Aménager l'Île-de-France à la fin des années 2000 : la grande vitesse ferroviaire au prisme d'un processus de décentralisation contrarié

Julie Perrin

▶ **To cite this version:**

Julie Perrin. Aménager l'Île-de-France à la fin des années 2000 : la grande vitesse ferroviaire au prisme d'un processus de décentralisation contrarié. Revue d'histoire des chemins de fer, 2021, Varia, 55, pp.54-72. 10.4000/rhcf.2326 . halshs-03281116

HAL Id: halshs-03281116
https://shs.hal.science/halshs-03281116

Submitted on 8 Sep 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.

AMÉNAGER L'ÎLE-DE-FRANCE À LA FIN DES ANNEES 2000 : LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE AU PRISME D'UN PROCESSUS DE DÉCENTRALISATION CONTRARIÉ

Revue d'histoire des chemins de fer, VARIA, n°55, 2021.

Julie Perrin
Laboratoire Ville Mobilité Transport,
Université Gustave Eiffel, Ecole des Ponts, Champs-sur-Marne, France

Résumé :

À la fin de la décennie 2000, l'Île-de-France est le théâtre d'importantes rivalités entre différents échelons territoriaux quant à sa gouvernance, la conduite de son aménagement et sa politique de transport. Au niveau national, différents projets politiques (Grenelle, plan de relance) alimentent une actualité sur les projets d'infrastructures, dont les nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse. Dans ce contexte particulier, un certain foisonnement de projets en lien avec la grande vitesse ferroviaire (de gare notamment) est observable en Île-de-France. Cet article propose de revenir sur ce « temps fort ». Il est *a priori* d'autant plus surprenant qu'en Île-de-France, l'intérêt et le portage politique des projets ferroviaires à grande vitesse par les acteurs de l'aménagement ont été faibles auparavant. L'étude de sur cette période particulière offre donc un double éclairage : (i) sur la façon dont les sujets « grande vitesse » sont mobilisés (ou non) par les acteurs de l'aménagement et des transports en Île-de-France et avec quelles visées ; (ii) sur les spécificités locales du processus de décentralisation en Île-de-France en particulier dans les champs de l'aménagement et des transports.

Mots clés :

Grande vitesse ferroviaire, Gare, Aménagement du territoire, Projet de transport, Décentralisation, Système d'acteurs, Représentation, Île-de-France.

Title:

Territorial planning of the Île-de-France region in the late 2000s: high speed rail through the lens of a disrupted decentralization process

Abstract:

In the late 2000s, there are major rivalries between territorial levels in Île-de-France (Paris region area). Those tensions are related to different issues: its governance, the conduct of its urban development and its transport policy. At the national level, various policies (Grenelle, recovery plan) stimulate new thinking on infrastructure projects including new high-speed rail (HSR). In this special context, several HSR station projects are proposed in Île-de-France. This article contains an analysis of this specific period. It seems even more surprising that support of local stakeholders for HSR projects has been weak in the past. This study provides finding in the field of transport and urban development: (i) on the way in which stakeholders are mobilising HSR and why, (ii) on the local specificities of the decentralisation process in this area.

Keywords:

High-speed rail, Railway station, Regional planning, Transport project, Decentralization, System of actors, Representation, Île-de-France.

À la fin de la décennie 2000, l'Île-de-France est le théâtre d'importantes rivalités entre différents échelons territoriaux quant à sa gouvernance, la conduite de son aménagement et sa politique de transport. Au niveau national, différents projets politiques (Grenelle, plan de relance) alimentent une actualité sur les projets d'infrastructures, dont les nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse. C'est dans ce contexte particulier que nous avons identifié un temps fort autour de propositions concernant la grande vitesse ferroviaire en Île-de-France, et notamment le développement de nouvelles gares TGV (train à grande vitesse). L'étude de cette période semble intéressante à plusieurs titres. Tout d'abord, si le développement de la grande vitesse ferroviaire en France a fait l'objet de nombreux travaux, notamment sur les enjeux d'aménagement et les évolutions des dynamiques relationnelles entre territoires, la plupart se sont intéressés aux territoires nouvellement desservis ou traversés par la grande vitesse ferroviaire. Étonnamment, Paris et l'Île-de-France ont été assez peu étudiées[1]. Également, si certains acteurs locaux se sont mobilisés autour de projets à grande vitesse, en Île-de-France, le sujet est peu investi et questionné. Les enjeux de l'articulation de ce territoire avec la grande vitesse apparaissent tant relever de l'évidence (l'Île-de-France est le cœur du réseau), mais également d'un « non-sujet » (les enjeux de cette articulation sont peu remis en question et portés politiquement). Enfin, si un foisonnement de propositions liées à la grande vitesse ferroviaire est observé, il s'accompagne d'un questionnement important des priorités à donner aux investissements publics concernant les infrastructures de transport. Revenir sur cette période particulière offre donc un double éclairage : 1) sur la façon dont les sujets « grande vitesse » sont mobilisés (ou non) par les acteurs de l'aménagement et des transports en Île-de-France et avec quelles visées ; 2) sur les spécificités locales du processus de décentralisation, tardif et contrarié[2], en particulier dans les champs de l'aménagement et des transports.

Cet article propose dans un premier temps de revenir sur le contexte et les enjeux de la relance des sujets « grande vitesse » à l'échelle nationale. Une deuxième partie présente la façon dont la grande vitesse est mobilisée dans le cadre de la révision du Schéma directeur de l'Île-de-France (SDRIF). Nous reviendrons sur la façon dont la relance des sujets « grande vitesse » tout comme le projet Grand Paris piloté par l'État se répercute sur cette révision en cours. La montée en puissance de ces différentes dynamiques participe du temps fort que nous avons identifié autour des projets de nouvelles gares TGV, présentés en troisième partie. Parmi les différentes propositions, celles de la SNCF relayées dans la presse au cours de l'année 2009 traduisent cette complexité, tant des relations entre acteurs institutionnels et sectoriels sur la conduite et la vision de l'aménagement francilien, que des positionnements de chacun sur les sujets « grande vitesse ».

La fin des années 2000, une relance des sujets « grande vitesse » en France

Les travaux menés dans le cadre du Grenelle environnement aboutissent à une nouvelle planification du développement des projets ferroviaires à grande vitesse en France. Si certains acteurs politiques locaux portent ces projets, encore vus comme des marqueurs d'équité et de

[1] Pour des éléments d'analyse sur le fonctionnement du système ferroviaire à grande vitesse francilien et sa place dans les recompositions spatiales liées au développement de la grande vitesse en France, voir : Caron (2001) ; Facchinetti-Mannone et Richer (2011) ; Varlet (2008) ; Zembri (2015).

[2] Ce processus est bien documenté, voir notamment Desjardins (2010, 2016), Desjardins *et al.* (2012), Marcou (2012), Mongin (2010), Subra (2009), Zembri (2002).

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 de lignes à grande vitesse (LGV).

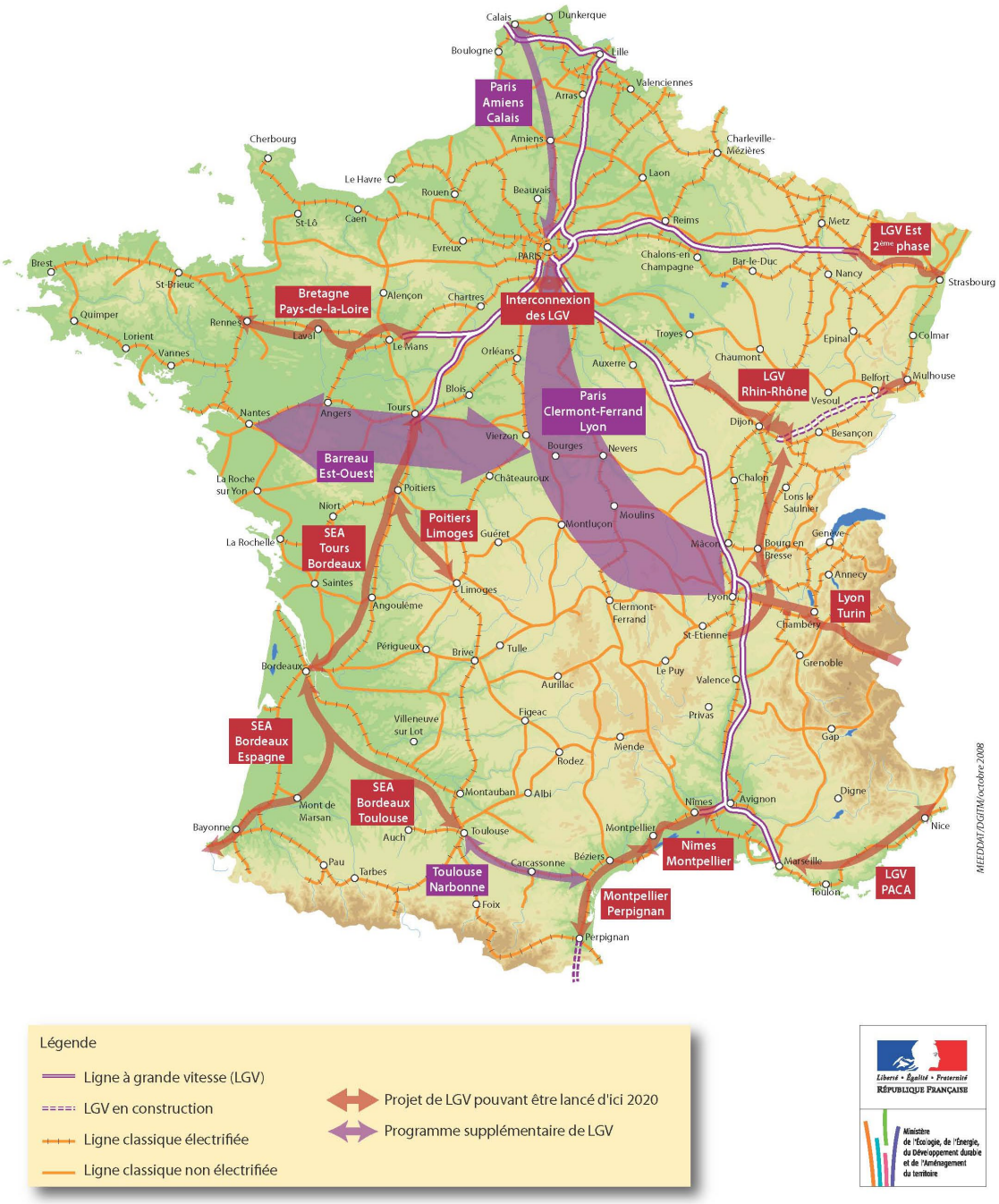
La relance d'un programme ferroviaire à grande vitesse à l'issue du Grenelle Environnement

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. Suite à l'élection de Nicolas Sarkozy, une consultation nationale est organisée par Jean-Louis Borloo (ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement et de l'Aménagement durable) sur les enjeux de la conduite d'une politique en faveur du développement durable en France : le Grenelle Environnement (ou Grenelle de l'environnement). Après une période de concertation organisée en 2007, débute une étape parlementaire qui aboutira à la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (dite Grenelle I), promulguée le 3 août 2009. L'une des propositions issues de la période de concertation est la réduction des émissions de CO_2 de 20 % d'ici 2020, accompagnée de l'élaboration d'un Schéma National des Infrastructures nouvelles de Transport (SNIT) (Grenelle Environnement, 2007). Le développement du transport ferroviaire est recommandé : les travaux notent qu'il passe « d'abord par la nécessaire remise en état du réseau ferroviaire » ainsi que par 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.

Rapidement, l'inscription d'un programme de réalisation de futures LGV dans le projet de loi est annoncée. Des débats animent les collectivités, et particulièrement les régions, avant même la première lecture du texte à l'Assemblée nationale. Ils portent à la fois sur le choix des projets inscrits au programme et sur leur financement. 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 : « 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 2000 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 » [3]. Un programme secondaire de 2 500 kilomètres à horizon plus lointain est également inscrit (figure 1).

[3] Projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (n° 955), juin 2008, article 11.

Figure 1. Projets LGV mentionnés dans le programme de réalisation des futures LGV lors des débats parlementaires (2008)



Source : ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, octobre 2008. Disponible sur : www.developpement-durable.gouv.fr.

Les inquiétudes des collectivités territoriales sur le financement du programme de LGV

L'annonce d'une relance de la programmation du réseau LGV intervient dans un contexte flou quant au poids de l'État sur le financement des infrastructures, mais aussi d'évolution du positionnement des collectivités territoriales sur ces questions.

L'agence de financement des infrastructures de transport (créée en 2004 avec notamment pour ressources les dividendes versés par les sociétés concessionnaires d'autoroute) voit ses recettes baisser en 2007-2008 suite à la vente du capital public des sociétés d'autoroutes et malgré l'attribution de nouvelles ressources. Alors que ces éléments alimentent les interrogations des collectivités sur la pérennité des moyens de l'État alloués au développement des infrastructures, différentes politiques menées par le président Sarkozy en ce début de 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 récession, dont le volet d'investissement public 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 : si le souhait affiché et les méthodes employées pour la concertation soulignent une volonté de démocratisation de l'action publique, le Grenelle Environnement procède d'une légitimation de l'État régalien par l'affirmation des questions environnementales (Lascoumes, 2015).

Dès l'annonce de ces deux programmes de LGV, les collectivités territoriales (en particulier les régions) s'interrogent sur leurs modalités de financement (*L'Humanité*, 24 octobre 2007 ; *Les Échos*, 6 décembre 2007). 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, plusieurs 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 (Beaucire, 2009). Ces grands projets ont été le cadre d'une nouvelle mise en relief des alliances entre collectivités et entre échelons territoriaux (Barone et Ollivier-Trigalo, 2010 ; Faure, 2007 ; Ollivier-Trigalo, 2009). 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. Ces compétences ont progressivement été investies comme outil de négociation sur des projets à d'autres échelles, tels que les LGV. 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.

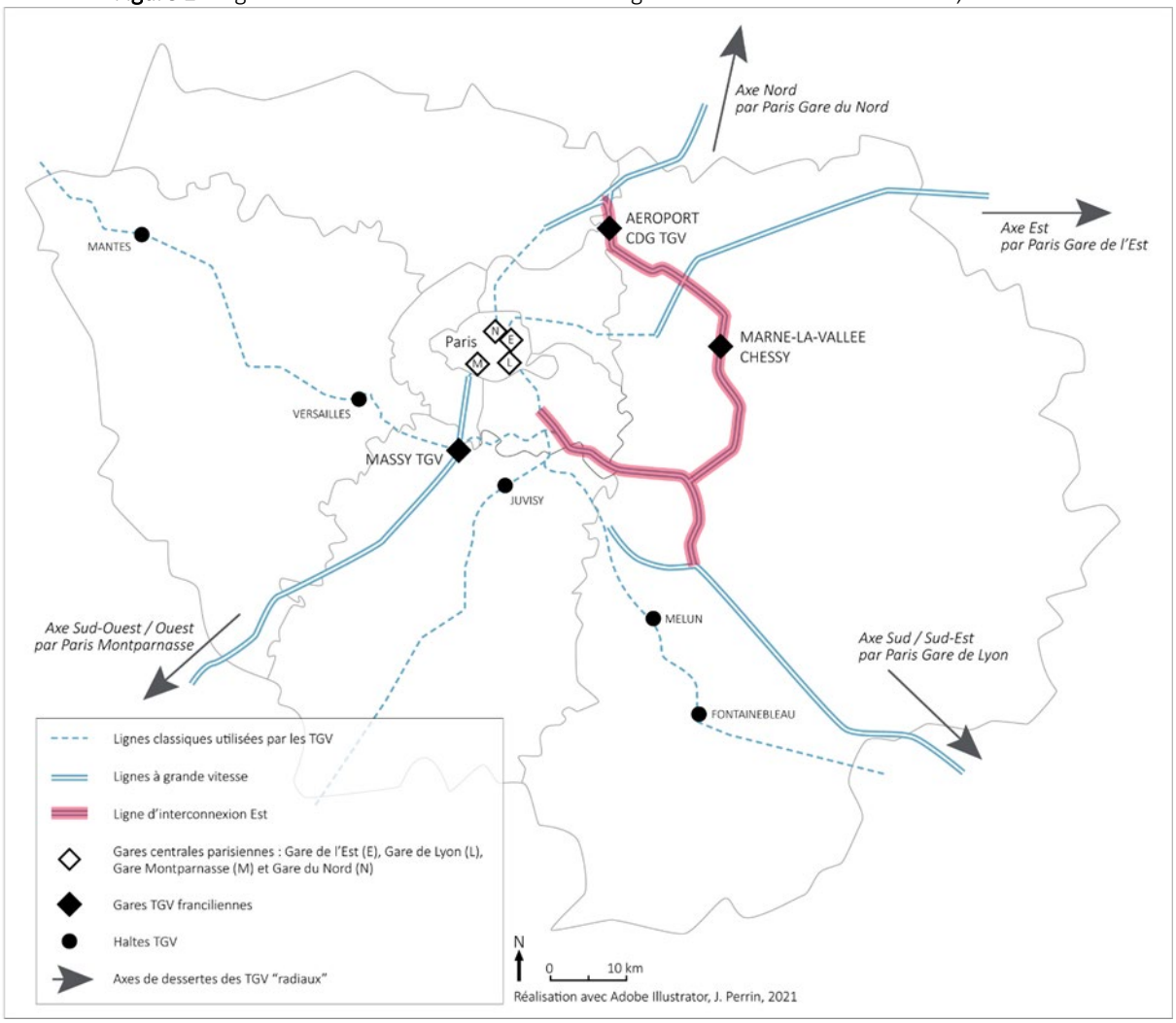
Quant aux futurs programmes de LGV, la concertation inscrite dans le projet de loi Grenelle I comporte un volet financier : dès la première version du texte, il est question d'une participation de l'État à hauteur de 16 milliards d'euros pour l'ensemble des projets LGV du premier programme (horizon 2020). Les collectivités s'interrogent donc sur le niveau de contribution qui leur serait demandé. Aussi, parallèlement au débat parlementaire, l'Association des régions de France organise des échanges entre régions et cherche à estimer le coût du premier programme de LGV et la contribution des collectivités territoriales attendue par l'État. Ces réflexions permettent une première estimation. Le montant de la première phase du programme nécessiterait 53 milliards d'euros : l'État et Réseau Ferré de France (RFF) pourraient solliciter une participation de 13 à 18 milliards d'euros des collectivités territoriales,

sachant que les régions ont financé auparavant entre 35 % et 100 % de la part des collectivités (ARF, 2009).

Un réseau centralisé sur l'Île-de-France : constats et perspectives à la croisée de la révision du SDRIF, du projet Grand Paris et de la relance des sujets « grande vitesse »

L'Île-de-France occupe une place particulière dans l'organisation du réseau ferroviaire français. Son déploiement progressif a largement été inspiré par le schéma du réseau classique centralisé sur Paris, dit de « l'étoile de Legrand » (Zembri, 1993).

Figure 2. Organisation de la desserte ferroviaire à grande vitesse en Île-de-France, en 2009



Source : auteur.

Quatre gares parisiennes (gare de Lyon, Montparnasse, du Nord et de l'Est) sont chacune un terminus d'un des axes de desserte dessinés par la mise en service progressive des lignes à grande vitesse. L'Île-de-France est également desservie par trois gares TGV construites en grande couronne et interconnectées au RER : Massy TGV sur la LGV Atlantique, ainsi que Aéroport CDG TGV et Marne-la-Vallée Chessy sur la ligne d'Interconnexion Est, dont les

tronçons ont été mis en service entre 1994 et 1996. Cette ligne contourne Paris à l'est et met en relation différentes lignes radiales centrées sur Paris. Elle permet en particulier le développement de services ferroviaires à grande vitesse interrégionaux, appelés « province-province » ou « intersecteurs »[4]. La SNCF identifie également des « haltes TGV », c'est-à-dire des gares desservies par quelques TGV, notamment lors d'expérimentations de liaisons intersecteurs (elles sont cinq en 2009) (figure 2).

Lors des premières annonces concernant le nouveau programme de LGV, la région Île-de-France pilote par ailleurs la révision du SDRIF[5]. Cette procédure est lancée en 2005, lors du second mandat de Jean-Paul Huchon (Parti socialiste) à la présidence du conseil régional. Cette révision s'inscrit dans une démarche d'assise du processus de décentralisation (Cottour, 2008 ; Desjardins *et al*., 2012), renforcée par le contexte de négociation avec l'État concernant le renouvellement du Contrat de Plan État Région (CPER) et la régionalisation des transports. Cette décentralisation de la compétence transport à la région Île-de-France est plus tardive que dans les autres régions : la loi relative aux libertés et responsabilités locales (2004) prévoit le transfert du syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) de l'État à la région en 2005[6], qui devient alors autorité organisatrice de transport (Marcou, 2012).

Durant la période 2005-2008, la révision du SDRIF est alimentée par les contributions de différents acteurs institutionnels et sectoriels. Sans être centrale, la question de la grande vitesse ferroviaire est abordée dans quelques contributions sous l'angle de l'évolution du trafic et de la saturation des gares existantes[7]. La contribution de la SNCF souligne un risque de saturation des installations et propose de développer le nombre de gares. Dans une visée prospective, la contribution propose l'idée d'une grande gare centrale parisienne, remédiant à la fois à la situation « en cul-de-sac » des gares centrales chacune terminus d'un axe ferroviaire différent ainsi qu'à leur saturation. La création de nouveaux points d'accès sur le modèle des « gares périphériques » existantes, dessinant « à court terme une nouvelle rocade de gares grandes lignes permettant à un plus grand nombre de Franciliens d'accéder aisément au réseau TGV » est également proposée. Si d'autres contributions montrent des divergences concernant l'évaluation de la situation et des perspectives, toutes s'accordent sur l'intérêt de développer de nouvelles gares TGV en dehors de Paris. Dans le projet de SDRIF soumis au Conseil d'État à l'automne 2008, le principal enjeu mentionné en relation avec la grande vitesse ferroviaire est le risque de saturation des infrastructures franciliennes (Conseil régional Paris Île-de-France, 2008, p. 76). Par ailleurs, le texte parle du « système ferroviaire à grande vitesse francilien », renvoyant à une approche globale à la fois des infrastructures et de la desserte. Cependant, les projets présentés sont d'une grande diversité et relèvent davantage de la compilation que d'une approche globale des enjeux. Ces propositions se focalisent pour l'essentiel sur la

[4] C'est-à-dire n'ayant une gare centrale parisienne ni comme origine, ni comme destination du train.

[5] Le précédent SDRIF (1994) a été élaboré sous l'égide de l'État. La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire de 1995 (n° 95-115 du 4 février 1995) transfère à la région Île-de-France le pilotage des futurs schémas, en association avec l'État qui doit les approuver en Conseil d'État.

[6] Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. Le processus est retardé en raison de tensions entre l'État et la région concernant la compensation financière de l'État, et le nouveau conseil prend finalement ses fonctions en 2006. Le STIF devient Île-de-France Mobilité en 2017.

[7] Voir notamment les travaux du groupe de travail sur la mobilité et les transports, piloté par l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Île-de-France (IAURIF) qui associe la région Île-de-France, le Conseil économique, social et environnemental régional (CESER, alors CERS), la DREIF (Direction régionale de l'équipement d'Île-de-France) et le STIF ; SNCF, 2005 ; APUR, 2007.

création de gares nouvelles ou l'amélioration des dessertes existantes, sans pour autant traduire un portage politique des projets.

Durant cette période, la région Île-de-France est progressivement associée aux réflexions ou études concernant plusieurs projets de LGV ou de gares nouvelles. Le texte de la loi Grenelle I souligne la centralité du réseau sur l'Île-de-France, le plan de programmation des LGV étant 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 »[8].

Alors que les réflexions et débats sur une programmation du développement du réseau LGV relance les sujets « grande vitesse », 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. Ainsi, elle est sollicitée pour participer au financement des travaux de la deuxième phase de la LGV Est européenne. La région Île-de-France a participé, non sans réticence, au financement des travaux de la première phase (Boursier-Mougenot et Ollivier-Trigalo, 1996 ; Perrin, 2020) : la deuxième phase ne concerne pas directement le territoire francilien. Alors que dans le texte de la loi Grenelle I, il est question d'extension du réseau et non de « ligne nouvelle », le cas de la deuxième phase de la LGV Est européenne soulève la crainte pour 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. Le montage du financement de cette deuxième phase est négocié au cours de l'année 2009 dans un contexte de tension entre échelons territoriaux, alors que les régions alertent sur le financement du futur programme de LGV, et que, par ailleurs, le projet de réseau de transport du Grand Paris est annoncé. La région Île-de-France accepte de participer, tout en cherchant à souligner qu'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 deuxième phase d'un même projet sur lequel la région a été engagée alors qu'il concernait directement son territoire. Par ailleurs, elle met en avant une participation exceptionnelle à un projet ferroviaire à grande vitesse au titre de la solidarité interrégionale. Cet argument a été également mobilisé par les autres collectivités dans le cadre de leur sollicitation, et d'autant plus avancé par ces dernières que la région Île-de-France bénéficie du financement de l'État pour le développement de ses transports régionaux avec le projet de transport du Grand Paris.

Si la grande vitesse ferroviaire n'est pas totalement absente des réflexions locales lors des premières années de révision du SDRIF, 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. Par ailleurs, cette révision en cours du SDRIF sous la conduite du conseil régional d'Île-

[8] Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, article 12.

de-France est ralentie par le projet de Grand Paris[9]. 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. Ce double contexte conduit à de nouvelles invitations de la grande vitesse dans l'aménagement régional.

Un foisonnement de projets de nouvelles gares TGV franciliennes en 2009

La future programmation LGV et certains débats liés au Grand Paris créent une émulation sur la question de la grande vitesse en général, et sur le sujet de la desserte francilienne notamment. La montée en puissance simultanée de différents projets contribue particulièrement à un foisonnement de propositions de gares nouvelles.

Parmi les projets de lignes inscrits dans le programme LGV de la Loi Grenelle I, l'un d'eux concerne directement le territoire francilien. Il s'agit du projet de ligne d'Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France[10]. Alors que les TGV rejoignant les axes Nord ou Sud à l'axe Atlantique empruntent des voies de chemin de fer classiques (sur lesquelles circulent également le RER C ainsi que des trains de marchandises), l'objectif serait de réaliser une ligne dédiée à la grande vitesse, prolongeant l'Interconnexion Est au sud. Afin de préparer un débat public, RFF pilote des études à partir de 2007, en association avec différents partenaires (collectivités, représentants de l'État, associations, SNCF). Les premières études mettent en lumière un manque de connaissance des gares TGV franciliennes existantes. Les premiers constats rejoignent certains enjeux identifiés dans le cadre de la révision du SDRIF : la réflexion sur de nouvelles gares TGV ne se limite pas à la question de leur localisation, mais également au modèle de desserte qui leur est associé et à leur articulation à un projet d'aménagement. En 2009, afin de prolonger les études du projet Interconnexion Sud, une étude très exploratoire sur l'opportunité de développer une rocade LGV complète et sur l'implantation de nouvelles gares en Île-de-France est lancée sous le pilotage de RFF et à laquelle sont associés différents partenaires : région Île-de-France, DREIF, STIF, IAU et SNCF. Dans les réflexions menées, nous retrouvons une partie des idées avancées par la SNCF lors de sa première contribution au SDRIF de 2005.

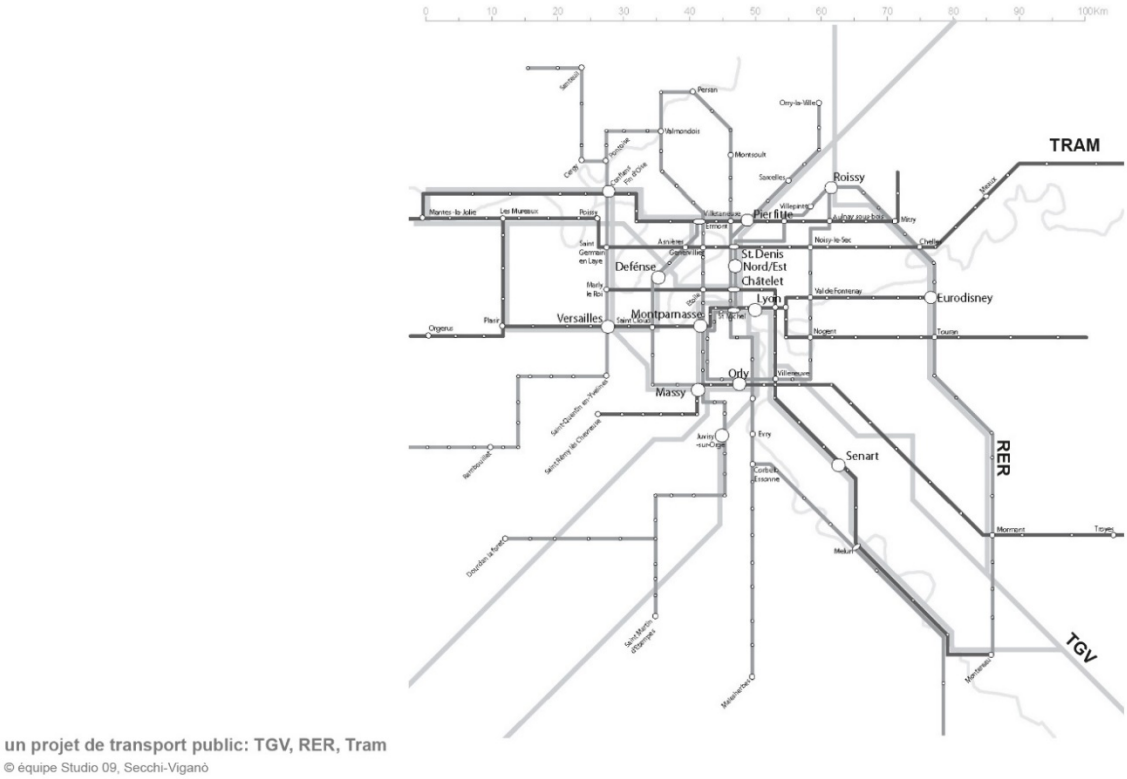
Différentes propositions de gares TGV nouvelles sont également annoncées ou présentées en lien avec le projet Grand Paris. Annoncé dès 2007, le projet de Grand Paris est conduit par Christian Blanc, secrétaire d'État au développement de la région capitale (le poste est créé en mars 2008). Le Grand Paris est également l'objet d'une consultation internationale, à laquelle dix équipes réunies autour d'architectes-urbanistes ont répondu. Leurs propositions quant aux enjeux d'aménagement donnent lieu à une exposition « Le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne », en 2009. Les travaux du gouvernement comme ceux de la consultation internationale font alors l'objet d'une médiatisation conséquente.

[9] Le projet de Grand Paris retarde la transmission du projet de SDRIF au Conseil d'État. Celle-ci sera officielle en juin 2010, et ce dernier rend un avis négatif en novembre 2010 en raison de son incompatibilité avec les lois du Grenelle de l'environnement et du Grand Paris qui ont été votées entre-temps (n° 2010-597 du 3 juin 2010).

[10] Il s'agit d'une nouvelle version d'un projet datant de 1990, repensé par la SNCF au début des années 2000 et défendu en particulier par l'Association Interconnexion Sud TGV en Île-de-France qui rassemble des collectivités de différentes régions françaises.

Parmi les contributions issues de la consultation internationale, certaines propositions concernent l'organisation de la desserte ferroviaire à grande vitesse francilienne[11]. Plusieurs travaux soulignent les problèmes liés à la dissociation des gares parisiennes. 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 (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 » (équipe Casto *et al.*), avec des gares situées dans les secteurs de Stains, Bobigny/Noisy-le-Sec et d'Orly-Vitry-Créteil. 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 ». L'équipe Studio 09 envisage des gares parisiennes devenues traversantes et un maillage en Île-de-France, qui prendrait appui sur six nouvelles gares, intégré au sein d'un réseau de transport public à différentes échelles (figure 3). 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). 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.

Figure 3. Proposition de l'équipe Studio 09 d'un projet de transport public maillé à différentes échelles



Source : Équipe Studio 09, Secchi-Viganò, 2009, consultation internationale « Le grand pari de l'agglomération parisienne »

[11] Voir en particulier les contributions à la consultation internationale de recherche et développement sur le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne des équipes Castro *et al.* (2009), MVRDV (2009), Nouvel *et al.* (2009), Portzamparc *et al.* (2009) et Studio 09 (2009).

Alors qu'il inaugure l'exposition « Le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne », le président Nicolas Sarkozy officialise le projet de réseau de transport du Grand Paris. Dans ce même discours, il présente l'idée d'un axe à grande vitesse entre le Havre et Paris, ainsi que de gares TGV nouvelles « à la Défense ou entre Pleyel et le Bourget ». Il relance ainsi le projet de liaison ferroviaire à grande vitesse normande[12]. Si le projet ne figure pas au programme de la loi Grenelle, il est inscrit en préambule de celui-ci dans le texte adopté quelques semaines plus tard : « À 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 »[13].

Le tableau 1 synthétise les principales propositions de nouvelles gares TGV en Île-de-France au cours de ce temps fort de l'année 2009. 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.

Tableau 1. Les nouvelles gares TGV franciliennes proposées, annoncées ou à l'étude en 2009.

	« Grand Paris »		Interconnexion Sud et étude exploratoire « rocade »	
	Consultation internationale	**Gouvernement****		
NORD	Bobigny / Noisy-le-Sec Le Bourget Aubervilliers Stains (Pierrefitte)	(Le Bourget) Pleyel	Le Bourget Saint Denis	
OUEST	La Défense Cergy Versailles	La Défense	La Défense* Boulogne Saint Quentin Versailles	Cergy* Mantes Poissy
SUD	Massy / Saclay Secteur Orly Juvisy Sénart Touran	Orly	Orly* Melun Villaroche*	
CENTRE	République Gare centrale parisienne			

* Gares figurant dans le projet de SDRIF adopté de 2008
** Discours présidentiels et projet de Loi Grand Paris (2009)

Si ce foisonnement de propositions repose sur des projets conduits en parallèle et dialoguant peu entre eux, il y a une convergence d'intérêts pour certains secteurs. Concernant les propositions à l'étude dans le cadre des projets Grand Paris ou de l'étude rocade, elles montrent un dépassement rapide du compromis qui avait été adopté dans le projet de SDRIF de 2008. Cependant, dans le cadre du projet d'Interconnexion Sud et de l'étude rocade, si aucune localisation n'est définitivement écartée lors du lancement de l'étude[14], les secteurs

[12] Discours présidentiel du 29 avril 2009 (Paris) et du 16 juillet 2009 (Le Havre).
[13] Loi n° 2009-967 du 3 août 2009, *op. cit.*
[14] Les localisations vont évoluer en lien avec l'avancée du projet d'Interconnexion Sud et le débat public conduit entre décembre 2010 et mai 2011, et notamment sur l'étude d'une gare dans le secteur de Sénart (Perrin, 2020).

retenus s'appuient davantage sur une actualisation des travaux menés dans le cadre de la révision du SDRIF que sur les annonces politiques.

Au cours de l'année 2009, par voie de presse, la SNCF dévoile deux propositions, à l'articulation des projets de transport du Grand Paris et du foisonnement de projets de gares TGV nouvelles ici recensés. L'analyse de ces propositions offre une lecture complémentaire de la complexité du jeu d'acteurs au cours de cette période et de la façon dont la grande vitesse a été mobilisée.

La SNCF et le Grand Paris : de l'idée d'une « variante » TGV à l'affirmation de la mauvaise desserte ferroviaire à grande vitesse des Franciliens

Les propositions de la SNCF, deux fois révélées par voie de presse au cours de l'année 2009, sont médiatisées comme l'idée d'une 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.

Juillet 2009 : l'idée d'une variante mixte « TGV – métro automatique » au 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 (donc sous la tutelle de l'État) qui sera chargé 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[15]. Les objectifs sont 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), et 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 ».

Fin juillet, une réunion interministérielle est consacrée aux grandes orientations du projet de loi, dont le dépôt auprès des parlementaires est prévu à l'automne. Le lendemain, la presse dévoile une proposition de la SNCF : 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). L'idée principale est 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. L'idée reprend les projets d'une LGV normande et d'une gare TGV à la Défense (relancée par Nicolas Sarkozy) et met en avant une liaison rapide et directe entre La Défense et Roissy. 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

[15] 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, site Vie Publique.

(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. La faisabilité technique serait approfondie d'ici à l'automne 2009.

Durant cette période estivale, cette proposition de variante ferroviaire au projet Grand Paris est largement reprise et commentée dans la presse, les articles soulignant en particulier 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 Pepy » (*Le Point*, 30 juillet 2009), « Polémique entre Christian Blanc et la SNCF » (*LCI*, 30 juillet 2009), « La SNCF met son grain de sable dans le grand Paris » (*20 minutes*, 31 juillet 2009). Le président de la SNCF, Guillaume Pepy, est convoqué par Christian Blanc et Dominique Bussereau, respectivement secrétaires d'État au développement de la région capitale et en charge des transports. Les représentants de la RATP (en charge des études de faisabilité du projet) affichent un scepticisme quant à cette possible exploitation mixte, en raison de problèmes de compatibilité technique et de conception (longueur des quais). Gilles Carrez, qui conduit alors une mission sur le financement des transports en Île-de-France[16], est l'une des seules personnalités à commenter positivement cette proposition en soulignant qu'elle mériterait d'être étudiée.

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. Cependant, suite aux premières réactions, la communication de la SNCF déclare ne pas souhaiter davantage commenter cette proposition (*AFP*, 1er août 2009). Elle distille cependant des éléments de langage sur le fait qu'il ne s'agit pas d'une alternative mais d'une ouverture du champ des possibles, et sur le fait que le groupe se positionne dans une démarche de concertation constructive, en particulier avec la RATP. 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. Les premiers retours soulignent des difficultés techniques (telles 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 et la nécessité d'études complémentaires approfondies.

Au cours du mois de septembre, les rapports de force se sont encore complexifiés. Gilles Carrez remet son rapport et conclut sur « la nécessité d'un phasage des travaux », d'un rapprochement des projets du Grand Paris et de la région, et de la recherche d'une meilleure articulation entre projet de transport et politique d'aménagement (Carrez et Ladegaillerie, 2009). Le rapport insiste sur la nécessité de financer également la modernisation des réseaux existants et de travailler à l'articulation entre le STIF et la future entité publique en charge du Grand Paris comme à une meilleure coordination entre les opérateurs historiques RATP et SNCF. 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 (faible concertation) que sur le contenu (recentralisation) (région Île-de-France, 2009). Concernant le sujet de la grande vitesse ferroviaire, il n'est pas question d'une exploitation mixte du futur réseau de métro automatique dans le projet de loi déposé début octobre[17]. 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 dans le rapport Carrez).

[16] Au titre de ses fonctions de rapporteur général de la commission des Finances de l'Assemblée nationale.
[17] Projet de loi relatif au Grand Paris (n° 1961), 2009.

Octobre 2009 : augmenter le nombre de gares TGV en Île-de-France

Dans le courant du mois d'octobre, de nouvelles annonces de la SNCF sont relayées par voie de presse sur la grande vitesse ferroviaire en Île-de-France. 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), Guillaume Pepy (président de la SNCF) ainsi que Sophie Boissard, la représentante de Gares & Connexions[18], nouvelle entité en charge des gares. La possible utilisation mixte 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 » (*Le Parisien*, 11 octobre 2009).
> « Notre vision est très nouvelle […]. 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 » [19] (*Libération*, 12 octobre 2009).

Le nombre et la localisation des gares sont présentés comme n'étant pas arrêtés. La presse se fait l'écho de cinq ou huit gares nouvelles en Île-de-France avec l'évocation de différentes localisations et horizons temporels[20] : « "Notre rêve est d'avoir 12 gares TGV pour les 12 millions d'habitants d'Île-de-France", proclame-t-on à la SNCF » (*Le Parisien*, 12 octobre 2009).

À nouveau découvertes dans la presse, les suggestions de localisation des gares sont mal reçues par différents acteurs franciliens. Ces 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. Cette fois, ce sont surtout les élus locaux qui font savoir leur mécontentement ou leur surprise de découvrir le projet dans la presse (Altman, 2009 ; *Le Parisien*, 13, 14 et 31 octobre 2009).

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 plusieurs raisons : rappeler l'expertise et la légitimité de l'entreprise sur la grande vitesse ferroviaire et peser davantage sur la question de la localisation des possibles futures gares TGV

[18] Entité autonome du groupe SNCF créée en avril 2009, la branche Gares & Connexions sera intégrée à SNCF Mobilité à la suite de la réforme de 2015.
[19] Propos de Sophie Boissard.
[20] *Le Parisien*, 11 et 12 octobre 2009 ; *Libération*, 12 octobre 2009 ; *Le Figaro*, 14 octobre 2009. 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 long terme.

en Île-de-France. Face à RFF (dont l'approche technique prendrait moins en compte les enjeux commerciaux) et aux représentants de l'État (pour lesquels la gare est choisie pour son image d'attractivité et avant tout associée à une localisation comme le quartier d'affaires), l'objectif de la SNCF 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 : « Plaine de France » face à l'étude de Pleyel (par Christian Blanc et RFF) ou encore le principe d'une seconde gare (en plus d'Orly) et de sa localisation dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges, dans le cadre du projet d'Interconnexion Sud.

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

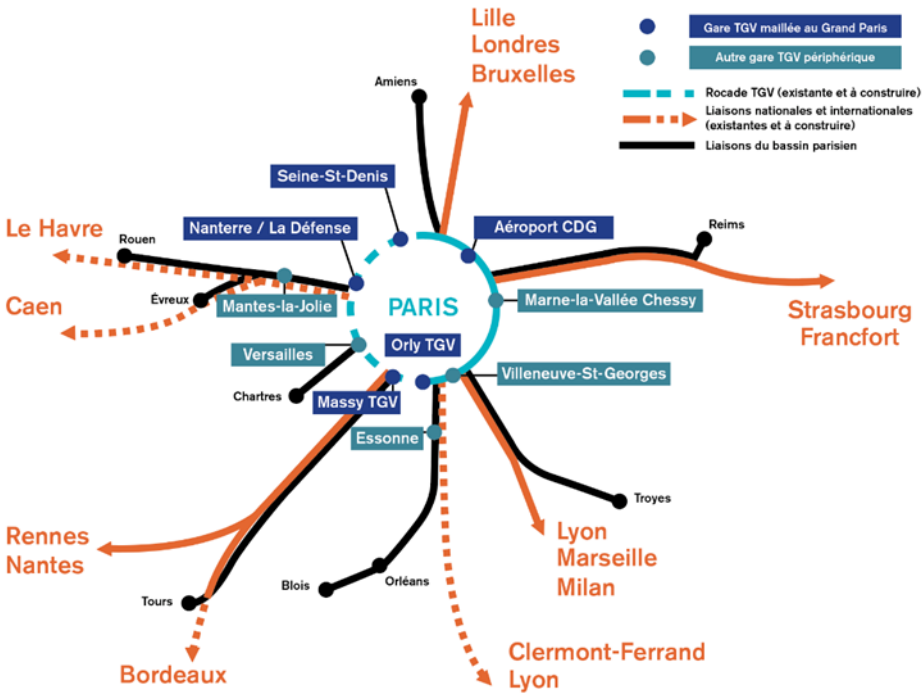
Conclusion : une évolution des représentations et des enjeux associés aux gares de la grande vitesse en Île-de-France

Le temps fort identifié et le foisonnement de projets particulièrement visible à la fin des années 2000 retombent rapidement. Aucun des projets évoqués (lignes ou gares) n'a été réalisé ou n'est en travaux.

L'exercice de programmation LGV et le projet de SNIT sont rapidement remis en cause. Le rapport de la commission Mobilité 21 (Duron, 2013) (notamment chargée de hiérarchiser les projets) illustre une bascule dans la façon dont la vitesse ferroviaire est envisagée en France : le modèle ferroviaire français est à renouveler, et ceci passe par une réévaluation 1) de la place des projets à grande vitesse dans les plans d'aménagement du territoire et 2) des vitesses des différents services. 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 (Debrie et Guérin, 2015). Le projet de LGV normande évolue vers celui de Ligne Nouvelle Paris Normandie, en dessous des critères de vitesse du modèle français de la grande vitesse ferroviaire ; celui d'Interconnexion Sud est différé.

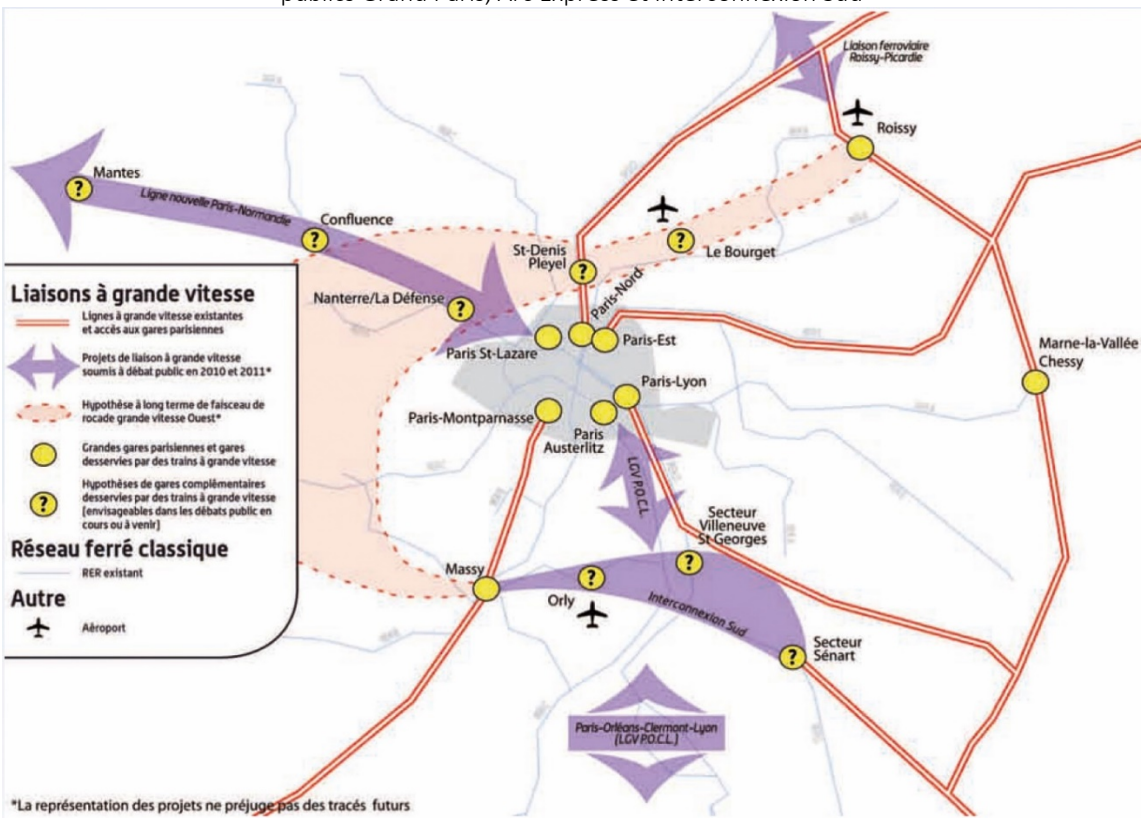
Le sujet « grande vitesse » est finalement très peu présent dans la poursuite du projet Grand Paris. L'étude rocade, si elle a toujours été présentée comme exploratoire, n'a pas eu de suite en raison des premières estimations du coût et du refus des différents partenaires d'investir davantage le projet avec le risque de supporter une importante partie des coûts. Cette idée reste présente dans les cahiers d'acteurs de RFF et la SNCF à différents débats publics (Arc Express, Réseau de Transport Public du Grand Paris, Interconnexion Sud) ainsi que dans différentes contributions ou documents de communication (SNCF, 2011 ; RFF, 2012 ; SNCF Proximités, 2012), comme une perspective à long terme (figures 4 et 5).

Figure 4. Proposition de la SNCF de réaliser à terme une rocade complète à grande vitesse autour de Paris, présentée lors des débats publics Grand Paris et Arc Express



Source : SNCF, 2010, cahier d'acteurs du débat public « Projet de réseau de transport public du Grand Paris ».

Figure 5. Vision prospective du réseau ferroviaire à grande vitesse francilien, présentée par RFF lors des débats publics Grand Paris, Arc Express et Interconnexion Sud



Source : RFF, 2010, cahier d'acteurs commun aux deux débats publics « Projet de réseau de transport public du Grand Paris » et « Projet Arc Express ».

Aussi, le foisonnement de projets de gares en lien avec la grande vitesse en Île-de-France à la fin des années 2000 ne traduit pas pour autant un investissement de la grande vitesse comme levier d'aménagement régional. Cette émulation traduit tant la diversité des visions de la grande vitesse que les concurrences et tensions dans leurs relations entre les différents acteurs en présence : 1) renforcer le rayonnement d'un quartier en particulier ; 2) se repositionner dans des dynamiques de projet tout autres ; 3) désaturer les infrastructures et développer de nouveaux points d'accès au TGV en Île-de-France. À l'issue de cette période, la grande vitesse ferroviaire en Île-de-France est plus visible : ses bénéfices sont questionnés, et l'organisation de sa desserte est identifiée comme un enjeu tant par la SNCF que par différents acteurs institutionnels. Le sujet est moins tabou, sans pour autant être porté politiquement. Si certains prémices de la remise en cause de la grande vitesse ferroviaire sont identifiables dès ce tournant des années 2000-2010, la volonté pour certains acteurs, notamment la région Île-de-France, de ne pas porter politiquement ces sujets s'explique à la fois parce que la légitimité de l'action (en tension dans le processus de décentralisation) est concentrée sur les projets régionaux et également pour des raisons financières.

Cette visibilité accrue de la grande vitesse, au-delà des projets de gares, se traduit par une évolution notable des représentations et un changement de regard sur les gares existantes. En 2012, différents acteurs de l'aménagement et des transports en Île-de-France – la région Île-de-France, la DRIEA, la SNCF (voyage et réseau), le STIF et la RATP – signent un protocole d'accord pour financer une étude sur les grandes gares. Dix grandes gares franciliennes sont étudiées : les gares centrales, ainsi que Aéroport CDG TGV, Marne-la-Vallée Chessy et Massy. Dans l'analyse des processus décisionnels, nous interprétons ce financement conjoint, ainsi que la conceptualisation proposée de la « grande gare » (OMNIL, 2015), comme la manifestation d'un changement de regard, en particulier sur les gares TGV franciliennes. L'idée d'une desserte ferroviaire à grande vitesse à améliorer en Île-de-France se décline autour de projets de gares nouvelles à la réalisation plus ou moins lointaine, et également sur l'organisation existante. Le lancement (dans sa phase d'expérimentation) de l'offre ferroviaire *low cost* Ouigo, avec pour terminus francilien la gare de Marne-la-Vallée Chessy au printemps 2013, en est une illustration.

Bibliographie

APUR. (2007). « L'histoire du TGV et Paris », 48 p.

Barone S, Ollivier-Trigalo M. (2010). « La régionalisation de l'action publique en France au prisme du transport ferroviaire », *Politique et Sociétés*, n° 29(2), p. 65-82.

Beaucire F. (2009). « Les projets d'infrastructure confrontés au débat public : la délicate construction des consentements partagés », *L'Information géographique*, n° 73(2), p. 60-67.

Boursier-Mougenot I, Ollivier-Trigalo M. (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 INRETS.

Caron F. (2001). « Une ville capitale et le chemin de fer : le cas de Paris », Actes du *Congreso de Historia Ferroviaria*, 11 p.

Carrez G, Ladegaillerie É. (2009). « Grand Paris - Financement du projet de transports », rapport remis au Premier ministre, 54 p.

Castro R, Denissof S et associés, Casi S. (2009). « Le Grand Paris. Capitale pour l'homme / Capitale pour le monde », consultation internationale de recherche et développement sur le Grand Pari de l'agglomération parisienne, 184 p.

Conseil régional Paris Île-de-France. (2008). « Projet de schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) », adopté par le conseil régional Paris Île-de-France en septembre 2008, 247 p.

Cottour C. (2008). Une brève histoire de l'aménagement de Paris et sa région, DREIF/DUSD, 132 p.

Debrie J, Guérin AL. (2015). « Le critère de la grande vitesse dans la planification des infrastructures ferroviaires : vers un changement de référentiel ? Une lecture normande », *Recherche Transports Sécurité*, n° 120, p. 25-33.

Desjardins X, Douay N, Gagnière V. (2012). « Évolution des schémas, permanence des tracés : la planification de la région parisienne au prisme des réseaux ferroviaires », *Géocarrefour,* n° 87(2), p. 209-224.

Desjardins X. (2010). « La bataille du Grand Paris », *L'Information géographique*, n° 74(4), p. 29-46.

Desjardins X. (2016). « Ce Grand Paris qui advient. Leçons pour la planification métropolitaine », *L'Information géographique*, n° 80(4), p. 96-114.

Duron P. (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.

Duron P. (2017). « Investir dans les réseaux de transport : quelles priorités ? L'expérience de Mobilité 21 », *L'Économie politique*, n° 76(4), p. 90-102.

Facchinetti-Mannone V, Richer C. (2011). « L'intégration territoriale des gares sur lignes à grande vitesse en France : une approche typologique », *Recherche Transports Sécurité*, n° 27(3), p. 200-214.

Faure A. (2007). « Doctrine ferroviaire et différenciation régionale : la décentralisation en chantier », dans Ollivier-Trigalo M (dir.), *Six Régions à l'épreuve des politiques de transport*, Synthèse de l'INRETS, n° 55, p. 55-72.

Grenelle Environnement. (2007). « Lutter contre les changements climatiques et maîtriser l'énergie », Synthèse Groupe 1, 109 p.

Lascoumes P. (2015). « Le Grenelle Environnement entre fiction politique et fiction écologique », dans Barré R, Lavoux T, Piveteau V (dir.), *Un demi-siècle d'environnement entre science, politique et prospective*, Versailles, Quae, p. 107-118.

Marcou G. (2012). « 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.

Mongin O. (2010). « Le Grand Paris et la réforme des collectivités territoriales », *Esprit*, n° 3, p. 120-131.

MVRDV. (2009). *Le Grand Pari de Grand Paris. 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 J (AJN), Duthilleul JM (AREP), Cantal-Dupart M. (2009). *Naissances et renaissances de mille et un bonheurs parisiens*, consultation internationale de recherche et développement sur le Grand Pari de l'agglomération parisienne, 198 p.

Ollivier-Trigalo M. (2009). « Politiques de transport : où en sont les Régions ? Actions, doctrines et institutionnalisation », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n° 3, p. 471-490.

OMNIL. (2015). *La fréquentation des grandes gares franciliennes*, Grandes enquêtes, Synthèse, 16 p.

Perrin J. (2020). « 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 de géographie, université Paris-Est, 464 p.

Portzamparc C, 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.

RFF. (2010). « Projet de réseau de transport public du Grand Paris » et « Projet Arc Express », cahier d'acteurs commun aux deux débats publics, 4 p.

RFF. (2012). « Contribution de RFF, Révision du Schéma Directeur de la Région Île-de-France », 45 p.

SNCF Proximités. (2012). « Le Grand Paris du Train. Faciliter les déplacements des Franciliens », 8 p.

SNCF. (2005). « Première contribution de la SNCF, *Révision du Schéma Directeur de la Région Île-de-France »*, 44 p.

SNCF. (2010). « Projet de réseau de transport public du Grand Paris », cahier d'acteurs du débat public, 4 p.

SNCF. (2011). « Contribution de la SNCF, Révision du Schéma Directeur de la Région Île-de-France », 66 p.

Studio 09. (2009). *La ville « poreuse » : chantier 2*, consultation internationale de recherche et développement sur le Grand Pari de l'agglomération parisienne, équipe Studio 09, Bernardo Secchi et Paola Vuganò, 164 p.

Subra P. (2009). « Le Grand Paris, stratégies urbaines et rivalités géopolitiques », *Hérodote*, n° 135(4), p. 49-79.

Varlet J. (2008). « Trois révolutions géographiques de la grande vitesse ferroviaire en France », *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, n° 85(4), p. 461-474.

Zembri P. (1993). « T.G.V. - Réseau ferré classique : des rendez-vous manqués ? », *Annales de Géographie*, n° 571, p. 282-295.

Zembri P. (2002). « Changement d'échelle et émergence de nouveaux enjeux (1958-2002) », dans Larroque D, Margairaz M, Zembri P*, Paris et ses transports XIXe-XXe siècle. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Recherches et Association pour l'histoire des chemins de fer en France, p. 223-340.

Zembri P. (2015). « Les gares TGV périphériques franciliennes : un ressort méconnu de l'expansion de la grande vitesse », *Géotransports*, n° 5-6, p. 163-167.

Presse

20 minutes. (2009). « La SNCF met son grain de sable dans le Grand Paris », 31 juillet.

AFP (2009). « Grand Paris : la SNCF souhaite "ouvrir le champ des possibles" », 1er août.

AFP (2009). « Transport du Grand Paris : la SNCF propose une variante ferroviaire avec TGV », 29 juillet.

Altman S. (2009). Communiqué de presse « Une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges (94) ? », 13 octobre. [En ligne]. Disponible sur : http://pcfvlr.unblog.fr/2009/10/14/une-gare-tgv-a-villeneuve-saint-georges-94/

ARF. (2009). Communiqué de presse « Lignes à grande vitesse : les régions demandent au gouvernement d'assumer ses responsabilités en augmentant sa part de financement », 9 avril.

L'Humanité. (2007). « Le financement des transports collectifs et le soutien au fret ferroviaire restent encore flous », 24 octobre.

LCI. (2009). « Polémique entre Christian Blanc et la SNCF », 30 juillet.

Le Figaro. (2009). « La SNCF perturbe le Grand Paris avec ses TGV », 14 octobre.

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

Le Parisien. (2009). « Gares TGV en Île-de-France : tollé des élus », 14 octobre.

Le Parisien. (2009). « La gare TGV, un bon projet qui attendra », 31 octobre.

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

Le Parisien. (2009). « Les élus s'opposent à la future gare TGV », 13 octobre.

Le Point. (2009). « Grand Paris : Blanc, "étonné" des réflexions de la SNCF, convoque Pepy », 30 juillet.

Les Échos. (2007). « Les régions prêtes à s'endetter pour financer les infrastructures », 6 décembre.

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

Région Île-de-France. (2009). Communiqué de presse « Grand Paris. Un projet de loi inacceptable, une concertation sans résultats : Jean-Paul Huchon sollicite les collectivités franciliennes pour construire une alternative », 9 septembre.