

Communiqué de Presse Seine-et-Marne Tourisme, 15 juillet 2009

Le pôle sera formalisé progressivement entre 2010 et 2015 et le projet conduit jusqu'en 2017³²⁶ : le doctorat ne sera donc pas directement financé par le pôle, bien qu'il marque un engagement symbolique dans cette démarche. De plus, la réalisation du travail en collaboration avec un

³²⁶ Si SMT est impliqué dans différentes actions et notamment dans des formations dès 2010, le pôle d'excellence se formalise en 2012 avec le nom d'IFT Paris Est Fontainebleau (2012-2017) : relance du projet d'aménagement du quartier Henri IV du château de Fontainebleau en vue de l'accueil du centre de formation, d'enseignement supérieur et de recherche en matière de tourisme, et création de l'association IFT Paris Est Fontainebleau en charge de son animation. En 2015, les travaux sont terminés et le pôle développe ses activités au sein du quartier Henri IV.

laboratoire de recherche de l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée, impliqué dans une autre action de structuration de la recherche et formation en tourisme (AsTRE) traduit une volonté de partenariat ou de complémentarité entre les différents réseaux se mettant en place.

Annexe 3 : Les sites seine-et-marnais du « tourisme d'affaires » et temps d'accès depuis les gares TGV

L'une des missions réalisées en réponse aux questionnements du financeur CIFRE repose sur la réalisation d'un diagnostic de l'accessibilité des différentes structures pouvant accueillir des rencontres et événements professionnels (« tourisme d'affaires ») en Seine-et-Marne pour les personnes arrivant dans la région en train à grande vitesse. Cette étude ne concerne donc pas le marché de proximité, qui est par ailleurs important dans ce secteur.

Le travail repose sur la réalisation de carte isochrone, permettant de représenter la distance-temps entre la gare et les différents sites concernés. En raison de la distribution de sites dans le territoire seine-et-marnais, les estimations de temps de déplacement ont été réalisées par la route à l'appui des diagnostics de mobilités (CG de Seine-et-Marne, 2007 ; Étude Acadie pour le projet de territoire, 2010 ; IAU, 2010), réalisés notamment dans le cadre du Projet de Territoire. Les transports collectifs ferrés dans le département sont largement organisés en radial vers Paris (les offres internes au département se faisant par la route). De plus, l'offre, pensée pour les déplacements domicile-travail, est peu adaptée à la desserte des sites touristiques hors Paris (parcours, horaire, fréquence). L'usage de la voiture et les déplacements sur les réseaux routiers sont dominants dans le département, et les politiques en faveur des déplacements touristiques hors Paris sont des initiatives couteuses et donc davantage saisonnières (à l'exemple des navettes estivales vers les châteaux de Blandy-les-Tours ou Vaux-le-Vicomte).

L'objectif a été d'établir des isochrones à partir de la gare de Marne-la-Vallée Chessy vers l'ensemble des sites recensés, et de comparer ces résultats selon différentes gares de la grande vitesse ferroviaire de Paris Île-de-France.

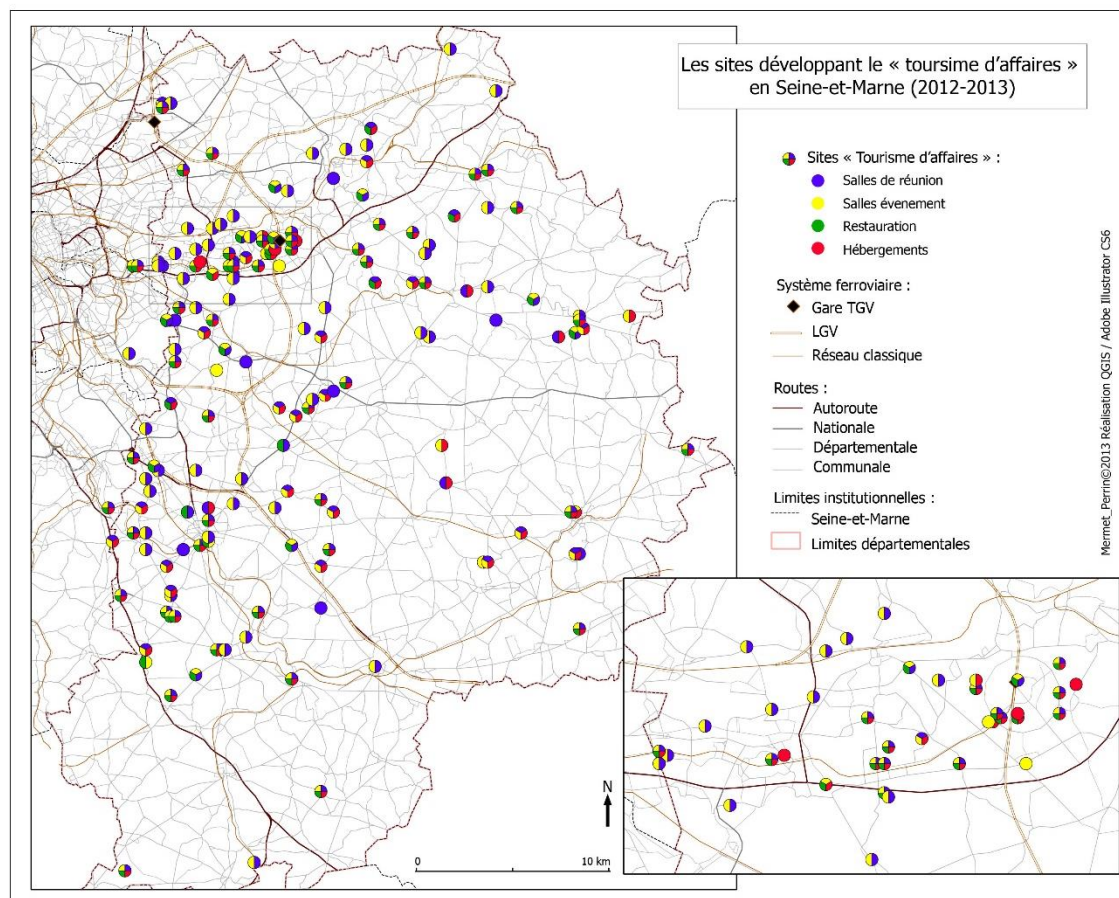
Afin de réaliser ce travail, les logiciels utilisés sont libres de droit (QGIS, Owlapps [données openstreetmaps]). Dans une première étape, les différents sites ont été recensés. Les temps de déplacement ont ensuite été mesurés par la route³²⁷, depuis les différentes gares étudiées. Enfin, une cartographie a été réalisée.

Un recensement est établi pour l'année 2012 des différentes structures pouvant accueillir des rencontres et événements professionnels à l'appui de quatre sources : les données de l'observatoire du tourisme de Seine-et-Marne ; les organismes recensés au titre de Destination Paris Grand Est (DPGE) depuis 2007 ; les structures travaillant avec le service commercial (Tourisme 77) de SMT ; le croisement des organismes inscrits dans trois guides du tourisme d'affaires (Bedouk, Réunir, ABC Salles). Ces différentes sources sont croisées et vérifiées (poursuite de l'activité, adresse puis géocodage).

³²⁷ La congestion n'a cependant pas été prise en compte. De plus, certains sites proposent des solutions de mobilités qui n'ont pas été ici prises en compte.

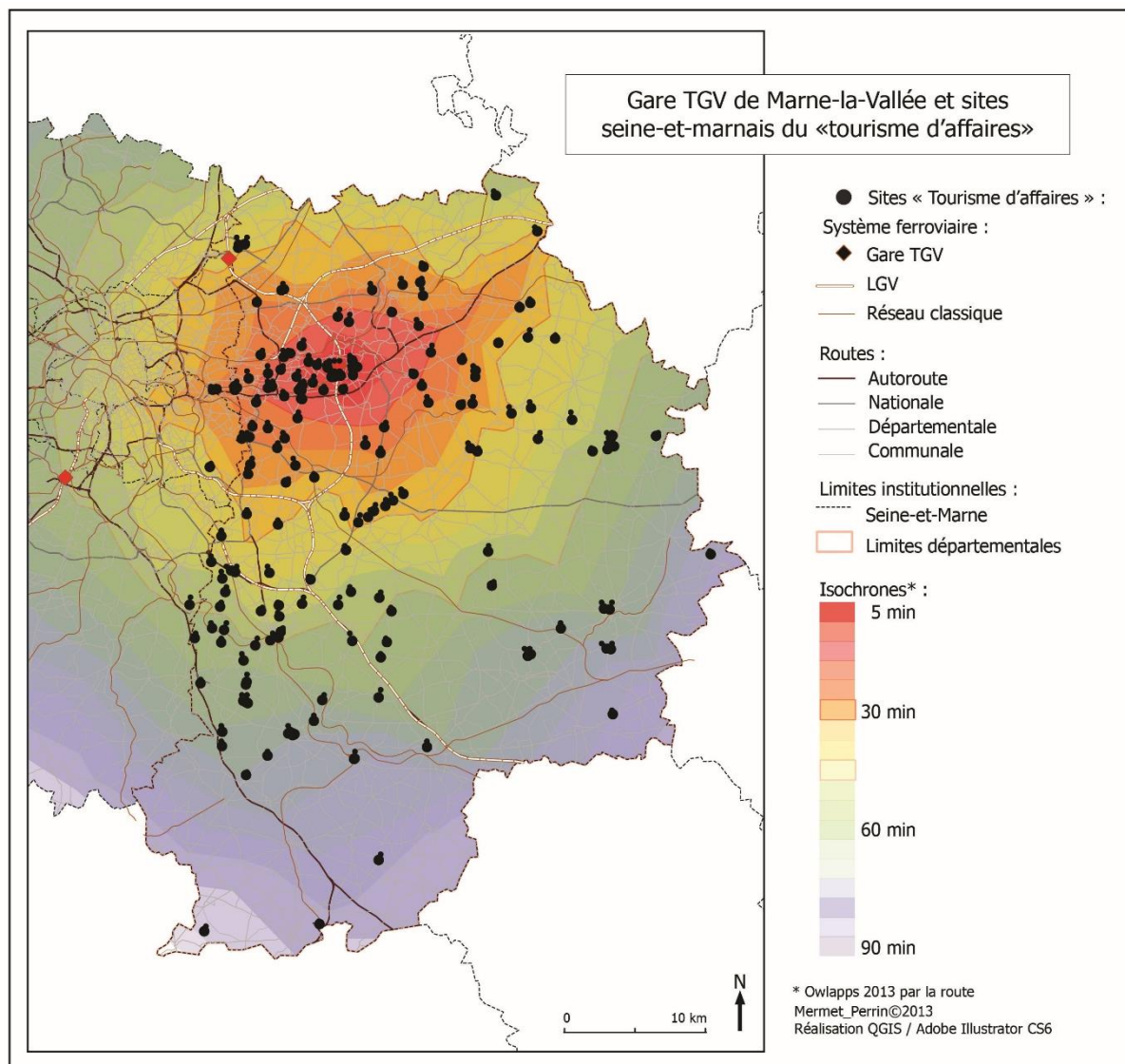
Les organismes sont répartis selon quatre modalités (le même lieu pouvant offrir différentes prestations) : hébergement ; salle de réunion ; salle événementielle ; restauration (Carte 4).

Carte 4 : Recensement des différentes structures d'accueil d'activité de rencontres et événements professionnels en Seine-et-Marne



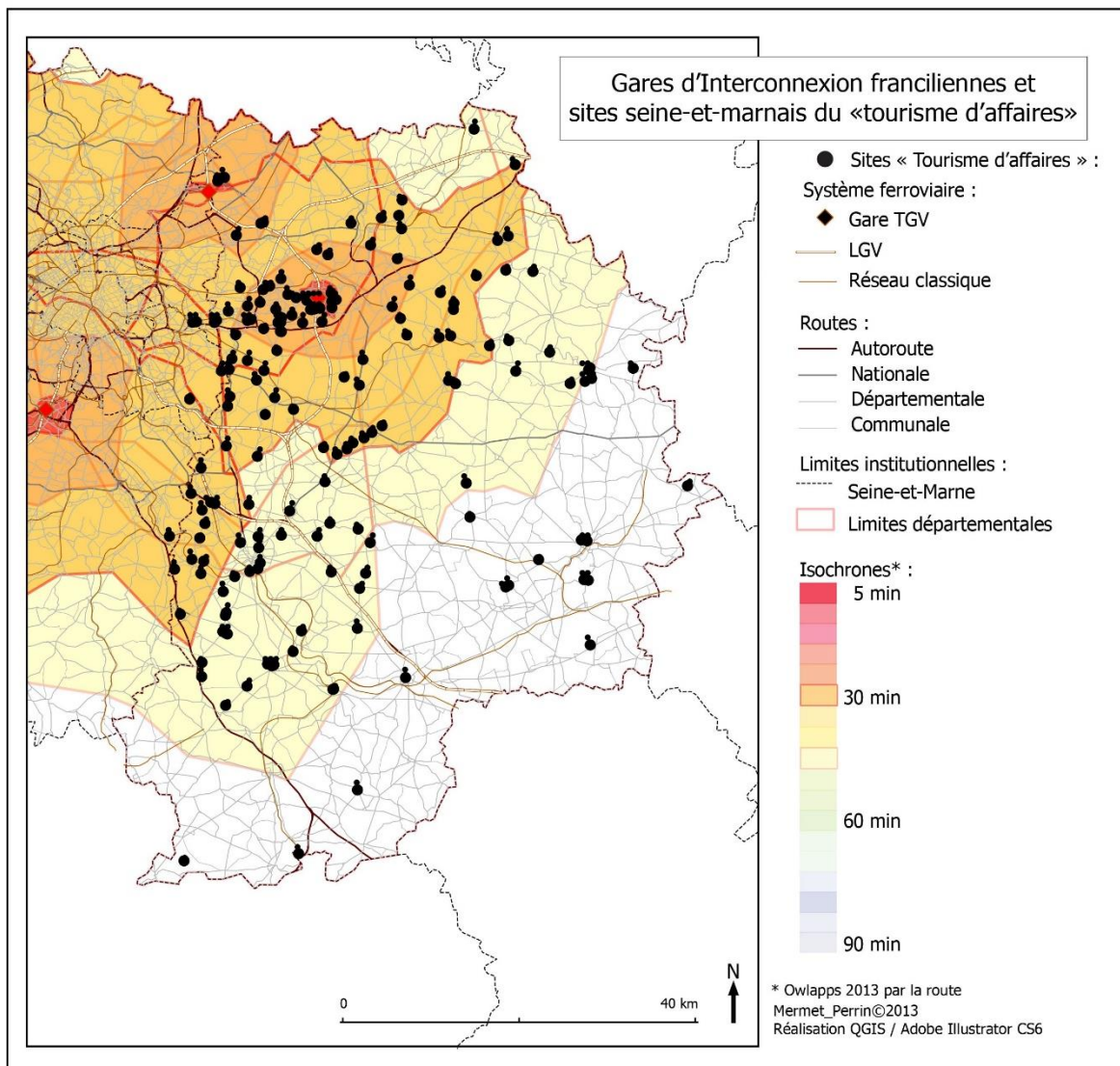
Concernant les isochrones, les calculs ont été réalisés à partir de l'application Owlapps (www.owlapps.net). À partir des coordonnées des différents sites recensés (WGS84 degrés décimaux), la méthode de calcul retenue a été l'option « HYPERDRIVE » (réalisés sur le réseau routier provenant des données d'OpenStreetMap de 2012). Les cartes ont ensuite été réalisées avec QGIS. Ce travail a été réalisé en collaboration avec Samuel Mermet, alors ingénieur de recherche IFSTTAR au sein du LVMT.

Carte 5 : Carte isochrone de l'accessibilité par la route des différents du « tourisme d'affaires » en Seine-et-Marne depuis Marne-la-Vallée Chessy



La Carte 5 présente la distance-temps des différents sites recensés à la gare de Marne-la-Vallée Chessy. Une limite de 30 minutes a été retenue comme zone pertinence (couleur chaude), bien qu'au-delà, la spécificité de certains sites (historiques ou de grandes capacités par exemple) puisse justifier des temps d'accès plus longs. Le Nord de la Seine-et-Marne est un secteur pour lequel Marne-la-Vallée Chessy est un point d'accès à la destination plus intéressant : selon les sites, les gares d'Aéroport Charles-de-Gaulle ou Massy TGV sont plus accessibles. Seule la carte de synthèse des différentes zones d'accès (par la route) privilégiées selon la gare d'arrivée dans la destination pour les sites seine-et-marnais pouvant accueillir des rencontres et événements professionnels sont ici présentés (Carte 6).

Carte 6 : Gares TGV franciliennes et accès par la route aux sites seine-et-marnais du « tourisme d'affaires »



Annexe 4 : Synthèse des entretiens semi-directifs et échanges mobilisés dans la thèse

Tableau 45 : Liste des entretiens (ESD), entrevues et rencontres réalisés

ORGANISME	FONCTION	DATE	PRÉCISIONS
Acteurs du transport			
RATP	Chargé de mission marché visiteur [service Relation de Service, Département Commercial]	26 novembre 2014	Entrevue, en personne
	Chargé de mission marché visiteur [parcours clients] Chargée de mission marché visiteur [commercialisation] [service Relation de Service, Département Commercial]	3 avril 2017	Entretien semi-directif (ESD), en personne
RFF	Directeur Adjoint [Direction du Développement et des Investissements, Direction Régionale Île-de-France]	11 décembre 2013	(Échanges avec prédécesseur en 2011) ESD, par téléphone
SNCF	Chef de projets – Inter secteurs/Nord & Sud Europe puis Responsable du pôle projets [Direction Grands Projets et Prospective]	Multiplés (4) entre 2010 et 2015	ESD, en personne (3 ^e entretien en 2 fois)
	Représentant.e.s des agences commerciales voyageurs (ACV) de Lille, Marseille et Starsbourg [SNCF Voyages]	23 février 2011	Rencontres, en présence du DG et de la directrice commerciale de SMT (les deux 1 ^{ères} en Île-de-France, la 3 ^e à Lyon, la 4 ^e à Bordeaux)
	Représentant de l'ACV de Nantes [SNCF Voyages]	18 mars 2011	
	Représentants de l'ACV Lyon [SNCF Voyages]	21 mars 2011	
	Représentant.e.s de l'ACV Bordeaux [SNCF Voyages]	25 mars 2011	
	Responsable de l'Innovation et Coordinatrice Intersecteurs [SNCF Voyages]	9 mars 2011	ESD, en personne
	Manager National Ventes Forfaits Groupes [SNCF Voyages]	Mars 2011	Rencontre, en présence de représentants de SMT Entrevue, en personne
	Philippe DOMERGUE, Stratégie SNCF	20 décembre 2012	ESD, en personne
	Chargée de mission, services institutionnels [Transilien]	3 septembre 2014	Entrevue, en personne
	Directeur Gare de l'Est et Gare de Marne-la-Vallée Chessy	4 avril 2017	ESD, en personne
	Adjoint de la Directrice des Gares de Paris Lyon et Bercy	6 avril 2017	Entrevue, en personne [visite gare]
	Chef de gare, Marne-la-Vallée Chessy	7 avril 2017	Entrevue, en personne [visite gare]
	Manager de secteur ZD Massy – EGT SUD LC [Transilien]	11 juillet 2019	Entrevue, en personne [visite gare]
Responsable exploitation Massy TGV	11 juillet 2019	Entrevue, en personne [visite gare]	
Thello	Directeur général	28 avril 2014	Entrevue, en personne
Représentants institutionnels hors tourisme (services déconcentrés de l'État, collectivités, organismes associés)			
CEREMA	Directrice d'études [Direction technique territoires et ville]	12 février 2014	ESD, par téléphone
Conseil général de Seine-et-Marne	Directeur des transports	6 juillet 2011 30 août 2011	ESD, en personne Entrevue, par téléphone
	Chargé de mission	31 août 2011	Entrevue, par téléphone
	Directeur des transports & Chargé de mission	1 septembre 2011	Rencontre. En présence du DG de SMT.
Conseil régional d'Île-de-France	Chef du Service Études et Stratégies [Direction des transports]	décembre 2011	ESD, en personne
	Trois chargé.e.s de mission [Direction des transports, Unité Aménagement Durable]	11 juin 2012	Entrevue, en personne [avec les chargés de mission travaillant sur l'étude "Grande gare"]
	Chargé de mission [Direction des transports]	23 juillet 2012	Entrevue, en personne [sur l'étude service en gare]
	Chargé de mission Études et grandes infrastructures [Direction des transports]	25 novembre 2015	ESD, en personne
	Chargé de mission, Pôle logement transports [Direction des transports]	20 décembre 2017	ESD, en personne
EPA Sénart	Directeur Financier, Prospective et suivi territorial	5 juin 2011	ESD, en personne
Seine-et-Marne Développement (SMD)	Directeur général	27 avril 2011	Rencontre, en présence du DG et de la directrice communication de SMT.

ORGANISME	FONCTION	DATE	PRÉCISIONS
Acteurs du développement touristique (dont institutionnels, antennes détachées des collectivités, organismes issus de partenariats institutionnels)			
Comité régional du tourisme (CRT) Paris Île-de-France	DGA, Directeur du Marketing & Responsable du Pôle Études et Observation	7 juin 2011	Rencontre, en présence du DG et de la directrice communication de SMT.
	Responsable du Pôle Études et Observation	5 janvier 2012	ESD, en personne
	Chargé de mission promotion et développement territorial [Direction des Événements et Rencontres professionnels]	10 avril 2012 3 mai 2012	ESD, en personne [en deux fois]
	Directeur & Chargé de mission promotion et développement territorial [Direction des Événements et Rencontres professionnels]	26 octobre 2012	Rencontre, en présence du DG et de la directrice communication de SMT.
Only Lyon	Directeur	12 janvier 2011	ESD, en personne (Lyon)
Acteurs privés			
Disneyland Paris	Directeur & Directeur marketing et développement commercial [Disney Business Solution (DBS)]	9 février 2011	Rencontre, en présence du DG et de la directrice commerciale de SMT.
	Directeur marketing et développement commercial [DBS]	3 mars 2011	ESD, en personne
	Vice-Président, Relations Extérieures & Senior manager [Consumer Insight]	23 mai 2011	Entrevue, en personne
	Responsable du service Research [Consumer Insight]	7 mars 2014	ESD, par téléphone [Sur les visiteurs Disney]
Regus	Directeur général France	20 juin 2012	Entrevue, en personne
		19 juillet 2012	ESD, en personne

Réalisation : J. Perrin

Annexe 5 : Détails concernant les principales données sur la fréquentation des gares TGV franciliennes mobilisées dans la thèse

Tableau 46 : Sources et méthodologies détaillées des données sur la fréquentation des gares TGV franciliennes

Noms et sources	Voyageurs TGV à Massy TGV et Marne-la-Vallée Chessy (SNCF)	Enquête Train (CRT Paris IdF)	Enquête sur la clientèle Ouigo (Ouigo)	Base de données Ouigo (Ouigo)	La fréquentation des grandes gares franciliennes (Gares & Connexions)	Base de données Disney (Disney)	SNCF Open Data (SNCF)	RATP Open Data (RATP)
Nom complet	Enquêtes voyageurs Massy TGV et Marne-la-Vallée Chessy	CRT Paris Île-de-France Enquête dans les trains à grande vitesse européens et français	Enquête annuelle sur le comportement des clients Ouigo	Base de données Ouigo	Enquête dans les gares parisiennes et d'interconnexion dans le cadre de la convention « étude relative à la décongestion des gares parisiennes »	Base de données Disney Guest Profile.	SNCF Open Data Fréquentation en gare 2014 à 2017	Trafic annuel entrant par station du réseau ferré
Acteurs	SNCF (étude réalisée par MV2, ETC [Études Transports et Circulation])	CRT Paris Île-de-France. Convention annuelle SNCF depuis 2008	Ouigo (étude réalisée par CSA en 2013)	Ouigo	Enquête pilotée par SNCF Gares & Connexions; réalisée par les sociétés BVA et MV2 sous l'assistance à maîtrise d'ouvrage de l'AREP; financée par l'État (DRIEA), la Région Île-de-France, SNCF Mobilités (Gares & Connexions, Transilien, Voyages), SNCF Réseau, le STIF (devenu Île-de-France Mobilité) et la RATP.	Disneyland Paris, Service Consumer Insight	SNCF	RATP
Type d'enquête	Étude réalisée dans le cadre du projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Île-de-France et de nouvelles gares TGV franciliennes	Dispositif permanent d'enquête	Enquête annuelle	Dispositif permanent : recueil de données auprès des réservataires	Enquête réalisée dans le cadre d'un partenariat entre acteurs des transports et de l'aménagement en Île-de-France sur les enjeux de décongestion des gares parisiennes	Dispositif d'enquête permanent (données disponibles depuis 2006)	Données de trafic annualisées	Données de trafic annualisées. Mise en ligne annuelle des données de l'année précédente (mise à jour au mois d'avril)

Noms et sources	Voyageurs TGV à Massy TGV et Marne-la-Vallée Chessy (SNCF)	Enquête Train (CRT Paris IdF)	Enquête sur la clientèle Ouigo (Ouigo)	Base de données Ouigo (Ouigo)	La fréquentation des grandes gares franciliennes (Gares & Connexions)	Base de données Disney (Disney)	SNCF Open Data (SNCF)	RATP Open Data (RATP)
Méthodologie	Questionnaires : 10959 voyageurs (montants et descendants) interrogés à Massy TGV et à Marne-la-Vallée Chessy (73 % des questionnaires). La synthèse présente une analyse des profils des voyageurs montants (base extrapolée à 2612 voyageurs montants à Massy TGV et 5 733 à Marne-la-Vallée Chessy)	Questionnaires (face à face) : 11532 questionnaires en 2010 (voyageurs au départ). Environ 600 trains par an (pondération par OD, répartition 1/3 de train français, 2/3 de trains internationaux.	Questionnaires : 2676 clients Ouigo pour des voyages entre le 18 juillet et le 3 novembre 2013.	Données de réservation	Questionnaires face à face (42000) et comptages. Données redressées. À MLV : Campagne n° 1 en Mars 2013 : un jour ouvrable de base (JOB) (un mardi hors vacances scolaires (6h – 22h le 26/03/2013), et deux pointes hebdomadaires en lien avec la fréquentation des parcs (vendredi soir (16h30 - 22h le 22/03/2013) et samedi matin (7h - 14h le 23/03/2013). Campagne n° 2 en Mai-Juin 2013 : deux pointes hebdomadaires en lien avec les horaires de Ouigo et la fréquentation des parcs (vendredi soir (16h30 - 22h le 31/05/2013) et samedi matin (7h - 14h le 01/06/2013). 3 200 voyageurs interrogés lors de la campagne n° 1 et 1 850 lors de la campagne n° 2 (questionnaires apurés)	Enquête par questionnaires (face à face) administrés tous les jours au rythme d'environ 1000 par semaine soit 52000 par an	Estimation de trafic des voyageurs SNCF (et non-voyageurs pour une partie des gares). Sont recensés les voyageurs SNCF selon les types de service présents (Grandes lignes, TER, Transilien, RER)	Recensement des « entrants directs », soit exclusivement les voyageurs provenant de la voie publique ou du réseau SNCF entrant sur le réseau de transport RATP en validant un titre de transport valide

Réalisation J. Perrin

Annexe 6 : Présentation du dispositif d'enquête par questionnaire de 2012

Période et lieux d'enquête :

25 au 31 octobre 2012.

Paris (parvis de Notre-Dame, la Tour Eiffel et Paris Gare de Lyon) ; Marne-la-Vallée (Sorties Sud et Est de la gare de Marne-la-Vallée Chessy).

Objectifs concernant l'échantillonnage :

L'échantillon de l'enquête menée à Rome en 2012 est de 152 individus dont 27 % sont venus dans la destination en train à grande vitesse (Valeri *et al.*, 2012).

Afin d'obtenir un échantillon de touristes utilisant la grande vitesse plus important en vue des traitements statistiques, l'objectif était d'obtenir 250 à 300 questionnaires valides à Paris et à Marne-la-Vallée Chessy, soit un échantillon total de 500 à 600 questionnaires.

Modalités d'enquête :

Enquête par questionnaire (papier). Administration en face à face (l'enquêteur remplit le questionnaire).

Enquêteurs : 45 étudiants du Master 1 Tourisme d'Affaires Congrès Événementiel (TACE) de l'Institut Francilien d'Ingénierie des Services (IFIS - UPEM). Les étudiants ont réalisé les entretiens sous notre supervision dans le cadre du cours « Dynamiques Territoriales : territoire, tourisme et transport » (et en lien avec le cours « statistiques descriptives » de S. Zeghni). Pour les étudiants, l'administration des questionnaires avait pour objectif de se confronter à une méthodologie d'enquête et à un travail de terrain ; de participer à la production de données, dans une démarche réflexive sur les données et leurs discussions ; de travailler sur leurs données à la fois dans le cadre du cours de statistiques descriptives, ainsi que dans la production d'un dossier problématisé. Après les travaux des étudiants, les questionnaires papier ont été récupérés afin d'encoder la base de données.

Les consignes étaient d'interroger les personnes rencontrées de façon aléatoire. Dans le cas de personne en couple ou appartenant à un groupe, la consigne était de considérer les réponses de la personne ayant accepté de répondre aux questions et selon ses déclarations. Les données concernant la dernière partie correspondent à celle de cette personne.

Calendrier d'enquête et organisation :

Afin que les enquêteurs ne soient pas trop nombreux à la fois sur le même site et qu'ils soient répartis entre les différents lieux d'enquêtes, les étudiants ont travaillé en 11 groupes de 4 à 5 personnes.

Chaque groupe avait un étudiant référent, avec qui j'étais en contact durant les périodes d'enquête (je me suis rendue sur les différents lieux d'enquête, successivement). À la fin de chaque session, les différents étudiants se réunissaient et remplissaient une fiche sur laquelle ils précisaient les

demandes (questionnaires supplémentaires, langues) et questions au besoin, ainsi que leur retour sur les conditions d'enquête. L'étudiant référent était chargé de m'envoyer cette fiche.

Pour chacun des lieux parisiens, deux groupes ont chacun réalisé deux sessions (12 sessions à Paris), et cinq groupes ont chacun réalisé deux sessions à Marne-la-Vallée (10 en tout). Les différents créneaux ont été distribués en fonction de la période d'enquête (vacances de la Toussaint du 26 octobre au 8 novembre 2012) et ajustés à la spécificité à la fois des individus ciblés par l'enquête (motif touristique) ainsi que de la fréquentation des gares (Tableau 47). Par exemple, il est apparu que les périodes de fortes affluences offraient des conditions difficiles à la Gare de Lyon, les créneaux ont été adaptés (éviter la fin de journée ou le dimanche).

Tableau 47 : Répartition des lieux et créneaux de l'enquête 2012

		jeudi 25/10	Ven. 26/10*	Sam. 27/10	Dim. 28/10	Lundi 29/10	Mardi 30/10	Mer. 31/10
PARIS	GDL	Groupe 1 : 4 étudiants		16h-19h				16h-19h
		Groupe 2 : 4 étudiants		9h-12h		15h-18h		
	Notre-Dame	Groupe 3 : 4 étudiants		14h30-17h30				9h-12h
		Groupe 4 : 4 étudiants				9h30-12h30		15h-18h
	Tour Eiffel	Groupe 5 : 4 étudiants		16h-19h		14h-17h		
		Groupe 6 : 4 étudiants				13h-16h		12h-15h
MARNE-LA-VALLÉE CHESSY	Groupe 7 : 5 étudiants		13h-16h				16h-19h	
	Groupe 8 : 4 étudiants				9h-12h		15h-18h	
	Groupe 9 : 4 étudiants				13h-16h		14h-17h	
	Groupe 10 : 4 étudiants		16h-19h				9h-12h	
	Groupe 11 : 4 étudiants				16h-19h		12h-15h	

* Début des vacances scolaires

Réalisation J. Perrin

Annexe 7 : Questionnaires de l'enquête de 2012 auprès des touristes à Marne-la-Vallée Chessy et à Paris

Précisions :

En raison de la cible touristique des enquêtés, les questionnaires ont été réalisés et administrés en français et en anglais. Une partie du questionnaire est différente selon qu'il ait été administré à Marne-la-Vallée ou à Paris.

Dans le cadre de cette démarche doctorale, seule une partie des questions nous ont intéressées (ici reproduites en noire). Est ici reproduite la version française du questionnaire, précisant les différences entre les questionnaires administrés à Paris ou à Marne-la-Vallée Chessy. Afin de présenter les deux variantes, la mise en page initiale n'est pas ici reproduite.

Questionnaire de 2012 :

[Identifiant étudiant et questionnaire]

Nom de l'étudiant : /Entretien n° :

Date : /Heure : /Lieu :

Refus : /Francilien (filtre Q1) :

[Filtre]

1. Etes-vous résident francilien ?

- Oui
- Non

> *si non, poursuivre*

2. Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous à Disney/à Paris ? (plusieurs réponses possibles)

- Tourisme (de loisir)
- Tourisme d'affaires (événements d'entreprises, etc.)
- Autre, précisez :

> *Si tourisme, poursuivre*

3. Quel est votre pays de résidence ?

- France
- Autre, précisez :

4. Quels sont votre ville et votre code postal :

[Le séjour]

5. Voyagez-vous : (plusieurs réponses possibles)

- Seul
- En famille
- Avec des amis
- Avec des collègues
- Autre, précisez :

6. Combien de temps séjournez-vous à en région parisienne (Disney)/à Paris ?

Jours : Nuitées :

7. Quelle est la durée totale de votre voyage ?

Jours : **Nuitées :**

8. Dans quel type d'hébergement logez-vous ?

- Hôtel, précisez catégorie :
- Chambre d'hôte
- Camping
- Chez des amis, de la famille
- Autre, **précisez :**

8.1 Précisez le lieu :**9. [version MLV] Quels sites avez-vous visités ?** (plusieurs réponses possibles)

- Parcs Disney
- Vallée Village
- Disney Village
- Autre, **précisez :**

[consigne ici secteur Disney. Détail des sites et lieux visités à Paris Île-de-France en Q15]

9. [version Paris] Quels sites avez-vous visités ? (plusieurs réponses possibles)

- Tour Eiffel
- Notre-Dame
- Sacré cœur
- Musées, **précisez :**
- La Défense
- Disney
- Versailles
- Autre, **précisez :**

[consigne ici détail des sites et lieux visités à Paris Île-de-France]

10. Pouvez-vous estimer votre budget (€) ? (déplacement, hébergement et restauration inclus)
(total/personne)

- Prévu :
- Effectivement dépensé :

[Les modes de transport]

11. Quel moyen de transport avez-vous utilisé pour venir en région parisienne ?

- Voiture [> Q11.1]
- Car [> Q11.1]
- Avion [> Q11.1], **précisez aéroport/compagnie :**
- Train Intercité ou TER [> Q11.1]
- TGV, **précisez gare d'arrivée/compagnie :**
- Autre [> Q11.1], **précisez :**

[si autre que TGV]

11.1 Pour quelle raison avez-vous choisi ce mode ?

- Temps de transport
- Coût
- Autre, **précisez :**

12. Combien de temps avez-vous mis (min) pour venir en région parisienne ? (*porte à porte*)**13. Quel est le coût (en €) de ce déplacement (AR) pour venir en région parisienne ?****14. À destination, quel(s) moyen(s) de transport avez-vous utilisé lors de vos visites à Disney/dans Paris ?**
(plusieurs réponses possibles) [*les classer dans l'ordre déclaratif*]

- Voiture
- Métro
- RER

- Taxi
- Bus
- Tram
- Vélo
- Autres, **précisez :**

[Destination(s) et (re)visite(s)]

15. [Version MLV uniquement] Lors de ce voyage, allez-vous (ou avez-vous) visiter Paris ou la région parisienne ?

- Oui, **précisez :**
- Non

[consigne détail des sites et lieux visités à Paris Île-de-France]

16.D/15.P Allez-vous visiter d'autres destinations (que la région parisienne) ?

- Oui [> Q16.1 à 16,3]
- Non

[Si oui]

16.1D/15.1P Lesquelles ? :...

16.2D/15.2P L'existence d'une desserte TGV depuis Paris/MLV vers ces villes, vous a-t-elle influencé ?

- Oui
- Non
- Pourquoi :

16.3D/15.3D Allez-vous visiter cette (ces) ville(s) en TGV ?

- Oui
- Non
- Précisez :

17.D/16.P Etes-vous déjà venu à Disney/à Paris ?

- Oui [> Q17.1 à 17,2], combien de fois :
- Non

[Si oui]

17.1D/16,1 P Quand êtes-vous venu ? (année si possible)

Précisez première et dernière fois :

17.2D/16.2P Quelle motivation a en premier lieu décidé ce nouveau séjour à Disney/à Paris ? :...

18.D/17.P Envisagez-vous de revenir à Disney/à Paris ?

- Oui
- Non
- Pourquoi :

[Choix de destination(s)]

19.D Quels critères ont influencé votre venue à Disney ? Estimez leur importance :

1 : sans importance, 2 : peu important, 3 : important, 4 : très important :

	1	2	3	4
19.1 Présence de proches dans la destination (ou dans l'une des étapes du voyage)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
19.2 Divertissement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
19.3 Proximité de Paris	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
19.4 Possibilité de visiter plusieurs destinations	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
19.5 Shopping	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
19.6 Communication sur la destination Disney	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
19.7 Événements liés à la destination	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
19.8 Événements professionnels	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
19.9 Événements personnels	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
19.10 Desserte à grande vitesse ferroviaire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

CONCERNANT CE CRITERE :

19.131 Si important ou très important, est-ce en raison de : (plusieurs réponses possibles)

- rapidité du déplacement
- bonne accessibilité de la gare de départ
- bonne accessibilité de la gare d'arrivée
- fréquence de la desserte proposée
- coût (par rapport à d'autres modes)
- possibilité de visiter d'autres villes
- réduction du temps de déplacement
- sécurité de ce moyen de transport
- durabilité (écologie) du transport ferroviaire (par rapport à d'autres modes)
- autre, **précisez :**

18.P Quels critères ont influencé votre venue à Paris ? Classer leur importance :

1 : sans importance, 2 : peu important, 3 : important, 4 : très important :

	1	2	3	4
18.1 Présence de proches dans la destination (ou dans l'une des étapes du voyage)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
18.2 Présence de patrimoine historique et architectural	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
18.3 Présence de patrimoine culturel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
18.4 Gastronomie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
18.5 Shopping	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
18.6 Possibilité de visiter les parcs Disney	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
18.7 Possibilité de visiter plusieurs destinations (villes)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
18.8 Bouche à oreille sur la ville	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
18.9 Communication sur la destination Paris	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
18.10 Événements liés à la destination	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
18.11 Événements professionnels	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
18.12 Événements personnels	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
18.13 Desserte à grande vitesse ferroviaire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

CONCERNANT CE CRITERE :
18.131 Si important ou très important, est-ce en raison de : (plusieurs réponses possibles)

- rapidité du déplacement
- bonne accessibilité de la gare de départ
- bonne accessibilité de la gare d'arrivée
- fréquence de la desserte proposée
- coût (par rapport à d'autres modes)
- possibilité de visiter d'autres villes
- réduction du temps de déplacement
- sécurité de ce moyen de transport
- durabilité (écologie) du transport ferroviaire (par rapport à d'autres modes)
- autre, **précisez :**

20.D/19.P Quels sont les 3 premiers critères ayant motivé votre décision de visiter cette destination (qu'ils soient ou non dans la liste) ?

[Le touriste]

21.D/20.P Etes-vous :

[remplir]

- Homme
- Célibataire
- Femme
- En couple

22.D/21.P Quelle est votre nationalité ? :

23.D/22.P Quel âge avez-vous ? :

24.D/23.P Quel est votre niveau d'étude ?

- Secondaire (collège)
- Baccalauréat
- Universitaire

25.D/24.P Quel type d'activité exercez-vous ?

[idée statut professionnel/CSP]

- Employé
- Cadre
- Profession libérale/Indépendant
- Elève — Etudiant
- Etudiant salarié
- Actif sans emploi (chômeur)
- Femme/homme au foyer
- Retraité
- Autre, *précisez :*

26.D/25.P Pouvez-vous nous indiquer si le revenu mensuel moyen de votre foyer est :

- < 500 €
- 500 – 1 500 €
- 1 500 – 2 500 €
- 2 500 – 3 500 €
- 1 500 – 2 500 €
- 2 500 – 3 500

Annexe 8 : Présentation du dispositif d'enquête par questionnaire de 2017

Période et lieu d'enquête :

7 au 28 avril 2017.

Au sein de Paris Gare de Lyon (Hall 1, Hall 2 et Hall 3) et de Marne-la-Vallée Chessy (Niveau 0 et niveau mezzanine).

Objectifs concernant l'échantillonnage :

Les objectifs initiaux étaient d'atteindre 200 questionnaires valides à Paris Gare de Lyon et 300 à Marne-la-Vallée Chessy afin d'avoir dans cette seconde gare un échantillon suffisamment important pour isoler les touristes utilisant l'offre Ouigo, de ceux voyageant avec d'autres opérateurs dans les traitements statistiques.

Modalité d'enquête :

Enquête par questionnaire (tablette). Administration en face à face (l'enquêteur remplit le questionnaire sur la tablette). Logiciel Lime Survey.

Trois enquêteurs principaux ont travaillé à la conduite de l'enquête (une à trois personnes présentes en gare) : deux étudiants ont conduit l'enquête à Marne-la-Vallée Chessy dans le cadre de leur stage, Thomas Quillerier et Julie Wenis, cette dernière ayant réalisé un stage de cinq mois en lien direct avec le projet ; ainsi que moi-même. Deux chercheurs ont également accepté de participer à quelques créneaux d'enquête Benoit Conti [IFSTTAR – LVMT] et Vincent Lasserre Bigorry [ENPC – LVMT].

Les consignes étaient d'interroger les personnes rencontrées de façon aléatoire. Dans le cas de personne en couple ou appartenant à un groupe, la consigne était de considérer les réponses de la personne ayant accepté de répondre aux questions et selon ses déclarations. Les données concernant la dernière partie correspondent à celle de cette personne.

Calendrier d'enquête et organisation :

Le programme des plages d'enquête a été adapté à chacun des deux lieux d'enquête.

- L'offre en gare : par exemple dans le cas de Marne-la-Vallée, équilibrer les créneaux en fonction de la répartition des trains au départ (TGV, Eurostar et Ouigo).
- Les conditions de fréquentation dans chacune des deux gares. À Paris Gare de Lyon, le planning a été ajusté afin d'éviter les périodes de pointe, l'importance de l'affluence se traduisant par une moindre disposition des voyageurs à répondre. À Marne-la-Vallée Chessy, au contraire, les périodes de creux ont été évitées, ainsi que le samedi matin, les espaces d'attentes étant massivement fréquentés par des Franciliens.
- L'enquête a été réalisée au mois d'avril, au moment de la période des vacances de printemps. Le planning a été organisé afin d'être comparable à l'enquête 2012 (JOB, week-end, vacances), et de prendre en compte les périodes des trois zones de vacances (Tableau 48). L'axe de desserte sud-est desservant Paris Gare de Lyon et sur lequel l'offre Ouigo à Marne-la-Vallée Chessy est plus particulièrement renforcée correspond à des secteurs répartis dans

les trois zones de calendrier des vacances françaises. Afin de limiter les effets de surreprésentativité de certains lieux d'origine par rapport aux conditions d'enquête, celle-ci s'est déroulée sur quatre semaines, entre le 7 et le 28 avril 2017.

Tableau 48 : Période d'enquête et calendrier des vacances de printemps 2017

	03-09/04	10-16/04	17-23/04	24-30/04
Zone A (Académies de Besançon, Bordeaux, Clermont-Ferrand, Dijon, Grenoble, Limoges, Lyon, Poitiers)			X	X
Zone B (Académies de Aix-Marseille, Amiens, Caen, Lille, Nancy-Metz, Nantes, Nice, Orléans-Tours, Reims, Rennes, Rouen, Strasbourg)		X	X	
Zone C (Académies de Créteil, Montpellier, Paris, Toulouse, Versailles)	X	X		

Réalisation J. Perrin

Le Tableau 49 présente le calendrier après ajustement des différents créneaux de l'enquête par questionnaire de 2017.

Tableau 49 : Répartition des lieux et créneaux de l'enquête par questionnaire 2017

				J 06/04	V 07/04	S 08/04
MLV				/	9h-10h30 visite tech. Fin mat. Ap-midi	10h-13h
GDL				12h-13h Visite tech.	Fin ap-midi	Fin mat. Ap-midi
				L 10/04	Ma 11/04	Me 12/04
MLV	Matinée Fin ap-midi	Fin ap-midi	Fin ap-midi	Matinée Fin ap-midi	Matinée (9h) Fin ap-midi	/
GDL	Matinée Ap-midi	Ap-midi	Matinée Ap-midi	Matinée Ap-midi	/	/
				L 17/04	Ma 18/04	Me 19/04
MLV	/	Matinée Fin ap-midi	Matinée Fin ap-midi	Matinée Fin ap-midi	Matinée Fin ap-midi	/
GDL	Matinée Ap-midi	Matinée Ap-midi	Matinée Ap-midi	Fin matinée Ap-midi	Matinée Ap-midi	/
				L 24/04	Ma 25/04	Me 26/04
MLV	Fin ap-midi	Matinée Fin ap-midi	Fin ap-midi	/	Matinée Ap-midi	
GDL	Matinée Ap-midi	Ap-midi	/	/	/	

Réalisation J. Perrin



G2.	Est-ce que vous connaissez l'offre à grande vitesse Ouigo ?	Yes <input type="checkbox"/>
		No <input type="checkbox"/>
G3.	Sans Ouigo, vous seriez quand même venu en région parisienne ?	
	<i>Au besoin, répéter les propositions sans reformuler</i>	
	Non, je ne serai pas venu	<input type="checkbox"/>
	Oui, je serai venu avec une autre offre de train à grande vitesse	<input type="checkbox"/>
	Oui, je serai venu avec un autre mode	<input type="checkbox"/>
	Ne sais pas	<input type="checkbox"/>
Section H: Gare		
H1.	Quelle est votre gare d'arrivée ?	
	Paris Gare de Lyon	<input type="checkbox"/>
	Paris Gare de l'Est	<input type="checkbox"/>
	Paris Gare du Nord	<input type="checkbox"/>
	Paris Montparnasse	<input type="checkbox"/>
	Marne-la-Vallée Chessy	<input type="checkbox"/>
	Massy TGV	<input type="checkbox"/>
	Aéroport Roissy CDG2 TGV	<input type="checkbox"/>
	Ne sais pas	<input type="checkbox"/>
	Other	<input type="checkbox"/>
	Veuillez préciser	
H2.	Arrivez-vous et repartez-vous de la même gare ?	
	<i>Si précisez, noter les sigles (ex : Gare du Nord = GN)</i>	
	Oui, j'arrive et je repars depuis la même gare.	<input type="checkbox"/>
	Non, j'arrive dans une gare, et je repars d'une autre gare, précisez la gare et la compagnie :	<input type="checkbox"/>
	Autre	<input type="checkbox"/>



Section M: Fin et remerciement

Le questionnaire s'arrête maintenant, merci d'avoir accepté de répondre. Bonne fin de séjour !

- M1. Dans le cadre de cette étude, nous souhaitons également discuter avec des voyageurs utilisateurs de Ouigo, afin de discuter de leurs pratiques de voyage. Il s'agit d'entretiens d'une vingtaine de minutes, par téléphone. Accepteriez vous d'être contacté afin de programmer un de ces entretiens ? Si oui, pourriez vous nous fournir un mail ou un numéro de téléphone ?**

Afin de respecter l'anonymat des individus, les coordonnées des individus ne seront pas conservées au delà du temps d'organisation de l'entretien

- M2. Merci beaucoup d'avoir accepté de répondre à ce questionnaire. Si vous avez des remarques, n'hésitez pas à nous en faire part. Bonne fin de séjour !**

Section N: Enquêteur

- N1. Genre**

Ne pas poser cette question

Female

Male

Annexe 10 : Grille des entretiens semi-directifs réalisés auprès de touristes de Paris Île-de-France ayant voyagé avec Ouigo

Vous avez accepté d'échanger par téléphone sur vos expériences et pratiques de voyages. Merci beaucoup d'avoir accepté cet entretien téléphonique.

Il sera analysé dans le cadre de ma thèse. L'objectif est de comprendre comment s'est organisé votre séjour.

Je vous rappelle que l'entretien est enregistré pour traitement, mais qu'il est totalement anonyme. Les informations que vous me donnerez seront utilisées de manière anonyme et dans un but purement scientifique.

[Si individu hors questionnaire :]

Vous avez passé un séjour en Île-de-France il y a quelques mois et vous avez utilisé l'opérateur Ouigo pour venir. Je souhaite échanger avec vous sur l'organisation et le déroulement de votre séjour. Avant de débiter cet entretien, j'ai quelques questions préalables.

Pourriez-vous en quelques mots vous présenter [âge, profession, lieu de résidence, situation familiale (couple, enfant et âge)] ?

Concernant le séjour que vous avez passé en région parisienne et au cours duquel vous êtes venu en Ouigo (le dernier), pourriez-vous m'indiquer :

Période et Durée (en nuitée)

Lieu(x) et type(s) d'hébergement

Raisons principales (visite, découverte, événements, proches, etc.)

Avec qui (voyage/séjour)

Tout d'abord, je souhaiterais revenir sur l'organisation et le déroulement du séjour que vous avez passé en région parisienne en avril dernier.

Nous allons d'abord parler de votre séjour.

Aviez-vous choisi à l'avance votre(vos) lieu(x) d'hébergement ?

Dans quels lieux êtes-vous allé dans la région ? Pouvez-vous me raconter le déroulement, les grandes étapes de votre séjour ?

[vérification/questions de relance au besoin]

(Comment vous êtes-vous déplacé dans ces différents lieux ?)

Avant ce séjour, êtes-vous déjà venu en la région parisienne ?

[vérification/questions de relance au besoin]

(Souvent ? Où ? Comment ?)

Pour ce séjour, vous êtes venu en train, avec l'offre Ouigo. Pour quelles raisons avez-vous choisi de voyager avec cette offre ?

[vérification/questions de relance au besoin]

(Avez-vous envisagé différents moyens de transport pour venir dans la région ?)

(Avez-vous également utilisé Ouigo pour votre retour ? Si non, pour quelles raisons ?)

Nous allons maintenant parler de votre expérience et de votre appréciation de l'offre Ouigo.

Avez-vous l'habitude de voyager avec Ouigo ?

Il y a quelques mois, la SNCF a annoncé qu'elle envisageait de faire arriver des trains Ouigo dans les gares parisiennes, comme Paris Gare de Lyon. Qu'en pensez-vous ?

Avant de terminer cet entretien, pourriez-vous me parler un peu de vos habitudes de voyage ?

Avez-vous l'habitude de partir en week-end ou en voyage ?

Pour ces voyages, quels différents moyens de transport avez-vous l'habitude d'utiliser ?

Je vous remercie d'avoir accepté de répondre à ces questions. Est-ce que vous souhaitez ajouter quelque chose ou avez questions ?

Annexe 11 : Synthèse des entretiens semi-directifs auprès des touristes de Paris Île-de-France ayant voyagé avec Ouigo

Dans le cadre des entretiens semi-directifs réalisés en 2017 auprès de touristes de Paris Île-de-France ayant voyagé avec Ouigo, tous les entretiens ont été réalisés par téléphone et retranscrits. Les identifiants sont des prénoms modifiés. Le Tableau 50 présente une synthèse des personnes rencontrées, du séjour, du voyage en train réalisés et des conditions de réalisation de l'entretien (date et modalité de recrutement, suite à l'enquête par questionnaire [Enquête 2017] ou de proche en proche [PP]).

Tableau 50 : Présentation des personnes entretenues lors du volet entretien de l'enquête 2017

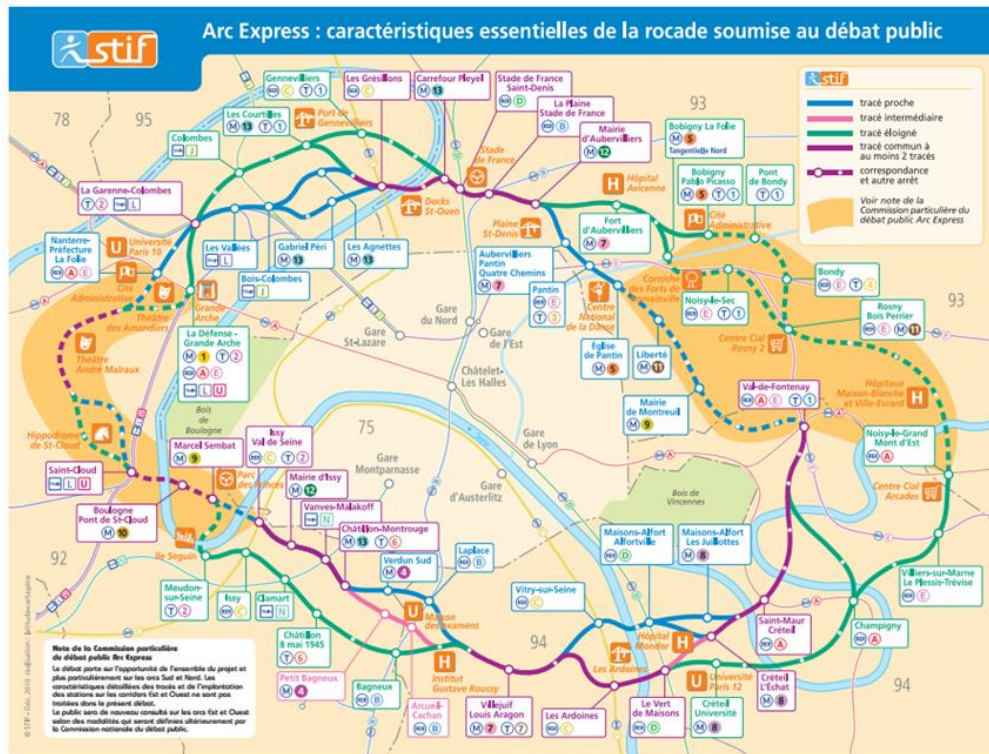
Identifiant*	Profil	Ville résidence et type de ménage	Période et durée du séjour	Motif du séjour	Voyage en train	Date entretien Recrutement
Cécile	Femme 18 ans Étudiante	Montpellier (33) Célibataire sans enfant	Février 2016 4 nuits	Proche Visite	A/R Ouigo, MLV Train avec une amie	21 juin 2017 PP
Solène	Femme 18 ans Étudiante	Montpellier (33) Célibataire sans enfant	Juin 2017 3 nuits	Proche Visite	Aller Ouigo, MLV Retour TGV, GDL Train seule	21 juin 2017 PP
Nathalie	Femme 41 ans Prof. intermédiaire	Bourg-lès-Valence (26) Couple avec enfants	Avril 2017 5 nuits	Visite	Aller Ouigo, MLV Retour TGV, GDL Train avec conjoint et enfants	29 juin 2017 Enquête 2017
Claire	Femme 35 ans Prof. intermédiaire	Hazebrouck (59) Célibataire avec enfant	Avril 2017 1 nuit	Visite	A/R Ouigo, MLV Train avec enfant	5 juillet 2017 Enquête 2017
Juliette	Femme 59 ans Retraité	Marseille (13) Couple sans enfant	Avril 2017 6 nuits	Visite Proche	A/R Ouigo, MLV Train avec conjoint	5 juillet 2017 Enquête 2017
Frédéric	Homme 67 ans Retraité	St-Bonnet-de-Mure (69) Couple sans enfant	Avril 2017 1 nuit	Visite	A/R Ouigo, MLV Train avec conjoint et petits-enfants	5 juillet 2017 Enquête 2017
Leïla	Femme 33 ans Employé	Marseille (13) Couple avec enfant	Avril 2017 10 nuits	Proche	A/R Ouigo, MLV Train avec enfants	11 juillet 2017 Enquête 2017
Clara	Femme 23 ans Étudiante	Marseille (13) Célibataire sans enfant	Avril 2017 3 nuits	Visite	Aller Ouigo, MLV Retour TGV, GDL Train avec père et sœur [enfant]	19 juillet 2017 Enquête 2017
Estelle	Femme 17 ans Lycéenne	Saint-Vallier (26) Vit en famille (couple avec enfant)	Avril 2017 4 nuits	Proche Visite	A/R Ouigo, MLV Train seule	19 juillet 2017 Enquête 2017
Marianne	Femme 35 ans Cadre	Chapareillan (38) Couple avec enfants	Déc 2016-Janv 2017 2 nuits	Proche	A/R Ouigo, MLV Train avec conjoint et petits-enfants	20 juillet 2017 PP
Camille	Femme 16 ans Lycéenne	Nantes (44) Vit en famille (couple avec enfant)	Juin-Juillet 2017 6 nuits	Proche Visite	Aller Ouigo, MLV Retour TGV, MLV Train seule	27 juillet 2017 PP
Pierrette	Femme 61 ans Retraîtée	Reypoède (59) Célibataire sans enfant	Juillet 2017 4 nuits	Proche	A/R Ouigo, MLV Train avec fille et petit-enfant	8 août 2017 PP
Lucile	Femme 29 ans À la recherche d'un emploi	Tassin-la-demi-lune (69) Célibataire sans enfant	Octobre 2016 7 nuits	Proche Visite	Aller Ouigo, MLV Retour TGV, GDL Train seule	9 août 2017 PP
Victor	Homme 28 ans Cadre	Lyon (69) Célibataire sans enfant	Août 2017 3 nuits	Proche Visite	Aller Ouigo, MLV Retour TGV, GDL Train seul	12 septembre 2017 PP
Chirine	Femme 28 ans Prof. intermédiaire	Lyon (69) Couple sans enfant	Septembre 2017 2 nuits	Proche [événement familial]	Aller Ouigo, MLV Retour voiture Train seule	20 septembre 2017 PP

* Prénoms modifiés

Réalisation : J. Perrin. Enquête 2017

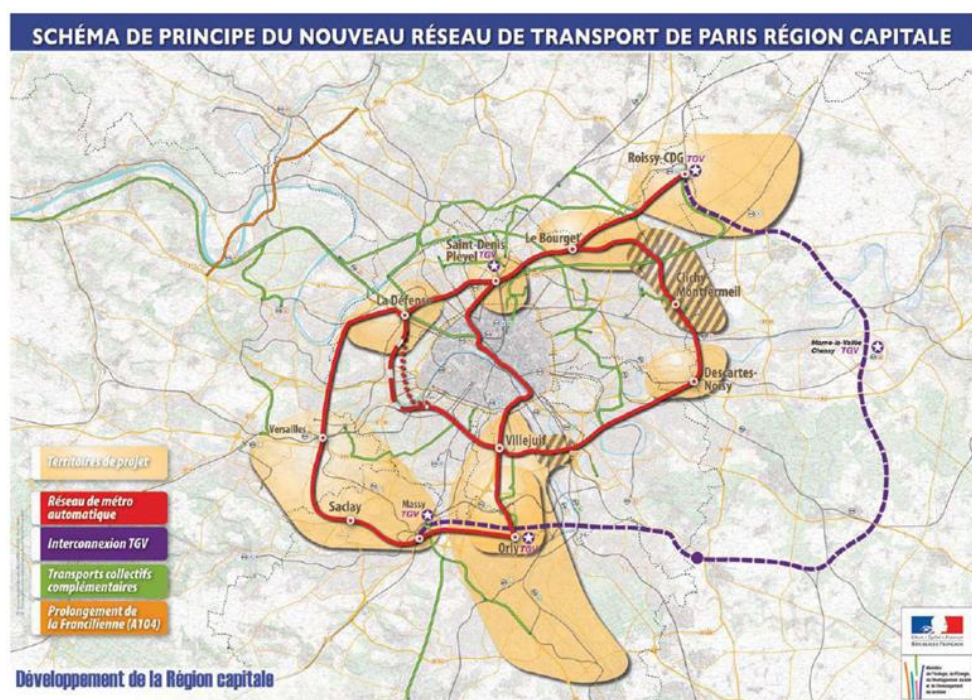
Annexe 12 : Représentations des projets Arc Express et de réseau de transport public du Grand Paris en 2010

Carte 7 : Carte du projet Arc Express



Source : Site de la CPDP (cpdp.debatpublic.fr/cpdp-arcexpress/presse/carte-projet-arc-express.html), décembre 2010

Carte 8 : Projet du nouveau réseau de transport du Grand Paris (Ministère de l'Écologie, 2010)



Source : Site du Ministère de l'Écologie, 2010

Annexe 13 : Le programme de lignes à grande vitesse dans la loi Grenelle I

Evolution de l'article traitant du développement du réseau LGV français (première version du projet de loi et texte adopté)

III. – Le maillage du territoire par des lignes ferrées à grande vitesse sera poursuivi, non seulement pour relier les capitales régionales à Paris mais aussi pour les relier entre elles et assurer la connexion du réseau français au réseau européen.

À cet effet, outre la ligne Perpignan-Figueras et la première phase de la branche Est de la ligne Rhin-Rhône actuellement en travaux, la réalisation de 2 000 kilomètres de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse sera lancée d'ici 2020 après une concertation à engager au plus tard en 2009 avec les collectivités territoriales, en particulier les régions, portant sur les priorités, les tracés, les alternatives à la grande vitesse, les clefs de financement et prenant en compte l'impact sur la biodiversité. Le programme de lignes à grande vitesse pourra porter sur la ligne Tours-Bordeaux, le contournement de Nîmes et de Montpellier, la ligne Montpellier-Perpignan, la ligne Bretagne-Pays-de-la-Loire, les deuxièmes phases de la ligne Est et de la branche Est de la ligne Rhin-Rhône, l'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France, la ligne Provence-Alpes-Côte d'Azur, la ligne Bordeaux-Toulouse, la ligne Bordeaux-Hendaye, les branches Sud et Ouest de la ligne Rhin-Rhône. L'État contribuera, à hauteur de 16 milliards d'euros, au financement de ce programme d'investissements.

Un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres sera défini dans une perspective de long terme incluant notamment la mise à l'étude d'un barreau Est-Ouest et des lignes Paris-Clermont-Ferrand et Poitiers-Limoges. Les grandes villes qui resteraient à l'écart du réseau à grande vitesse verront la qualité de leur desserte améliorée en termes de vitesse et de confort, notamment par l'aménagement des infrastructures existantes. Le cas échéant, il pourra être recouru à des contrats de service public financés par un système de péréquation.

Extrait de l'Article 11 du projet de Loi dite Grenelle I, déposé le 11 juin 2008³²⁸

III. — La poursuite du développement du réseau de lignes ferrées à grande vitesse aura pour objectifs d'améliorer les liaisons des capitales régionales avec la région parisienne, de permettre des liaisons rapides entre elles grâce à des lignes transversales et des lignes d'interconnexion en Ile-de-France et de favoriser l'intégration de la France dans l'espace européen grâce à la connexion du réseau de lignes à grande vitesse français avec les réseaux des pays limitrophes.

Le transport ferroviaire régional, élément structurant pour les déplacements interrégionaux, interurbains et périurbains, contribuera à diffuser l'effet de la grande vitesse au profit de l'ensemble du territoire. Parallèlement, la qualité de la desserte des agglomérations qui resteraient à l'écart du réseau à grande vitesse sera améliorée en termes de vitesse, de fiabilité et de confort. A cette fin, pourront notamment être prévus des aménagements portant sur les infrastructures existantes, ainsi que la construction de compléments d'infrastructures nouvelles, en particulier, à la traversée des aires urbaines saturées. La desserte de la Normandie sera améliorée dans ce cadre. Le cas échéant, il pourra être recouru à des contrats de service public financés par un système de péréquation.

L'Etat contribuera, à hauteur de 16 milliards d'euros, au financement d'un programme d'investissements permettant de lancer la réalisation de 2 000 kilomètres de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse d'ici à 2020.

Ce programme de lignes à grande vitesse pourra porter sur les projets suivants dans la mesure de leur état d'avancement :

- la ligne Sud-Europe—Atlantique, constituée d'un tronçon central Tours—Bordeaux et des trois branches Bordeaux—Toulouse, Bordeaux—Hendaye et Poitiers—Limoges ;
- la ligne Bretagne—Pays de la Loire ;

³²⁸ Site de l'Assemblée nationale : www.assemblee-nationale.fr/13/projets/pl0955.asp (consultée en juin 2019).

- l'arc méditerranéen, avec le contournement de Nîmes et de Montpellier, la ligne Montpellier—Perpignan et la ligne Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- la desserte de l'est de la France, avec l'achèvement de la ligne Paris—Strasbourg et des trois branches de la ligne Rhin—Rhône ;
- l'interconnexion sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France ;
- les accès français au tunnel international de la liaison ferroviaire Lyon—Turin, qui fait l'objet d'un traité franco-italien.

Il fera l'objet d'une concertation avec les collectivités territoriales, en particulier les régions, à engager avant fin 2009. Cette concertation portera sur les priorités, les alternatives à grande vitesse, les tracés et les clefs de financement des projets. Elle tiendra notamment compte de leurs impacts sur l'environnement, en particulier sur la biodiversité et sur les espaces agricoles et naturels, et des priorités établies au niveau européen dans le cadre des réseaux transeuropéens.

Un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres sera en outre défini, incluant la ligne Paris—Orléans—Clermont-Ferrand—Lyon, dont les études sont déjà engagées en vue d'un débat public. Dans ce cadre, seront mises à l'étude la ligne Paris—Amiens—Calais et la ligne Toulouse—Narbonne, reliant les réseaux LGV Sud-Est et Sud-Ouest, ainsi qu'un barreau Est-Ouest et un barreau améliorant la desserte du Béarn et de la Bigorre.

Si certains projets figurant dans la liste des premiers 2 000 kilomètres prennent du retard par rapport à l'échéance de 2020, et dès lors qu'un projet figurant dans la liste des 2 500 kilomètres supplémentaires est prêt, ce dernier pourra être avancé à l'horizon 2020 et les travaux correspondants engagés.

Extrait de l'Article 12 de la Loi Grenelle I, adopté le 3 août 2009³²⁹

Article traitant de la réalisation d'un SNIT

I. — Le schéma national des infrastructures de transport, qui constitue une révision des décisions du comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire de décembre 2003, sera élaboré en 2009 en concertation avec les parties prenantes du Grenelle.

L'Etat évalue l'opportunité des projets d'infrastructures à inscrire dans le schéma national des infrastructures de transport en se fondant sur des critères permettant d'apprécier la contribution des projets à l'atteinte des objectifs de développement durable fixés dans le cadre de la présente loi. Ces critères seront par priorité :

- le solde net d'émissions de gaz à effet de serre induites ou évitées par le projet rapporté à son coût ;
- l'avancement d'autres projets et les perspectives de saturation des réseaux concernés ;
- la performance environnementale (lutte contre le bruit, effet de coupure, préservation de la biodiversité...) ;
- l'accessibilité multimodale, le développement économique, le désenclavement et l'aménagement des territoires aux différentes échelles ;
- l'amélioration de l'efficacité, de la sécurité et de la cohérence du système de transport existant ;
- la réalisation des objectifs d'accessibilité des personnes à mobilité réduite prévus par la législation nationale.

II. — A titre expérimental, un groupe national de suivi des projets d'infrastructures majeurs et d'évaluation des actions engagées est mis en place jusqu'en 2013. Il est composé de représentants du Parlement, du Gouvernement, des collectivités territoriales, des organisations syndicales, des organisations professionnelles concernées et de représentants de la société civile. Il se réunit au moins une fois par an et rend publics ses travaux.

Un arrêté du ministre chargé des transports détermine les projets d'infrastructures qui feront l'objet d'un tel suivi, les actions à évaluer et en précise les modalités.

Extrait de l'Article 17 de la Loi Grenelle I, adopté le 3 août 2009³³⁰

³²⁹ Dans les premières versions du projet de Loi, l'article 11 est concerné par le programme de développement du réseau LGV, puis l'article 12. Site du droit français : www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2009/8/3/2009-967/jo/article_12 (consultée en juin 2019).

³³⁰ Site du droit français : www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2009/8/3/2009-967/jo/article_17 (consultée en juin 2019).

Annexe 14 : Communiqué de presse de l'ARF concernant la participation des Régions au financement des LGV (9 avril 2009)

Communiqué de presse



*Jeu*di 9 avril 2009

Lignes à grande vitesse : Les Régions demandent au Gouvernement d'assumer ses responsabilités en augmentant sa part de financement

Les plans de financement des LGV sont en panne: sur les 53 milliards nécessaires à la réalisation de l'étape 1 du Grenelle, seuls 44% sont financés. Les montages impliquent RFF et partenaires, l'Etat, les collectivités territoriales voire l'Europe.

Les collectivités territoriales financent entre le quart et le tiers du montant des projets. Un financement explosif pour elles puisque cette première étape de LGV leur coûterait entre 13 et 18 milliards €.

Les Régions financent entre 35% et 100% de la part des collectivités. Un financement incompatible avec leur fiscalité, puisque un point d'augmentation représente seulement 1 à 2 millions d'euros de recettes supplémentaires.

Les Régions ont largement assumé leur responsabilité depuis le transfert de la compétence des TER, en modernisant et renouvelant le matériel et en améliorant l'offre de transport. Bien au delà des compensations de l'Etat, leur propre effort financier propre s'élève, hors Ile-de-France, à plus d'1,5 milliard d'€ par an. Sans ressources nouvelles, les Régions ne pourront pas poursuivre le développement des TER, dont la fréquentation devrait être multipliée par 4 d'ici 2020.

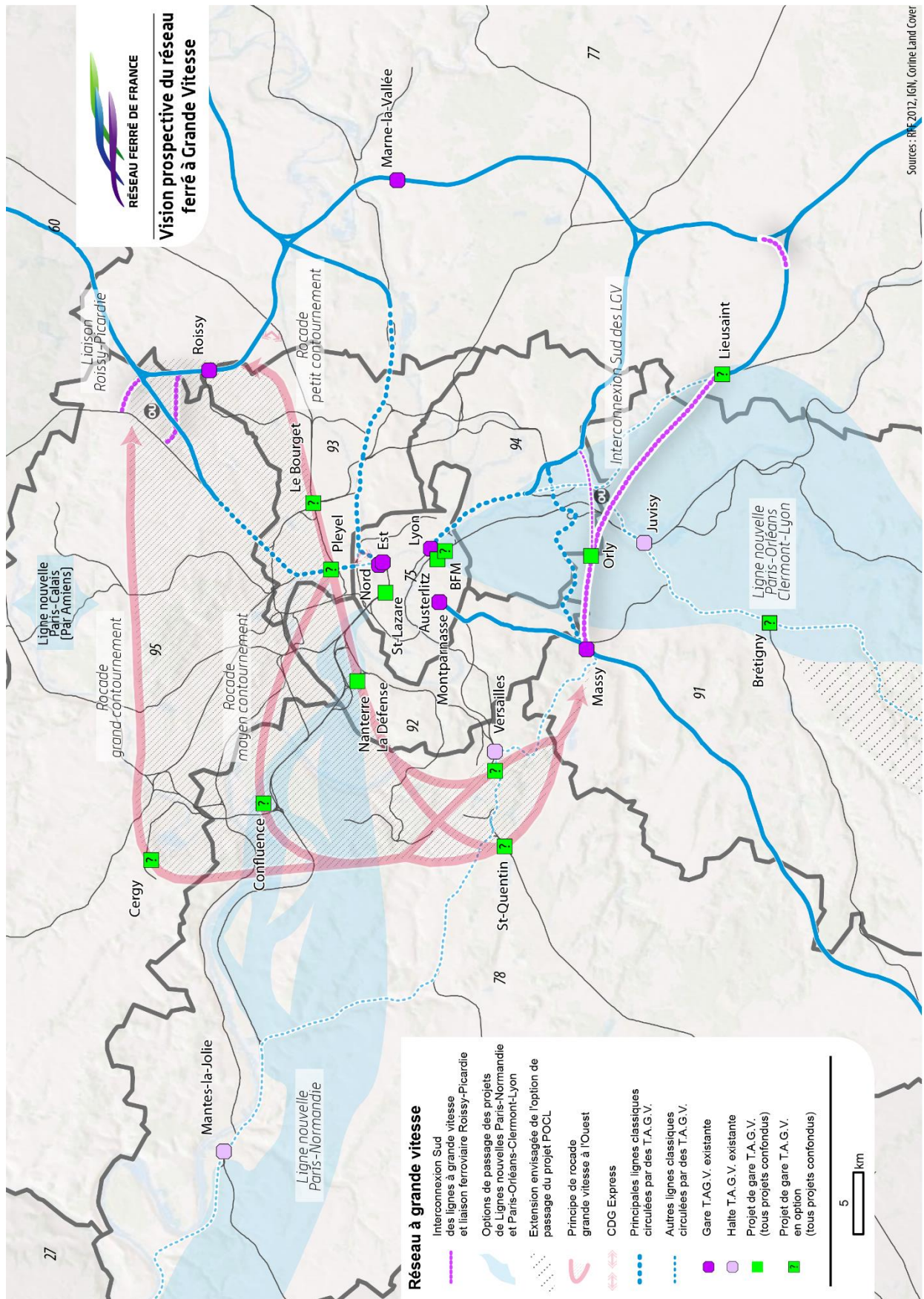
L'ARF demande donc au gouvernement :

- **d'augmenter la part de l'Etat et des établissements publics dans le financement des LGV.**
Il s'agit de projets de compétence de l'Etat, qui s'inscrivent dans ses engagements du Grenelle de l'environnement, et de projets générateurs d'effets économiques appréciables en période de crise
- **De donner des ressources nouvelles aux Régions pour leur permettre de continuer à financer le développement des TER et leurs investissements.**

Il est temps pour l'Etat de clarifier sa politique de transports et d'engager une véritable discussion sur les moyens financiers en faveur du ferroviaire, afin d'assumer ses compétences donc ses responsabilités en matière de développement durable et de solidarité des territoires. Les Régions ont besoin de visibilité et de sécurité pour s'engager dans des cofinancements de long terme.

Contact presse
Johanna O'Byrne
Marie d'Ouinca Consultant
01 56 64 00 44

Carte 10 : Vision prospective de RFF sur le réseau ferroviaire à grande vitesse en Île-de-France



Source : RFF [Contribution SDRIF], 2012, p. 24

Annexe 16 : Répartition des contributions au financement aux deux phases de la LGV Est-européenne

La convention en vue de la réalisation de la première phase de la LGV Est-européenne est signée le 7 novembre 2000 à l'appui du plan de financement négocié en 1998 (Tableau 51).

En 2007, à quelques mois de la mise en service de la première phase, une partie des partenaires se mettent d'accord pour financer les études et travaux préparatoires à la réalisation de la seconde phase (Tableau 52). En avril 2009, dans le cadre du plan de relance de l'économie française, le protocole de 2007 est complété par un apport de 35 millions d'euros de l'État (AFITF) afin de terminer les travaux préparatoires.

Ces dispositions de 2007 et 2009 sont intégrées au plan de financement de la seconde phase de la LGV Est-européenne (Tableau 53), par la convention du 1^{er} septembre 2009.

Tableau 51 : Plan de financement de la 1^{ère} phase de la LGV Est-européenne³³¹

	En millions d'€	En % du total
ETAT	1 220	39 %
UNION EUROPEENNE	320	10,2 %
GRAND-DUCHE DU LUXEMBOURG	117	3,8 %
COLLECTIVITES TERRITORIALES	736	23,6 %
ÎLE-DE-FRANCE :	76	2,4 %
<i>CR Île-de-France</i>	76	2,4 %
CHAMPAGNE-ARDENNE :	124	4 %
<i>CR Champagne-Ardenne</i>	42	1,3 %
<i>Ville de Reims</i>	46	1,5 %
<i>District de Reims</i>	4	0,1 %
<i>CG des Ardennes</i>	8	0,2 %
<i>CG de la Marne</i>	25	0,8 %
LORRAINE :	254	8,1 %
<i>CR Lorraine</i>	203	6,5 %
<i>CG de la Meuse</i>	4	0,1 %
<i>CG de la Meurthe et Moselle</i>	16	0,5 %
<i>CG de la Moselle</i>	22	0,7 %
<i>CG des Vosges</i>	9	0,3 %
ALSACE :	282	9 %
<i>CR Alsace</i>	141	4,5 %
<i>CG du Bas-Rhin</i>	71	2,3 %
<i>Communauté urb. de Strasbourg</i>	35	1,1 %
<i>CG du Haut-Rhin</i>	24	0,8 %
<i>Ville de Colmar</i>	4	0,1 %
<i>Ville de Mulhouse</i>	7	0,2 %
SNCF	49	1,6 %
RFF	683	21,8 %
TOTAL	3 125	100 %

Source : RFF [Bilan LOTI], 2013

³³¹ Le coût total (aux conditions économiques de 1997) est de 3,125 milliards d'euros. Les coûts réels s'élèvent à 4,316 milliards d'euros (conditions économiques de 2009), soit une augmentation de 10,5 % par rapport au dossier d'approbation ministérielle (RFF [Bilan LOTI], 2013).

Tableau 52 : Protocole de financement des études et travaux préparatoires à la 2^{ème} phase (24 janvier 2007)

	En millions d'€	En % du total
ETAT	27,1	28,8 %
UNION EUROPEENNE	18	19,1 %
COLLECTIVITES TERRITORIALES	27,1	28,8 %
CHAMPAGNE-ARDENNE :	3,7	3,9 %
<i>CR Champagne-Ardenne</i>	3,7	3,9 %
LORRAINE :	9,4	10 %
<i>CR Lorraine</i>	9,4	10 %
ALSACE :	14	14,9 %
<i>CR Alsace</i>	6,7	7,1 %
<i>CG du Bas-Rhin</i>	3,7	3,9 %
<i>Communauté urb. de Strasbourg</i>	2,1	2,3 %
<i>CG du Haut-Rhin</i>	1,1	1,13 %
<i>Ville de Colmar</i>	0,16	0,2 %
<i>Agglomération de Mulhouse</i>	0,3	0,3 %
RFF	22	23,4 %
TOTAL	94	100 %

Source : Chambre régionale des comptes d'Alsace, 2012

Tableau 53 : Plan de financement de la 2^{ème} phase de la LGV Est-européenne (€ 2009)

	En millions d'€	En % du total
ETAT	680	33,8 %
UNION EUROPEENNE	118	5,9 %
GRAND-DUCHE DU LUXEMBOURG	40	2 %
COLLECTIVITES TERRITORIALES	680	33,8 %
ÎLE-DE-FRANCE :	49	2,4 %
<i>CR Île-de-France</i>	49	2,4 %
CHAMPAGNE-ARDENNE :	80	4 %
<i>CR Champagne-Ardenne</i>	27	1,4 %
<i>Reims Métropole</i>	32	1,6 %
<i>CG des Ardennes</i>	5	0,2 %
<i>CG de la Marne</i>	16	0,8 %
LORRAINE :	153	7,6 %
<i>CR Lorraine</i>	120	6 %
<i>CG de la Meuse</i>	3	0,1 %
<i>CG de la Meurthe et Moselle</i>	10	0,5 %
<i>CG de la Moselle</i>	14	0,7 %
<i>CG des Vosges</i>	5	0,3 %
ALSACE :	236	11,7 %
<i>CR Alsace</i>	96	4,8 %
<i>CG du Bas-Rhin</i>	59	2,9 %
<i>Communauté urb. de Strasbourg</i>	52	2,6 %
<i>CG du Haut-Rhin</i>	21	1 %
<i>Communauté d'agglo. de Colmar</i>	3	0,2 %
<i>Ville de Mulhouse</i>	6	0,3 %
Retour de la 1^{ère} Phase	122	6,1 %
RFF	532	26,5 %
TOTAL	2 010	100 %

Source : Convention de financement et de réalisation, 2009

Annexe 17 : Deux historiques de la ligne d'Interconnexion des LGV en Île-de-France

CALENDRIER DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'INTERCONNEXION TGV

Date	Interconnexion TGV Ile de France
Septembre 1984	Première relation commerciale TGV Lille- Lyon
Janvier 1985	Groupe de travail présidé par l'Ingénieur général Funel
Octobre 1985	Rapport Funel
20 septembre 1986	Première relation commerciale TGV Rouen- Lyon
1987	Etude du trafic par la SNCF
Mars 1987	Convention pour la création et l'exploitation d'Eurodisneyland
9 octobre 1987	Décision gouvernementale de la création de la ligne nouvelle d'interconnexion et de la gare de Roissy
Février 1988	Choix du tracé Est
Avril 1988	Qualification de Projet d'Intérêt Général suite à l'arrêté du Ministre des Transports
Octobre 1988	Ouverture de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique
Janvier 1989	Rapport de la commission d'enquête
Janvier 1989	Contrat relatif au programme détaillé de la phase 1 d'aménagement entre Eurodisneyland Corporation et Epafrance
Avril 1989	Qualification de Projet d'Intérêt Général suite à l'arrêté du Ministre des Transports
1 ^{er} juin 1990	Décret du Conseil d'Etat déclarant d'utilité publique du projet
28 novembre 1990	Lettre d'approbation ministérielle
29 septembre 1991	Ouverture de l'interconnexion entre les réseaux Atlantique (Massy TGV) et Sud-Est par emprunt de la grande ceinture
29 mai 1994	LGV Vémars -Moisenay (interconnexion Nord / Sud-Est) et gare Marne la Vallée -Chessy
2 novembre 1994	Mise en service de la gare Charles de Gaulle TGV
2 juin 1996	Mise en service du triangle de Coubert à Créteil et Valenton, jonction des réseaux Sud-Est, Nord et Atlantique

Source : RFF [Bilan LOTI], 2005, p. 15

HISTORIQUE DE L'INTERCONNEXION EST	
mars 1984	Des enquêtes réalisées à bord des rames TGV Sud-Est montrent que 10% de la clientèle effectuent en amont ou en aval de leur parcours TGV une correspondance entre deux gares parisiennes.
janvier 1985	Première étude complète d'interconnexion des TGV en Île-de-France sous l'égide du CGPC, par un groupe de travail présidé par l'ingénieur général Funel. Le rapport exclut le passage de TGV dans Paris (à Châtelet, entre autres idées) et préconise l'utilisation de la Grande Ceinture. Roissy et Massy sont cités comme points nodaux importants.
1987	Une étude interne de la SNCF montre les limites de l'utilisation de la Grande Ceinture dans la perspective envisagée et préconise la création d'une LGV à l'est de la capitale.
24 mars 1987	Signature entre la société Walt Disney et l'État d'une convention pour la création et l'exploitation d'un parc de loisirs Eurodisney, et réservation d'emprises pour le passage d'une ligne de chemin de fer.
9 octobre 1987	Suite aux discussions dans le cadre de la commission Rudeau sur le TGV Nord, le gouvernement prend la décision de créer une jonction TGV entre la future LGV Nord et la LN Sud-Est, et de construire une gare TGV dans l'aéroport.
du 3 octobre au 5 décembre 1988	Enquête d'utilité publique de l'interconnexion Est (incluant sa branche Ouest).
1^{er} juin 1990	Déclaration d'utilité publique de l'interconnexion Est.
1990	Début des travaux.
mai 1994	Achèvement de la gare de Marne-la-Vallée.
novembre 1994	Achèvement de la gare de Roissy et mise en service de la partie Nord-Sud de l'interconnexion Est.
juin 1996	Mise en service de la branche Ouest de l'interconnexion Est.

Source : Lebœuf, 2013, p. 657

Annexe 18 : Plan de la gare d'Aéroport CDG TGV

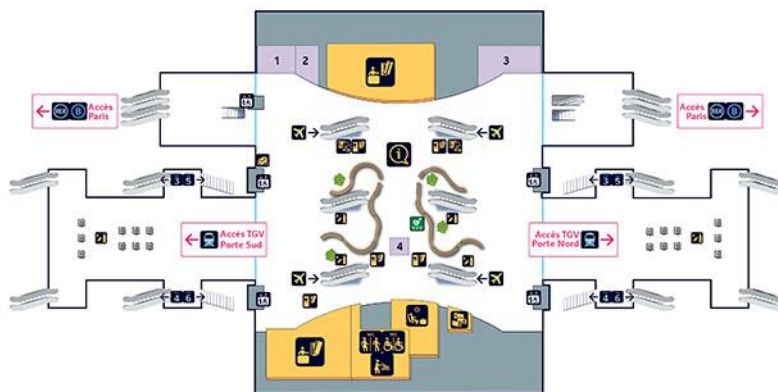
Figure 30 : La gare d'Aéroport CDG TGV et ses différents niveaux

PLAN DE GARE



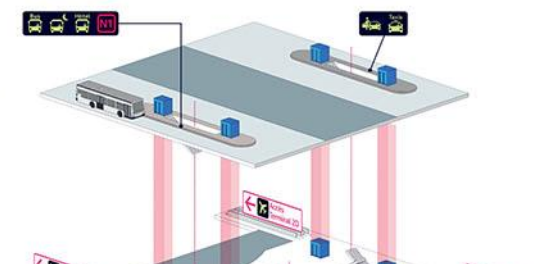
SERVICES	
	Billetterie SNCF Grandes lignes Machines à billets Billets à long parcours Niveau 2
	Billetterie SNCF Paris, Île-de-France Paris & suburban tickets Billets concernés Niveau 2
	Information Information Niveau 2
	Billetterie Niveau 2
	Billetterie automatique Grandes Lignes Ticket machine for machine operators Machines de vente de billets automatiques large parcours Niveau 2
	Billetterie automatique Paris, Île-de-France Paris, Île-de-France ticket machines Machines de vente de billets automatiques concernés Niveau 2
	Bully aux lettres Post box Niveau 2
	Change table Alors change table Change table Niveau 2
	Distributeur Distributeur Niveau 2
	Distributeur de boissons et de boissons Vending machine Machines expensives boissons et produits Niveau 2
	Espace détente Waiting room Niveau 2
	Monnaie Money changer Machines de change Niveau 2
	Retrait d'argent Cash machine Cajon automatique Niveau 4

NIVEAU 2



TRANSPORTS	
	Arrêt minute Platform Niveau 5
	Taxi Niveau 5
TRANSPORTS EN COMMUN AU DÉPART DE LA GARE	
	RER Aéroport Charles de Gaulle 2 TGV Paris Saint-Denis des Champs Niveau 1
	BUS Paris - Gare de l'Est Niveau 5
	350 Paris - Gare de l'Est Niveau 5
	351 Paris - Gare de Lyon Niveau 5
	BUS DE NUIT Niveau 5
	N140 Gare de l'Est Aéroport CDG 13 Niveau 5
	N143 Gare de l'Est Aéroport CDG 13 Niveau 5
	NAVETTE Niveau 5
	Navette Aérotrain Niveau 5
	Navette Terminal 2A à 2F Navette Terminal 2E à 2F Lignes d'expressions Terminal 2E à 2F Niveau 5

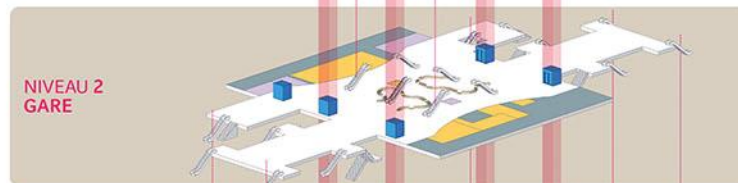
NIVEAU 5 ACCÈS ROUTIER



NIVEAU 4 AÉROPORT



NIVEAU 3

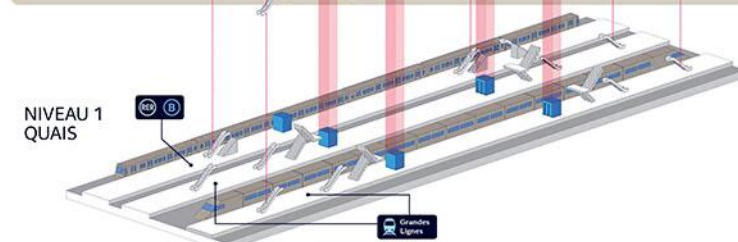


NIVEAU 2 GARE

COMMERCES	
	BOUTIQUES DE LA GARE Niveau 2
	2 Air & Rail Niveau 2
	1 Bakery Niveau 2
	RESTAURATION EN GARE Niveau 2
	3 Class'Croûte Niveau 2
	4 Class'Croûte café Niveau 2

INFO+	
	Pour retrouver toutes les informations sur notre mobile, scannez le code avec votre téléphone portable ou visitez notre site sur le site : http://sn.cf/cdg2tgv

NIVEAU 1 QUAIS

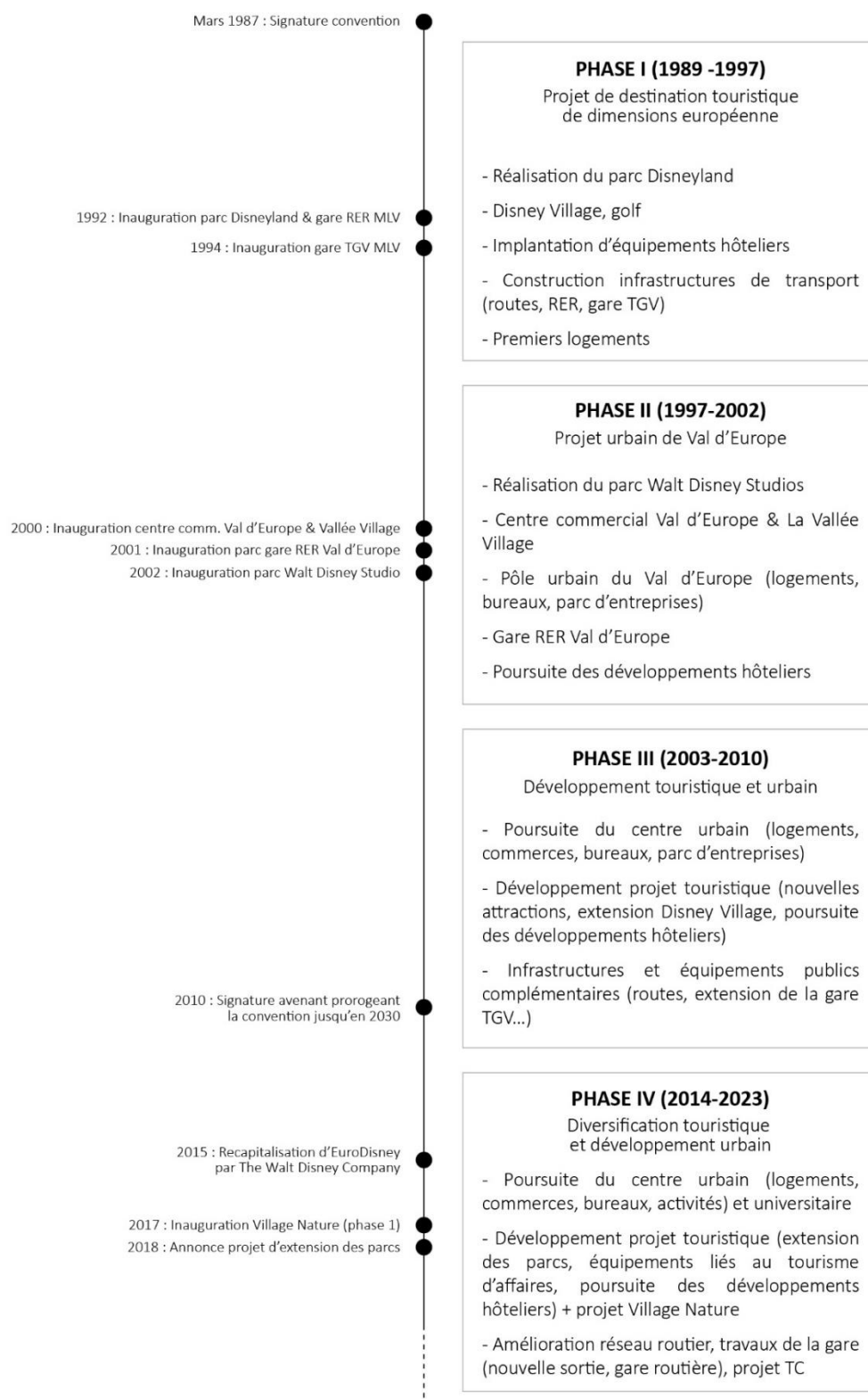


Gares & Connexions - Révision : ARBP - 2011/2015

Source : Site de Gares & Connexions
 (<https://www.gares-sncf.com/fr/gare/frmlw/aeroport-charles-gaulle-2-tgv/plan-de-la-gare>)

Annexe 19 : Phases et gouvernance du projet de développement touristique et d'aménagement urbain de Val d'Europe

Figure 31 : Les différentes phases des projets touristiques et urbains du Val d'Europe



Sources : Euro Disney, 2010 ; EPA France 2018 ; Sites Préfecture Région Île-de-France & Real Estate Development Val d'Europe
Réalisation J. Perrin.

Annexe 20 : L'offre en gare de Marne-la-Vallée Chessy en 2012

Concernant la fréquence et les horaires de la desserte de Marne-la-Vallée Chessy, deux sources ont été mobilisées : les données de fréquence de SNCF Voyages (Dir. Grands Projets et Prospective) et les données horaires (indicateurs horaires SNCF de l'été 2012³³²).

Le Tableau 54 représente les évolutions de la fréquence selon les jours (ouvrable ou pic de fin de semaine) et les périodes normales ou de vacances.

En période normale, il n'y a pas de service Eurostar les vendredi et samedi (5AR/semaines), le service est cependant quotidien durant les périodes de vacances (7AR/semaine).

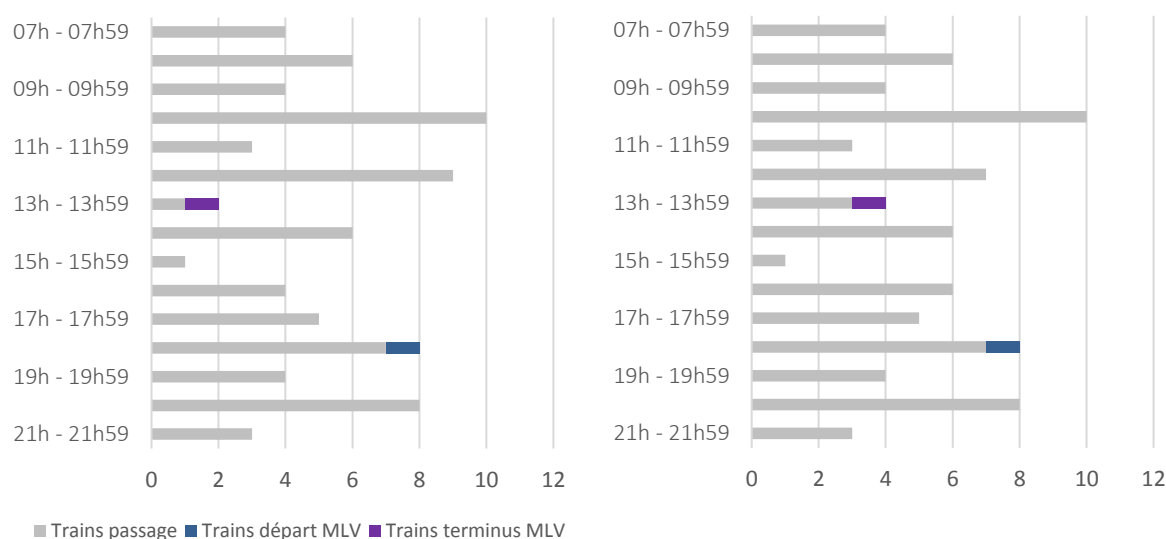
Tableau 54 : Nombre de trains par jour en fonction du jour et de la période à Marne-la-Vallée Chessy

	Période normale			Période de vacances		
	Judi 4 octobre	Vendredi 5 octobre	Samedi 6 octobre	Judi 25 octobre	Vendredi 26 octobre	Samedi 27 octobre
Nombre de trains	76	77	80	78	79	80
Dont Eurostar	2	2	0	2	2	2

Réalisation J. Perrin, d'après données horaires SNCF 2012

La Figure 32 représente la distribution horaire³³³ des trains desservant Marne-la-Vallée Chessy un vendredi de période normale et de vacances. Par rapport au service d'un jour ouvrable, le service est renforcé en fin de journée, ainsi que l'après-midi en période de vacances.

Figure 32 : Répartition horaire des trains desservant Marne-la-Vallée Chessy le vendredi en fonction de la période (normale et vacances)



Réalisation J. Perrin, d'après données horaires SNCF [vendredi 5 & 26 octobre 2012] (calculs de l'auteur)

³³² En amont de l'enquête par questionnaire, nous avons réalisé des relevés horaires (site www.voyages-sncf.com & www.garesetconnexions.sncf). Ayant par la suite accès aux indicateurs horaires de la SNCF de l'été 2012, ces dernières données sont mobilisées dans l'analyse conduite.

³³³ Pour les trains de passage, l'heure d'arrivée est ici considérée.

Annexe 21 : Données concernant le profil des touristes interrogés dans le cadre du dispositif d'enquête dans les trains du CRT en 2010

Tableau 55 : Synthèse des principales données sur le profil et le séjour des touristes venus en train dans l'enquête du CRT 2010

		Touristes trains toutes gares IDF	Touristes trains au départ de MLV	
Données socio-éco	Moyenne âge	41 ans	38 ans	
	CSP +	56 %	47 %	
	Employés et prof. Intermédiaires	25 %	31 %	
	Retraités	9 %	8 %	
	Étudiants	3 %	3,5 %	
	Part des Français	67 %	70,5 %	
Séjours	Motif	<i>Personnel</i>	49 %	71 %
		<i>Professionnel</i>	36 %	17 %
		<i>Les deux</i>	16 %	12 %
	Accompagnant	<i>Seul</i>	56 %	30 %
		<i>En couple</i>	18 %	19,5 %
		<i>En famille</i>	13 %	36 %
	Durée	<i>Moins de 4 nuits</i>	73 %	70 %
		<i>4 nuits et plus</i>	26 %	30 %
	Hébergement	<i>Marchand</i>	61 %	72 %
		<i>Non marchand</i>	39 %	28 %
Données spatiales	Département de séjour	<i>Paris</i>	68 %	13 %
		<i>Seine-et-Marne</i>	5 %	100 %
		<i>Autres</i>	33 %	11 %
		<i>Itinérant</i>	4 %	17 %
	Visite Disneyland Paris	9 %	66,5 %	

*Réalisation : J. Perrin. D'après CRT Paris Île-de-France [Extraction enquête train], 2010³³⁴

³³⁴ Le CRT nous a transmis une extraction partielle des résultats. Concernant les données socio-économiques, nous disposons uniquement de l'âge moyen des répondants et de la CSP du membre du foyer considéré comme le chef de famille [question : Quelle est la profession du chef de famille ?].

Annexe 23 : Une régulation partielle des tarifs du TGV par l'État français

L'Encadré 13 revient sur les principales étapes de l'évolution de la tarification du TGV, de l'homogénéité tarifaire du début des années 1980 à la régulation actuelle qui concerne les tarifs TGV de billet de seconde classe sans réduction (tarif social ou carte commerciale). Il n'existe pas de texte réglementaire concernant la tarification des billets de première classe (Hergott *et al.*, 2014).

Encadré 13 : Les grandes étapes de l'évolution de la tarification du TGV et de sa régulation par l'État

1983 : Lors de la création de l'EPIC SNCF en 1983, un cahier des charges est institué par décret, précisant les missions de la SNCF et leur cadre d'exécution, et dont l'article 14 définit la politique tarifaire (Décret n° 83-817). Jusqu'en 1986, une formule tarifaire unique reposant sur une proportionnalité à la distance permet de calculer le tarif d'un billet (Perennes, 2013 ; Lebœuf, 2013).

1986 : La formule évolue et une dégressivité du prix kilométrique en fonction de la distance est mise en place. Le tarif de base (TB) est calculé à partir de coefficient identique sur l'ensemble des différentes liaisons, et pour certains segments de voyageurs bénéficiant d'un tarif social, une réduction est appliquée sur le tarif commercial (Perennes, 2013).

1993 : Le cahier des charges est modifié à la demande de la SNCF, qui suite à la mise en service de la LGV Nord, souhaite faire évoluer son offre TGV et sa stratégie commerciale (Conseil d'État, avis n° 353605, juin 1993). La SNCF fait notamment valoir que cette politique de tarification surévalue la distance par rapport à la valeur du temps (Lebœuf, 2013). Pour les dessertes TGV, et une partie des autres dessertes, le barème kilométrique est remplacé par un « tarif de base particulier » (TBP) propre à chacune de ces dessertes. Ceux-ci sont homologués annuellement par les services du Ministère en charge des transports. Le TBP ne peut pas dépasser un écart supérieur à 1,4 avec le tarif de base général en période normale, et peut atteindre 2,1 fois le prix de base en période de pointe. Les réductions liées aux tarifs sociaux et cartes commerciales sont appliquées sur ces TBP. Depuis 1998, la SNCF a introduit des tarifs « Prem's », avec un nombre de billets est limité.

2011 : Avec le Décret 2011-914, la distinction réglementaire entre période de point et période normale disparaît. En contrepartie de cette disparition, la SNCF s'engage à vendre au moins 50 % des billets en dessous des TBP (Perennes, 2013). Depuis juin 2014, il est uniquement fait référence au plafond réglementaire de 2,1 fois le prix de base dans les conditions générales de vente (SNCF, 2014).

Annexe 24 : L'offre en gare de Marne-la-Vallée Chessy en 2017

Concernant la fréquence et les horaires de la desserte de Marne-la-Vallée Chessy, deux sources ont été mobilisées : les données de fréquence de SNCF Voyages (Dir. Grands Projets et Prospective) et les données horaires³³⁵.

Le Tableau 57 représente les évolutions de la fréquence selon les jours (ouvrable ou pic de fin de semaine) et les périodes normales ou de vacances.

En période normale, il n'y a pas de service Eurostar les et samedi (5AR/semaines), le service est cependant quotidien durant les périodes de vacances (7AR/semaine).

Tableau 57 : Nombre de trains par jour en fonction du jour et de la période à Marne-la-Vallée Chessy

	Période normale	Période de vacances
	Mardi 18 avril ³³⁶	Vendredi 7 avril
Nombre de trains	67	78
Dont Ouigo MLV-OD	8	8
Dont Ouigo passage	4	4
Dont Eurostar	0	2

Réalisation J. Perrin, d'après relevés horaires SNCF 2017

³³⁵ Nous avons réalisé des relevés horaires, en amont de l'enquête par questionnaire ainsi que durant sa réalisation (site www.voyages-sncf.com & www.garesetconnexions.sncf, mars et avril 2017).

³³⁶ À cette date, si les vacances de printemps ne sont pas terminées pour toutes les zones, les horaires classiques reprennent, comme l'illustre l'absence de desserte Eurostar le mardi.

Annexe 25 : Données complémentaires de l'enquête 2017 par questionnaire

Cette annexe présente en détail les données mobilités dans le corps du texte.

Tableau 58 : Détails des lieux déclarés visités au cours du séjour

	GDL	MLV Classiques	MLV Ouigo
Des lieux dans Paris	<i>n</i> = 171	(<i>n</i> = 18)*	<i>n</i> = 43
<i>Centre</i>	80 %	14	81 %
<i>Partout</i>	76 %	6	58 %
<i>Paris + [petite couronne_métro]</i>	36 %	4	16 %
Disneyland Paris (complexe)	<i>n</i> = 21	<i>n</i> = 157	<i>n</i> = 75
<i>Les parcs</i>	95 %	98 %	93 %
<i>Disney village</i>	76 %	92 %	87 %
<i>CC Val d'Europe</i>	14 %	9 %	15 %
<i>La vallée village</i>	5 %	14 %	16 %
Autres région parisienne	<i>n</i> = 64	(<i>n</i> = 18)	<i>n</i> = 37
<i>La défense</i>	5 %	/	5 %
Paris + <i>St Denis</i>	2 %	1	8 %
<i>Autres Paris +</i>	23 %	2	14 %
<i>Fontainebleau</i>	3 %	/	/
<i>Vaux-le-Vicomte</i>	/	/	3 %
<i>Autres 77</i>	/	/	5 %
<i>Parc des félins</i>	3 %	9	27 %
<i>Versailles</i>	22 %	1	11 %
<i>Autres région parisienne</i>	34 %	4	19 %
<i>Parc Astérix</i>	8 %		5 %

* Données brutes en raison de la taille des groupes.

Réalisation : J. Perrin. Données Enquête 2017 (calculs de l'auteur)

Tableau 59 : Détails des données relatives au type d'hébergement principal (ou unique)

	GDL	MLV Classiques	MLV Ouigo
Total sous-échantillon	<i>n</i> = 203	<i>n</i> = 179	<i>n</i> = 123
<i>Hôtel</i>	35 %	85 %	50 %
<i>Airbnb</i>	6 %	2 %	8 %
<i>Proche</i>	53 %	11 %	41 %
<i>Autres</i>	5 %	/	2 %

Réalisation : J. Perrin. Données Enquête 2017 (calculs de l'auteur)

Tableau 60 : Détails des données relatives à l'hébergement secondaire

		GDL	MLV Classiques	MLV Ouigo
Total sous-échantillon hébergement secondaire*		<i>n</i> = 26	<i>n</i> = 5	<i>n</i> = 15
Type	<i>Hôtel</i>	11	4	4
	<i>Airbnb</i>	3	/	1
	<i>Proche</i>	12	1	10
	<i>Disney</i>	5	3	3
Secteur	<i>Paris_métro</i>	14	1	5
	<i>Seine-et-Marne (hors Disney)</i>	1	1	1
	<i>Reste petite & grande couronne</i>	6	/	6
Choix	<i>Localisation</i>	11	3	3
	<i>Prix</i>	5	/	3
	<i>Pas choisi</i>	12	3	10
	<i>Autres</i>	4	2	1

* Données brutes en raison de la taille des groupes.

Réalisation : J. Perrin. Données Enquête 2017 (calculs de l'auteur)

Tableau 61 : Comparaison des localisations et raisons du choix d'hébergement en fonction du type d'hébergement

		GDL		MLV Classiques		MLV Ouigo	
		M	NM	M	NM	M	NM
		<i>n</i> = 92	<i>n</i> = 111	<i>n</i> = 157	<i>n</i> = 20	<i>n</i> = 73	<i>n</i> = 50
Secteurs	<i>Disney</i>	4 %	/	94 %	20 %	70 %	6 %
	<i>Paris</i>	83 %	30 %	/	/	12 %	14 %
	<i>Petite couronne_métro</i>	10 %	31 %	/	10 %	3 %	8 %
	<i>Petite couronne_hors métro</i>	1 %	15 %	1 %	15 %	4 %	18 %
	<i>Seine-et-Marne (hors Disney)</i>	2 %	2 %	4 %	45 %	5 %	30 %
	<i>Yvelines, Essonne, Val-d'Oise</i>	/	23 %	/	10 %	5 %	24 %
Choix	<i>Localisation</i>	67 %	3 %	79 %	/	68 %	/
	<i>Prix</i>	38 %	/	29 %	/	38 %	/
	<i>Proximité de proches</i>	8 %	1 %	2 %	/	7 %	/
	<i>Quartier</i>	16 %	/	2 %	/	1 %	/
	<i>L'hébergement</i>	8 %	1 %	11 %	/	10 %	/
	<i>Pas choisi</i>	7 %	99 %	10 %	100 %	10 %	100 %

Réalisation : J. Perrin. Données Enquête 2017 (calculs de l'auteur)

Tableau 62 : Répartition des modalités de fréquentation de l'espace touristique lors du séjour par sous-échantillon gares et offres

		GDL	MLV Classiques	MLV Ouigo
		<i>n = 203</i>	<i>n = 179</i>	<i>n = 123</i>
Unique	Paris	56 %	1 %	9 %
	Disney	1 %	79 %	39 %
	Ailleurs	9 %	7 %	16 %
Double	Paris & Disney	8 %	7 %	7 %
	Paris et Ailleurs	25 %	2 %	13 %
	Disney & Ailleurs	/	3 %	6 %
Triple	Paris, Disney & Ailleurs	1 %	1 %	10 %

Réalisation : J. Perrin. Données Enquête 2017 (calculs de l'auteure)

Tableau 63 : Connaissance de Ouigo pour ceux ayant voyagé en offres classiques

		GDL	MLV Classiques
		<i>n = 203</i>	<i>n = 179</i>
	Connaît Ouigo	68 %	47 %
	Ne connaît pas Ouigo	32 %	53 %
Part de ceux ayant envisagé une gare francilienne		<i>n = 30</i>	-
	Connaît Ouigo	97 %	-
	Ne connaît pas Ouigo	3 %	-

Réalisation : J. Perrin. Données Enquête 2017 (calculs de l'auteure)

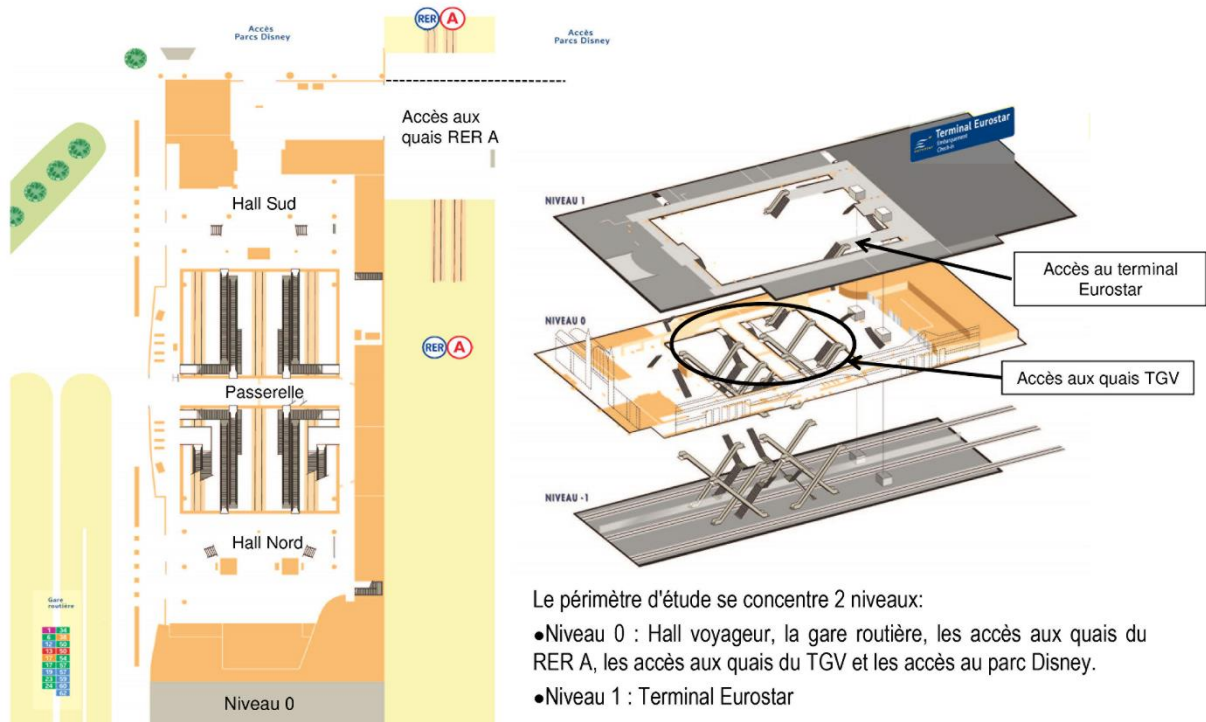
Tableau 64 : Usage et appréciation du RER à l'arrivée ou pour prendre le train du RER

	MLV Classiques	MLV Ouigo
	<i>n = 179</i>	<i>n = 123</i>
Part ayant utilisé le RER au cours du séjour	16 %	45 %
Part des personnes ayant utilisées le RER suite à leur arrivée et/ou pour aller prendre le train du retour	9 %	41 %
	<i>n = 17</i>	<i>n = 50</i>
Part ayant prévu de devoir prendre le RER	82 %	92 %
Part ayant trouvé cela :		
<i>Très pratique</i>	29 %	38 %
<i>Pratique</i>	71 %	56 %
<i>Plutôt pas pratique</i>	/	/
<i>Pas pratique</i>	/	2 %

Réalisation : J. Perrin. Données Enquête 2017 (calculs de l'auteure)

Annexe 26 : Plan de la gare de Marne-la-Vallée Chessy (TGV) et ses différents niveaux

Figure 33 : La gare de Marne-la-Vallée Chessy (TGV) et ses différents niveaux



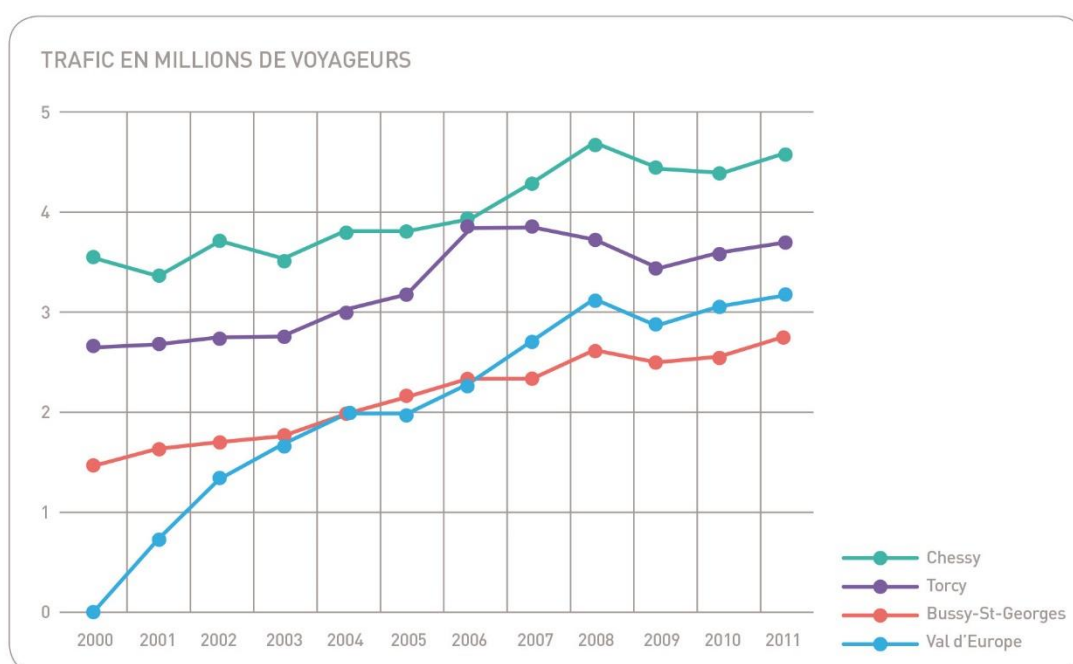
Source : Gares & Connexions, 2014b, p. 10

Annexe 27 : Évolution de la fréquentation de la gare RER Marne-la-Vallée Chessy

Données 2000-2011

Depuis 2000, la fréquentation de la gare RER connaît également une forte progression : entre 2000 et 2011, la gare de Chessy (Marne-la-Vallée Chessy) a vu son trafic annuel augmenter de 1 million (Figure 34). Cette progression s'inscrit dans une tendance commune à l'extrémité de la branche de Marne-la-Vallée, avec 6 millions de voyageurs supplémentaires en 10 ans (Schéma Directeur du RER A, 2012).

Figure 34 : La forte progression du trafic (voyageurs RER entrants) dans les gares de l'extrémité Est de la branche de Marne-la-Vallée du RER A entre 2000 et 2011



Source : Schéma Directeur du RER A, 2012, p. 24

Données 2013-2017

À partir des données disponibles sur le site RATP Open Data, nous avons le détail du trafic des entrants directs³³⁷ de la station de RER A de Marne-la-Vallée Chessy entre 2013 et 2017.

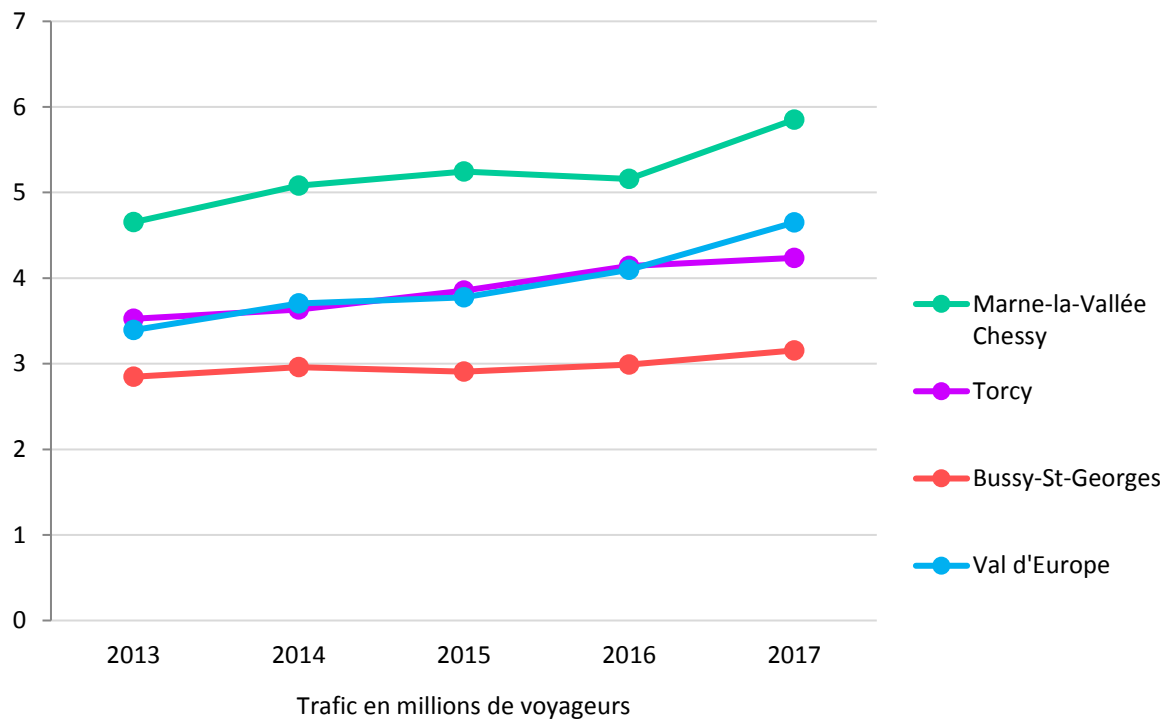
Avec 1,2 million de voyageurs entrants en plus, la fréquentation augmente de 26 % en 5 ans. Ces données illustrent la période qui a suivi la mise en service de l'offre Ouigo dans la gare de Marne-la-Vallée Chessy.

Si la décennie 2000 a connu une importante augmentation du trafic, la croissance de la période 2013-2017 est donc particulièrement notable. À titre de comparaison, la Figure 35

³³⁷ Les « entrants directs » sont exclusivement les voyageurs provenant de la voie publique ou du réseau SNCF entrant sur le réseau de transport RATP en validant un titre de transport valide (RATP Open Data).

représente l'évolution du trafic entre 2013 et 2017 pour les mêmes quatre gares que celle de la Figure 34.

Figure 35 : Progression du trafic (voyageurs RER entrants) dans les gares de l'extrémité Est de la branche de Marne-la-Vallée du RER A entre 2013 et 2017



Réalisation J. Perrin, d'après données RATP Open Data

La territorialisation des gares franciliennes de la grande vitesse ferroviaire face aux mutations du modèle TGV *Une analyse par la desserte du cas de Marne-la-Vallée Chessy*

Mots clés : Gare ; Grande vitesse ferroviaire ; Territorialisation ; Système d'acteurs ; Desserte ; Mobilité touristique ; Paris Île-de-France.

Résumé : Le système ferroviaire à grande vitesse français a participé à des recompositions spatiales et territoriales. L'expansion du réseau a accompagné le développement de gares nouvelles dont les enjeux d'insertion territoriale ont fait l'objet de nombreuses recherches. L'Île-de-France, cœur du réseau, est, paradoxalement, un territoire peu étudié. Cette thèse propose une analyse de la territorialisation des gares TGV franciliennes (entendues en dehors de Paris), en s'intéressant plus spécifiquement au cas de la gare de Marne-la-Vallée Chessy. Cette étude est conduite au regard des évolutions du modèle TGV : développement du modèle de desserte « intersecteur » puis des offres ferroviaires à grande vitesse low cost (Ouigo). Trois approches croisées permettent d'appréhender l'insertion territoriale de la gare : une analyse des systèmes d'acteurs du transport et de l'aménagement ; l'étude de la capacité relationnelle de la gare et de sa fréquentation ; l'analyse des pratiques des voyageurs (mobilités touristiques).

La thèse apporte un éclairage inédit sur la façon dont l'objet « grande vitesse ferroviaire » est saisi, ou non, dans les projets d'aménagement régionaux. Cette recherche documente la façon dont le rapport à la centralité parisienne a été un levier dans la conduite du projet d'Interconnexion TGV et ses trois objets imbriqués : ligne (réseau-support), modèle de desserte (réseau-service) et gare (nœud-lieu). Les logiques nationales et interrégionales qui ont progressivement dominé la lecture du projet masquent un doublement du rapport à la centralité parisienne à l'échelle infrarégionale ainsi que des enjeux de recompositions spatiales plus complexes. Le développement de l'offre Ouigo participe d'une évolution du rôle de porte d'entrée de Marne-la-Vallée Chessy et d'une complexification des dynamiques territoriales dont la gare est l'interface. Les évolutions liées à Ouigo ne se limitent pas à Marne-la-Vallée Chessy, et la thèse apporte des connaissances sur les nouvelles répartitions fonctionnelles entre les gares parisiennes et les gares TGV franciliennes. Elle offre également une première analyse des évolutions du modèle de desserte intersecteur suite à l'arrivée Ouigo, et plus largement de l'organisation de l'offre TGV en France.

Territorial integration of Île-de-France HSR stations facing changes in TGV model *An analysis by the link organisation of the Marne-la-Vallée Chessy case*

Keywords: Station; High speed rail; territorial integration; stakeholder system; link organisation; Tourist mobility; Paris Île-de-France

Abstract: The French high-speed rail (HSR) system has contributed to spatial and territorial restructuring. The expansion of the network accompanied the development of new stations. The territorial integration of these stations has been extensively researched, except in the Île-de-France region, at the core of the rail network. Focusing on the case of Marne-la-Vallée Chessy station, this thesis analyses the territorialisation of the Île-de-France HSR stations (located on the outskirts of Paris) in view of the evolution of the TGV model: the development of a TGV offer bypassing the centre of Paris (TGV intersecteur) in the 1980s and more recently of new low-cost HSR services (Ouigo).

This study articulates three approaches to understand the territorial integration of this station: an analysis of stakeholders in the field of transport and urban development; the study of the relational capacity of the station and its traffic; and the analysis of users' practices (tourist mobility).

This work sheds new light on the way regional development projects consider, or fail to consider, on HSR. This research documents how the relationship with the Parisian centrality has been a lever in the management of the HSR Interconnexion project and its three interlocking objects: line (network-support), service model (network-service) and station (node-place). Contrasting with the national and interregional logics which have gradually come to dominate the reading of the project, we identify a twofold relationship to the Parisian centrality on a sub-regional scale and uncover complex spatial restructuring issues. The development of the Ouigo offer has contributed to an evolution of the role of Marne-la-Vallée Chessy as a gateway to the city, with a complexification of territorial dynamics of which the station is the interface. The evolutions related to Ouigo are not limited to Marne-la-Vallée Chessy, and the thesis provides insights on the new functional distribution between Paris inner-city stations and Île-de-France HSR stations. It also provides an initial analysis of the changes in the offer of TGV services bypassing Paris, and of the organisation of the TGV offer in France, following the start of Ouigo services.