UNIVERSITE / SOCIETES
BRETAGNE \ TEMPS
LOIRE / TERRITOIRES

UNIVERSITÉ RENNES 2

THESE DE DOCTORAT DE

L'UNIVERSITE RENNES 2
COMUE UNIVERSITE BRETAGNE LOIRE

ECOLE DOCTORALE N° 604
Sociétés, Temps, Territoires
Spécialité : Géographie

Par
Romaric NEGRE

Sensibilité prospective des entreprises à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire : le cas de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire

Thèse présentée et soutenue à Rennes, le 10 décembre 2018
Unité de recherche : UMR CNRS 6590 ESO « Espaces et Sociétés » – Laboratoire ESO-Rennes

Rapporteurs avant soutenance :

Olivier Bouba-Olga	Professeur des universités en aménagement de l'espace et urbanisme Université de Poitiers
Yves Crozet	Professeur émérite Sciences Po Lyon (IEP Lyon)

Composition du Jury (hors rapporteurs) :

Guy Baudelle	Professeur des universités Université Rennes 2 *Directeur de thèse*
Aurélie Delage	Maître de conférences Université de Perpignan Via Domitia *Examinatrice*
Loïc Dorbec	Directeur opérationnel Eiffage Rail Express
Valérie Facchinetti-Mannone	Maître de conférences Université Bourgogne Franche-Comté *Examinatrice*
Vincent Pereira	Chef de projets CDC Biodiversité *Encadrant chez Eiffage*

Université Rennes 2
Comue Université Bretagne Loire

Ecole doctorale n° 604 Sociétés, Temps, Territoires
Unité Mixte de Recherche CNRS « Espaces et Sociétés » n°6590
Laboratoire ESO Rennes

Thèse de doctorat

Mention : Géographie

Sensibilité prospective des entreprises à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire :

le cas de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire

Présentée par **Romaric NEGRE**

Sous la direction de
Guy BAUDELLE, Professeur en Aménagement-Urbanisme

Negre, Romaric. Sensibilité prospective des entreprises à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire : le cas de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire - 2018

Remerciements

« Alors, ça avance la thèse ? ».

Sans rancune. Chaque personne m'ayant un jour posé cette question obsédante pour tout doctorant devrait ici pouvoir être remerciée. Sentinelles implicites, les attentions à l'égard de ma recherche furent autant de balises qui m'ont permis d'achever cette riche et exigeante *Odyssée* quadriennale.

Ma gratitude se tourne en premier lieu vers mon directeur de thèse, Guy Baudelle, capitaine de navire, qui au-delà de sa bienveillance naturelle a fait preuve d'un encadrement attentif et éclairé indispensable au bon déroulement de ma recherche. Preuve d'un entourage d'une grande qualité, je reconnais sans hésitation ces mêmes traits de caractère et ces facultés humaines à Vincent Pereira. L'ouverture scientifique dont il a su faire preuve au cours de ces trois années ensemble m'a toujours ébahi, d'autant plus sur des thématiques autres que celles dans lesquelles il excelle au quotidien. Je lui suis reconnaissant pour les conseils précieux, pour sa relecture et la confiance qu'il m'a accordée.

Cette confiance, si importante lorsqu'on intègre en qualité de doctorant un groupe renommé et un projet d'envergure, Marc Legrand, Loïc Dorbec et Christian de Firmas me l'ont toujours manifestée. Qu'ils en soient tous trois sincèrement remerciés.

Je pense également à Alain Lalau-Keraly, Ronan Viel, Hélène Rasneur et Henri-Noël Ruiz, qui m'ont accompagné dans la conduite des entretiens et l'analyse des bases de données. Sans nul doute, les journées passées à l'Agence d'Urbanisme et d'Aménagement Intercommunal de l'Agglomération Rennaise ont stimulé ma réflexion. Je remercie en outre les étudiants du master AUDIT et les membres du laboratoire ESO pour leur soutien, en particulier Emmanuelle Hellier qui a veillé à l'avancée de ma pensée et m'a offert la possibilité d'intervenir dans ses activités d'enseignement.

Ces remerciements seraient incomplets si je n'en adressais pas à l'ensemble de mes anciens compagnons d'Eiffage Rail Express. Il m'est bien difficile de remercier chacun personnellement, mais je retiendrai tout spécialement l'amitié et la sollicitude témoignées par Caroline, Céline, Anne-Laure, Sandrine et Victor.

Je témoigne par ailleurs de ma profonde gratitude à chacun des 179 responsables d'entreprise rencontrés, sans qui cette thèse ne serait pas.

Cette page est aussi l'occasion d'adresser ma reconnaissance à certaines figures qui ont avant cette thèse éveillé ma curiosité pour les transports et l'aménagement de l'espace. Yves Crozet, Luc Gwiazdzinski, Martin Vanier, Olivier Klein et Benoît Aublet font partie de ces Mentor et seront peut-être surpris de se retrouver visés par cette salve de remerciements.

A ma famille et à ceux qui me sont chers, pour leur soutien maintes fois renouvelé face aux sirènes du renoncement. Une mention spéciale à Cécile, dont l'amitié ne saurait être réduite à quelques mots et à Ben, fidèle marin qui, lorsque se sont levés les vents contraires, est de ceux qui m'ont aidé à retrouver le cap. Je leur dois beaucoup.

Enfin, je sais particulièrement gré à Yves Crozet, Olivier Bouba-Olga, Valérie Facchinetti-Mannone et Aurélie Delage d'avoir accepté d'évaluer mon travail. J'en termine avec des remerciements de principe à l'Association Nationale de la Recherche et de la Technologie pour son appui financier.

Sommaire détaillé

Introduction générale 7

PARTIE 1 : Infrastructures de transport, économie territoriale et réseaux productifs : une recherche à la croisée des champs théoriques 18

Chapitre 1 : Transport ferroviaire et développement local : indéterminations théoriques et opérationnelles 20

1. Travaux de recherche et pratiques d'évaluation socioéconomique convergent vers l'absence d'automatisme dans la relation 21

1.1 Les réseaux de transport, médiums disputés à l'influence complexe 21

A. Nuances renouvelées, retenues et convergences de la littérature scientifique 21

B. Les réseaux de transport au centre d'une mythologie séduisante et prolifique 27

1.2 Des observations *ex post* limitées : l'exemple des bilans LOTI 29

2. L'accessibilité, notion centrale multidimensionnelle et complexe par nature 32

2.1 Dimensions stratégiques de l'accessibilité 33

A. Dimension individuelle : besoins et capacités de déplacement, perception et appropriation de l'espace 34

B. Dimension temporelle : disponibilité du système de transport et gestion des temps 36

C. Dimension spatiale : densité d'opportunités, connectivité, planification et urbanisme 37

D. Dimension technique : vitesse, capacité, fréquence, fiabilité, prix et confort 38

2.2 Liens rétroactifs ou induits : des changements multifactoriels 39

Chapitre 2 : Le fonctionnement spatial des activités économiques : une approche théorique du territoire de l'entreprise 43

1. Les développements orthodoxes de l'économie géographique : le coût du transport comme principe fondateur des choix de localisation 44

1.1 Le transport à l'origine de la métrique spatiale 45

A. Le modèle pionnier de Von Thünen : les principes fondateurs de la localisation des activités 45

B. Le modèle de localisation des activités industrielles de Weber 48

1.2 Influences des lieux et liens économiques : ébauches de l'interaction 49

1.3 L'étude initiale et renouvelée des phénomènes d'agglomération 52

2. Vers la diversification des sources de proximités : de la proximité spatiale aux approches de socioéconomie des territoires 54

2.1 De la sphère de l'entreprise aux systèmes productifs et relationnels 55

A. L'influence des lieux : la construction sociale des institutions économiques locales 55

B. Les systèmes productifs et relationnels : ouvertures scalaires sur la coordination ? 57

2.2 Le relâchement du rôle central et permanent de la proximité spatiale 58

Chapitre 3 : Singularités et positionnement de la recherche 64
1. Notion de sensibilité *ex ante* des entreprises à l'accessibilité accrue 65
1.1 Le parti pris du comportement des entreprises dans le Grand Ouest 65
A. De l'importance contextuelle des déplacements professionnels 65
B. L'entreprise et son dirigeant : acteurs et sachants des territoires 68
1.2 Une posture prospective originale 71
1.3 Une définition de la sensibilité 74
A. La part différentielle de l'offre de transport comme agent principal de la sensibilité 75
B. Deux domaines opératoires de la sensibilité : l'émotivité et la stratégie 77
C. De l'émergence au déploiement de la sensibilité dans le temps et l'espace 78
2. Méthodologie de l'enquête auprès des dirigeants d'entreprise 80
2.1 Réflexions techniques initiales : le choix de la méthode et de la grille d'entretien 80
2.2 Identification d'un échantillon construit d'entreprises 84
2.3 Prises de contact et déroulement des entretiens 87
2.4 Caractéristiques globales des 179 entreprises enquêtées 89
A. Taille des entités enquêtées : une majorité d'établissements de taille moyenne 91
B. Secteurs d'activité : une volonté de diversité 92
C. Secteurs d'activité et localisation : plus de la moitié des firmes à Rennes et Laval 95
D. Nature des entités : une majorité d'entreprises à établissement unique 96

PARTIE 2 : Perceptions du gain d'accessibilité et stratégies des entreprises 98

Chapitre 4 : Typologie territoriale de la sensibilité des entreprises dans le Grand Ouest 99
1. Regards croisés spatialisés des dirigeants bretons et ligériens 100
1.1 Changements infimes en perspective pour l'axe ligérien 101
1.2 L'avion toujours au cœur des stratégies en Bretagne occidentale 107
1.3 Des espoirs restant à concrétiser à Saint-Brieuc, Vannes et Saint-Malo 113
1.4 Un enjeu d'intégration au système métropolitain rennais 119
1.5 La LGV à Rennes : un atout pour conquérir mais des questionnements sur l'attractivité 125
1.6 De l'appartenance territoriale dans le différentiel de sensibilité 130
2. Les dynamiques interurbaines au prisme de la LGV BPL 131
2.1 Baisse des différences d'accessibilité à Paris entre les gares bretonnes 131
2.2 Rennes post-LGV BPL : un cran plus loin dans la métropolisation 134
2.3 Volonté renouvelée des dirigeants lavallois de contribuer à la dynamique rennaise : vers l'affirmation d'un modèle de grande vitesse régionale ? 137

Chapitre 5 : Nature et déterminants de la sensibilité des entreprises 141

1. Facteurs de production des déplacements professionnels et sensibilité décomposée des firmes 142

1.1 Enseignements *a posteriori* de l'observation des changements organisationnels des entreprises 142

A. Un traitement de l'influence du secteur d'activité portant moins sur les sources des déplacements que sur les facteurs de localisation et l'évolution de l'emploi ou du trafic 142

B. Influence de la localisation du marché et des partenaires externes 148

C. Importance des relations intra-firmes 150

D. Variation de la sensibilité selon la taille et la phase de développement 151

E. Acuité et caractéristiques des besoins de recrutement 152

1.2 Analyse empirique des différences intersectorielles dans la nature de la sensibilité *ex ante* 154

A. Sociétés du numérique : exportation facilitée des productions, enjeux de visibilité et d'attractivité auprès des profils rares 154

B. Etablissements de la bancassurance : déplacements stratégiques internes vers Paris 164

C. Services aux entreprises : enjeux de visibilité et surreprésentation des motifs de déplacement extra-professionnels vers Paris 168

D. Activités industrielles : des entreprises exportatrices préoccupées par l'accès aux hubs aériens franciliens 173

2. Des sensibilités *ex ante* sans stratégies franches d'anticipation 180

2.1 Ces facteurs personnels déguisés qui ne disent pas leur nom 180

2.2 La LGV BPL dans le système de significations économiques et sociales des entreprises 182

2.3 La pratique préalable à l'action 185

PARTIE 3 : Inclure les comportements des entreprises dans l'appréhension territoriale d'une LGV 187

Chapitre 6 : De l'intérêt, pour les territoires desservis, de mieux connaître l'organisation productive des entreprises 189

1. Vers une intelligence technique territoriale à la hauteur de la complexité des faits économiques 190

1.1 Limites et tentatives de dépassement des statistiques nationales 190

A. Des données de mobilité structurelles, administratives et limitées aux ménages 190

B. Des enquêtes locales peu ouvertes à l'appréhension de la mobilité d'affaires 191

C. Des approches complémentaires mais isolées à travers les systèmes productifs 192

1.2 Pour des outils coopératifs d'intelligence économique territoriale 195

2. La voie d'une gouvernance inclusive publique-privée : du projet de territoires au territoire de projets 200

2.1 Intérêts, légitimité et limites d'une instance locale publique-privée 200

A. La difficile conciliation des intérêts publics et privés : vers des objectifs partagés 200

B. Une légitimité questionnée : cerner le rôle et le pouvoir de chaque acteur 203
2.2 Avancées récentes et décalages persistants dans la coopération publique-privée au sein de la métropole rennaise 204
A. Prise de conscience des élus locaux et innovations relationnelles émergentes 205
B. Matérialisation lente et performance limitée de la coopération économique dans le projet de quartier de gare EuroRennes 207

Conclusion générale 216
Bibliographie 223
Table des figures 256
Annexes 257

Negre, Romaric. Sensibilité prospective des entreprises à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire : le cas de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire - 2018

Introduction générale

Au commencement était le projet de ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire…

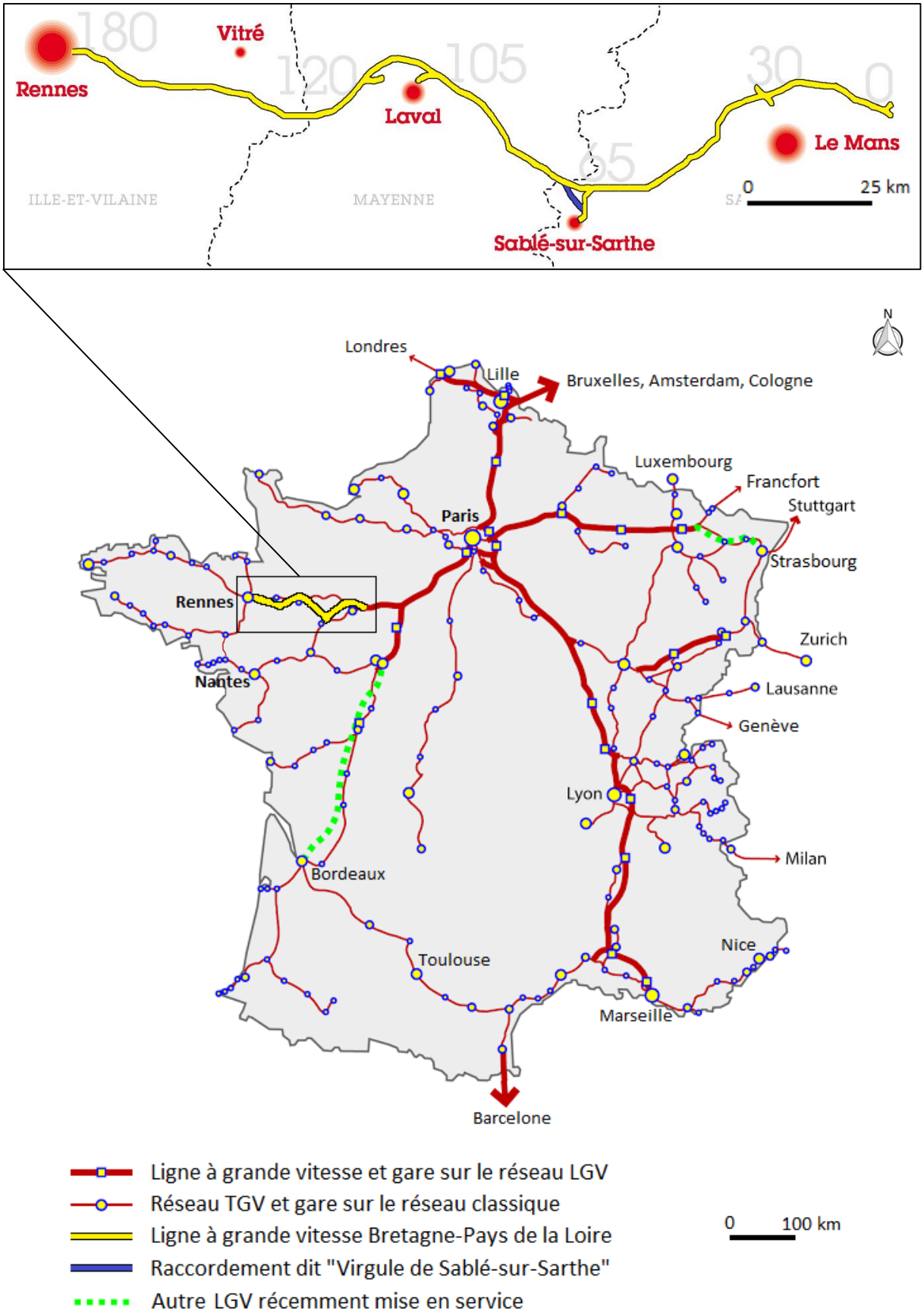
A son ouverture commerciale en juillet 2017, la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire (ci-après LGV BPL), prolongement de la branche ouest de la LGV Atlantique mise en service en 1989, a refondé les paramètres d'accessibilité ferroviaire du Grand Ouest français[1]. Le projet de recherche initial trouve toute sa substance dans cette infrastructure nouvelle longue de 182 km[2]. Ou plus exactement devrait-on parler d'un ensemble d'infrastructures nouvelles, comportant en réalité deux liaisons ferroviaires de longueur différente. La construction la plus spectaculaire est naturellement le prolongement de la Ligne à grande vitesse depuis Paris, principalement en direction de la Bretagne, à partir de Connerré (Sarthe), à l'est du Mans, jusqu'à l'entrée de Rennes, à Cesson-Sévigné (Ille-et-Vilaine) (cf. figure 1). Venant dédoubler la ligne classique établie au XIXe siècle entre Paris et Brest, ce nouveau tracé s'inscrit dans une perspective interrégionale d'amélioration de la desserte de la Bretagne et des Pays de la Loire depuis la région francilienne. Il engendre en outre, à l'échelle régionale, une réduction des temps de parcours interurbains entre Le Mans, Laval et Rennes atypique au sein du réseau français à grande vitesse. Car si l'on peut considérer que la LGV Rhin-Rhône mise en service en 2011 s'inscrit dans un schéma de desserte régionale à grande vitesse, la construction de gares exurbanisées distingue sensiblement cette réalisation du projet BPL ne comportant pas de gares nouvelles.

La seconde infrastructure structurante, qui pourtant ne faisait pas initialement partie du projet de la LGV BPL, est la « Virgule de Sablé ». Cette petite portion de 3,6 km fait office de raccordement entre la section courante de la LGV BPL et le barreau ferroviaire de Sablé-sur-Sarthe qui rejoint la ligne classique Le Mans-Nantes. La fonctionnalité nouvelle ainsi créée permet d'effectuer des liaisons rapides en TER (Train express régional) entre Nantes et Rennes, en circulant en partie sur la ligne à grande vitesse (cf. figures 1 et 4). Ce système de service régional à grande vitesse était décliné jusqu'à présent dans les seuls départements du Nord et du Pas-de-Calais sous l'appellation TER-GV[3] (Combes *et al.*, 2009 ; Menerault, 2011 ; Delmer *et al.*, 2012). Deux éléments principaux distinguent toutefois le système brito-ligérien du système nordiste. Alors que l'exemple du TER-GV témoigne d'une irrigation des flux autour de la métropole lilloise, la « Virgule de Sablé » résulte d'une volonté de rééquilibrage des temps de parcours ferroviaires au sein de la région Pays de la Loire, sans dimension métropolitaine forte. Ensuite, en lieu et place du matériel TGV, l'utilisation de rames automotrices TER adaptées à la signalisation spécifique des LGV constitue une première en France.

[1] Le terme Grand Ouest est utilisé par simplicité de langage (Wolff, 2005). Son usage doit être circonscrit dans nos travaux aux régions Bretagne et Pays de la Loire, périmètre d'une recherche axée sur les territoires urbains.
[2] 214 km en incluant les raccordements à la ligne ferroviaire classique.
[3] Dès la mise en service de la LGV Nord en 1993, la Région Nord-Pas-de-Calais exprime la volonté de tirer parti des sillons et des rames TGV de la SNCF pour une utilisation régionale de la LGV. Aujourd'hui, le réseau TER-GV est articulé autour de quatre lignes qui desservent huit gares du réseau TER Nord-Pas-de-Calais, de et vers Lille-Europe (dont Dunkerque, Arras, Calais et Boulogne-sur-Mer).

Negre, Romaric. Sensibilité prospective des entreprises à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire : le cas de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire - 2018

Figure 1 : La Ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire au sein du réseau ferré français (2018)



Sources : BD carto IGN, SNCF Réseau, Eiffage, Wikipedia Commons *(réalisation de l'auteur)*

Au-delà des considérations techniques, le contexte contractuel du projet de LGV BPL concourt à sa singularité dans l'histoire du réseau ferroviaire français. Le 28 juillet 2011 a en effet été signé le tout premier contrat de partenariat conclu au niveau national pour une infrastructure de transport, entre Réseau Ferré de France (aujourd'hui SNCF Réseau) et Eiffage Rail Express (ERE), filiale du groupe Eiffage[4]. Cette dernière, en tant que titulaire du contrat de partenariat public-privé et maître d'ouvrage, a la charge du financement, de la conception, de la construction, de l'entretien et du renouvellement de la LGV BPL jusqu'en 2036.

L'observatoire socio-économique de la LGV BPL : l'inscription de la recherche dans une dynamique globale

Au titre des engagements de l'Etat associés à la déclaration d'utilité publique du 26 octobre 2007, Eiffage Rail Express est tenue de mettre en place un observatoire de l'environnement. Dans le cadre de son offre et de sa politique de développement durable, le groupe Eiffage a proposé d'élargir le champ d'observation aux problématiques socio-économiques (Pereira *et al.*, 2017). Initié dès la phase travaux en juin 2012, l'observatoire s'inscrit dans une démarche largement mise en œuvre pour les projets autoroutiers depuis les années 1980 (Claisse et Duchier, 1993 ; SAPRR, 1994 ; Varlet, 2000 ; Bérion, 2002), mais plus récemment initiée par SNCF Réseau pour certains des projets ferroviaires qu'elle porte. Ces observatoires ont pour ambition d'aller au-delà des suivis réglementaires tels que la réalisation des bilans LOTI[5], obligatoires sur ces grands projets ferroviaires, en s'appuyant sur une durée d'observation portée à 10 ans[6].

L'observatoire de la LGV BPL relève pleinement de cette démarche nouvelle. Il vise à répondre à des préoccupations exprimées par les acteurs des territoires concernés par la LGV, en produisant et diffusant de la connaissance sur l'insertion économique et environnementale de l'infrastructure, à court et moyen terme. Cet outil multipartenarial devrait ainsi permettre de capitaliser des retours d'expérience utiles aux futurs projets d'infrastructures (Sétra, 2005). Structuré dans une approche systémique autour de quatre grands axes thématiques (cf. figure 2), le volet socio-économique tend à étudier les impacts de la réduction des temps de trajet ferroviaire entre l'Île-de-France et la Bretagne,

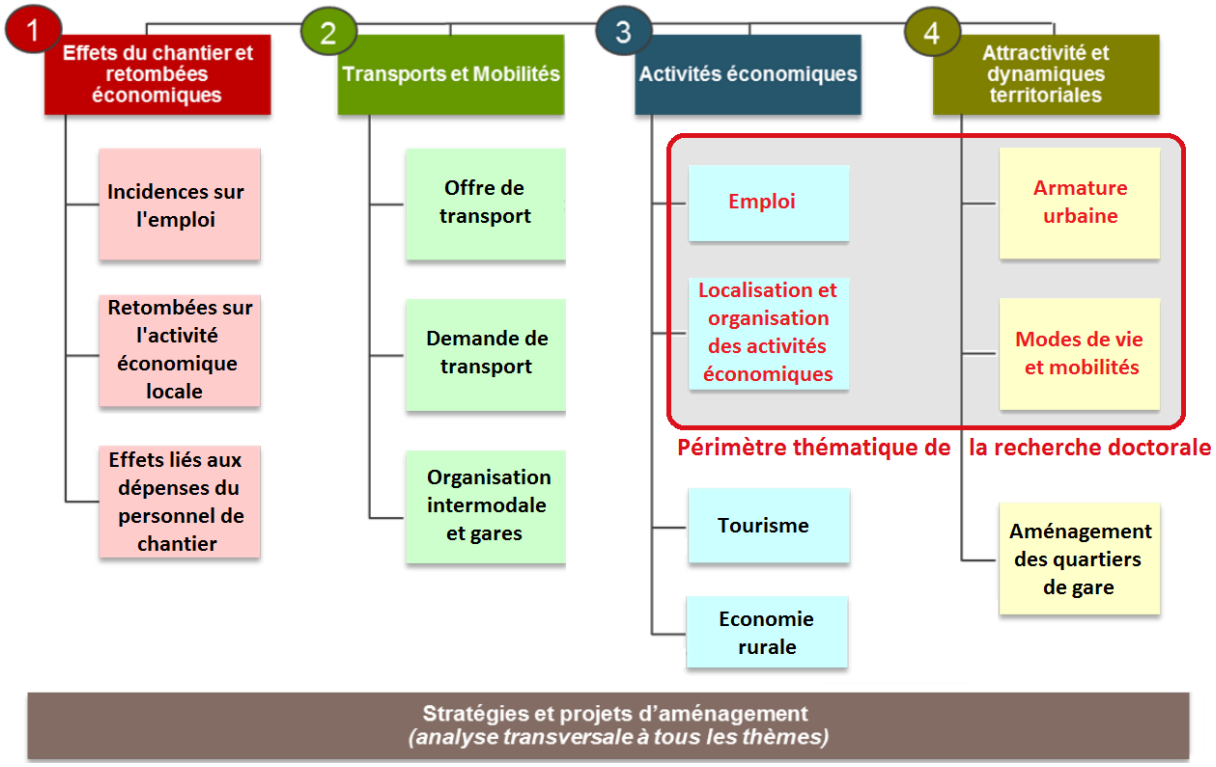
[4] Créé par l'ordonnance n°2004-559 du 17 juin 2004 et complété par l'ordonnance du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics (Zembri-Mary, 2018, en cours de publication), le contrat de partenariat est « *un contrat administratif par lequel l'Etat ou un établissement public de l'Etat* [ici Réseau Ferré de France] *confie à un tiers* [ici Eiffage Rail Express], *pour une période déterminée en fonction de la durée d'amortissement des investissements ou des modalités de financement retenues* [ici 25 ans]*, une mission globale ayant pour objet la construction ou la transformation, l'entretien, la maintenance, l'exploitation ou la gestion d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires au service public, ainsi que tout ou partie de leur financement à l'exception de toute participation au capital* ».

[5] Documents règlementaires d'évaluation environnementale et socio-économique instaurés par l'article 14 de la Loi 82-1153 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 et produits 3 à 5 ans après la mise en service des grandes infrastructures de transport. Il incombe ainsi au maître d'ouvrage d'analyser et d'expliquer les écarts entre l'évaluation économique et sociale du projet établie à l'issue de l'enquête publique (situation initiale ou *ex ante*) et les observations réelles après la mise en service (situation *ex post*).

[6] Contre 5 ans pour le bilan LOTI.

mais également pour les liaisons intermédiaires (Vitré, Laval, Le Mans) ou encore pour l'axe Angers/Nantes, sur l'organisation urbaine et les activités économiques du Grand Ouest.

Figure 2 : Inscription de la thèse dans les thèmes de l'observatoire socio-économique de la LGV BPL



Sources : Eiffage *(réalisation de l'auteur)*

Notre recherche s'inscrit clairement dans cette dynamique d'analyse des interrelations entre pratiques spatiales des activités économiques et configurations territoriales (cf. figure 2). Loin d'ignorer les autres thématiques, le travail emprunte aux différentes productions de l'observatoire des éléments contextuels indispensables à l'appréciation du système économique et territorial du Grand Ouest. Il tire par ailleurs profit d'une convergence d'intérêts entre les trois instigateurs du projet de thèse CIFRE, à savoir Eiffage Rail Express, le laboratoire Espaces et Sociétés (ESO UMR CNRS 6590) de l'Université Rennes 2 et l'Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise (ci-après Audiar). Ces partenariats multiples[7] ont orienté la recherche vers une approche sensiblement opérationnelle et inductive. C'est à partir des voix d'acteurs des territoires concernés que nous avons pu à la fois éprouver nos hypothèses de recherche et rendre compte des principaux enseignements à un large auditoire concerné.

[7] Mentionnons par exemple l'important travail commun réalisé avec le groupement Setec-ESO Le Mans, responsable de la mission d'animation de l'observatoire socio-économique de la LGV BPL, ainsi que le relais effectué par le réseau des agences d'urbanisme et de développement pour la conduite des entretiens avec les dirigeants d'entreprise.

Le contexte institutionnel de la thèse justifie dès lors qu'une attention particulière soit portée à sa possible valorisation par les acteurs économiques et politiques. Si l'analyse des discours et des comportements des entreprises a fait l'objet de plusieurs restitutions sous un autre format que ce mémoire, la volonté qui est la nôtre d'éclairer les choix publics en matière de transport et d'aménagement constitue toutefois la trame, tantôt sous-jacente tantôt manifeste, de ce volume.

La modification des configurations ferroviaires existantes anime-t-elle les dynamiques des entreprises ?

Depuis le 1er juillet 2017, c'est l'effervescence horaire dans le Grand Ouest ferroviaire. La LGV BPL et la « Virgule de Sablé-sur-Sarthe », dans leurs proportions respectives, ont redessiné les temps de déplacement et offert des possibilités de mobilités nouvelles en Bretagne et en Pays de la Loire. En raison de la section courante de la LGV et des travaux de modernisation des voies sur les deux axes bretons vers Brest et Quimper, le Grand Ouest se voit rapproché de la région parisienne à des degrés variables. Alors que le gain de temps maximal est plus important pour les villes les plus éloignées de la capitale, le raccourcissement relatif est plus net pour les gares de Laval et de l'Est breton (cf. figure 3).

Pris dans leur globalité, les taux d'accélération des liaisons avec Paris sont toutefois modestes. Par exemple, si Rennes voit son meilleur temps de trajet avec Paris réduit d'un tiers environ, ce taux est bien inférieur à celui de la LGV SEA pour Bordeaux (46 %), de la LGV Nord pour Lille ou de la LGV Sud-Est pour Lyon (50 %) (Baudelle, 2018). Autre caractéristique globale de l'offre, la LGV accentue l'écart entre le meilleur temps de parcours et le temps moyen, car la vitesse rend la politique des arrêts intermédiaires d'autant plus discriminante. Néanmoins, les 13 villes du Grand Ouest constituant notre périmètre d'étude gagnent au total 9,5 allers-retours TGV par jour.

Par ailleurs, grâce à la « Virgule de Sablé », le gain de temps interrégional entre les villes sera notable, relativement aux fonds engagés de quelques 36 millions d'euros et compte tenu des temps nécessaires aujourd'hui. Pour relier Angers à Rennes en train, il faut désormais compter 1h32 par la Liaison rapide. Auparavant, faute de liaison ferroviaire directe entre les deux villes, il fallait effectuer une correspondance au Mans parfois peu fréquente et mal coordonnée (cf. figure 4).

Figure 3 : Principales évolutions de l'offre ferroviaire avec la LGV BPL entre le Grand Ouest et Paris

	Meilleur temps de parcours TGV avec Paris		Gain de temps maximal		Temps de parcours moyen TGV avec Paris		Gain de temps moyen		Fréquence (nombre A/R TGV/jour)*		Fréquence en heure de pointe (nombre A/R TGV/jour)**		Evolution de la fréquence/jour
	Avant LGV	Après LGV	Gain (mn)	Gain (%)	Avant LGV	Après LGV	Gain (mn)	Gain (%)	Avant LGV	Après LGV	Avant LGV	Après LGV	
Angers	1h30	1h24	6	7	1h36	1h31	5	5	15,5	14,5	6	5,5	↓
Brest	4h11	3h25	46	18	4h27	3h42	45	17	8	10	1	2,5	↑
Laval	1h32	1h11	21	23	1h38	1h25	13	14	8	8	3,5	4	=
Le Mans	56mn	54mn	2	4	56mn	55mn	1	2	15,5	15,5	6,5	7	=
Lorient	3h38	2h56	42	19	3h48	3h03	45	20	7,5	9	2	3	↑
Nantes	2h05	1h56	9	7	2h14	2h07	7	5	19	19,5	6,5	7,5	=
Quimper	4h16	3h31	45	18	4h29	3h42	47	18	7	9	1,5	2,5	↑
Rennes	2h04	1h25	39	31	2h11	1h39	32	25	19,5	21	6,5	8,5	↑
Sablé	1h14	1h05	9	12	1h18	1h11	7	9	2,5	2,5	2	2	=
St-Brieuc	2h58	2h13	45	24	3h04	2h22	42	23	9	10,5	2,5	4	↑
St-Malo	2h56	2h14	42	24	3h07	2h35	32	17	3	3	0,5	1	=
Vannes	3h07	2h29	38	20	3h17	2h35	42	21	8	9,5	2,5	3,5	↑
Vitré	1h53	1h31	22	19	2h01	1h45	16	14	2	2	1,5	2	=

* hors TGV « doublons »

** TGV avant 8h45 à l'arrivée et après 17h30 au départ

Sources : SNCF *(réalisation de l'auteur)*

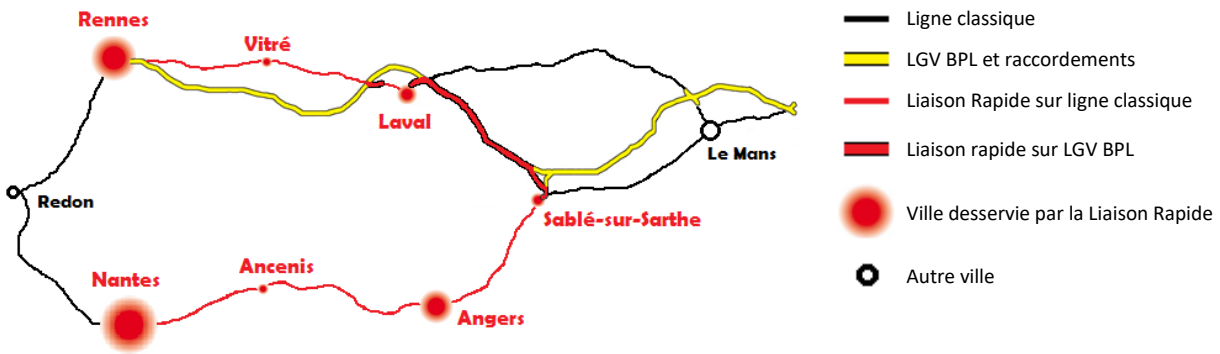
Figure 4 : Principales évolutions de l'offre ferroviaire du Grand Ouest grâce à la LGV et la « Virgule »

Meilleurs temps de parcours entre deux destinations avant et après mise en service :

	Nantes		Angers		Sablé		Laval		Vitré		Rennes	
	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après
Nantes			*inchangés*		*inchangés*		2h15	1h35	2h23	1h58	*non significatif**	
Angers	*inchangés*				*inchangés*		1h30	52mn	1h50	1h14	2h10	1h32
Sablé	*inchangés*		*inchangés*				1h30	24mn	1h50	39mn	2h10	1h04
Laval	2h15	1h35	1h30	52mn	1h30	24mn			*inchangés*		35mn	23 mn
Vitré	2h23	1h58	1h50	1h14	1h50	39mn	*inchangés*				*inchangés*	
Rennes	*non significatif**		2h10	1h32	2h10	1h04	35mn	23 mn	*inchangés*			

* Pour les trajets entre Nantes et Rennes, la liaison via Redon reste plus compétitive que la Liaison rapide via la « Virgule de Sablé »

Schéma de la Liaison Rapide entre Nantes et Rennes via Sablé-sur-Sarthe :



Sources : SNCF, Eiffage *(réalisation de l'auteur)*

Véritable figure de proue des discours visant à réduire la périphéricité de la Bretagne dans un contexte de concurrence territoriale, le projet BPL véhicule dès lors des attentes fortes et incarne bien souvent des effets escomptés favorables (Agences d'urbanisme de Bretagne, 2010). Néanmoins, alors qu'on confère généralement aux LGV le pouvoir de contribuer à l'aménagement du territoire, il est très difficile d'en mesurer les répercussions sur les marchés de l'emploi, la localisation des activités ou la productivité des entreprises. Il n'existe pas à ce jour de consensus académique sur la systématicité et l'ampleur des retombées économiques indirectes[8] liées aux projets de transport en général et aux LGV en particulier (Bonnafous et Plassard, 1974 ; Vickerman, 1991 ; Offner, 1993 ; Bizeray *et al.*, 1996 ; Lee, 2007 ; Mignerey, 2012).

Synthétisant l'état actuel de la connaissance scientifique sur le sujet, la Commission Quinet souligne l'absence « de résultats suffisamment robustes pour conclure que les investissements en infrastructures ont un impact positif sur la croissance, en dehors de celui correspondant aux surplus du calcul économique » (Cour des comptes, 2014, p. 35). En somme, si l'état de l'art n'autorise pas de conclusions définitives et générales sur les changements de localisation des activités, la possible recomposition de l'attractivité et l'éventuelle dynamisation des territoires concernés par l'implantation d'une LGV (Offner, 1993 ; Klein et Million, 2005 ; Bazin *et al.*, 2010 ; Delaplace *et al.*, 2013), il soulève par là même toute l'acuité de ces problématiques pour les chercheurs et la société civile.

Dans ce contexte d'incertitude, les acteurs institutionnels des territoires bénéficiant de la LGV BPL semblent toutefois s'être approprié certaines conclusions convergentes de la littérature consacrée aux liens entre les grands équipements et la croissance régionale. Le paradigme originel des effets automatiques, le déterminisme infondé de la relation causale transport/développement, n'apparaissent plus forcément aux avant-postes des discours. Le temps est à la reconnaissance – encore très partielle – d'effets conditionnés nécessitant la coordination des acteurs pour accompagner l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire dans les territoires (Camillerapp, 1997 ; Troin, 1997). Seulement la conditionnalité des effets laisse planer la croyance selon laquelle l'enjeu est moins celui de l'identification des incidences potentielles que celui de l'anticipation concertée de ces mêmes incidences, rétablissant ainsi une forme de « déterminisme actif » (Klein, 1998 ; Bazin *et al.*, 2013a).

Dans certains cas, un tel décalage conduit à des inepties scientifiques. Un rapport du CESER Bretagne est sur ce point particulièrement illustratif. Dans un élan louable pour optimiser le projet *Bretagne à Grande Vitesse*, l'assemblée indique que « son intention n'[est] pas d'en étudier les effets sur les territoires et leurs habitants, mais de rechercher les leviers permettant de les optimiser » (Dupont et Olivard, 2012, p. 421). Or, comment s'en tenir à préparer et optimiser un système en mouvement dont on ne connaît guère les paramètres constitutifs et leur sensibilité ? Comment projeter avec justesse la cinétique d'une configuration territoriale quand les mécanismes individuels générateurs sont très imparfaitement connus ? On ne peut assurément reprocher aux acteurs institutionnels locaux de porter haut le degré d'optimisme et de poursuivre des dynamiques d'accompagnement que la

[8] Il convient de parler de « wider economic impacts » (WEI) en reprenant la terminologie anglo-saxonne (Vickerman et Ulied, 2009 ; Graham et Melo, 2011) ou de « retombées économiques indirectes » (REI) dans le cas français. Ces dernières relèvent de la sphère économique « secondaire » ou « de réaction » et ne concernent pas seulement les usagers du service de transport. Ce sont ainsi des externalités non comptabilisées jusqu'à présent dans l'évaluation des projets de transport.

littérature consacrée aux effets des grands équipements appelle largement de ses vœux (Bazin *et al.*, 2006 ; Richer et Bérion, 2010 ; Facchinetti-Manonne, 2011). Pour autant, il faut aussi reconnaître que l'anticipation de la grande vitesse ferroviaire, désormais intégrée par la quasi-totalité des acteurs politiques locaux concernés (Richer *et al.*, 2014), n'a pas jugulé la traditionnelle dérive des attentes excessives et la surévaluation de l'incidence d'une infrastructure ferroviaire nouvelle (Crozet, 2015b). Loin s'en faut.

L'inconvénient de cette inclination, c'est avant tout de voir se construire un référentiel fragile de l'action publique (Desage et Godard, 2005), un point de ralliement certes fédérateur mais improprement fondé, dans la mesure où « le territoire projeté [serait] en décalage avec les dynamiques socio-économiques préexistantes » (Carrouet, 2013, p. 448). On est ainsi tenté d'y voir une forme de spéculation politique dans la mesure où les « discours [sont] plus proches de la réalité par leur capacité à la construire qu'à la décrire » (Le Bart, 1989, p. 106). En effet, l'expression des acteurs publics locaux repose largement sur des « effets TGV » ayant des ressorts économiques généraux, que ce soit en vue de légitimer la réalisation des projets de ligne à grande vitesse ou à l'approche de leur concrétisation. C'est que l'arrivée d'une LGV recoupe des questions vives touchant, notamment, à des enjeux importants sur les choix d'implantation des entreprises qui renvoient eux-mêmes à une possible reconfiguration du réseau urbain en termes d'attractivité et de fonctionnalité. Dans un sens, la finalité de la puissance publique ne saurait être éloignée de la fonction de « support » du réseau de transport, à savoir l'établissement des conditions optimales d'exercice des activités et de mobilités des individus. Bien que les projets de LGV soient portés par les acteurs politiques, c'est en fin de compte la demande d'agents économiques comme les entreprises qui donne l'impulsion fonctionnelle au nouveau système économique et territorial en phase d'exploitation de l'infrastructure. Mais que sait-on au juste de l'appréhension de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire par les entreprises, acteurs économiques majeurs des territoires ?

Manifestement, peu de travaux empiriques sur l'incidence d'une LGV ont été conduits à travers le prisme des logiques prospectives des activités économiques. La plupart des études de cas entourant l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire n'apportent qu'un regard à la marge sur les stratégies managériales privées d'appropriation et d'anticipation, privilégiant à l'inverse le discours des acteurs institutionnels (Menerault, 2000 ; Blanquart et Delaplace, 2009 ; Bérion, 2011 ; Delage, 2016). Deux raisons peuvent en partie expliquer ce constat. Premièrement, le périmètre d'intervention géographique et réglementaire relativement cadré de la puissance publique conduit à une certaine unicité stratégique du discours de chaque territoire traversé. Si la pluralité des actions domine à des échelles variables (Vanier, 1997), l'édile se présente néanmoins comme le porte-parole et fer de lance d'une stratégie communautaire globale qui s'applique avant tout au territoire, ou du moins qui demeure circonscrite géographiquement (Thoenig et Duran, 1996 ; Donzelot *et al.*, 2003). On connaît d'ailleurs les difficultés de l'action publique locale et des politiques d'aménagement du territoire à appréhender les logiques de flux caractéristiques de l'économie post-fordiste (Gannon, 1995 ; Bouba-Olga et Chauchefoin, 1997 ; Offner, 2006).

Deuxièmement, la participation toujours plus importante des collectivités locales aux différentes phases des projets de LGV rend quasiment nécessaire l'analyse des stratégies de valorisation et des projets de territoire mis en œuvre par les acteurs locaux (Bazin *et al.*, 2006 ; Carrouet, 2013). La période avant mise en service coïncide avec les changements de l'offre TGV et TER. C'est alors l'occasion de voir s'exprimer, en filigrane des contraintes techniques inhérentes à la circulation des trains, les jeux

d'élus locaux et les grandes orientations des politiques régionales des transports. D'autant que le temps long des projets territoriaux d'accompagnement de la grande vitesse ferroviaire offre une possible continuité dans l'analyse de la territorialité et des jeux d'acteurs (Dubresson et Jaglin, 2005).

Notre questionnement, centré sur les entreprises, se développe en partie par la négative de ce qui vient d'être évoqué. Plus exactement, il prend acte de différences épistémologiques a priori notables entre l'appréhension de la sensibilité des acteurs institutionnels et celle des entreprises à l'évolution de l'accessibilité ferroviaire. Au territoire-zone (Bouba-Olga et Chauchefoin, 2001) de l'approche courante par les institutions, l'entrée par les entreprises associe une logique multipolaire complexe en réseaux productifs. S'ouvre alors un vaste champ théorique qui reformule les représentations de la proximité et qui croise, notamment, économie spatiale et régionale, sociologie des organisations et sciences de gestion. L'ajout des notions de réseau et de proximité à celle d'accessibilité, non moins multidimensionnelle et flexible (Gannon, 1995), exige dès lors de s'extraire d'une littérature cloisonnée par des approches disciplinaires spécifiques et peu perméables entre elles. En outre, alors que les politiques locales des territoires urbains desservis ne sont généralement pas sans ignorer l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire, les stratégies et comportements multiscalaires des entreprises peuvent être passablement étanches à l'évènement LGV (Crozet, 2016). Il apparaît alors pertinent de **mieux comprendre les fondements de l'organisation spatiale des entreprises pour cerner le degré d'intégration de l'infrastructure nouvelle dans les espaces économiques**.

C'est pourquoi notre recherche vise à répondre à une problématique territoriale, celle des dynamiques urbaines pressenties dans le Grand Ouest suite à la mise en service de la LGV BPL, par l'analyse des composantes temporelles et spatiales de l'activité des entreprises privées. L'objectif n'est pas de confronter projections politiques et projections des entreprises. En partant du comportement des acteurs économiques, il s'agit en revanche de contribuer à ce que l'impulsion publique d'accompagnement de la grande vitesse ferroviaire soit affermie par la connaissance des logiques économiques actuelles et prospectives à l'œuvre dans les territoires étudiés. Car la propension de la LGV BPL à transformer les liens territoriaux dépend en partie de la valorisation convergente que les entreprises projettent d'en faire. Dès lors, **dans le contexte d'accessibilité accrue permis par la LGV BPL, les regards prospectifs spatialisés des entreprises constitueraient des marqueurs signifiants des potentielles incidences territoriales de l'infrastructure**. En conséquence, la thèse que nous défendons consiste à **démontrer comment l'appréhension des perceptions des dirigeants d'entreprise participe des enjeux des territoires impliqués dans un contexte d'infrastructure ferroviaire à grande vitesse**.

Résumé du travail empirique

En érigeant la sensibilité comme objet de recherche, la définition du matériau empirique requiert **un positionnement minutieux au plus près des individus sollicités**. La recherche a été orientée dès le départ sur les entreprises, et ce au sein des territoires du Grand Ouest parmi les plus directement concernés par la refonte de l'offre ferroviaire. Plusieurs sociétés d'Île-de-France ont également été repérées pour leurs liens effectifs, latents ou supposés avec des acteurs bretons ou ligériens, signe de la volonté de s'attacher à une perception de la LGV BPL « dans les deux sens ». **L'utilisation de bases de données diverses** (Diane-Astrée, fichiers CCI, Séquoia de l'Acoss/Urssaf, MobPro, Sirene et CLAP de l'Insee…) ainsi que **des échanges avec de nombreux partenaires** (réseau des agences d'urbanisme,

élus locaux, associations, réseaux et syndicats professionnels…) ont permis la mise en place d'**un échantillon de 662 entreprises dans 14 territoires d'étude**[9]. Si des choix méthodologiques de sélection ont naturellement été opérés, cet ensemble comporte autant de structures différentes par le secteur d'activité, la taille, l'étendue de marché, la localisation, l'ancienneté, etc.

Une vaste campagne d'entretiens s'est ensuite tenue tout au long de l'année 2016. Le dirigeant de chaque établissement ciblé dans l'échantillon a été sollicité par courriel personnalisé afin de convenir d'une rencontre dans les locaux de la structure. **179 responsables d'entreprise** ont ainsi répondu favorablement à cette demande[10]. Sur la base d'un guide d'entretien, les discussions ont porté en particulier sur les déplacements professionnels, les stratégies commerciales, la coopération et la concurrence, le recrutement et l'emploi. L'ensemble des rencontres avec les responsables d'entreprise a ainsi permis de recueillir plus de 500 pages de comptes rendus synthétiques d'entretiens. Ce riche matériau constitue le socle d'information principal sur lequel repose cette thèse.

Guide de lecture

Ce mémoire de thèse est articulé en trois parties et six chapitres. La **première partie** pose les **jalons théoriques et méthodologiques** d'une recherche à la croisée des notions de système de transport, d'économie productive et de réseaux territoriaux. Le **premier chapitre** rend compte des indécisions théoriques et opérationnelles attachées à l'examen délicat du caractère productif des infrastructures de transport en général et des LGV en particulier. Les travaux scientifiques exhortent depuis des décennies à la plus grande prudence en mettant en exergue l'absence d'automatisme d'éventuels effets des infrastructures de transport sur le développement local. La pratique de l'évaluation socio-économique se heurte de la même manière à cette indétermination. A travers une brève analyse transversale des bilans LOTI de projets ferroviaires, il s'agit dès lors de borner le concept central d'accessibilité aux faisabilités et enjeux de l'analyse des comportements des entreprises. Dans la continuité, le **deuxième chapitre** conçoit une approche du territoire par l'entreprise. Nous montrons comment l'appréhension du fonctionnement spatial des activités économiques a évolué, de la valeur monétaire du transport comme principe fondateur des choix de localisation à des approches de socio-économie des territoires. Cela nous amène à établir le cadre théorique des notions de proximité et de système productif, dans la mesure où les configurations des liens d'interdépendance entre acteurs économiques constituent une des unités d'analyse pertinentes de l'incidence territoriale d'une LGV. Fort de ces constats, le **troisième chapitre** a pour objectif d'expliciter le positionnement de notre recherche dans une littérature des plus foisonnantes. L'étude *ex ante* des stratégies et pratiques des entreprises, dans un contexte spatial et temporel spécifique, résulte d'un parti pris qu'il est en effet impératif de justifier. En préalable au travail empirique, nous définissons donc les contours notionnels et méthodologiques de la sensibilité des entreprises à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire dans le Grand Ouest.

[9] A savoir les territoires d'Angers, Brest, Laval, Le Mans, Lorient, Quimper, Rennes, Sablé-sur-Sarthe, Saint-Brieuc, Saint-Malo, Vannes, Vitré et la région Île-de-France.
[10] La liste de ces acteurs économiques est consultable dans l'annexe 1 p. 258.

Negre, Romaric. Sensibilité prospective des entreprises à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire : le cas de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire - 2018

La **deuxième partie** règle clairement la focale sur le **point de vue des chefs d'entreprise**. Nous mettons à l'épreuve les conclusions théoriques et l'approche méthodologique énoncées dans la première partie en les confrontant aux réalités d'une vaste campagne de rencontres avec 179 dirigeants de 14 territoires ciblés. L'analyse croisée de ce riche matériau montre clairement que l'impact pressenti de l'arrivée de la grande vitesse en Bretagne diffère selon les contextes économiques et territoriaux. En opérant une transition du discours des dirigeants d'entreprise à la définition des sensibilités territoriales, le **quatrième chapitre** dresse une typologie des agglomérations les plus directement concernées. Cette classification permet dès lors d'apprécier, toutes choses égales par ailleurs, le différentiel des incidences potentielles de la LGV BPL sur les dynamiques des territoires urbains. Médiatisée par les entreprises et leurs actifs, la contraction de l'espace-temps pourrait à terme transformer le réseau urbain régional, aussi qualifié de système de villes, du fait du repositionnement relatif des villes les unes par rapport aux autres. Globalement, les investissements privés de préfiguration et d'anticipation des changements d'accessibilité ferroviaire laissent présager cinq trajectoires territoriales au sein des espaces urbains du Grand Ouest. Le **cinquième chapitre** revient spécifiquement sur la nature et les déterminants de la sensibilité des entreprises. L'incidence pressentie par les dirigeants diffère, en sus des caractéristiques de l'offre et du contexte territorial, selon le secteur d'activité, la taille des firmes et les schémas productifs internes aux entreprises.

Un point important de ces résultats tient dans l'idée d'une plus fine appréhension des composantes organisationnelles complexes des entreprises dans les choix publics de grandes infrastructures de transport. Dans une perspective aménagiste, la **troisième partie** s'attache dès lors à formuler les **enjeux et recommandations** en vue d'une plus ample intégration des interdépendances économiques. Le **sixième et dernier chapitre** témoigne de l'intérêt, pour les territoires desservis, de mieux connaître les organisations productives des entreprises. En adaptant leurs mesures d'accompagnement de la grande vitesse ferroviaire au fonctionnement réticulaire des entreprises locales, les décideurs publics réduiraient les potentiels écarts entre territoire économiquement observé et territoire politiquement projeté.

Enfin, la **conclusion générale** dresse une ébauche d'inclusion empirique des comportements d'entreprise dans l'évaluation des grands projets ferroviaires. De la concertation publique aux bilans LOTI, en passant par les travaux d'un observatoire et la définition des modèles économétriques, la sensibilité des entreprises doit pouvoir constituer un guide cohérent de la réflexion scientifique et de l'action publique.

<u>PARTIE 1</u> : Infrastructures de transport, économie territoriale et réseaux productifs : une recherche à la croisée des champs théoriques

« Le recul permet toujours de mieux apprécier les choses,
et de redonner à certains évènements la place qu'ils méritent »

Samuel Blumenfeld

Introduction

« Devant la difficulté de la détection et de la mesure des effets [des LGV] sur le développement régional, non seulement on peut se demander s'ils sont décelables, mais encore s'ils existent » (Bonnafous et Plassard, 1974, p. 232). « The conclusion […] is essentially no conclusion » (Vickerman in Flyvbjerg, 2017, p. 390).

Quarante-trois ans séparent ces deux citations liminaires. Autant d'années d'intenses publications théoriques et empiriques sur la relation entre investissement dans les infrastructures de transport et développement régional. Du doute originel de Bonnafous et Plassard au récent constat d'échec insinué par Vickerman, l'esprit scientifique est constamment aux prises avec la complexité d'appréhension du système des transports et des déplacements (Offner *et al.*, 2014). Il se heurte notamment aux difficultés d'analyse de faits dynamiques dans le temps et dans l'espace, car ceux-ci redéfinissent sans cesse les liens entre un système de localisation et un système de pratiques sociales (Bonnafous, 1996). Pour autant, il ne faudrait pas laisser penser que l'état de la connaissance ne s'est pas affiné et fonder cette recherche sur un bilan fataliste mais plutôt, comme le suggère Pascal Bérion, s'évertuer à inventer de nouvelles approches de la complexité (Bérion, 2002).

La première partie de ce mémoire tend à s'inscrire modestement dans cet élan. Pour ce faire, elle propose tout d'abord de dresser un **constat des enseignements de la littérature concernant l'incidence des LGV sur le développement local et régional**. Il s'agit par là même de se pencher sur un paradoxe symptomatique de l'intrication récurrente qui caractérise cette problématique. Un paradoxe qui n'est autre que le décalage entre, d'une part, l'appréhension académique riche mais prudente des notions et, d'autre part, leur mobilisation pratique souvent partielle ou abrupte dans la sphère politique. Quand l'examen scientifique se montre circonspect, les représentations institutionnelles sont habituellement bien moins réservées (Bazin *et al.*, 2010 ; Mignerey, 2012 ; Bazin *et al.*, 2013a ; Crozet, 2015a). Cette dissonance est notamment entretenue par l'indétermination qui se dégage jusqu'alors des maigres conclusions des bilans LOTI sur l'incidence territoriale des grands projets ferroviaires. La suite logique nous conduit alors, dans un second temps, à la recherche des explications

théoriques qui concourent à cette indétermination. L'occasion de construire progressivement la notion d'accessibilité, qui occupe une place à la fois centrale et délicate dans le paradigme actuel des transports et de l'aménagement (**chapitre 1**).

Il s'agit ensuite d'**envisager la rencontre théorique du territoire local et de l'entreprise** à travers le prisme de cette dernière. Cette approche vient enrichir une notion d'accessibilité peu encline à englober intrinsèquement un réel contenu économique. Les recherches abordant de concert le thème de la localisation des entreprises et du développement économique local sont nombreuses. Nous exposerons dans un premier temps les principaux travaux centrés sur les acteurs économiques, qui ont mis en perspective les logiques des entreprises avec les contextes spatiaux et relationnels de leurs environnements économiques et sociaux. Pour autant, étudier l'incidence potentielle d'une LGV sur l'activité des entreprises nécessite aussi que soit pris en considération le raisonnement inverse. L'accessibilité accrue modifie en effet le contexte dans lequel s'insèrent les acteurs économiques, intercédant potentiellement avec les composantes relationnelles et contractuelles qui impulsent le développement des entreprises. Aussi sollicitons-nous dans un second temps les recherches s'étant attachées à étudier l'influence du contexte des entreprises sur l'activité et la trajectoire de ces dernières. Une attention particulière sera portée au rôle de l'accessibilité dans l'environnement des organisations productives actuelles (**chapitre 2**).

Enfin, les enseignements théoriques et empiriques des deux premiers chapitres donnent corps aux **orientations méthodologiques** qui soutiennent cette recherche. La notion de sensibilité *a priori* des entreprises à l'accessibilité ferroviaire accrue dans le Grand Ouest constitue le socle analytique permettant d'entrevoir d'éventuelles inflexions stratégiques et pratiques chez les acteurs économiques. Un important matériau quantitatif et qualitatif, issu d'entretiens avec 179 dirigeants des territoires urbains de Bretagne, des Pays de la Loire et d'Île-de-France, atteste des comportements des entreprises dans l'espace géographique. S'en suit dès lors l'évaluation de la « charge territoriale » des interrelations productives et sociales développées par les organisations, afin que puissent être extraits certains signaux prospectifs des dynamiques territoriales dans le système urbain du Grand Ouest (**chapitre 3**).

Chapitre 1 : Transport ferroviaire et développement local : indéterminations théoriques et opérationnelles

Introduction

Proposer une revue de littérature exhaustive des tentatives d'appréciation du lien entre infrastructure de transport ferroviaire et développement économique relève presque de l'impossible. Prolifique et passionnée, cette relation complexe anime l'esprit scientifique, le débat politique et les applications opérationnelles de l'aménagement du territoire (Offner *et al.*, 2014). De fait, elle invite l'analyste attentionné à prendre du recul sur un foisonnement déconcertant (Ollivro, 1999) qui, par l'indétermination globale qu'il dégage, constitue le ferment de visions simplificatrices voire de mythes tenaces (Desage et Godard, 2005).

Dans la première section de ce chapitre, nous nous attachons spécifiquement à mettre en exergue les éléments contextuels relatifs aux objets d'analyse, aux terrains, aux temporalités, aux méthodes puis aux acteurs, qui participent de la richesse comme de l'ambiguïté des travaux de recherche sur le sujet. En formant des lignes de partage au cœur d'une abondante production scientifique, ces paramètres discriminants simples répondant aux questions « quoi ? », « où ? », « quand ? », « comment ? » et « qui ? », permettent de rendre compte de la diversité des approches et des résultats (Jensen-Butler et Madsen, 2005). Pourtant, alors qu'une vision englobante de la problématique appelle à la précaution dans la relation entre transport et développement, souvent à défaut de pouvoir totalement convaincre, l'impression de flou qui subsiste ouvre un champ séduisant aux sentiments et croyances favorables. Les effets attendus des infrastructures sur l'aménagement du territoire, les activités économiques et l'emploi ne sont toutefois que peu perceptibles dans l'évaluation *ex post* des bilans LOTI. Si **travaux scientifiques et pratiques d'évaluation socioéconomique convergent dès lors vers l'absence d'automatisme des effets** (Mignerey, 2012), il n'en demeure pas moins judicieux d'explorer de nouvelles dimensions de cette relation si disputée.

La notion d'accessibilité, clef de voûte du lien qui associe possibilités nouvelles de mobilité et opportunités économiques du déplacement, se prête à la déclinaison de ses composantes en interaction. Celles-ci montrent à quel point les comportements de mobilité relèvent d'une complexité que seule une démarche qualitative, contextuelle et systémique semble pouvoir véritablement approcher. La seconde partie du chapitre est ainsi consacrée à **l'exploration de la multidimensionnalité de l'accessibilité**. Ces développements tendent à expliquer la circonspection scientifique quant aux éventuels effets des infrastructures de transport sur les territoires desservis. Ils préfigurent aussi implicitement certains choix méthodologiques qui sous-tendent l'enquête conduite auprès des responsables d'entreprise du Grand Ouest (cf. chapitre 3).

1. Travaux de recherche et pratiques d'évaluation socioéconomique convergent vers l'absence d'automatisme dans la relation

1.1 Les réseaux de transport, médiums disputés à l'influence complexe

A. Nuances renouvelées, retenues et convergences de la littérature scientifique

La relation entre mobilité principale et organisation spatiale semble une histoire de tous temps. Le mode de déplacement ou de transport dominant constitue l'un des principaux marqueurs de la forme des communautés. Les civilisations les plus anciennes ont maillé l'espace de villages et de villes selon une métrique pédestre. Les modes de transport à traction animale, à vapeur, puis l'automobile ont eux aussi successivement apporté leur structuration spatiale (Poorman, 2005). Comme le rappelle George Amar, « le mouvement des hommes n'est pas la conséquence mais l'essence de l'urbanité et le transport est l'un des principaux ''effecteurs'' de l'urbain » (1993, p. 142). Anne Bretagnolle (dans Offner *et al.*, 2014) estime ainsi qu'« à l'aune du temps long et de l'ensemble du réseau, en utilisant des bases de données historiques construites pour permettre la comparaison à ces vastes échelles, les effets structurants sont bien là » (p. 65) en ce qui concerne la croissance relative des villes par rapport à leur niveau de position nodale (Bretagnolle, 2009 ; Duranton et Turner, 2012). En réalité, la forme territoriale et la mobilité quotidienne entretiendraient une relation d'intime interdépendance : la capacité de mobilité façonne l'inscription spatiale de la société (Auphan, 1975 ; Orfeuil, 2010) quand la forme territoriale conditionne et articule les caractéristiques moyennes de la mobilité.

Néanmoins, des auteurs comme Fernand Braudel et Jean-Marc Offner invitent à **ne pas tomber dans la causalité automatique et aveugle**. En ce qui concerne l'impact de l'automobile sur la structuration de l'espace, ils préviennent : « surtout, ne grossissons pas les événements de l'histoire routière […]. Si nous les écoutions, ils expliqueraient tout » (Braudel, 1967, p. 368, cité dans Offner, 1993, p. 236). En effet, formes spatiales et mobilité n'évoluent pas avec les mêmes temporalités, si bien que les phases d'équilibre ou de déséquilibre global des systèmes territoriaux tendent à remettre en cause la vision simpliste et déterministe précédemment évoquée (Hubert et Delisle, 2010). Aussi la retenue est-elle de mise chez certains auteurs pour qui « la relation entre […] la forme de la ville […] et le temps de trajet quotidien n'est pas évidente » (Gordon *et al.*, 1989, p. 138). Les résultats varieraient principalement selon l'espace géographique considéré et la temporalité de l'étude (Bretagnolle, 2003).

Similairement, à ces considérations morphologiques générales des systèmes urbains s'ajoutent celles des **potentiels effets économiques des gains de temps permis par les infrastructures de transport longue distance**. Ce débat n'est non plus pas nouveau. On en trouve mention dès la réalisation des premières liaisons navigables et ferrées, tandis que des chercheurs questionnent même rétrospectivement les effets de la *Via Appia* (Berechman, 2003 ; Baudelle, 2016) ou des routes maritimes sur le développement millénaire de la Chine (Deng, 1999). Incontestablement, il en résulte **une littérature florissante**[11] **mais peu lisible**. L'éventail des approches d'évaluation à la disposition de l'analyste entrave lourdement la comparabilité des travaux (Garmendia *et al.*, 2012), si bien que nul

[11] Edward M. Gramlich évoque une « bulle spéculative de recherche économique » (1994, p. 1176).

n'est aujourd'hui capable d'extraire l'ensemble des caractéristiques réplicatives du lien entre investissement en infrastructure de transport et développement économique.

Il faut dire que la production scientifique se heurte à l'obstacle disjonctif de **l'imprécision des objets de recherche et l'étendue des problématiques**. Cohabitent ainsi dans la multitude les travaux portant sur la création d'infrastructures ferroviaires nouvelles et ceux traitant d'améliorations sur des voies existantes. En outre, aucune définition standardisée précise n'est attachée à la grande vitesse ferroviaire[12] (Chen, 2014). L'Union Internationale des Chemins de fer souligne la variabilité entre les pays d'un système qui combine des composantes techniques, opérationnelles, commerciales, financières et juridiques diverses. Des modèles nationaux sont certes décelables (Woessner, 2014), mais ils renferment en réalité des variations infranationales notables[13]. On pense notamment ici, même si le propos est quelque peu différent, à la confusion fréquente entre LGV et TGV (Von Kanel, 2017). Ce dernier, à la fois marque et matériel technique particulier[14], est souvent inconsciemment associé à une vitesse importante quand bien même « en moyenne, une rame de TGV roule près de 40 % du temps sur des lignes classiques à une vitesse conventionnelle » limitée à 220 km/h[15] (Cour des comptes, 2014, p. 17). Parler globalement de grande vitesse ferroviaire, c'est donc bien souvent simplifier, voire faire abstraction de considérations multiples, par le biais d'une notion fuyante.

L'étendue des problématiques est par ailleurs notable. Bien que toutes inscrites dans la relation générale entre investissement en transport et développement socioéconomique, les productions scientifiques attestent en réalité de **problématiques généralement inassimilables**. Sommairement et sans exclusive, on distingue les démarches aux accents sociaux conduites à travers le principe d'équité socio-spatiale (Bouf et Desmaris, 2015) et des objectifs de réduction des disparités régionales (Chen et Hall, 2011 ; Chen et Haynes, 2017), de celles focalisées sur la croissance économique[16], l'évolution des prix de l'immobilier, la concurrence modale, les marchés du travail ou bien encore sur la productivité (Melo *et al.*, 2013).

Le système ferroviaire s'intègre ensuite dans **une géographie particulière**, qui oriente les politiques nationales et souligne les spécificités locales. Raymond Woessner (2014) distingue par exemple le « modèle français » – voire franco-espagnol[17] – de la grande vitesse du « modèle rhénan ». Alors que le premier traduit une logique dominante de vitesse et de capacité par une centralisation sur un

[12] Source : https://uic.org/IMG/pdf/high_speed_brochure.pdf

[13] Les caractéristiques floues de la classification de l'UIC autorisent par exemple à affirmer que la LGV BPL et la ligne classique Nantes-Le Mans sont toutes deux des systèmes ferroviaires à grande vitesse. En effet, le seuil de vitesse minimal fixé sur ligne nouvelle est de 250 km/h (la LGV BPL atteint 320 km/h en service commercial) mais celui sur ligne classique s'élève à 200 km/h voire 220 km/h (sur certaines portions de la ligne Nantes-Le Mans la vitesse avoisine 220 km/h).

[14] Depuis juillet 2017, les rames TGV tendent à être progressivement désignées par le nom commercial « TGV inOui », dissociant quelque peu le matériel d'une marque déposée et d'un service spécifique.

[15] Le TGV n'est ainsi qu'un maillon du système à grande vitesse français marqué par une forte interopérabilité entre infrastructure et matériel. L'utilisation récente de rames automotrices TER adaptées à la signalisation spécifique des LGV dans le cadre de la Liaison rapide a effacé la dernière impossibilité du système fonctionnel « LGV, ligne classique, TGV et TER ».

[16] Sous le vocable commun de croissance économique est produit en réalité un ensemble de travaux économétriques qui présentent des variables d'intérêt différentes (PIB par habitant nationaux ou régionaux, valeur ajoutée, productivité par tête, revenu national ou régional brut…) influencées par des variables explicatives tout aussi diverses (gain de temps, coût généralisé, indicateurs d'accessibilité composites…).

[17] Ureña *et al.* (2009) mettent cependant en exergue les différences entre les modèles français et espagnol de grande vitesse ferroviaire.

nombre limité de pôles (Delaplace et Perrin, 2013), le second revêt le caractère polycentrique et maillé d'une région dense, fortement urbanisée et aux villes peu distantes entre elles. La grande vitesse et l'ensemble du système ferroviaire y prennent donc des formes différentes, privilégiant selon les contextes les paradigmes de vitesse, de polarisation, de cadencement, d'intermodalité, etc.

La recherche sur les transports et le développement économique révèle aussi une diversité de terrains étudiés, inscrivant les résultats dans un vaste ensemble de particularités territoriales. On comprendra aisément que le contexte d'analyse puisse être différent entre la France (Bazin *et al.*, 2011 ; Mignerey, 2012 ; Mayneris, 2017[18]), l'Espagne (Gutierrez, 2001 ; Bellet *et al.*, 2010), le Royaume-Uni (Button, 1994 ; Chen et Hall, 2011), la Corée du Sud (Goldblum et Fabre, 1997 ; Lee, 2007), la Chine (Li *et al.*, 2018), le Japon (Ino, 1986 ; Han *et al.*, 2012), l'Australie (Wang et Charles, 2010), les Etats-Unis (Kantor, 2008 ; Ruggeri, 2013), le territoire de l'Inde coloniale (Donaldson, 2010) ou même l'Ouzbékistan (Yoshino et Abidhadjaev, 2017). Parce que les territoires sont des partitions nécessaires de l'espace géographique, les terrains investis se distinguent également par des périmètres, des échelles et des granularités d'analyse variables (Offner *et al.*, 2014 ; Baudelle *et al.*, 2018)[19]. Celles-ci rehaussent, si tant est qu'il faille encore le souligner, l'hétérogénéité des travaux résultant d'approches géographiquement situées.

Une autre ligne de partage dans la littérature tient aux **temporalités d'observation**. On distingue généralement les études *ex ante* des analyses *ex post*. De plus, l'horizon temporel pris en compte peine en règle générale à s'avérer comparable devant le flou assourdissant qu'évoquent les mentions de « court, moyen et long termes ». En l'absence de consensus, les auteurs fixent eux-mêmes ce qui apparaît comme des résultats relativement immédiats, plus lointains et… encore plus lointains. Yoshino et Abidhadjaev (2017) définissent par exemple l'horizon des impacts à un an après la mise en service pour le court terme, 2 à 3 ans pour le moyen terme et 4 à 5 ans pour le long terme. Dans le contexte français, Yves Huart indique, lui, 13 ans après la mise en service de la LGV Sud-Est et 5 ans après celle de la LGV Atlantique, que « les TGV restent de création trop récente pour que les effets de long terme puissent ressortir » (1994, p. 21). Si les effets directs liés à la construction[20] et les évolutions des pratiques de mobilité sont assez aisément observables dès (avant) la mise en service de l'infrastructure nouvelle, les constats relatifs au développement territorial semblent plus tardifs, indépendamment de l'acuité de l'anticipation des acteurs (Carrouet, 2013).

Une revue de la littérature témoigne ainsi de **l'indécision générale criante quant à la temporalité des résultats socioéconomiques éventuels d'une infrastructure ferroviaire nouvelle**. D'autant que, classiquement, une temporalité longue n'est pas sans accroître la difficulté à faire la part entre l'incidence directe de l'amélioration de la desserte et ce qui serait imputable au contexte

[18] A défaut de pouvoir citer l'ensemble des travaux scientifiques français et étrangers, nous référençons ici trois contributions francophones qui présentent l'avantage de dresser une riche revue de la littérature française et internationale.

[19] Les infrastructures de transport linéaires sont en outre marquées par des effets de débordement qui, selon les principes d'interdépendance spatiale et d'allotopie, induisent la coexistence de phénomènes économiques endogènes et de phénomènes provenant d'autres territoires (Fritsch, 2008). De façon classique, l'échelle de l'étude revêt donc une importance déterminante sur la nature et la consistance des résultats.

[20] Voir par exemple à ce sujet les travaux menés par Etienne Fouqueray sur les impacts économiques du chantier de la LGV SEA. On renvoie également le lecteur au rapport que nous avons conduit, dans le cadre de l'observatoire de la LGV BPL, en collaboration avec des étudiants du master AUDIT de l'Université Rennes 2 : www.developpementdurable.eiffage.com/uploads/2016/soci%C3%A9tal/PDF/LGV%20BPL_Colloque%20Socio-%C3%A9conomique_Synth%C3%A8se%20globale%20impact%20du%20chantier.pdf

macroéconomique (Button, 1994 ; Garmendia *et al.*, 2012 ; Crozet, 2015a). Plus globalement, si des lois générales semblent parfois se dégager, François Plassard reconnaît que « le chercheur se trouve dans une situation très paradoxale : d'une part, il est certain, les nombreux exemples historiques le prouvent, qu'à long terme il existe une relation forte entre transformations spatiales et infrastructures de transport, mais d'autre part, il est dans l'incapacité de préciser clairement quels peuvent être les effets de la création d'une nouvelle infrastructure de transport sur l'évolution d'une région à court terme » (cité notamment par Mannone, 1995, p. 9 et Bazin *et al.*, 2006, p. 29).

De fait, la question du temps dans le positionnement de la recherche souligne **l'importance de la situation initiale et des développements concomitants**. Plusieurs travaux convergent vers le constat selon lequel **une nouvelle infrastructure ferroviaire amplifie éventuellement les potentialités préexistantes** des territoires desservis, mais occasionne rarement une nette inversion de tendance (Bazin *et al.*, 2013a). Cela n'empêche pas que certains contextes singuliers de faibles dotations initiales et de demande latente subiraient des chocs d'accessibilité aux incidences significatives. Reprenant les travaux d'Ahlfeldt et Feddersen (2010), Koning *et al.* (2015) évoquent l'exemple de la LGV entre Cologne et Francfort mise en service en 2001. Celle-ci aurait engendré un net différentiel de PIB/habitant pour deux villes intermédiaires[21] désormais raccordées au réseau à grande vitesse.

Si ces deux auteurs y voient une dynamique de long terme, d'autres refusent de gager de la persistance dans le temps de résultats favorables observés à une date donnée[22]. Le contexte du réseau ferroviaire à grande vitesse chinois fait sur ce point figure d'exemple. Son développement exponentiel depuis 2008, date de la première mise en service, aurait selon plusieurs universitaires contribué à la croissance économique nationale ainsi qu'à la réduction des inégalités régionales (Ke *et al.*, 2017 ; Chen et Haynes, 2017 ; Li *et al.*, 2018). Prudents, Li *et al.* (2018) précisent cependant que leur analyse « n'implique pas qu'à l'avenir, le bénéfice marginal de la grande vitesse ferroviaire [chinoise] continuera à dépasser les coûts marginaux, en ce sens où la plupart des investissements nouveaux et planifiés seront localisés en Chine centrale et dans l'Ouest du pays, régions présentant de vastes superficies, une densité de population plus faible et un revenu inférieur » (p. 12 ; Wang *et al.*, 2016)[23].

L'imputation aux développements ferroviaires de phénomènes économiques constatés *ex post* est par ailleurs rendue délicate par un ensemble de développements concomitants. Ainsi l'essor des premières LGV en France tend à se confondre temporellement avec celui des autoroutes (Bavoux *et al.*, 2005 ; Leboeuf, 2013 ; Offner *et al.*, 2014). Pour exemple, la mise en service de la LGV Atlantique en 1989 coïncide avec la montée en régime de l'autoroute A11 entre Paris et Nantes, réduisant l'éloignement

[21] En l'occurrence Montabaur et Limburg an der Lahn.

[22] Sur ce point, Denise Pumain dans Offner *et al*. (2014) souligne l'importance qu'il y a à déterminer la « séquence de durée pour lesquelles les conclusions de l'observation sont énoncées » afin que puissent être précisées « les échelles de temps et d'espace pour lesquelles les affirmations sont valides » (p. 66).

[23] On retrouve là un principe bien connu des économistes des transports, qui consiste de manière rationnelle à réaliser en priorité les infrastructures supposées les plus utiles pour la collectivité (Bonnafous et Crozet, 1997). Celles-ci sont envisagées en règle générale dans les territoires les mieux dotés (Hansen, 1965). En conséquence, le développement du réseau tend à rendre compte de l'utilité marginale décroissante de chaque infrastructure nouvelle, sauf à ce que la portion inaugurée conduise à un effet réseau compensateur. De la sorte, Banister et Berechman (2001) avancent que la qualité actuelle du réseau de transport de certains pays développés limiterait l'incidence nationale des investissements infrastructurels futurs. Est alors posée, de fait, outre la question de l'équité spatiale, celle de la taille optimale du réseau de LGV d'un pays (Crozet, 2005).

du Grand Ouest[24] et accroissant la position stratégique de carrefour du Mans (Chevalier *et al.*, 1990). L'accessibilité accrue est donc souvent composite, multimodale, et non uniquement ferroviaire[25]. Plus largement, la résultante d'une **convergence temporelle et spatiale de facteurs divers** inspire à Jean-Marc Offner (1993) la notion de « congruence ». Selon lui, « on s'affranchit, de cette façon, du rapport de cause à effet (de la poule et de l'œuf…) au profit d'un modèle d'adaptation réciproque » (p. 6).

Car en ce qui concerne les **méthodes**, l'évaluation se résume le plus souvent à **identifier des effets** des infrastructures de transport sur les territoires (Colletis-Wahl, 1999 ; Rallet et Burmeister, 2002). La corrélation prônée par Offner se manifeste fréquemment sous forme de causalité, cataloguant – même inconsciemment – l'investissement en transport comme vecteur mécanique de développement économique. Bien que pour certains auteurs la voie de la détermination causale s'avère stérile devant la complexité des phénomènes impliqués (Burmeister et Colletis-Wahl, 1997 ; Frémont, 2014), l'orientation technique du domaine des transports tend à expliquer le fait que « toute nouvelle approche […] est évaluée avant tout à l'aune de ses qualités opérationnelles » (Banos, 2001, p. 85).

Paradigmes dominants dans la littérature (Rallet et Burmeister, 2002), les démarches quantitatives de l'effet – au premier rang desquelles l'économétrie – cohabitent toutefois avec des travaux qualitatifs, en fonction de la problématique fixée. Il en résulte « un large éventail de méthodes, importées de domaines variés, comme l'économie régionale, le calcul économique, la géographie et le management public » (Blanquart et Delaplace, 2009, p. 70). Quand les économistes entendent quantitativement le développement régional comme une génération d'activités, les géographes l'appréhendent généralement au travers de logiques plus qualitatives d'évolutions spatiales des activités (Fritsch, 2008). Pour une même problématique, la **variabilité disciplinaire, notionnelle et technique des méthodologies est donc saisissante**[26].

Enfin, une dernière ligne de partage majeure dans la littérature tient aux **auteurs – et acteurs – de la production scientifique**. Nous avons vu *supra* la détermination notable dont peuvent faire preuve les modèles nationaux sur les **conceptions individuelles et collectives** des territoires et des politiques publiques de transport[27]. En des termes simples, intégration contextuelle oblige, la grande vitesse appréhendée par un universitaire chinois ou nord-américain est par essence quelque peu différente de celle d'un chercheur français. En outre, on ne saurait écarter, dans certains contextes d'avant-projet, des actions de *lobbying* de la part d'individus ou d'associations manifestant, ostensiblement ou plus implicitement, leur vif intérêt ou leur opposition à la réalisation de grandes infrastructures de

[24] Sans compter les travaux importants effectués dans les années 1980 sur l'aéroport de Nantes Atlantique, qui voit sa capacité d'accueil doubler et son trafic décoller. En croissance également, l'aéroport de Brest Bretagne connaît à la même époque un agrandissement de son aérogare.

[25] Nous verrons notamment, en ce qui concerne les déplacements professionnels, que les responsables d'entreprise ont un regard multimodal aigu sur les évolutions infrastructurelles (cf. chapitre 4).

[26] Prenons ici pour exemple la problématique de l'évolution des prix du foncier sous le seul angle technique et quantitatif. Un premier groupe de travaux empiriques utilise des modèles de régression pour évaluer, toute chose égale par ailleurs, la corrélation entre la variation de l'accessibilité et la variation des prix suite à la mise en service d'une infrastructure de transport. D'autres étudient la valorisation de l'accessibilité sans politiques publiques préalables de transport par le biais du consentement à payer des acheteurs, des modèles de choix discrets, ou la méthode des prix hédoniques.

[27] Voir par exemple Thompson (1994) pour une description – néanmoins ancienne – des différences entre les modèles ferroviaires des Etats-Unis, du Japon, de la France et de l'Allemagne.

transport. Aux Etats-Unis par exemple, les instigateurs du programme « America 2050 »[28] militent en faveur de couloirs structurants à grande vitesse ferroviaire, notamment dans la mégalopole atlantique et en Californie (Todorovich et Hagler, 2011).

En particulier dans le paysage anglo-saxon des transports, on note également la présence accrue de travaux pilotés par de grandes multinationales du conseil. Les autorités britanniques compétentes ont commandé à KPMG l'étude *ex ante* des impacts économiques régionaux du projet *High-Speed 2*. Leurs homologues australiens ont fait appel à Deloitte s'agissant des bénéfices socioéconomiques, pour la région de Hume, du projet de grande vitesse ferroviaire entre Brisbane et Melbourne. Des acteurs divers, universitaires, professionnels des entreprises opératrices, des bureaux d'études spécialisés et des grandes sociétés généralistes du conseil s'emparent ou se voient confier la responsabilité d'une évaluation socioéconomique des projets de transport. Il convient dès lors, sur **des problématiques d'envergure inévitablement passionnées**, d'opposer certains garde-fous critiques – et réflexifs – aux résultats de toute production scientifique.

Au terme de ces développements sur l'appréciation multiple et complexe de la relation entre desserte ferroviaire et développement territorial, on en arriverait presque à douter qu'il puisse y avoir quelque base solide sur laquelle fonder une recherche doctorale. Tout se passerait-il comme si la connaissance n'avait guère progressé depuis les premières appréhensions scientifiques de la grande vitesse ferroviaire ? En réalité, un certain nombre d'enseignements pour le développement territorial a été tiré des travaux existants adaptés au contexte français. Nous discutons de trois d'entre eux dans ce qui suit, sous une forme volontairement concise. De tels faits stylisés traduisent la convergence de l'esprit scientifique et ne sont pas sans richesse applicative dans l'opérationnalisation des politiques publiques de transport. Ce sont dès lors ces mêmes constats cardinaux qui préfigurent notre positionnement et orientent notre thèse vers une manière peu éprouvée de les illustrer.

Dans cette optique, on retiendra :

- que **l'usage des moyens de transport est fondamentalement une demande dérivée de déplacement résultant de l'activité économique** (Jensen-Butler et Madsen, 2005). Dans le comportement de l'usager, l'action de transport est « une consommation jointe » (Crozet, 2016, p. 23) à l'utilité procurée par la réalisation d'une activité primordiale éloignée. De fait, bien que la corrélation entre la demande de transport et certains indicateurs économiques généraux témoigne d'une relative continuité à l'échelle macroéconomique et sur le temps long[29], le sens causal dominant est trompeur. Plusieurs auteurs affirment en effet que ce sont les gains économiques qui entraînent le plus souvent la demande de transport, le rapport inverse étant, lui, moins reconnu[30] (Rietveld et Bruinsma, 1998 ;

[28] Confortés par certains travaux universitaires catégoriques sur les effets bénéfiques des investissements : « Despite the public criticisms and potentially large cost of developing high-speed rail in the US, there are undoubtedly benefits of such an investment. […] These benefits are so significant that most other developed countries in the world as well as burgeoning China have and continue to invest in high-speed rail development » (Lane, 2012, p. 284).

[29] Les économistes des transports emploient fréquemment le terme de « couplage » pour qualifier la relation globale entre la hausse de la mobilité et la croissance économique.

[30] Cette question des sens causaux anime les chercheurs depuis des décennies. Elle renvoie à plusieurs biais d'endogénéité, explicités entre autres dans Koning *et al.* (2013) et Offner *et al.* (2014). Il ne s'agit naturellement pas pour nous d'y apporter une réponse indiscutable. Nous cherchons davantage à développer notre propos autour de la nature des liens évoqués entre la demande des entreprises et l'offre ferroviaire de transport qu'à démontrer un quelconque sens causal.

Vickerman, 2007 ; Crozet, 2016). Compte tenu de la complexité, l'esprit scientifique privilégie donc souvent un effet indirect ou conditionnel (Offner, 1993 ; Didier et Prud'homme, 2007 ; Crozet, 2013, 2014), s'il n'opte pas davantage pour un ensemble d'interrelations (Colletis-Wahl et Meunier, 2003).

- qu'en conséquence, **l'infrastructure de transport ferroviaire doit avant tout être entendue comme une opportunité de développement économique** (Bérion, 1998 ; Blanquart, 1998 ; Ollivro, 1999 ; Offner *et al*., 2014). L'émergence d'une dynamique locale différenciante résulte donc du degré de pertinence de la desserte par rapport aux besoins effectifs et latents des agents économiques (Blanquart *et al.*, 2013). Dès avant la mise en service de l'infrastructure, la connaissance fine de ces besoins offre des clefs de lecture prospectives intéressantes quant à l'appropriation fonctionnelle de l'offre ferroviaire nouvelle par les ménages et les entreprises des territoires desservis. Si ces considérations pourront sembler évidentes aux spécialistes comme aux profanes, force est de constater que cette voie de recherche a somme toute été assez peu suivie (Venables *et al.*, 2014).

- que subséquemment, **les enjeux d'appropriation collective interrogent la volonté, la capacité et l'efficacité des acteurs locaux à capitaliser sur des opportunités nouvelles et partagées** (Bazin *et al.*, 2006 ; Richer et Bérion, 2010 ; Facchinetti-Manonne, 2011 ; Delaplace, 2012 ; Richer *et al.*, 2014). Ces jeux d'acteurs concourent à la territorialisation de l'infrastructure, car de la nécessaire convergence d'intérêts des acteurs dépendent de potentielles dynamiques vertueuses et durables (Bouinot et Bermils 1995). Si viser juste en termes de politiques locales d'accompagnement ne saurait suffire à ramasser les lauriers, l'absence d'appréhension de la fenêtre d'action extraordinaire que constitue l'inauguration d'une LGV a elle toutes les chances d'être vaine.

B. Les réseaux de transport au centre d'une mythologie séduisante et prolifique

Malgré l'apparente robustesse des enseignements précédents, le contexte de mise en service d'une infrastructure de transport fait généralement l'objet d'**expressions simplificatrices, hasardeuses ou détournées** (Offner *et al.*, 2014). Il est courant de voir dans celles-ci la perception d'élus locaux ou nationaux (Salmon, 2013 ; Crozet, 2016) forgés par le dévouement et l'optimisme qu'ils attachent à leur territoire de compétence ou de provenance[31]. Il ne faudrait toutefois pas croire que ces jugements épargnent les acteurs de l'accompagnement économique et les responsables d'entreprise, supposément dotés d'une rationalité économique les préservant de logiques hâtives, partielles ou étriquées sur le sujet. L'horizon de la mise en service d'une LGV véhicule un fond mythologique ambiant qui percole dans les consciences, quelles qu'elles soient.

La LGV BPL n'est pas en reste. Elle ne fait pas exception en ce qui concerne les appréciations favorables et peu modérées des édiles locaux. Prenons par exemple un extrait d'un éditorial du Président de la région Bretagne paru sur le site internet du Club TGV Bretagne[32]. Après avoir indiqué que, « nous l'avons martelé, il y aura un avant et un après LGV », l'élu poursuit en ces termes : « la grande vitesse

[31] Cette fréquente grandiloquence n'est pas nouvelle. Déjà à la fin du XIXème siècle, Jacques Salbert relève les espoirs démesurés d'un journalistique de Laval. Il cite : « avec cette ligne [ferroviaire], notre ville deviendra en quelque sorte l'entrepôt de la Normandie, de la Bretagne, de l'Anjou, du Poitou, d'une partie du Midi de la France, de l'Espagne et de l'Angleterre. Qui pourrait dire la supériorité qu'acquerra alors notre cité sur la plupart des villes des départements voisins, aujourd'hui ses rivales ? » (1997, p. 35).

[32] L'article dans son intégralité est accessible à cette adresse : www.clubtgvbretagne.eu/loig-chesnais-girard/

concrétise pour tous cette proximité nouvelle d'un territoire longtemps excentré qu'elle rapproche définitivement de Paris, renforçant par là même son attractivité aux yeux du monde. La mise en service de la Ligne à Grande Vitesse va permettre à la Bretagne toute entière de conforter son développement économique, à la fois industriel, tertiaire et touristique ».

A première vue, les certitudes semblent être du côté des figures politiques[33], plus audibles que des discours académiques redoutés (Belot, 2015). Certes, il faut reconnaître à ce type de tribune incantatoire une forte visée communicante[34]. Car qui sait au juste ce que l'élu pense réellement. Pour autant, tire-t-on vraiment plein bénéfice à laisser se diffuser une rhétorique d'automatisme se faisant norme, qui conduit avec assurance les territoires desservis vers le développement économique ? Ne trouverait-on pas dans une plus juste mesure des choses une plus grande efficience des politiques publiques ? Serait-il dès lors préférable de privilégier de plus adéquates appréhensions de la grande vitesse aux prophéties autorélisatrices[35] distordantes mais parfois surprennament fructueuses ? Nous soulevions ces questions en d'autres termes dans l'introduction générale ; elles referont surface à travers une étude de cas dans le chapitre 6.

Pour l'heure, il apparaît intéressant de relever dans les propos politiques précédents **une confusion fréquente entre accessibilité et attractivité**[36] (Bérion *et al.*, 2007 ; Belot, 2015). « Si la première participe de la seconde, elle n'en est qu'une composante et non le synonyme » signale Pascal Bérion (2011, p. 9). Qu'à cela ne tienne, dans le régime de référence actuel qui consacre la concurrence entre les territoires (Bouinot, 2002 ; Veltz, 2005), l'accessibilité est souvent érigée en condition élémentaire du développement local. L'absence de LGV est dès lors perçue comme stigmatisante par certains acteurs des territoires relativement « réenclavées » par le désenclavement d'autres (Laumière et Wolff, 2013). Prenons pour s'en convaincre une nouvelle citation, celle de la Présidente d'Eurosud Transport, association en charge notamment de la promotion des grands projets de transport ferroviaire dans le Sud-Ouest[37] : « Bordeaux [est] à deux heures de Paris. Si Toulouse n'a pas sa ligne à grande vitesse, elle sera fortement handicapée. Imaginez une entreprise qui doit installer un siège social. Entre les deux villes, le choix sera vite fait ! Il deviendra très difficile d'attirer des investisseurs ».

On pourrait se prêter à une véritable explication de texte. Outre la possession de l'infrastructure par un territoire réifié (Grossetti et Bouba-Olga, 2018), la déclaration précédente se place très nettement dans une logique d'opposition entre les territoires (Wolff, 2011), adossant de manière alarmiste l'opportunité de l'un à la disgrâce de l'autre[38]. Une telle formulation avance en outre que la différence

[33] Figures politiques locales pourtant particulièrement sceptiques et détachés du sujet du TGV aux tout premiers temps de l'aventure industrielle et commerciale dans les années 1970 (Crozet, 2010).

[34] Les mots du Président s'inscrivent dans le cadre d'une campagne de promotion intitulée « Passez à l'Ouest » lancée par le Conseil Régional de Bretagne et largement relayée par les réseaux et les médias.

[35] Selon Jean-François Staszak, « une prophétie autoréalisatrice est une assertion qui induit des comportements de nature à la valider » (1999, p. 44).

[36] L'attractivité peut être définie comme « la capacité à drainer et à ancrer des hommes et des activités, des capitaux et des compétences, sur un territoire » (Angeon et Rieutort, 2007, p. 238) ou comme « la capacité d'un territoire à être choisi par un acteur comme zone de localisation (temporaire ou durable) pour tout ou partie de ses activités » (Poirot et Gérardin, 2010, p. 27).

[37] Article de Florine Galéron et Gael Cérez intitulé « Et s'il n'y avait pas de LGV Bordeaux-Toulouse : quel impact économique ? », paru le 31/03/2015 dans La Tribune : https://toulouse.latribune.fr/economie/developpement-economique/2015-03-31/ligne-a-grande-vitesse-bordeaux-toulouse-quel-impact-economique-a-toulouse.html

[38] Si elle ne saurait être une formule de communication, pareille opposition peut cependant constituer une hypothèse de travail parmi d'autres. Car l'erreur principale d'une telle déclaration arbitraire (comme de la

d'accessibilité entre les territoires emporte sans conteste la décision d'implantation des sièges sociaux d'entreprises ouvertes à plusieurs emplacements. A l'instar de nombreux travaux scientifiques, notre recherche montrera à maintes reprises la fragilité d'une telle argumentation au vu de l'observation des facteurs réellement valorisés dans les choix de localisation des firmes.

Au travers d'une conception abrupte et maladroite des notions d'accessibilité et d'attractivité – voire de compétitivité et de productivité (Camagni, 2005 ; Grossetti et Bouba-Olga, 2018) –, le discours politique véhicule ainsi souvent **un ensemble de mythes**[39] **du changement additif, différenciant et automatique**. C'est balayer d'un revers de main la rigidité des tendances lourdes, qui rappelle que « l'apparition de nouvelles dynamiques ne doit pas faire oublier celles qui, plus anciennes, perdurent aujourd'hui et se prolongeront demain » (Chevalier *et al.*, 1990, p. 35). C'est également confondre l'opportunité du changement avec sa réalisation observable, alors que « beaucoup de facteurs peuvent inciter les firmes à ne pas investir et ne pas profiter des opportunités offertes par les gains d'accessibilité » (Crozet, 2016, p. 173).

1.2 Des observations *ex post* limitées : l'exemple des bilans LOTI

Les appels à la mesure précédemment formulés vis-à-vis de toute conclusion prospective hâtive confèrent aux observations *ex post* des enjeux capitaux d'affirmation ou d'infirmation. Rapport incontournable de l'évaluation *a posteriori*, « précieuse pépite de la culture économique de la puissance publique » (Crozet, 2010, p. 89), le bilan LOTI présente les atouts théoriques pour une analyse ambitieuse. A la mi-2018, six bilans LOTI consacrés à des LGV françaises ont été produits et diffusés[40], un septième étant en cours de finalisation[41]. Rappelons qu'il s'agit d'un dossier règlementaire d'évaluation environnementale et socio-économique instauré par l'article 14 de la Loi 82-1153 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. Il est en principe produit 3 à 5 ans après la mise en service des grandes infrastructures de transport. Le maître d'ouvrage a ainsi la charge d'analyser et d'expliquer les écarts entre l'évaluation économique et sociale du projet établie

précédente) repose sur le fait d'affirmer ce qui est sans démonstration en lieu et place de ce qui pourrait après tout être. Il ne s'agit aucunement d'affirmer que l'accessibilité accrue ne peut favoriser le développement économique, mais que les conditions sont multiples et complexes. Dans le cas de la LGV BPL, il ne fut pas inintéressant d'énoncer un scénario de différenciation entre Rennes, désormais à 1h39 en moyenne de Paris en TGV, et Nantes à 2h07 en moyenne de la capitale. Nous constaterons néanmoins rapidement que les chefs d'entreprise se prononcent difficilement sur la question. Ils sont par ailleurs peu réceptifs à l'idée d'opposer les deux villes dans leurs relations, leurs activités faisant en règle générale davantage le jeu de la complémentarité productive.

[39] Le terme de mythe est d'usage fréquent dans le champ des transports et des politiques publiques depuis le célèbre article de Jean-Marc Offner paru en 1993 : « Les ''effets structurants'' du transport : mythe politique, mystification scientifique ». Particulièrement éclairant dans les travaux de Robert Belot (2015) sur les « fictions instituantes » attachées au projet de LGV Rhin-Rhône, on retrouve également le mythe en bonne place dans les thèses de Raymond Woessner (1996), de Guillaume Carrouet (2013) ou même de Josselin Tallec (2014).

[40] Concernant la LGV Atlantique (2001), la LGV Nord (2005), la LGV Interconnexion Île-de-France (2005), la LGV Rhône-Alpes (2006), la LGV Méditerranée (2007) et la LGV Est européenne phase 1 (2013). Ces documents sont accessibles sur le site internet de SNCF Réseau.

[41] Il s'agit du bilan LOTI de la LGV Rhin-Rhône branche Est.

à l'issue de l'enquête publique (situation initiale ou *ex ante*) et les observations réelles après la mise en service (situation *ex post*)[42].

On constate, en première analyse, que la place – absolue et relative – consacrée à l'étude des évolutions liées au développement économique et à l'aménagement du territoire connaît une tendance haussière dans les rapports LOTI finaux (cf. figure 5 ci-dessous). Cette évolution tend à transcrire toute l'acuité scientifique de ces problématiques dans l'appréciation globale des grandes infrastructures ferroviaires à l'échelle nationale.

Figure 5 : Evolution de la place relative des thématiques économiques et territoriales dans les bilans LOTI des LGV (diffusés à la mi-2018)

	LGV Atlantique	LGV Nord	LGV Interconnexion Île-de-France	LGV Rhône-Alpes	LGV Méditerranée	LGV Est euro.
Année de diffusion	2001	2005	2005	2006	2007	2013
Part du rapport consacrée au développement économique/aménagement du territoire*	**4 %**	**9 %**	**6 %**	**15 %**	**19 %**	**14 %**

***** *Incluant selon les cas une analyse de la localisation des gares, de la composition socioéconomique de la clientèle, des effets sur le développement local, sur le tourisme, sur les prix de l'immobilier ou sur l'emploi. Le calcul correspond au nombre de pages traitant de ces thématiques rapporté au nombre de pages total du rapport (y compris page de garde, pages réduites ou laissées intentionnellement vides et annexes). Les chiffres présentés sont donc approximatifs et ne reflètent pas le contenu.*

Sources : d'après Conseil général des Ponts et Chaussées, RFF (*réalisation de l'auteur)*

Pour autant, **les évolutions observées attribuables à la mise en service d'une infrastructure ferroviaire nouvelle sont difficilement identifiables – et encore moins quantifiables – en ce qui concerne le développement économique**[43] **et l'aménagement du territoire**. Le bilan LOTI de la LGV Atlantique, source la plus ancienne, indique par exemple, non sans ambiguïté, que « l'impact sur l'aménagement du territoire est peu perceptible mais ne peut être négligé » (p. 27). Ce document donne le ton des productions suivantes, qui reprennent des formulations similaires soulignant la faiblesse générale des « effets » relevés, sans les exclure totalement[44]. Lorsque certains points

[42] Néanmoins, il ne faudrait pas opposer des démarches *ex ante* qui seraient de l'ordre de la supputation, du ressenti, aux évaluations *ex post* reposant sur des données chiffrées et des constats univoques. Nombre d'observations inclues dans les bilans LOTI finaux correspondent explicitement à des ressentis peu affirmés recueillis quelques années après la mise en service de la LGV.

[43] Nous excluons ici le tourisme, cas particulier qui présente fréquemment des nuances plus positives que les autres thématiques économiques.

[44] En ce sens, le bilan LOTI de la LGV Nord établit que « l'impact sur l'investissement et sur l'emploi local est difficile à évaluer » (p. 45). Celui de la LGV Rhône-Alpes mentionne, non sans ressemblance, que « les effets de l'opération sur l'aménagement du territoire, les activités économiques et l'emploi sont assez difficiles à mettre en évidence » (p. 58). Alain Bonnafous écrit par ailleurs que si « la LGV Est était réputée conforter le rôle de capitale européenne de Strasbourg, en toute candeur le bilan LOTI fait état d'une citation de la Chambre de

semblent faire exception, l'imprécision qui les entoure ne permet pas de prendre pleinement conscience des évolutions avancées. Des entretiens avec plusieurs membres du Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais ont par exemple mis en exergue l'atout décisif que constitue la liaison ferroviaire directe Roissy-Lille pour attirer les entreprises japonaises, sans expliciter toutefois davantage cette nouvelle donne dans les investissements étrangers ni même la quantifier[45].

Apparaissant donc généralement modestes, **les constats sur le développement économique sont par ailleurs sensiblement en retrait par rapport aux attentes initiales**. Autrement dit, s'il existe bien de nombreuses transformations territoriales attendues *ex ante*, les études *ex post* convergent vers leur minimisation. Même sur les éléments de réussite évoqués plus haut dans la capitale des Flandres, il s'avère que « l'arrivée d'entreprises attirées par la position centrale de Lille entre Paris, Bruxelles et Londres a été plus faible que ce que l'on escomptait initialement »[46] (bilan LOTI de la LGV Nord, p. 48).

Un examen transversal du dossier des six LGV étudiées autorise cependant à entrevoir certains enseignements généraux, certaines interrogations ou hypothèses intéressantes qu'il convient de considérer dans la suite de notre approche :

- ainsi que l'indique le bilan LOTI de la LGV Est européenne, les évaluations *a posteriori* tendent à démontrer « qu'il n'y a **pas d'automatisme dans l'apparition des développements économiques et territoriaux**, mais bien plutôt une capacité plus ou moins importante des acteurs locaux à se saisir de l'opportunité qui leur est apportée et à s'organiser pour en maximiser les effets potentiels à travers différentes mesures d'accompagnement » (p. 77). On note donc une convergence certaine entre les travaux académiques et les retours d'expériences réglementaires de la grande vitesse française.

- L'accessibilité accrue ne serait pas apte à « modifier les qualités intrinsèques des activités » (bilan LOTI de la LGV Interconnexion Île-de-France, p. 68) quelques années après l'ouverture commerciale de la ligne nouvelle. Aussi **le TGV « ne vient pas bouleverser les structures existantes**. On pourrait presque dire, contrairement à l'idée reçue, il en facilite la stabilité » (bilan LOTI de la LGV Méditerranée, p. 100). Il s'agit là d'une approche intéressante, qui invite à pouvoir appréhender autant la permanence que le changement dans le cadre de la mise en service d'une LGV. Car l'un n'exclut pas l'autre. Plutôt qu'un changement additif, créatif, extensif, qui élargit le paradigme des entreprises, pourrait en réalité intervenir un changement transformatif, peu expansible, qui n'altérerait guère le cadre organisationnel général existant[47] (Porras et Silvers, 1991).

Commerce de Strasbourg évoquant le fait que la ville ''est entrée dans cette classe des grandes villes du TGV'' » (2014, p. 11).

[45] On pourrait penser que l'implantation de l'usine Toyota d'Onnaing (Nord), inaugurée en 1999, fait partie de ces investissements facilités par la mise en service de la LGV Nord en 1993. En l'absence de précision du rapport, on ne peut cependant dépasser le stade de la supputation. Il apparaît dans tous les cas difficilement concevable et frustrant qu'une telle opportunité d'apport d'informations n'ait pas été saisie.

[46] Cela n'est pas sans rappeler la déclaration devenue célèbre de Rem Koolhaas, pour qui « Euralille n'est pas fait pour les Lillois mais pour les Anglais, les Japonais, les managers du monde entier » (Menerault, 2011 ; Bathellier et Marie, 2015 ; Baudelle, 2016). Seulement, malgré une dynamique tardive, l'effet d'entraînement n'est pas celui espéré.

[47] On pourrait illustrer notre propos à partir de l'analogie du glaçon dans l'eau. En effet, si la fonde d'un glaçon n'entraîne pas la variation du niveau de l'eau dans le verre, son impact sur le changement de température de la boisson n'en n'est pas moins irréfutable.

- **La place dévolue aux synthèses d'entretiens auprès des responsables d'entreprise est faible et épisodique**. Les observations de la LGV Atlantique s'appuient sur une campagne d'entretiens avec des dirigeants, sans qu'il en soit cependant fait explicitement mention dans le rapport final. Les dossiers des LGV Nord et Interconnexion Île-de-France, produits simultanément, invoquent une quinzaine d'entretiens auprès des acteurs institutionnels et économiques, mais aucune sollicitation directe de chefs d'entreprise n'est à signaler. Le bilan LOTI intermédiaire de la LGV Rhin-Rhône, qui préfigure ce que devrait être le rapport final, tire parti de rencontres avec une trentaine d'acteurs, mais aucun n'est à notre connaissance sollicité en sa qualité de responsable d'entreprise. Seul le rapport consacré à la LGV Méditerranée accorde une place significative aux entretiens en général et à la rencontre avec des entreprises en particulier[48]. Sur 238 entrevues conduites dans 11 sites du quart Sud-Est, près d'une centaine relève de l'échange avec des dirigeants de société[49].

Toujours est-il qu'à l'issue de l'appréciation de ces bilans LOTI, une question fondamentale se pose, nous rapprochant en quelque sorte de la citation introductive d'Alain Bonnafous et François Plassard : l'absence de mise en évidence d'importants effets territoriaux résulte-t-elle d'une capacité contributive inexistante de l'infrastructure ou d'une incapacité du paradigme d'identification des effets à remplir sa finalité ?

L'interrogation demeure. A coup sûr, l'incertitude appelle à renouveler certaines approches et méthodes, en privilégiant notamment l'analyse des enjeux par les acteurs eux-mêmes. Ce décalage dans la focale d'observation agrée particulièrement à la notion générale d'accessibilité, qu'aucune connaissance quantitative exclusivement technique ou économique ne pourrait pleinement aborder. Nous proposons ainsi dans la seconde partie de ce chapitre un développement des dimensions de l'accessibilité, comme autant d'éléments de base et d'inspiration méthodologiques.

2. L'accessibilité, notion centrale multidimensionnelle et complexe par nature

Accessibilité aux personnes à mobilité réduite, accessibilité aux soins, accessibilité numérique, accessibilité ferroviaire… Autant de significations et d'utilisations courantes qui conduisent à une relative incertitude sur le sens profond de cette notion (Gould, 1969). Pour tenter de comprendre ce qu'elle recouvre et ce qu'elle implique dans une recherche opérationnelle comme la nôtre, il convient tout d'abord de présenter sa structure systémique au moyen des différents champs thématiques et disciplinaires qui la composent sans en limiter la portée globale. La problématique de la grande vitesse paraîtra peut-être distante ; elle est en réalité toute proche. Car une appréhension élargie des

[48] Expliquant, en partie seulement, la proportion importante du rapport attribuée aux questions économiques et territoriales (cf. figure 5).

[49] Une partie infime de ces rencontres, bien qu'intégrée au bilan LOTI final, avait une visée première autre et n'était pas incluse dans la démarche de suivi-évaluation. En effet, certains résultats proviennent d'une étude commandée par RFF trois ans après la mise en service de la LGV Méditerranée dans la perspective du débat public de la LGV PACA.

développements d'une LGV nécessite de s'emparer du spectre multidimensionnel de la notion d'accessibilité. Afin de s'en convaincre, nous détaillons ensuite les mécanismes complexes de rétroaction, qui sont aux fondements de l'indécision existentielle enserrant inextricablement les relations entre transport et territoire.

2.1 Dimensions stratégiques de l'accessibilité

Dès 1959, les travaux fondateurs d'Hansen formalisent le terme d'accessibilité et ouvrent la voie à un champ de recherche scientifique encore particulièrement prolifique aujourd'hui. Si l'on s'en tient à l'une des définitions générales la plus communément admise, **l'accessibilité désigne « la facilité avec laquelle les activités peuvent être atteintes étant donnés un lieu d'origine et un système de transport »** (Morris *et al.*, 1979, p. 94). Exposée ainsi, elle établit un lien entre individus, déplacements et activités en intégrant les contraintes temporelles, individuelles et budgétaires des usagers, la dimension spatiale de la distribution des activités ainsi que la performance du réseau de transport.

L'accessibilité à une opportunité combine une composante d'attraction liée à la répartition d'opportunités recherchées (emplois, services, infrastructures, activités de loisirs…) et une composante d'impédance, qui traduit la résistance et la contrainte d'accès à ces mêmes opportunités. L'espace géographique joue alors par ses caractéristiques propres un rôle actif de catalyseur et de médiateur dans la dynamique endogène des processus sociaux (cf. chapitre 2). Contrairement à la mobilité, entendue comme la capacité à se déplacer, l'accessibilité se voit donc adjoindre une dimension spatiale active. Couplée aux dimensions technique, temporelle et individuelle (Geurs et van Wee, 2004), que nous détaillons dans ce qui suit, elle élève la notion à un niveau supérieur d'acuité scientifique.

Hansen faisait déjà à son époque la distinction implicite entre mobilité et accessibilité[50], en définissant cette dernière comme « un potentiel d'opportunités pour l'interaction » (Hansen, 1959, p. 2), soulignant de fait l'importance des destinations (ou plus généralement « opportunités ») comme sources d'échanges entre les individus[51]. Multidimensionnelle par nature, la notion d'accessibilité s'est alors vue fragmentée par différentes disciplines des sciences sociales et économiques qui lui ont chacune donné une orientation théorique et un cadre de mise en pratique par le biais d'indicateurs de mesure[52]. Aussi apparaît-elle souvent dans la littérature cloisonnée par des approches disciplinaires spécifiques et peu perméables entre elles.

La présentation synthétique ci-dessous (cf. figure 6) intègre dans une dynamique d'interrelations complexe les composantes majeures de l'accessibilité, les principaux leviers d'action qui leur sont associés, ainsi que certains effets rétroactifs potentiels résultant des gains d'accessibilité. La figure

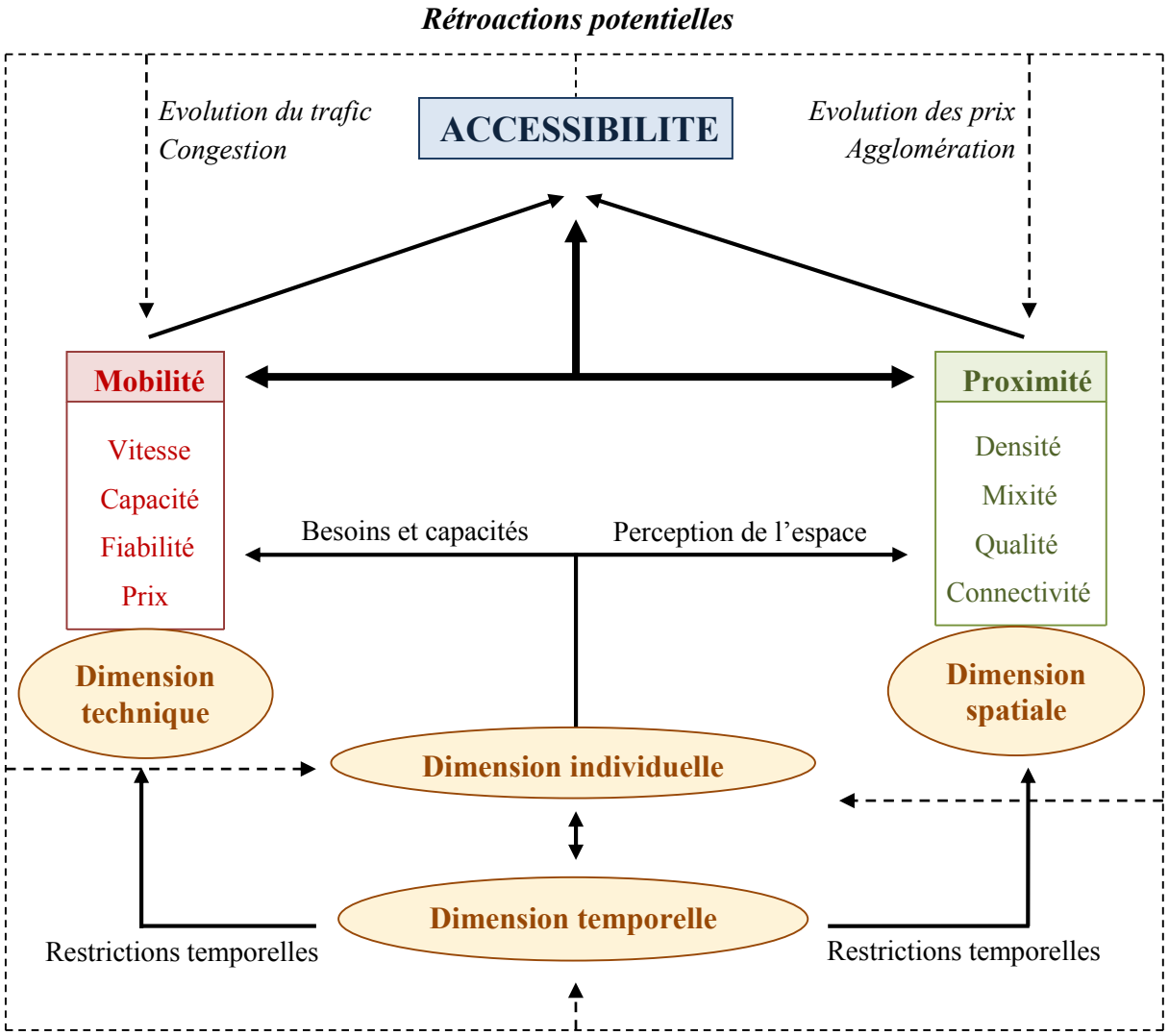
[50] Deux termes pourtant aujourd'hui encore trop souvent confondus ou mal différenciés dans la stratégie publique (Fol et Gallez, 2013).

[51] On retrouve ici l'idée précédemment évoquée selon laquelle la demande de transport est dans l'immense majorité des cas une demande dérivée d'interaction physique et d'accès à des opportunités spatialement distribuées.

[52] Nombre de travaux théoriques et empiriques s'orientent vers la recherche d'indicateurs pertinents aux vues de la forme d'accessibilité choisie sans définir et expliciter au préalable le rôle donné à l'accessibilité.

nous sert de base pour étudier isolément l'ensemble de ces éléments, tout en gardant à l'esprit le caractère lié et interconnecté des facteurs.

Figure 6 : Interactions des composantes et effets de l'accessibilité sur les systèmes territoriaux



Sources : d'après Geurs et Van Wee, 2004 ; Levine *et al.*, 2012 (*réalisation de l'auteur)*

A. Dimension individuelle : besoins et capacités de déplacement, perception et appropriation de l'espace

La dimension individuelle fait référence aux comportements des individus qui interagissent avec le système des déplacements et l'environnement physique. Une approche pertinente de l'accessibilité nécessite donc **une compréhension fine des besoins de déplacement des agents économiques**. Mais l'appréhension se doit d'être étendue, au-delà des besoins, aux attentes et ressentis des individus vis-à-vis du déplacement (Halden, 2002 ; cf. chapitre 5). En effet, il existe une accessibilité mesurée,

objectivée, et une accessibilité perçue. Plusieurs études empiriques et hédoniques menées aux Etats-Unis (Soot et Kawamura, 2000 ; Kawamura, 2004) ont ainsi mis en évidence un décalage entre, d'une part, les mesures et le discours politique sur l'accessibilité et, d'autre part, l'expérience des usagers et leur définition plus triviale de l'accessibilité[53].

Le sociologue Vincent Kaufmann souligne l'importance de la perception et de l'appropriation à travers le concept de motilité, qu'il définit comme « la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets » (Kaufmann, 2004, p. 5). Le géographe Jacques Lévy avance lui l'idée de « capital spatial » (Lévy, 2003). Cette approche invite l'analyste à ne pas réduire la mobilité aux seuls déplacements observés mais à s'interroger sur les processus individuels et collectifs de construction de potentiels n'ayant pas nécessairement pour finalité de conduire au déplacement. A travers plusieurs études empiriques, Kaufmann montre en effet que « de nombreux individus se dotent d'accès et de compétences non pas pour être mobiles, mais au titre d'assurance contre des risques de toutes sortes, de sécurité pour ne pas être pris au dépourvu dans des situations très variées allant de la vie quotidienne à la carrière professionnelle » (Kaufmann, 2002, p. 108). Nous verrons que l'entreprise, en tant qu'institution, n'est pas étrangère à ces raisonnements (cf. chapitre 5).

Il serait alors réducteur sinon erroné de ne pas intégrer dans l'appréhension de l'accessibilité **la dimension perceptive des opportunités et les attentes des individus vis-à-vis de l'environnement physique** (Chardonnel *et al.*, 2008), car l'espace n'a de sens qu'à travers les perceptions que l'individu peut en avoir (Bailly, 1977). Le concept de temps, non plus, n'échappe pas à la subjectivité ni aux représentations. Jean Ollivro prend par exemple appui sur une étude conduite auprès des usagers du TGV dans le Grand Ouest, auxquels on demandait : « Percevez-vous le temps comme court ou long ? Vous gagnez un quart d'heure entre Rennes et Paris, est-ce que c'est important ? Les gens répondaient que c'était important. Mais quand on leur disait 15 minutes : ''Ah non je ne suis pas à 10 minutes près'' »[54]. Une telle variabilité soulève des enjeux méthodologiques non négligeables – bien que somme toute classiques – quant à la formulation du propos lors des entretiens avec les responsables d'entreprise (cf. chapitre 3)[55].

En outre, il s'agit d'inclure dans une analyse systémique **les processus d'appropriation et les capacités**. Des capacités qui peuvent être d'ordre physique – le vocable d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite est particulièrement en vogue – mais également social, psychologique ou financier. A travers l'étude de la *capacité à*, l'analyste entrevoit les barrières et la variété des ressources nécessaires à l'appréhension de l'espace et des transports à la fois pour l'usage et le non-usage (Farrington, 2007). En première analyse, on serait tenté de voir dans la figure des dirigeants d'entreprise et de leurs salariés mobiles l'archétype d'individus largement dotés de ces ressources. Nous verrons pourtant que de nombreux facteurs sociaux, relatifs notamment à la sphère personnelle, mais également

[53] Kawamura constate en effet l'écart entre la compréhension technico-politique et populaire de l'accessibilité : « what respondents were evaluating was neither accessibility (in the way commonly understood by planners) nor mobility in the conventional sense; instead, lay persons associate the term "accessibility" with levels of convenience or frustration experienced while traveling » (Kawamura, 2004, p. 26).

[54] Source : intervention à TEDx Rennes en juillet 2013 intitulée « L'évolution de la nouvelle économie des territoires vers le "glocal" », accessible à l'adresse suivante : https://www.youtube.com/watch?v=9jrAzA-cFAg

[55] En ce sens, n'évoquer que les meilleurs temps de parcours sur un trajet donné n'est pas sans conséquence potentielle sur l'appréciation des interlocuteurs, car la différence avec les temps de parcours moyens est parfois importante (cf. introduction générale, figure 3, p. 12).

psychologiques ou financiers, influencent et limitent le regard des acteurs économiques sur la nouvelle offre ferroviaire dans le Grand Ouest (cf. chapitres 4 et 5).

L'accent sociologique et psychologique que revêtent ces considérations n'est d'ailleurs pas étranger à certaines querelles entre disciplines scientifiques. Parmi les quatre dimensions de l'accessibilité, la dimension individuelle est sans doute celle qui cristallise le plus les débats théoriques et méthodologiques. Elle reflète en effet un clivage disciplinaire entre sciences humaines et économiques concernant le processus décisionnel et l'acte de déplacement. Les divergences sont particulièrement sensibles autour du **principe de rationalité** et les critiques sont principalement formulées par les sociologues, psychologues et géographes à l'encontre de l'approche économique néo-classique de la demande de transport.

Le débat sur la rationalité se concentre sur la **représentation théorique du comportement des individus**. La rationalité économique, fondement de la théorie néoclassique du consommateur, soutient que les agents agissent de manière à maximiser leur utilité attendue. Or, divers sociologues et psychologues ont remis en cause le postulat jugé réductionniste et mécanique de maximisation de l'utilité. Particulièrement virulent, Pierre Bourdieu écrit que la théorie économique du choix rationnel consiste à « mettre sa pensée pensante dans la tête des agents agissants et à placer au principe de leurs pratiques […] ses propres représentations spontanées ou élaborées ou, au pire, les modèles qu'il a dû construire pour rendre raison de leurs pratiques » (2000, p. 19). L'analyse de la psychologie des choix et donc des pratiques de déplacement est alors profondément contrainte par le postulat fondateur de la rationalité des agents (Kaufmann et Jemelin, 2003).

Toujours est-il que face à ces critiques motivées, les économistes ont depuis quelques années amorcé à travers les modèles de prévision de la demande de transport un relâchement de la rationalité économique au profit de comportements plus émotifs et plus sensibles au contexte de la prise de décision (Thaler, 2000). L'intégration dans les modèles de choix discrets de composantes probabilistes issues de la théorie de l'utilité stochastique, ou la prise en compte de l'hétérogénéité des états et des règles de comportement des individus dans les modèles multi-agents, témoignent de cette tendance générale. De plus, l'approche alternative transdisciplinaire dite « espace-temps-activités », inspirée des travaux du géographe Torsten Hägerstrand (1970), trouve une résonnance scientifique de plus en plus forte au-delà du clivage disciplinaire traditionnel. En étudiant les programmes d'activités sous contraintes spatiale, temporelle et budgétaire, la représentation « espace-temps-activités » éclaire les choix de déplacement mais aussi de non-déplacement – hypothèse chère à Kaufmann – au regard de l'univers des possibles de chaque individu (Lentorp, 1978).

B. Dimension temporelle : disponibilité du système de transport et gestion des temps

La dimension temporelle renvoie d'une part à la question des horaires auxquels les opportunités sont accessibles et d'autre part aux « fenêtres de temps » quotidiennes des individus. Ces deux dynamiques temporelles se manifestent dialectiquement au travers des temps quotidiens et des rythmes territoriaux. L'**organisation horaire des opportunités** conditionne les rythmes de la vie quotidienne des individus et, inversement, les disponibilités des individus orientent le déploiement spatio-temporel des opportunités.

Parmi les temps sociaux, le travail occupe naturellement une place de premier ordre, même si depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale la durée annuelle du travail des salariés a considérablement diminué (Bouvier et Diallo, 2010). D'un point de vue sociologique, le « synchronisateur institutionnel » (Godard *et al.*, 2003) historique que fut le temps industriel a laissé place, dans les sociétés postmodernes marquées de l'empreinte des services, à une dé-standardisation des temporalités du travail (temps partiels, horaires décalés, intérims, travail de nuit…). Pour autant, en ce qui concerne les déplacements d'affaires à longue distance, des **synchronisations temporelles** persistent de manière tangible dans les relations interindividuelles. L'arrivée à destination avant 9h fait par exemple figure d'optimum comportemental (Chevallier, 1989) et les chefs d'entreprise sont particulièrement sensibles à l'extension de l'amplitude horaire des services TGV (cf. chapitre 4). Cette dé-standardisation (Bué et Coutrot, 2009) se caractérise en revanche davantage par une individualisation des rythmes de vie (Ascher, 1997) et une interpénétration renouvelée entre sphère professionnelle et sphère hors travail (Belton et De Coninck, 2007 ; Boulin, 2008). Les développements proposés dans le chapitre 5 sont à ce titre particulièrement révélateurs.

En outre, au-delà des opportunités, les espaces eux-mêmes ont des temporalités variables. Déambuler dans la gare Montparnasse en semaine aux horaires de sortie des bureaux ou le dimanche ne vous plonge pas dans des atmosphères tout à fait comparables. Prendre en compte le temps c'est donc prendre en compte les palpitations des systèmes territoriaux, les changements fonctionnels de ces derniers dans des limites administratives figées, et les intégrer dans l'appréhension de l'accessibilité spatiale. C'est aussi reconnaître qu'il n'y a pas d'affectation permanente (Wiel, 2009) des usages d'un espace ni même des fonctions et attentes d'un individu, tour à tour habitant, usager, travailleur, consommateur, etc (Gwiazdzinski *et al.*, 2009).

L'esprit scientifique a pourtant longuement échoué à **concilier les temps sociaux et les modes de fonctionnement territoriaux** (Gallez et Kaufmann, 2009). La géographie s'est longtemps définie comme science de l'espace en ne concevant que l'impact d'un temps long sédimenté sur les milieux naturels ou humanisés. Il faut attendre les études urbaines et industrielles héritées de la géographie régionale et économique, plus analytiques que descriptives, et les travaux d'Hägerstrand dans les années 1970 pour que soient réellement conciliées les modulations temporelles et l'utilisation du territoire. De la même façon, la sociologie a historiquement pensé le temps comme une variable exogène contraignant le comportement humain, sans interférence avec les usages individuels de l'espace. Sue (1993) estime même que « parmi les disciplines scientifiques, la sociologie est sans doute une de celles qui s'est le moins intéressée au temps comme objet d'analyse et de réflexion » (p. 61), avant que la société postmoderne accaparante et complexe n'interroge aujourd'hui les sociologues.

C. Dimension spatiale : densité d'opportunités, connectivité, planification et urbanisme

Nous l'avons évoqué, la dimension spatiale revêt une importance primordiale dans le concept d'accessibilité. D'une part parce que **la friction de la distance conditionne le déplacement** (Paez *et al.*, 2012) et d'autre part car les opportunités recherchées sont spatialement distribuées. Cette composante fait directement référence à l'agencement territorial et à **l'organisation spatiale des opportunités**, notamment professionnelles. Elle peut être synthétisée par la notion de « proximité »

avec les opportunités pour un individu donné. Selon Alain Rallet (2002), cette proximité est tout ou partie physique, en termes de distance sur le réseau entre l'origine et la destination, psychosociologique, en termes de distance perçue par l'individu, autant qu'elle doit être à même de répondre aux attentes et critères de choix dudit individu[56].

On remarque l'influence de la dimension individuelle dans la caractérisation de cette « proximité ». En effet, toutes les opportunités ne se valent pas aux yeux des individus et l'on ne peut, nous semble-t-il, analyser convenablement la distribution spatiale des opportunités sans avoir préalablement évaluer ce prisme sélectif spécifique dans l'offre de destinations. Transposé à notre recherche, il s'agit notamment d'apprécier le rôle relatif que revêtent la place francilienne et certaines liaisons régionales[57] dans l'organisation des firmes du Grand Ouest, et ce, par le biais du regard des responsables d'entreprise.

La « proximité » que nous définissons traduit **une notion de densité**. L'agglomération[58] des opportunités et des habitants est une configuration spatiale qui concourt théoriquement à l'accessibilité. S'y ajoutent **des facteurs de sélectivité et un effet de variété** qui concourent à la démarcation des strates supérieures de la hiérarchie urbaine. En particulier dans le domaine des affaires, l'environnement francilien offre un foisonnement d'opportunités professionnelles sans commune mesure à ceux des autres territoires nationaux (cf. chapitre 4).

Enfin, **la connectivité des réseaux** représente un axe d'appréhension de premier ordre pour une vision organique des territoires axée sur la proximité. Reid Ewing (1996) établit par exemple une corrélation entre l'accessibilité relative de deux zones et l'indice de connectivité. Ce dernier représente le ratio entre le nombre de routes (ou « arcs » dans la théorie des graphes) et le nombre d'intersections (ou « nœuds »). Un indice de connectivité élevé signifie donc que les choix de déplacements sont importants. Si cette conclusion critiquable témoigne d'une vision plutôt étriquée de l'accessibilité, elle montre toutefois que la structure spatiale, la perméabilité (en termes d'accès) et la capillarité des réseaux (intensité des ramifications) sont des facteurs influençant l'accessibilité au-delà de la dimension technique des systèmes de transport[59].

D. Dimension technique : vitesse, capacité, fréquence, fiabilité, prix et confort

Les paramètres de l'offre de transport ferroviaire sont les éléments phares d'un projet de mobilité comme une LGV. A l'instar du mode routier, pour lequel **la vitesse et la capacité** ont longtemps été les fers de lance d'une mobilité galopante, ces deux mêmes facteurs sont les principaux paradigmes du

[56] Nous verrons dans le chapitre 2 une approche complémentaire de la proximité à travers les notions de proximité géographique, relationnelle et institutionnelle (Rallet et Burmeister, 2002).
[57] En particulier les relations entre les acteurs du tryptique Rennes-Laval-Le Mans mais aussi Rennes-Laval-Sablé-sur-Sarthe-Angers-Nantes, puisque ces gares ont bénéficié, à la mise en service de la LGV BPL et de la Liaison rapide, d'une réduction du temps de trajet les séparant (cf. introduction générale). Ces liens sont mis en balance avec des coopérations *a priori* plus discriminantes comme celles qui concernent les acteurs des agglomérations de Rennes, Nantes et Brest (cf. chapitre 4).
[58] Même s'il conviendrait pour être plus précis de distinguer les termes de densité et d'agglomération.
[59] Dans la même optique, les travaux de Dupuy (1999) ont établi un lien entre la connectivité et l'évolution spatiale des niveaux d'accessibilité.

développement de la grande vitesse ferroviaire en France et au Japon (Givoni et Banister, 2012). **Les questions de la fréquence, de l'amplitude et du placement horaire** des services TGV suscitent également l'attention des politiques et des acteurs économiques[60]. La qualité de la desserte doit ainsi être évaluée à l'aune d'un ensemble de facteurs liés plus ou moins modulables. Le lien entre capacité des sillons ferroviaires et régularité des services est par exemple aujourd'hui relativement bien documenté, si bien qu'il n'existe pas une politique de capacité unidimensionnelle, automatique et transposable à souhait.

On ne saurait par ailleurs écarter une tendance visant à appréhender avec plus de discernements des éléments qualitatifs auparavant jugés secondaires. **La reconnaissance de l'importance du confort** (Litman, 2007 ; Crozet, 2014) traduit un changement de référentiel majeur dans la mesure où la mobilité est considérée comme pouvant être source de pénibilités (Crozet, 2016). Ce tournant qualitatif et serviciel (Metz, 2008) vers l'analyse des conditions de déplacement interroge ainsi la désutilité associée au déplacement. Classiquement défini comme un coût, un élément résistant (Koenig, 1974 ; Poulit, 1974) que l'on cherche à minimiser, la mobilité se voit aujourd'hui reconnaître une utilité intrinsèque potentielle.

2.2 Liens rétroactifs ou induits : des changements multifactoriels

En se penchant sur la figure 6 présentée plus haut, on constate que la dimension technique porte initialement l'essentiel du changement d'accessibilité. En l'absence de gares nouvelles et de modifications significatives des destinations accessibles par le fer, la dimension spatiale ne concourt que peu à l'amélioration de l'accessibilité liée à la LGV BPL. Dès avant la mise en service de l'infrastructure, les paramètres techniques interrogent les besoins tangibles ou latents de déplacement appréhendés par les responsables d'entreprise. Ces besoins professionnels, appréciés en conciliant les caractéristiques collectives de l'organisation et les contraintes temporelles de l'activité, peuvent toutefois engendrer des stratégies anticipées qui font évoluer les composantes spatiales. Sous l'influence des mesures d'accompagnement, de promotion territoriale ou des projets d'urbanisme, l'annonce de l'accessibilité est susceptible d'induire une modification du positionnement des entreprises dans l'espace.

Pour l'économiste en effet, **les mécanismes de mobilité occasionnent des externalités** ou effets externes complexes, qui sont des ressources n'étant pas payées ni prises en compte par le marché (Rietveld et Bruinsma, 1998). Il se produit donc potentiellement, avant la mise en service de la LGV, un ensemble d'effets induits qui résultent de comportements économiques anticipateurs et contribuent à modifier les paramètres spatiaux du système territorial (partie droite de la figure).

En revanche, **il faut attendre la mise en service de la LGV pour que l'usage vienne alimenter la dynamique de rétroaction**. La composante « mobilité » (partie gauche de la figure), activée par les besoins des usagers sous contraintes techniques et temporelles d'exploitation, stimule théoriquement l'évolution du trafic comme de possibles phénomènes de congestion. L'usage de la nouvelle offre

[60] La question du prix du billet est également d'une importance non négligeable pour certaines entreprises (cf. chapitre 5).

ferroviaire dans le Grand Ouest questionne dès lors les choix de déplacement individuels ou collectifs au sein des entreprises. Elle tend par ailleurs à modifier, avec une ampleur difficilement généralisable, le regard et l'action des acteurs économiques sur les territoires.

Envisager les effets induits ou rétroactifs (Jensen-Butler et Madsen, 2005), c'est en quelque sorte reconnaître en paraphrasant Edgard Pisani que le court terme hurlant des gains d'accessibilité ne peut occulter le long terme silencieux des modifications du système territorial[61]. Pour Muller (1990), l'appréhension et la tentative d'internalisation des désajustements potentiels sont au centre des politiques publiques. Ces dernières sont par essence composées d'un ensemble d'actions transversales ayant pour objectif de modifier une situation donnée. Elles introduisent donc fondamentalement **une nouvelle configuration des systèmes territoriaux et une représentation différente des éléments structurels** (Jobert, 1992). Les gains d'accessibilité modifient l'agencement territorial perçu ou vécu, qui agit à son tour en « redistribuant les cartes » de l'accessibilité (Giuliano, 2004). Plus précisément, les gains d'accessibilité influent sur les préférences et comportements des agents, et avec un décalage temporel plus ou moins long, l'agrégation des comportements individuels est susceptible de remanier les niveaux d'accessibilité, modifiant localement la performance des systèmes de transport et localisation (Mercenier, 2013).

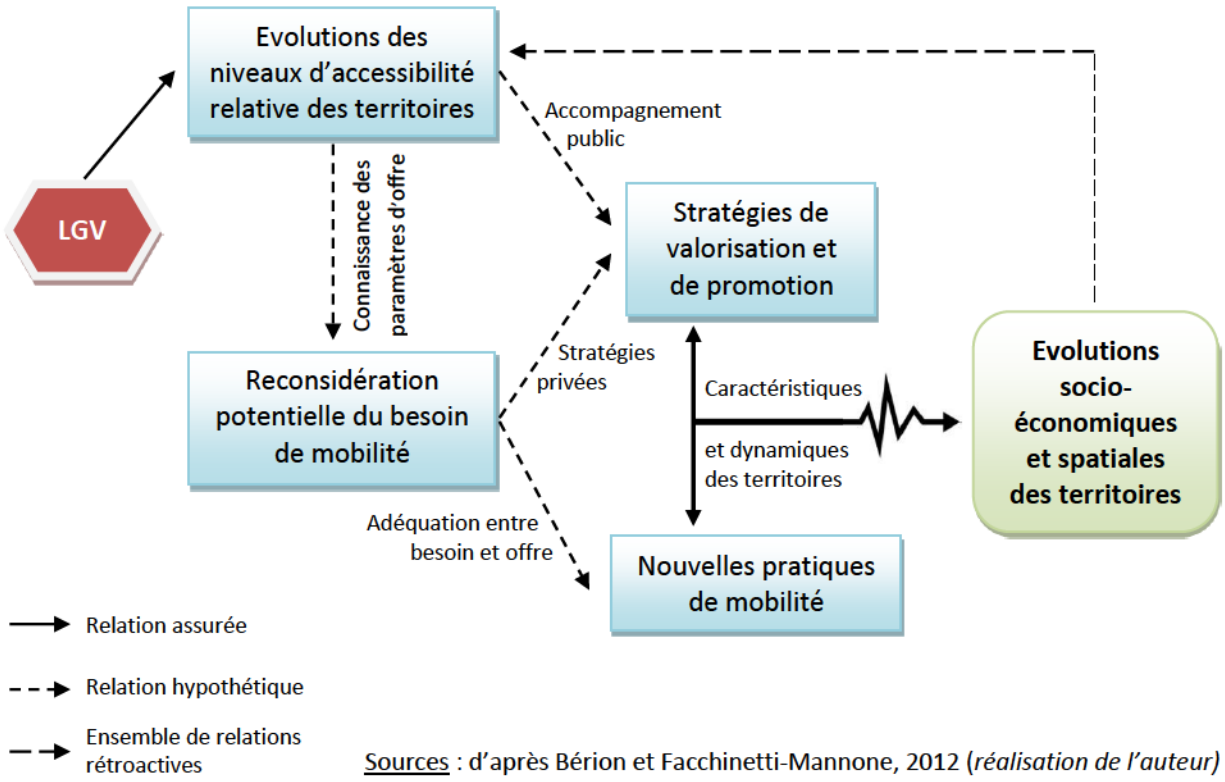
Or, les impacts des politiques publiques orientées vers l'accessibilité se limitent, bien souvent et au mieux, aux conséquences envisagées à court terme concernant les trafics, la diminution du coût généralisé ou le report modal (Bocarejo, 2008). La stratégie publique intègre en revanche de manière moins évidente les incidences des politiques de transport et d'urbanisme sur le système des localisations. Selon nous, cette difficulté d'appréhension des modifications à long terme du système territorial tient à trois éléments principaux.

Premièrement, penser un horizon temporel lointain entraîne logiquement une hausse de l'incertitude sur le rôle et l'emprise publique, sur les comportements des agents économiques privés et sur les divers aléas exogènes. Ensuite, les effets induits de l'accessibilité ne sont pas obligatoirement des conséquences directes des politiques mises en œuvre. Enfin, les effets induits peuvent se manifester avec des temporalités difficilement prévisibles et sur une échelle géographique variable qui n'est que rarement celle considérée dans la planification ou l'intervention publique. Les (dés)équilibres de court terme à la suite d'une politique publique et les processus d'ajustements temporels dans l'économie sont donc particulièrement complexes à analyser (Quinet *et al.*, 2013).

En guise de conclusion, la figure 7 ci-dessous synthétise les relations multiples et complexes que nous venons de détailler entre transport et développement territorial. A la différence de la figure généraliste précédente, elle s'attache moins à mettre en exergue les leviers notionnels et les dimensions de l'accessibilité que les étapes concrètes d'un processus relationnel entre mobilités et territoires.

[61] « Le court terme hurlant ne doit pas occulter le long terme silencieux » (Edgard Pisani, cité par Rabin et Gwiazdzinski, 2008, p. 125).

Figure 7 : Synthèse des processus relationnels entre LGV et développement territorial



Sources : d'après Bérion et Facchinetti-Mannone, 2012 (*réalisation de l'auteur)*

Conclusion

Bien que notre approche soit centrée sur les comportements des entreprises privées et de leurs effectifs, il nous semblait pertinent de proposer une entrée en matière générale sur la relation entre transport et développement économique. Ne cherchant pas l'exhaustivité, une appréhension introductive plus globale permet cependant de situer la recherche dans son contexte d'exécution. Un contexte résolument passionné, prolifique et disputé, qui entremêle la multitude de productions scientifiques et la reproduction des croyances politiques.

Ainsi que l'indiquent Baudelle *et al.*, « le caractère récurrent [des] recherches [sur le sujet] trahit des savoirs mal assurés » (2018, publication en cours). Malgré un spectre varié d'approches, de terrains, de temporalités, d'acteurs et de méthodes, le paradigme d'identification des relations entre infrastructure de transport et développement économique reste prisonnier de la complexité des phénomènes socioéconomiques associés. Il peut dès lors paraître étrange d'ouvrir cette recherche sur l'illustration d'une indétermination aussi grande, sauf à être porté par la conviction que des champs potentiellement riches restent encore largement à explorer.

Partant, après avoir relevé certains faits stylisés de la littérature scientifique et des documents réglementaires d'évaluation socioéconomique des projets de LGV français, nous avons introduit la notion d'accessibilité. Assurément, la richesse de ses composantes nourrit une façon systémique et qualitative d'appréhender les problématiques territoriales de la grande vitesse ferroviaire. L'incidence première de la mise en service de la LGV BPL n'est pas un simple gain de temps ou de fréquence. Il s'agit en réalité d'une accessibilité multidimensionnelle accrue, qui bien que relevant avant tout de facteurs « mobilitaires », nécessite également d'être appréhendée à l'aune de ses paramètres individuels et spatiaux. La notion d'accessibilité peut dès lors être définie comme « le nombre moyen d'opportunités perçues comme telles par un agent à un endroit donné » (Cascetta *et al.*, 2013, p. 6).

Les développements précédents ont ainsi mis en exergue la clef de voûte que représente la satisfaction des besoins de déplacement dans les processus relationnels complexes entre LGV et développement territorial. Or, comme l'indiquent Rallet et Burmeister, l'accessibilité « demeure […] un concept purement topologique, sans aucun contenu économique » intrinsèque (2002, p. 25). Considérer les liens entre l'appréhension de l'offre ferroviaire par les responsables d'entreprise des territoires desservis et l'organisation productive de leurs activités s'avère dès lors prometteur (Burmeister *et al.*, 1997 ; Blanquart et Delaplace, 2009), dans l'optique d'entrevoir un contenu non uniquement spatial à la notion de proximité. Le recentrage sur les acteurs économiques et leurs moyens de coordination ouvre un pan conséquent de la littérature sur le thème de la localisation des entreprises et du développement économique local. L'influence du facteur transport dans les choix productifs n'a néanmoins pas été théorisée de façon constante depuis le XIXème siècle. De fait, c'est vers des considérations d'économie spatiale et de géographie économique que nous conduit le chapitre 2.

Chapitre 2 : Le fonctionnement spatial des activités économiques : une approche théorique du territoire de l'entreprise

Introduction

Etre voisins ne conduit pas nécessairement à ce que l'on se fréquente, ni même d'ailleurs à ce que l'on se connaisse. Etre éloigné de quelqu'un ne signifie pas non plus qu'on le méconnaisse ou le dédaigne. Une chose est sûre, la distance physique en dit fondamentalement peu sur les interrelations humaines. Transposées dans le champ socioéconomique, ces considérations d'apparence triviale et imagée relèvent, pour leurs contours généraux, de la géographie économique et de l'économie spatiale. Dans ce chapitre, nous empruntons en effet à la première l'influence de l'espace géographique sur les relations intra et inter-firmes, à la seconde l'appréhension des modes de coordination marchands entre les agents économiques. Sans entrer dans le débat clivant de leurs différences épistémologiques, c'est à travers la complémentarité et l'évolution de plusieurs courants théoriques qu'il nous est donné l'opportunité de comprendre le fonctionnement spatial des activités économiques et la place qu'y occuper le facteur transport.

Dans un premier temps, il s'agit de revenir sur **les développements de l'économie spatiale faisant du coût associé au transport le principe fondateur des choix de localisation des firmes**. Le propos se veut relativement concis, sélectif devant l'ampleur et la richesse des attentions antérieures portées à ces travaux. Une rétrospective des apports théoriques de trois « spatialistes allemands » (von Thünen, Weber et Lösch), d'Alfred Marshall et de Paul Krugman, permet toutefois d'entrevoir des approches normalisées et réductrices de l'espace et de l'échange. Bien que novatrices dans une science économique classique largement hermétique à la dimension spatiale (Thisse, 1997), ces théories modélisatrices enferment cependant les choix de localisation et les modes de coordination des firmes dans des considérations de coût de la distance qui ont perdu de leur importance – ou ont d'autres ressorts – aujourd'hui.

Le recours à ces travaux autorise surtout la mise en évidence, par contraste plus ou moins marqué, des différentes tentatives de dépassement ultérieures. La seconde section de ce chapitre vise ainsi à prendre conscience des **efforts scientifiques de diversification des sources de proximités, de la proximité spatiale à des approches de socioéconomie des territoires**. En puisant notamment dans la contribution déterminante d'Alfred Marshall, Giacomo Becattini opère dès la fin des années 1980 un réglage de la focale non plus sur l'entreprise individuelle mais sur le système industriel environnant. C'est dès lors à travers cette notion de système productif et relationnel, étudiée à différentes échelles par différents courants, que nous tentons d'éclairer la multiplicité des relations tissées entre les acteurs économiques par le biais des systèmes de transport et de communication (Rallet et Burmeister, 2002).

1. Les développements orthodoxes de l'économie géographique : le coût du transport comme principe fondateur des choix de localisation

L'objectif poursuivi dans cette section consiste à **expliciter les travaux fondateurs de la théorie de la localisation**, une branche de l'économie spatiale visant à étudier l'organisation de l'espace économique à travers les comportements de localisation. Nous focaliserons notre propos sur le rôle du facteur transport dans les choix des firmes, qu'il renseigne sur les stratégies d'implantation ou les modes de coordination entre agents. Bien que les résultats analytiques apparaissent aujourd'hui largement dépassés dans une économie réticulaire mondialisée axée sur les services et soutenue par les technologies de l'information et de la communication (Dumont, 2017), ces travaux fondateurs ont façonné une approche de l'espace qui n'est pas sans rappeler certaines croyances politiques mentionnées dans le chapitre précédent. « Car presque toutes les connaissances importantes ont de profondes racines s'étendant jusqu'aux époques lointaines du passé » (Marshall, 1890, p. 331, traduction de Sauvaire-Jourdan, 1906, p. 118).

Le lecteur ne sera donc pas étonné de trouver dans ce qui suit des travaux parmi les plus connus et éprouvés de la littérature sur l'élément spatial dans l'analyse économique. Nous ne cherchons pas fondamentalement à formuler une analyse critique, ni à porter à connaissance des auteurs à la marge du courant de pensée principal sur l'espace (Ponsard, 1956), mais davantage à **extraire les réminiscences de certaines appréhensions actuelles**. Car c'est précisément la faculté des travaux les plus marquants à faire dépôt dans les consciences, à forger des conceptions tenaces de l'espace, du transport et de l'interaction économique qui nous intéresse au premier chef. Replonger dans les développements premiers, c'est en outre tâcher de reconnaître ce qui ne saurait être encore valable aujourd'hui.

Cela explique en fin de compte **l'approche directrice par la science économique** qui est suivie dans cette première section. « La géographie restant une attitude concrète et descriptive » (Guitton, 1954, p. 320), elle envisage plus difficilement la déduction et l'abstraction formalisée de la théorisation des faits économiques (Claval, 1969 ; Brunet, 1972 ; Dauphiné, 1991 ; Duranton et Rodriguez-Pose, 2005 ; Orain, 2009). Fécondes, les tentatives de modélisation formulées par von Thünen (1826), Weber (1909), Lösch (1940) ou bien Marshall (1890) ont en revanche permis à d'autres auteurs de relayer le flambeau de l'incidence économique de l'espace sous des formes renouvelées, dérivées ou enrichies (Fujita et Thisse, 1986 ; Baumont et Huriot, 1996 ; Sanders, 2001 ; Pumain et Saint-Julien, 2010).

1.1 Le transport à l'origine de la métrique spatiale

A. Le modèle pionnier de Von Thünen : les principes fondateurs de la localisation des activités

En 1826, la première édition de l'ouvrage de Johann Heinrich von Thünen, *l'Etat isolé*[62], marque **le renouveau des considérations spatiales au sein de l'analyse économique** (Benko, 1998). Alors que les auteurs dits « pré-classiques » s'étaient amplement penchés sur le rôle de l'espace[63] (Claval, 1981), l'hégémonie des thèses libérales d'économie politique au courant du XIXème siècle relègue le concept hors des principales préoccupations scientifiques[64] (Dockès, 1969 ; Thisse, 1997). Jean-François Thisse (1997) explique cet oubli flagrant de l'espace chez les économistes classiques anglais par une évolution de paradigme et de méthode. L'induction et la modélisation essentiellement rhétorique chez les auteurs « pré-classiques » a en effet perdu de sa superbe au profit d'une logique mathématique de modélisation hypothético-déductive visant l'abstraction de phénomènes économiques valables en tout lieu (Belhedi, 2010).

Dans ce contexte, l'œuvre de Von Thünen dénote quelque peu. Bien qu'abstraite, nomothétique et générale, elle renoue avec une forme d'induction dans le sens où les matériaux menant aux conclusions modélisées sont le fruit de près de quarante années d'expérience de l'auteur en tant qu'agronome et dirigeant d'une grande exploitation agricole dans le Nord-Est de l'Allemagne (Huriot, 1989). De l'observation locale et de la gestion rigoureuse d'un important domaine[65], von Thünen détermine un modèle d'affectation du sol agricole à des cultures divisibles[66], dans lequel « le seul facteur de structuration de l'espace est constitué par la distance des terres au marché » (Aydalot, 1985, p. 29). Il pose pour ce faire la série d'hypothèses suivante (Beckerich, 2000 ; Crosier, 2001) :

- la production est localisée au sein d'une plaine homogène qui ne présente aucune irrégularité géographique et au sein de laquelle la fertilité de la terre est invariante. Cette plaine isotrope, isolée par un désert aride infranchissable empêchant tout échange avec le reste du monde, dispose par ailleurs de moyens de communication identiques en tout point et dans toutes les directions.

[62] Une seconde version, enrichie et largement modifiée, est publiée en 1842 sous le titre : *L'Etat isolé, recherches sur l'influence du prix des grains, de la richesse des sols et du chiffre des impôts en agriculture*. Jules Laverrière en proposera une traduction partielle en français parue en 1851 et accessible à l'adresse suivante (consultée le 16 mars 2018): https://drive.google.com/file/d/0B1Ll7ACjwbSaTUwyQmRzc3NLSzA/view

[63] Sans entrer ici dans le débat d'une quelconque partition de la pensée économique, on considère comme « pré-classiques » les représentants mercantilistes et physiocrates ayant précédé les travaux d'Adam Smith. S'appuyant sur les tableaux historiques de la pensée économique élaborés par Schumpeter (1954), Ponsard (1958) et Dockès (1969), Paul Claval (1981) évoque les apports aux questions spatiales d'auteurs comme William Petty (notamment sur les localisations agricoles), Pierre Le Pesant de Boisguilbert et Richard Cantillon.

[64] A l'exception peut-être de la théorie de l'échange international faisant apparaître une modélisation à partir de deux pays ou régions.

[65] Celles-ci lui permettent un calcul exact des frais de chaque système de culture selon des principes novateurs de statistique agricole. Von Thünen se livre ainsi au principe énoncé par Harvey et Scott, selon lequel « toute abstraction doit partir d'une observation de la vie courante » (1988, p. 298).

[66] En économie, la notion de divisibilité ne renvoie pas au sens courant de partage ou de partition mais à l'idée de rivalité. Des activités économiques divisibles voient ainsi leurs conditions d'existence en cause directe ou directe les unes des autres.

- La commercialisation se tient en un lieu unique central qui fait office de marché pour l'ensemble des produits. Cette « Ville de l'Etat isolé », selon les termes de von Thünen, détermine elle seule le prix des produits agricoles qui y sont vendus.

- Tous les lieux de la plaine cultivable ont un accès identique aux facteurs de production. De plus, le coût de production unitaire est supposé constant pour chacun des produits agricoles cultivés.

- Les coûts de transport augmentent de manière linéaire avec la distance, la nature et le poids du produit acheminé.

- Les exploitants agricoles sont supposés rationnels dans leurs choix afin d'optimiser le profit, l'information est diffusée partout et les propriétaires terriens confient leurs parcelles aux producteurs les plus offrants.

Von Thünen définit dès lors **la rente d'un espace** comme le résidu de la différence entre le prix auquel le produit agricole est vendu sur le marché et l'ensemble des coûts constitué par les frais de production et les coûts de transport. Cette rente diminue à mesure qu'augmente la distance pour servir le marché central. Les activités qui sont localisées à proximité du centre tirent donc profit d'une rente maximale, qui diminue avec l'éloignement du fait de l'accroissement des coûts de transport. La distance à laquelle la rente devient nulle fonde la portée limite théorique de l'aire de culture du produit puisque la production n'est plus rentable. L'allocation du sol à un autre type de culture est alors considérée. Les différentes productions agricoles étant en concurrence, chaque parcelle de terre, définie par sa distance par rapport au centre, est attribuée au produit qui présente la rente la plus élevée au propriétaire.

Si la portée globale de la théorie de von Thünen est aisément décelable, son application concrète soulève des distorsions simplificatrices majeures de la réalité[67] (Plassard-Buguet, 1987). Plusieurs points éclairants la conception de l'espace et du transport peuvent être mentionnés. Tout d'abord, **l'espace est postulé sans aucune aspérité physique**, tel un contenant pour l'activité économique, si bien qu'on ne peut entrevoir l'effet des modulations géographiques sur les activités humaines[68]. L'isotropie de l'espace masque les composantes topographiques, démographiques, culturelles, politiques ou sociales qui fondent l'identité des territoires réels. En outre, **la ville-centre, lieu de marché unique, est réduite à un point**. La pensée mathématique de von Thünen en fait l'un des postulats premiers sans qu'on ne sache son origine, sa composition, ni même son fonctionnement au-delà de son rôle de centre décisionnel d'échange. Les répartitions humaines sont ainsi des variables secondaires, exogènes, expliquées par la localisation des activités productives (Claval, 1984). **Les mécanismes d'interactions interindividuelles sont par ailleurs notablement absents**, au sein de l'espace modélisé comme avec l'extérieur, puisqu'un régime d'autosuffisance est postulé. Seules les conditions comptables et économiques d'existence des systèmes de production agricole fondées sur la compétitivité-prix sont appréciées. Enfin, **les préoccupations sont étrangères à la variabilité des coûts des transports**, liée aux modes, aux lieux, aux quantités transportées, à l'énergie consommée[69],

[67] François Plassard-Buguet évoque sans détour une « réduction mutilante » de l'espace (1987, p. 145) chez « les ''pères fondateurs'' de l'économie spatiale » (p. 144) que sont Von Thünen, Weber ou Lösch (Polèse et Shearmur, 2005).

[68] Von Thünen a néanmoins effectué plusieurs tentatives de relâchement de l'hypothèse d'isotropie spatiale.

[69] Même si Von Thünen teste un système de « fonte » du produit de certaines cultures éloignées prenant en compte la nourriture des animaux et des hommes durant le transport jusqu'au marché. Le coût principal du transport est ainsi défini à partir du coût du grain consommé (Coissard, 2007).

etc. Les besoins de déplacement ponctuels des individus sont totalement éludés devant l'importance accordée à l'acheminement des marchandises.

Il faut toutefois souligner que les préoccupations de von Thünen sont celles de son temps et de son environnement. Joseph Schumpeter affirme d'ailleurs que « tout traité qui essaie de présenter ''l'état actuel de la science'' traduit en réalité des méthodes, des problèmes et des résultats qui sont historiquement conditionnés » (1954, p. 4 cité dans Baumont et Huriot, 1996, p. 2[70]). A la différence de l'Angleterre des économistes classiques, dont l'affirmation fut construite sur le commerce maritime extérieur, l'essor de la nation allemande advint largement du développement d'un marché intérieur et d'un commerce terrestre caractérisé par des coûts de transport élevés (Thisse, 1997). La formation de l'esprit scientifique des économistes allemands du XIXème jusqu'au milieu du XXème siècle et l'acuité de leurs apports à la pensée spatiale traduisent dès lors un « tempérament national » (Thisse, 1997, p. 20) qui n'est pas sans ressemblance avec l'influence des modèles nationaux au sein de la littérature sur la grande vitesse ferroviaire (cf. chapitre 1, p. 22-23).

Toujours est-il que malgré leurs imperfections, **les travaux pionniers de von Thünen sur la localisation des activités agricoles ont laissé un héritage considérable**, en ouvrant la voie au-delà même de l'économie spatiale (Huriot, 1994 ; Baumont et Huriot, 1996). Certains principes d'organisation de l'espace ont ainsi durablement marqué l'appréhension spatiale dans la discipline économique[71] et font encore débat aujourd'hui (Dumont, 2017). On retiendra en particulier, dans l'optique de leur persistance ou de leur dépassement dans des travaux ultérieurs présentés *infr*a :

- **un postulat qui célèbre la distance spatiale et les coûts de transport** permettant de couvrir cette distance comme les architectes incontestés de la distribution des activités dans l'espace. Dans les conditions supposées d'un espace homogène et isotrope, seule la distance spatiale préside à la différenciation des lieux par les agents économiques. Pour Amor Belhedi, « la distance en général et le coût du transport en particulier sont devenus une donne centrale de la question de la localisation et de l'interaction » (2010, p. 8).

- **La référence et l'interdépendance à un centre** d'attraction duquel on s'approche ou on s'éloigne. Von Thünen dégage dès les premières lignes de son ouvrage que « la ville centrale doit fournir aux campagnes tous les produits manufacturés dont elle a besoin ; qu'en revanche, elle est obligée de tirer de ces mêmes campagnes tous ses produits alimentaires » (von Thünen, 1842, traduction de Laverrière, 1851, p. 1). La fonction économique de la ville-centre (rappelons que c'est elle qui fixe le prix des produits) entraîne et commande les activités productives subordonnées des espaces environnants. Le transport se révèle être l'instrument de cette interdépendance asymétrique. L'établissement d'une relation radiale et concentrique forge ainsi les bases d'un modèle centre-périphérie vivace dont les manifestations sont encore aujourd'hui prégnantes dans l'organisation du territoire français (Dumont, 2017).

[70] Les auteurs font directement référence à la traduction française de l'œuvre de Schumpeter, page 27, parue en 1983 sous la direction de Casanova.

[71] Baumont et Huriot (1996) évoquent par exemple l'influence incontestable du principe de la rente dans les travaux d'Alonso (1964), Mills (1967) et de Muth (1969) à l'origine de la Nouvelle Economie Urbaine. Ils indiquent en outre des applications circonstanciées dans des théories de l'économie industrielle et du commerce international (Thisse, 1997).

B. Le modèle de localisation des activités industrielles de Weber

Alfred Weber développe en 1909[72] une théorie en plusieurs points similaire à celle formulée par von Thünen mais attachée aux **implantations industrielles**[73]. Conscient que le lieu choisi par une entreprise est « une concoction originale de raisons générales et particulières » (Weber, 1909, p. 17 cité dans Reid, 1968, p. 3), l'auteur n'en tente pas moins d'extraire une formulation mathématique qu'il confronte ensuite à des études empiriques (Géneau de Lamarlière, 2008). Dans une Allemagne de la fin du XIXème siècle marquée par l'essor de la population des villes, Weber cherche dans l'examen des paramètres évolutifs de fixation des activités industrielles une voie d'explication à la concentration urbaine (Lejoux, 2006 ; Ionescu, 2014)[74].

Aussi son dessein l'amène-t-il à **considérer trois facteurs concourant à la localisation optimale de chaque firme industrielle** : **les coûts de transport**, relatifs à l'acheminement des biens intermédiaires jusqu'au lieu de production ainsi qu'au transport du produit final vers sa destination de consommation, **le coût de la main d'œuvre et les économies d'agglomération**[75] (Demazière, 1996). L'auteur procède en réalité en trois étapes successives traduisant l'importance inégale des trois facteurs susmentionnés.

Dans un premier temps, il pose semblablement à von Thünen les hypothèses de rationalité des agents, d'information parfaite, ainsi que d'espace isolé d'une égale facilité de transport et homogène à l'exception de trois points figurant respectivement le lieu fournisseur de matières premières, la source d'énergie et le marché. Partant, en fonction de l'industrie considérée, Alfred Weber définit l'indice matériel du produit fabriqué comme le rapport en poids entre les intrants (ou *inputs*) localisés (c'est-à-dire les matières premières non-ubiquistes) et les extrants (ou *outputs*) du marché de consommation. L'auteur conclut dès lors que pour **minimiser les coûts de production**, l'activité individuelle étudiée devra être localisée à l'emplacement auquel le transport est le moins coûteux, empruntant à Launhardt le principe de barycentre d'un triangle de localisation. Les industries pondéreuses, liées aux sources d'approvisionnement (Weber prend pour exemple une usine de production de fonte), auront intérêt à se localiser à proximité des intrants ; les activités nécessitant des matières premières peu coûteuses en transport (l'exemple choisi est celui d'une unité de production de bière) privilégieront la proximité avec le marché.

Les deuxième et troisième étapes consistent à tester l'influence d'un facteur de main-d'œuvre, au coût hétérogène dans l'espace, puis d'un facteur correspondant à la proximité avec d'autres acteurs, sur la

[72] Sans faire nécessairement référence à l'ouvrage « Über den Standort der Industrien, Erster Teil : Reine Theorie des Standorts », nous nous appuyons dans ce qui suit sur la traduction en anglais par Carl J. Friedrich parue en 1929 et accessible numériquement à l'adresse suivante (consultée le 17 février 2018) : https://ia800204.us.archive.org/12/items/alfredweberstheo00webe/alfredweberstheo00webe.pdf

[73] Dans des travaux ultérieurs, il étend néanmoins de manière expérimentale son modèle à certaines activités de services comme les sociétés d'investissement (Fearon, 2002).

[74] Isabelle Géneau de Lamarlière (2002) met en lumière le projet global poursuivi par Alfred Weber, qui a été détourné et travesti par les critiques et continuateurs de son œuvre. A la fois sociologue et économiste, Alfred Weber envisageait dès le départ un apport à plusieurs niveaux : une première analyse d'économie pure pour laquelle il est aujourd'hui essentiellement connu, une contribution intermédiaire composée d'analyses empiriques réalisées par des étudiants et une contribution conclusive qualifiée de réaliste ou capitaliste (c'est-à-dire axée sur le profit).

[75] Weber évoque également des forces de « désagglomération » (« deglomeration » en anglais) théoriques sans en détailler véritablement les tenants et aboutissants.

localisation optimale arbitrée au stade précédent par les coûts de transport. L'acteur industriel est alors invité à calculer le bénéfice qu'il pourra retirer à intégrer la main-d'œuvre et la force d'agglomération par rapport au coût que représente la déviation du point optimal d'implantation. Une localisation entraînant des surcoûts de transport n'est alors préférée que dans le cas où elle engendre des économies par les biais des deux autres facteurs socioéconomiques.

Weber considère donc que « **la localisation est fonction essentiellement des coûts de transport**[76], les autres facteurs engendrent des localisations alternatives qui corrigent ou qui compensent les coûts élevés de transport » (Belhedi, 2010, p. 90). En réalité, il pointe lui-même les limites explicatives de son modèle technico-économique, affirmant qu'il s'avère dépassé par les évolutions sociales et la révolution des transports qui agitent les pays développés au XIXème siècle (Géneau de Lamarlière, 2002). Les continuateurs de son œuvre, parmi lesquels Palander (1935) et Hoover (1948), assoupliront d'ailleurs certaines hypothèses ayant trait à l'espace et au transport, en envisagent des tarifications dégressives (c'est-à dire une rupture dans la linéarité des coûts de transport en fonction de la distance) ou des éléments de concurrence modale.

A l'instar de celui de von Thünen, le modèle d'Alfred Weber bénéficiera d'une portée théorique substantielle. Un autre axe de pensée fondateur germe toutefois en opposition relative à **l' « école du moindre coût »** qui caractérise ces deux auteurs (Greenhut, 1956). L'étude de la maximisation du profit, des paramètres de la demande à travers la localisation des consommateurs (Géneau de Lamarlière et Staszak, 2000) et de l'interdépendance des firmes prend ensuite de l'essor dans la pensée spatiale des choix de localisation des activités économiques.

1.2 Influences des lieux et liens économiques : ébauches de l'interaction

Alors que les modèles fondateurs de von Thünen et de Weber privilégient amplement la localisation des producteurs (Claval, 1984), les consommateurs faisant eux l'objet d'une représentation ponctuelle dans laquelle les mécanismes de l'échange sont très peu explicités (Lejoux, 2007), **August Lösch (1940)**[77] **intègre la localisation des acteurs producteurs et consommateurs**. En rapprochant la demande des productions agricoles et activités industrielles[78], il dépasse ainsi l'équilibre partiel auquel

[76] « Alfred Weber has thus succeeded in laying bare the fact that transportation costs are theoretically the most fundamental element determining location, because it is only in relation to these two fundamental figures, the material index and the locational weight, that general rules can be stated whose application to particular industries shows significant alterations for each industry » (Weber, 1909, traduction de Friedrich, 1929, p. 26). Pour comprendre l'importance des coûts de transport, il faut avoir à l'esprit que la houille, principale source d'énergie à l'époque, est particulièrement pondéreuse.

[77] Dans cette section, nous nous appuyons principalement sur la lecture de la traduction en anglais du livre principal de Lösch « Die Raumliche Ordnung der Wirtschaft » (seconde édition révisée, 1953) par William H. Woglom et Wolfgang F. Stolper en 1954. Le document est accessible à l'adresse suivante (consulté le 08 mars 2018) : https://ia801408.us.archive.org/27/items/economicsoflocat00ls/economicsoflocat00ls.pdf

[78] La dimension des services (l'auteur indique bien plus largement des « non-agricultural enterprises ») est également développée, à travers notamment l'exemple de la localisation des banques dans le chapitre 21. Walter Christaller (1933), auquel August Lösch est souvent comparé, privilégiera plus explicitement les activités de services dans ses travaux sur la hiérarchisation des lieux. Il s'agit néanmoins à l'époque de services presque

aboutissent ces deux prédécesseurs pour tenter d'atteindre un équilibre général associant plusieurs biens (Ponsard, 1956). La distance impose toujours des contraintes à la circulation des biens, mais **le coût du transport n'est plus l'unique effecteur de l'organisation spatiale des agents économiques**[79] (Pinchemel, 1961). Les localisations ne sont plus considérées isolément, elles sont en interrelation et en dynamique[80] au sein de l'espace économique. Les entreprises sont désormais en concurrence.

Notre propos n'est pas ici de résumer la recherche ambitieuse d'August Lösch, au demeurant particulièrement volumineuse et assez difficilement accessible. Nous risquerions au reste fort de la desservir, car en réalité sa contribution recouvre un ensemble théorique vaste, de la localisation des activités agricoles et industrielles à l'équilibre économique, en passant par les régions économiques et les lieux centraux[81]. Empruntant à chacune des étapes de sa pensée, les quelques éléments qui suivent synthétisent les principaux apports de Lösch sur les comportements spatiaux des entreprises, en lien avec notre positionnement ou notre objet de recherche :

- En concevant une analyse conjuguée des paramètres d'offre et de demande des biens et services (Greenhut, 1956), l'auteur entrouvre l'étude des comportements généraux de localisation conjointe de l'ensemble des acteurs. Son apport majeur consiste à lier de manière dynamique les prix, la demande et la localisation des activités. Le paysage économique qu'il définit impliquant un spectre large des activités de l'époque, des tests sur le modèle mathématique de base permettent d'évaluer l'incidence de facteurs « naturels » (disponibilité des ressources, lacs, carrefours…), d'éléments politico-économiques (frontières, taxes, politiques étatiques…) ou humains (pratiques culturelles, savoir-faire locaux…). Malgré des démonstrations partielles, le projet scientifique de Lösch contribue ainsi à **appréhender deux facteurs simultanés majeurs de l'analyse économique que sont l'espace et le temps** (Ponsard, 1956). Cet état de la pensée est fondamental pour qui souhaite comprendre l'évolution des comportements socioéconomiques d'acteurs géographiquement situés. William Bunge (1962), partisan de l'avancée de la discipline géographique par l'appréciation théorique du mouvement (Cresswell et Merriman, 2011), fera d'ailleurs d'August Lösch l'un des pionniers de la recherche sur l'interaction spatiale.

- A la différence de von Thünen et de Weber, Lösch fait de la demande le paradigme initial de son analyse déductive de l'organisation spatiale des agents économiques. La localisation optimale n'est plus au point qui minimise les coûts mais à celui qui maximise le profit[82], ce dernier étant entendu comme la différence entre le revenu et le coût global. Les coûts de transport du produit final ne sont d'ailleurs plus à la charge du producteur mais supportés par l'acheteur, introduisant ainsi **l'idée du**

exclusivement banals à la population, qui ne correspondent pas aux objets de notre recherche que sont les services spécialisés aux entreprises.

[79] « In addition to freight there is another restraining influence: competition » (Lösch, 1953, traduction de Woglom et Stolper, 1954, p. 211). L'auteur ajoute également des facteurs immatériels et subjectifs : « Thus, over and above its immediate costs, distance plays a role in everything that is individual and that presupposes thorough knowledge and confidence—a role that men often neglect to their cost » (p. 213).

[80] August Lösch échouera pourtant à se défaire – ou selon d'autres auteurs ajournera – d'une théorie statique nécessaire à son analyse spatiale (Ponsard, 1956).

[81] C'est pour cette dernière théorie que Lösch est principalement connu, en comparaison fréquente aux travaux de Christaller, alors que ces développements occupent une place mineure dans la pensée globale de l'auteur.

[82] « In a free economy, the correct location of the individual enterprise lies where the net profit is greatest » (Lösch, 1953, traduction de Woglom et Stolper, 1954, p. 27).

déplacement des individus dans des logiques circonscrites au fret par les deux devanciers de Lösch pré-mentionnés.

- La combinaison des aires de marchés des différents biens conduit, sous l'effet de la concurrence, à **la spécialisation spatiale de la production au sein de régions économiques hiérarchisées**. Alors que la théorie classique pose la nation comme échelle du commerce international, Lösch implante les échanges économiques au niveau infra-national des régions économiques. Il préfigure ainsi les bases du développement de la science régionale initié par Walter Isard[83]. En fonction de leur position relative, des lieux de dimension comparable ne produisent pas obligatoirement des biens identiques[84]. Des mécanismes d'échanges prennent dès lors forme entre des lieux de rang différent, établissant **des relations interpersonnelles ancrées dans l'espace que sous-tendent les réseaux d'interdépendance économique**[85]. On est de sorte tenté de voir à travers la contribution d'August Lösch, à l'instar de Denise Pumain, « une théorie plus générale qui pourrait être une théorie évolutive des systèmes de villes[86] » (Pumain, 2004, p. 4).

- De manière concomitante à la spécialisation économique, la concurrence met en évidence, au-delà des coûts de transport, **le rôle des économies d'échelle et des externalités d'agglomération dans la localisation des entreprises**. D'une part, la portée de marché dépend du type de bien vendu par le producteur. Pour les biens anomaux (c'est-à-dire peu banals), qui font l'objet d'une consommation peu fréquente et qui présentent des aires de marché importantes, les rendements croissants tendent donc à une production optimale centralisée. D'autre part, des forces d'agglomération recherchées apparaissent à travers l'interrelation des acteurs analogues, mais aussi de façon fortuite ou exogène[87], insérant l'œuvre de Lösch dans le sillage des travaux précurseurs d'Alfred Marshall[88].

[83] Celui-ci reprendra d'ailleurs les apports de Lösch, reconsidérant en particulier la définition des aires de marché en la confrontant à des consommateurs non uniformément localisés.
[84] Cette diversité dans les caractéristiques des places similaires constitue l'une des différences notables avec la théorie formulée par Walter Christaller, même si ce dernier les réintroduit ensuite pour montrer les facteurs déviants par rapport à l'ordre optimal théorique.
[85] On passe ainsi du principe de représentation auréolaire de la localisation chez Von Thünen, à celui punctiforme chez Weber puis à celui du réseau chez Lösch (Belhedi, 2010).
[86] Selon Denise Pumain, un système de villes est « un ensemble de villes rendues interdépendantes dans leurs évolutions par leurs multiples connections » (2006, p. 3).
[87] En page 10 de son ouvrage, l'auteur différencie les économies d'agglomération résultant de la production d'un bien similaire (que l'on qualifie fréquemment d'externalités de localisation « marshaliennes ») et celles provenant de la production de biens différents (qualifiées d'économies d'urbanisation « jacobiennes ») (Duranton et Puga, 2001). Les facteurs fortuits concernent globalement des caractéristiques initiales des lieux favorisant la concentration, à l'instar d'une position de carrefour dans le réseau de transport.
[88] Paradoxalement, l'ouvrage de 520 pages de Lösch ne référence Alfred Marshall qu'une seule fois, pour une raison du reste éloignée de ses principales contributions sur les mécanismes d'agglomération.

1.3 L'étude initiale et renouvelée des phénomènes d'agglomération

Un demi-siècle avant August Lösch, l'économiste britannique Alfred Marshall (1890)[89] avait éveillé l'attention scientifique sur les **phénomènes d'agglomération des activités économiques**. Selon lui, les coûts de transport, mais plus largement tout obstacle levé à la libre circulation[90], affectent les comportements de localisation des agents suivant trois principaux éléments[91]. Marshall distingue en effet – de manière relativement implicite au travers d'exemples (Duranton et Puga, 2004) – les coûts de déplacement des biens, des individus et des idées (Ellison *et al.*, 2010).

De ces trois natures de la fonction de transport naît le célèbre triptyque des sources d'agglomération des entreprises d'une même branche (Fujita et Thisse, 2003). La **proximité des fournisseurs** de biens intermédiaires, de services spécialisés ou des consommateurs permet d'économiser sur les frais d'acheminement des marchandises et de réduire les coûts de transaction[92] (Scott et Storper, 2003). On parle alors d'externalités pécuniaires. Ensuite, la **présence d'un marché du travail stable, actif et spécialisé** favorise les mécanismes d'appariement entre les besoins en ressources humaines des entreprises et la main d'œuvre locale. Enfin, la proximité physique est supposée favoriser l'établissement d'externalités technologiques à travers la **diffusion des informations et des connaissances**[93]. L'échange n'est plus réduit aux seuls biens, il intègre désormais des contenus distinctifs de savoirs et d'expériences.

A travers le **paradigme de la division du travail**[94], qui structure pour Marshall la forme générale de toute organisation des faits économiques (Pélissier, 2002), l'auteur britannique introduit **une vision de la proximité spatiale non seulement réductrice de coûts, mais également créatrice d'avantages** non marchands. La mise en évidence des relations entre les facteurs de production et l'environnement des firmes renouvelle ainsi l'appréciation de l'arbitrage entre les coûts de transport et les rendements croissants (Fujita et Thisse, 2003).

---

[89] L'ouvrage d'Alfred Marshall « Principles of economics » (traduit en français par F. Sauvaire-Jourdan en 1906), sur lequel nous nous basons principalement dans ce qui suit, est accessible à l'adresse suivante (consulté le 25/03/2018) :
https://ia802605.us.archive.org/13/items/principlesecono00marsgoog/principlesecono00marsgoog.pdf

[90] Selon lui, « the chief obstacle is the cost of transport » (Marshall, 1919, p. 29), mais « many hindrances to communication are of a personal rather than a mechanical nature » (p. 30).

[91] « Every cheapening of the means of communication, every new facility for the free interchange of ideas between distant places alters the action of the forces which tend to localize industries » (Marshall, 1890, p. 334).

[92] Pour Williamson, « the economic counterpart of friction is transaction cost » (1989, p. 142). Néanmoins, les définitions varient de façon considérable selon les courants de pensée. Globalement, nous considérons les coûts de transaction comme l'ensemble des facteurs susceptibles de rompre l'harmonie idéale de l'échange entre acteurs, comme des asymétries d'information entre les partenaires, la rationalité limitée des agents, la tendance à favoriser des intérêts personnels, etc.

[93] Alfred Marshall utilise une formule rendue célèbre : « the mysteries of the trade become no mystery, but are, as it were, in the air » (Marshall, 1890, p. 332). En réalité, certains mécanismes que l'on impute aujourd'hui à l'agglomération des activités économiques ont été précisés par les continuateurs de son œuvre, au premier rang desquels figure Paul Krugman.

[94] Ce paradigme sera notamment repris par les tenants d'une approche marxiste des localisations. En économie, Philippe Aydalot (1985) développera par exemple une théorie du développement inégal à travers la différenciation spatiale du coût du travail durant les Trente Glorieuses. En géographie, Doreen Massey (1984) s'attachera, elle, à l'observation des disparités régionales de classe sociale et de genre.

Dans les années 1980, Paul Krugman renoue avec le constat de la sélectivité des activités industrielles quant à leur choix de localisation (Krugman, 1991a). Ce qu'il considère comme la « **nouvelle économie géographique** » tend à réintroduire l'espace dans la théorie économique[95]. Le courant dont il est l'instigateur principal prend acte de certaines différences conceptuelles et conjoncturelles avec les formalisations néoclassiques précédentes. Tout d'abord, en puisant dans l'approche marshallienne, Krugman instaure **les facteurs d'agglomération comme mécanismes principaux de la formation et de la pérennité des trajectoires économiques des régions**[96]. Il reformule ainsi « un modèle simple qui montre comment un pays peut de manière endogène devenir différencié par un "cœur" industriel et une "périphérie" agricole » (Krugman, 1991b, p. 483), confortant de façon manifeste l'hégémonie paradigmatique du modèle centre-périphérie.

Le deuxième complément de la nouvelle économie géographique tient à l'actualisation du contexte macro-économique dans lequel s'insère l'appréhension scientifique. La mondialisation de l'économie et les progrès technologiques ont en effet contribué à **la baisse considérable des coûts de transport** (Glaeser et Kohlhase, 2004) et à l'augmentation des rendements d'échelle croissants. Le socle analytique de la répartition spatiale relativement homogène avancé par les auteurs néoclassiques, caractérisé par des coûts de transport élevés et de faibles rendements d'échelle, perd de sa pertinence explicative[97]. Le décloisonnement des marchés accentuant la concurrence par les prix, les firmes tendent désormais à adopter une différenciation par les produits qui réduit le risque de la proximité spatiale avec les autres producteurs. L'utilité protectrice de l'espace n'est plus, dans la mesure où les biens vendus expriment des préférences pour la variété et sont de plus en plus indépendants[98]. En conséquence, la spécialisation exige des entreprises qu'elles se localisent à proximité des marchés les plus importants afin de pouvoir écouler leur production singulière, créant des effets cumulatifs d'offre et de demande[99] favorables au développement d'un nombre limité de pôles (Combes *et al.*, 2006) et aux situations de monopole (Crozet et Lafourcade, 2009).

En définitive, Krugman met en évidence une boucle de rétroaction positive encourageant **la concentration spatiale des activités et des populations fondée sur quatre facteurs** : les coûts de transport, les rendements croissants, la différenciation des biens et la taille du marché. L'accumulation des activités économiques et humaines introduisant potentiellement une hausse du coût du travail dans les centres dynamiques, les acteurs seraient prêts à assumer des localisations plus périphériques dès lors que le différentiel de coût de transport vers le marché n'excède pas le différentiel de coût du travail entre le centre et la zone périphérique considérée (Crozet et Lafourcade, 2009).

[95] Krugman résume ainsi son ambition: « it […] serves the important purpose of placing geographical analysis squarely in the economic mainstream » (1998, p. 7).

[96] Paul Krugman (1991a) cherche à démontrer que le développement économique marqué et durable de la *Manufacturing belt* (Nord-Est des Etats-Unis) ne peut s'expliquer uniquement par la dotation en riches ressources naturelles et autres facteurs traditionnels de localisation des activités de production industrielle.

[97] A leur époque déjà, ces mêmes auteurs sont pleinement conscients de la tendance à la diminution des coûts de transport.

[98] Ce qui n'est pas incompatible avec la multiplication des acteurs complémentaires entrant dans la chaîne de production des biens.

[99] Selon les tenants de la nouvelle économie géographique, la préférence des consommateurs pour la variété tend à attirer dans les principaux centres urbains des firmes qui produisent des biens différenciés. A leur tour, ces entreprises susciteraient l'agglomération des consommateurs dotés d'un degré de préférence élevé pour la variété.

En fondant le comportement des firmes sur les seuls principes de rentabilité interne et d'accès optimal au marché, on peut cependant regretter que les apports de la nouvelle économie géographique soient aussi hermétiques à l'appréhension du territoire[100]. Ils ne renseignent en effet ni sur les formes précises que prennent les relations sociales entre les acteurs, ni l'incidence concrète de ces liens sur le niveau d'agglomération des agents économiques (Coissard, 2007). Impossible dès lors d'extraire de ces théories le rôle des transports dans la localisation des entreprises au-delà d'une logique quantitative et modélisatrice de rentabilité interne.

Aussi, face aux redéfinitions des modes d'organisation productive modernes et en réaction aux limites manifestes de la nouvelle économie géographique, une émulation scientifique fleurit au sein de nombreuses disciplines autour d'un renouveau de la pensée spatiale. En témoignent les terminologies de « nouvelle géographie » (Massey, 1984 ; Cochrane, 1987 ; Harvey et Scott, 1988), de « nouvelle géographie socioéconomique » (Benko et Lipietz, 2000), de « nouvelle sociologie économique » (Granovetter, 2000), ainsi que les figures du « tournant », que celui-ci soit territorial (Pecqueur, 2006), relationnel (Yeung, 2005[101]) ou mobilitaire (Urry, 2002[102] ; Costas, 2013[103]).

2. Vers la diversification des sources de proximités : de la proximité spatiale aux approches de socioéconomie des territoires

Dans cette seconde section du chapitre, il ne s'agit pas fondamentalement d'introduire une distinction épistémologique entre les « Anciens » (la pensée néoclassique) et les « Modernes », mais plutôt de resituer l'appréhension de la complexité qui est la nôtre dans un contexte contemporain qui puise dans des registres divers. Surtout, nous souhaitons proposer deux principaux axes d'éloignement par rapport au point focal de la pensée orthodoxe de l'économie spatiale.

Le premier invite à **considérer non plus l'entreprise mais le système productif et relationnel** comme acteur des dynamiques territoriales. Nous verrons que l'introduction de la notion de réseau dans l'économie autorise, d'une part, l'approfondissement des liens d'acteurs par l'influence des lieux, et d'autre part, l'identification de comportements polycentriques et multiscalaires (2.1). La seconde prise de distance concerne **le relâchement du rôle central et permanent de la proximité spatiale** vers d'autres sources de coordination entre agents (2.2).

[100] Du moins dans ses développements fondateurs, puisque Paul Krugman a lui-même par la suite desserré – ou plutôt nuancé, révisé voire rejeté – certains postulats initiaux quant au rôle du territoire dans le développement local (Krugman, 1998 ; Martin et Sunley, 2000).

[101] « Recent theoretical and empirical work in economic geography has experienced what might be termed a 'relational turn' that focuses primarily on the ways in which sociospatial relations of economic actors are intertwined with processes of economic change at various geographical scales » (Yeung, 2005, p. 35).

[102] « Old and emerging technologies that reconstruct notions of proximity and distance, closeness and farness, stasis and movement, the body and the other. These intersecting mobilities and diverse proximities are topics fit for a 21st-century sociology » (Urry, 2002, p. 271).

[103] « Mobilities challenge the spatially bounded conception of organization that traditionally underlies studies of organization » (Costas, 2013, p. 1468).

2.1 De la sphère de l'entreprise aux systèmes productifs et relationnels

A l'opposé d'une conception pauvre et fruste du territoire dans la pensée orthodoxe de l'économie spatiale, un courant émergeant dans les années 1980 tend à sa sublimation. En effet, en partant comme Krugman des travaux de Marshall, la « nouvelle géographie socioéconomique » ambitionne d'expliquer la concentration spatiale des entreprises à travers la reconnaissance du territoire comme facteur de développement économique. Elle exploite ainsi la perspective sociologique ouverte par l'essor considérable de la notion d'externalité et délaissée volontairement par Paul Krugman (Krugman, 1998 ; Coissard, 2007). On doit à Giacomo Becattini et d'autres économistes italiens l'analyse initiale de certains pôles de croissance locaux semblant démontrer les idées de Marshall sur le plan des externalités pécuniaires, mais également et surtout du point de vue des externalités non marchandes.

Notre objectif n'est pas de revenir en détail sur les apports et les dérivations multiples qu'ont engendré les recherches empiriques de Becattini. Nous cherchons cependant à extraire des travaux fondateurs sur les districts industriels et de ses successeurs, qui « découvrent enfin le poids de la territorialité » (Carluer, 2006, p. 194), plusieurs enseignements sur le couple espace-entreprise. On pourrait à première vue douter de l'avancée pour notre réflexion théorique d'une approche quasi exclusivement centrée sur une aire géographique limitée, puisque celle-ci ne correspond guère aux distances spatiales du réseau ferroviaire à grande vitesse. D'autant plus que l'observation de la concentration de petites et moyennes entreprises innovantes appartenant aux mêmes secteurs d'activité s'effectue à l'époque dans des régions relativement isolées de l'influence métropolitaine et des grands axes structurants.

Pour autant, les fondements sur l'interdépendance des acteurs mis en lumière par la nouvelle géographie socioéconomique éclairent **les dimensions actives de l'héritage historique et social des territoires dans les comportements des firmes** (A). De plus, en déplaçant l'unité d'analyse à l'échelle méso-économique de la coordination des acteurs, les travaux s'inspirant de près ou de loin de l'approche des lieux et des liens tendent à illustrer un espace relationnel horizontal compatible avec le TGV : **le système productif** (B).

A. L'influence des lieux : la construction sociale des institutions économiques locales

Dans ses recherches sur « la troisième Italie », Becattini (1992) parvient à mettre en évidence **l'influence dynamique des liens tissés par les acteurs sur la construction des institutions**[104] **socioéconomiques locales**. Selon lui, les territoires sont inscrits dans des trajectoires historiques et géographiques, héritiers d'un passé social dont l'espace s'est fait le palimpseste[105]. Le district industriel (ou marshallien) est dès lors « une entité socio-territoriale caractérisée par la présence active d'une communauté de personnes et d'une population d'entreprises dans un espace géographique et

[104] Kirat et Lung (1995, p. 111) définissent les institutions comme « un ensemble de codes, de règles formelles et de contraintes informelles dont l'adhésion individuelle des agents génère un espace commun de représentations, de règles d'action et de modèles de pensée et d'action ».
[105] Nous revenons dans le chapitre 3 sur les dimensions du concept de territoire.

Negre, Romaric. Sensibilité prospective des entreprises à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire : le cas de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire - 2018

historique donné » (Becattini, 1992, p. 36, cité par Carluer, 2006, p. 198). Le faible éloignement spatial des agents nourrit leur interdépendance productive à travers une logique de coopétition, hybridation entre la concurrence et la coopération.

Au-delà des liens économiques marchands, des liens sociaux locaux, formels et informels, directs et indirects, revêtent une importance considérable dans la vitalité et la pérennité du district. La structure communautaire s'appuie sur un ensemble de règles connues, de normes partagées et de valeurs communes qui fondent la cohésion et la capacité d'adaptation des agents économiques. Ces interdépendances sont facilitées par la faible distance, qui encourage la circulation de l'information tacite, favorise la fréquence des rencontres et promeut la réciprocité (Camagni et Maillat, 2006). L'espace n'est plus doté en facteurs exogènes, il est créateur de ressources. Sans détour donc, l'approche de Becattini fait de la proximité physique non seulement la condition mais également l'effet du développement économique dans une perspective circulaire vertueuse (Rallet, 2002 ; Billaudot, 2004). En étendant la notion de compétitivité de l'entreprise au territoire, ces travaux empiriques substituent la coordination marchande et non marchande d'acteurs mésoéconomiques au marché général comme mode de régulation des activités (Lie, 1997 ; Linossier, 2006 ; Pecqueur, 2006).

On retiendra dès lors de cette brève entrée empirique par les territoires locaux que :

- **L'engagement d'acteurs extérieurs sur un territoire nouveau est rarement chose aisée**. En effet, au-delà de l'information nécessairement limitée que peuvent avoir les étrangers, le territoire est construit sur une logique identitaire par les acteurs qui le composent. La métrique euclidienne n'est pas seule effectrice de la proximité géographique ; des modulations sociales et psychologiques façonnent les représentations de l'espace (Pecqueur et Zimmerman, 2002 ; cf. chapitre 3, p. 69-70). Il y a le « dedans » et le « dehors »[106]. Le territoire témoigne ainsi de certaines rigidités à l'égard de ce qui vient de l'extérieur, et notamment les entreprises susceptibles de s'implanter localement. Nous verrons à maintes reprises dans la suite de ce mémoire que les caractéristiques spécifiques des lieux, sous réserve qu'elles soient connues des décideurs et mobilisables[107], sont des facteurs tantôt incitatifs tantôt limitatifs dans les comportements des firmes. Car « loin d'être uniforme et homogène, l'espace devient de plus en plus varié et hétérogène, sa texture de plus en plus fine, son utilisation de plus en plus complexe » (Harvey et Scott, 1988, p. 300). Cela nous conduira, dans un contexte de concurrence territoriale accrue et en suivant la pensée régulationniste, à l'appréhension des interférences – ou mieux de la compatibilité – entre les politiques institutionnelles d'attractivité et les dynamiques industrielles (Benko, 1996 ; Benko et Lipietz, 2002 ; cf. chapitre 6).

- « L'action économique […] est toujours socialement située et on ne peut l'expliquer en considérant uniquement les motifs individuels » (Granovetter, 1992, p. 4). A travers la notion d'encastrement, il convient d'intégrer la dimension relationnelle, autrement dit les liens interpersonnels influant sur l'action économique et les institutions, mais également la dimension structurelle, c'est-à-dire entrevoir la matrice globale de cet ensemble de relations (Talbot, 2008). Aussi pour plusieurs auteurs, comme

[106] Nous reprendrons ce principe identitaire marqué par le contraste dans le chapitre 3 au travers de l'ancrage territorial des firmes.

[107] André Torre (2010) fait varier la proximité géographique en fonction de la richesse des individus. En prenant l'exemple de TGV, il prône une appréciation relative de la proximité géographique entre deux personnes ou deux lieux en fonction des coûts du transport et du revenu des individus. On retrouve en quelque sorte les éléments de capacité (ici financière) évoquées dans la partie du chapitre 1 sur l'accessibilité, ou bien encore la notion de vitesse généralisée (Crozet, 2017).

Becattini (1992) et Scott (1988), **l'unité d'analyse pertinente n'est pas l'entreprise individuelle mais le système productif** dans lequel elle s'insère. Le subjectif, le collectif, les représentations, les règles et perceptions, viennent bousculer la rationalité instrumentale[108] (Blanquart, 1998) employée par les économistes néo-classiques et dénoncée par l'économie des conventions (Thévenot, 2006 ; Salais, 2008). Dans ces conditions, Scott et Storper (2003) ont par exemple mis en exergue que les choix de localisation univoques et parfaitement indépendants des firmes étaient pratiquement impossibles. Si certaines industries émergentes peuvent temporairement acquérir une large latitude de choix, cette phase d'indépendance relative tend à se réduire dès lors que l'industrie démontre un certain niveau de structuration.

Par conséquent, nous formulons le postulat selon lequel **on ne peut étudier l'appréhension d'une entreprise vis-à-vis de l'évolution de son environnement (comme l'accessibilité accrue permise par la LGV BPL) sans analyser les liens d'interdépendance que l'organisation entretient avec les autres acteurs de son système socioéconomique**.

B. Les systèmes productifs et relationnels : ouvertures scalaires sur la coordination ?

Dans la perspective d'approcher les systèmes productifs et relationnels à partir des travaux précédents de géographie socioéconomique, une limite logique se fait rapidement jour. En effet, que deviennent les fondements institutionnels de la communauté (rapports de réciprocité, système de valeurs partagées, circulation de l'information tacite…) lorsque la proximité physique s'estompe ?

Tout porte intuitivement à penser que **le rôle de la desserte ferroviaire à grande vitesse n'apparaît pas de façon évidente dans la constitution de communautés relationnelles et productives à distance**. Pour Kristian Colletis-Wahl en tout cas, « l'infrastructure ne joue aucun rôle dans les dynamiques institutionnelles, qui sont le fondement des dynamiques de développement, basées sur l'apprentissage collectif, le partage de représentations tacites communes, qui se traduisent par l'existence de conventions. Ne pas tenir compte de ces caractéristiques des processus de développement lors de l'évaluation des liens infrastructure/développement apparaît donc comme étant trop réducteur » (1999, p. 33).

A ce stade, de nouvelles interrogations émergent : **comment judicieusement outiller l'appréhension du rôle de la distance dans la coordination productive des agents économiques distants ?** Quel peut bien être, par exemple, l'incidence actuelle du coût du transport dans l'instauration et le développement d'une relation de confiance à distance (Venables, 1996) ? Car nous ne cherchons pas à concevoir la simple interaction mais bien la coordination, la première n'induisant pas nécessairement la seconde (Billaudot, 2004).

Une fois cela posé, il nous semble que **le concept de réseau** participe de la construction logique recherchée. En concevant le passage d'un système communautaire à un système en réseau, on dessine des formes de polarisation réticulaire (Thrift et Olds, 1996 ; Carluer, 2006) propres à intégrer à la fois

[108] La rationalité instrumentale renvoie à « une triple hypothèse d'objectif de maximisation, de complétude des préférences (information parfaite), et de transitivité des préférences (ordonnancement non contradictoire) » (Bounie, 2017, p. 29).

l'éloignement spatial et les liens à finalité productive. « La vie communautaire ne suffit pas, la bonne circulation de l'information non plus, car *in fine* la réussite ou l'échec sont suspendus aux porte parole mobilisés et au déroulement des négociations qui s'instaurent entre eux » (Akrich *et al.*, 1988, p. 15). Pour Christophe Assens en effet, « le concept de réseau met […] **l'accent sur l'articulation des relations entre les éléments d'une organisation**, bien davantage que sur la nature des éléments eux-mêmes » (2003, p. 50 ; Vanier, 2015). D'où notre intention d'accorder une attention particulière aux profils de « passeurs » particulièrement mobiles (cf. chapitre 3), ces « porteurs sociaux » (Gaujard, 2008) d'une économie contemporaine hyper-industrielle, concurrentielle et bouillonnante.

Dans ce contexte de mondialisation des échanges, le réseau s'affirme d'ailleurs comme la nouvelle figure paradigmatique de la pensée contemporaine sur l'organisation spatiale des activités économiques (Storper et Harrison, 1991 ; Musso, 2003). Il rejoint en ce sens les non moins polysémiques et multidimensionnelles notions d'accessibilité et de proximité (Kirat et Lung, 1995). La complexité à évaluer l'incidence d'une infrastructure de transport résiderait dès lors en partie dans la complexité du niveau d'analyse que constituent les systèmes productifs et relationnels, tout à la fois individualisés mais non symétriques et collectivement construits (Talbot, 2008).

Dans la lignée plus ou moins franche des études sur les districts industriels, plusieurs auteurs ont toutefois apporté **des variations au postulat localiste initial**. Ainsi que le montre Frédéric Carluer (2006), de nombreuses formes de réseaux d'entreprises à finalité productive sont observables, au-delà de l'échelle locale (Maskell *et al.*, 2006). Ivan Samson (2004) conçoit par exemple un district rayonnant, espace relationnel horizontal, polycentrique et multiscalaire. L'approche des milieux innovateurs articule quant à elle, dans les dynamiques d'innovation, les logiques locales aux proximités extraterritoriales conférées par les réseaux (Aydalot, 1985, Camagni et Maillat, 2006). Reste que le rôle joué dans l'activité des entreprises par les liens interpersonnels sous contrainte de distance reste délicat à quantifier et à modéliser.

Or, en réintroduisant la notion de distance dans une conception de l'espace étendue à des proximités plurielles, le déplacement lointain retrouve une importance (Rallet, 2002). C'est ce que nous allons aborder dans la section suivante consacrée aux différentes typologies de proximités.

2.2 Le relâchement du rôle central et permanent de la proximité spatiale

Comme l'indiquent Pecqueur et Zimmermann, « la nécessité de s'émanciper d'un préjugé localiste, trop souvent présent, apparaît vite comme essentielle » (2002, p. 3-4 ; Veltz, 2002). Il faut dire que plusieurs travaux empiriques[109] ont nuancé l'importance de la proximité physique dans les stratégies de développement et d'innovation des firmes (Boschma et Ter Wal, 2007). Weterings et Boschma (2009) ont par exemple démontré que **la proximité spatiale est une condition ni suffisante, ni nécessaire, ni même fixée** à la réalisation des processus d'apprentissage interactifs dans l'industrie logicielle.

[109] On mentionne par exemple les travaux de Weterings et Boschma (2009), ainsi que ceux de Kechidi et Talbot (2010), appliqués respectivement à l'industrie logicielle et à l'industrie aéronautique.

C'est pourquoi il convient d'assimiler l'hypothèse selon laquelle « la réduction du coût du transport (distance-temps) impliquée par l'ouverture d'une liaison interurbaine ne peut se résumer à une simple réduction de distance géographique » (Arabeyre-Petiot, 1999, p. 44). D'autres formes de proximité prodiguent à certains acteurs économiques des potentiels de coordination par l'interaction et la création de liens (Boschma, 2004). Il semble ici important de souligner que les proximités évoquées représentent fondamentalement des éléments en puissance. Des conditions de révélation (la proximité répondant au besoin exprimé est connue, soit mobilisable soit activable), de mobilisation (la proximité existe à un moment donné et est mobilisée) ou d'activation (la proximité recherchée est latente et se trouve valorisée par l'action humaine) parviennent à les transformer en acte. Face aux tendances déterministes et aux facilités séduisantes de conception des impacts automatiques, **préserver l'idée d'un potentiel d'essence neutre** (Torre, 2010) apparaît ainsi capital.

Partant, grâce notamment aux travaux conduits sous l'égide du groupe « Dynamiques de proximité », il convient de distinguer **une proximité d'essence spatiale et une proximité d'essence non spatiale** relevant plus directement de l'activité socio-économique des acteurs[110]. La première tient « de la séparation [relative] dans l'espace et des liens en termes de distance » perçue ; la seconde traite de « la séparation économique dans l'espace et des liens en termes d'organisation de la production (Gilly et Torre, 2000, p. 12-13, cités dans Bouba-Olga et Grossetti, 2006, p. 2).

Si l'on poursuit la segmentation, la proximité non spatiale procède pour André Torre (2010) de **deux logiques non exclusives**. La première est qualifiée **d'appartenance**, dans le sens où elle recouvre l'interdépendance directe ou indirecte au sein d'un même réseau relationnel complexe. Il s'agit par exemple de supposer que l'adhésion à un club d'entreprises ou le fait de figurer parmi les anciens élèves d'une même école soit susceptible de faciliter la coopération entre plusieurs individus. La seconde est qualifiée **de similitude**, car elle s'attache à déceler les similarités cognitives et matérielles entre les acteurs sous la forme de catégories et de ressources communes. On pense par exemple aux relations facilitées que peuvent avoir deux individus d'un même pays ou partageant une même langue au sein d'une multinationale ou d'un projet de recherche commun.

Dès lors, à partir de ce cadre conceptuel mouvant, il nous intéresse au premier chef de comprendre comment les problématiques de transport et de mobilité à longue distance peuvent être formalisées. Cette intégration apparaît la plus aboutie dans la contribution d'André Torre (2010), à laquelle nous nous référons largement pour entrevoir le traitement de la distance par les proximités et les logiques de mobilité. En effet selon cet auteur, « la prise en compte des relations à distance repose sur l'intégration explicite des processus de mobilité et d'ubiquité des acteurs » (p. 419).

Le recours à la mobilité permet de « développer un registre d'action qui déborde la localisation » (p. 420). La recherche de la localisation optimale conduit les acteurs économiques à mettre en balance la satisfaction des besoins nécessitant une proximité permanente avec certains acteurs et celle pouvant être atteinte par le mouvement, de manière ponctuelle, à partir de la localisation existante. **Les déplacements professionnels en TGV sont alors entendus comme des besoins de proximité**

[110] Les termes utilisés ne font pas l'objet d'un véritable consensus. Sans entrer dans les débats terminologiques, on considérera comme relevant d'une même réalité la proximité « spatiale », « géographique » ou « physique ». De la même façon, la proximité a-spatiale sera tantôt qualifiée de proximité « organisée », « organisationnelle », « économique » ou « socio-économique ». Nous renvoyons à Bouba-Olga et Grossetti (2006) pour une typologie précise des acceptations notionnelles et segmentations verticales des proximités.

géographique temporaire. Ces arbitrages revêtent d'ailleurs une importance déterminante dans notre recherche. Ils incitent à appréhender les comportements des entreprises, dans un contexte d'accessibilité ferroviaire accrue, à la fois au prisme de la localisation (l'entreprise décide de répondre à la demande de proximité géographique permanente en se relocalisant dans les territoires nouvellement desservis) mais également au prisme de la mobilité (l'entreprise exploite d'autant plus le potentiel de proximité géographique temporaire par la mobilité et diffère sa relocalisation[111]).

Mieux, en intégrant les outils numériques de communication à distance, on se place en mesure de percevoir **un troisième registre d'action, qui dépasse à la fois la localisation et la mobilité : c'est l'ubiquité des agents économiques**. En se plaçant dans le référentiel des nouvelles technologies, l'interaction virtuelle est presque insaisissable pour quiconque raisonne en espace géographique, puisque le coût du contact virtuel n'est que peu lié à la localisation relative des agents et des opportunités. Les outils de communication numériques participent ainsi à l'élargissement des formes de connectivité entre les individus, puisqu'à l'inverse de l'interaction physique, elles ne rendent pas nécessaire la coïncidence temporelle et spatiale pour la rencontre interpersonnelle. La capacité d'interactions sociales ne renvoie plus uniquement aux choix de localisation ou à la capacité de mouvement mais intègre désormais un « capital en réseaux » qui permet « [d'] engendrer et [d'] entretenir des relations sociales avec des personnes qui ne sont pas, pour la plupart, physiquement proches » (Urry, 2007, cité dans Féré, 2011, p. 84).

Torre (2010) affirme ainsi qu'il est « possible d'entretenir des relations de Proximité Organisée à distance (ubiquité), c'est-à-dire sans contact physique et en l'absence de Proximité Géographique » (p. 428). Toutefois, de même que Scott et Storper (2003) admettent un spectre de choix de localisation variable selon le stade de développement des firmes et de l'industrie (Boschma et Ter Wal, 2007), Alain Torre conçoit **une approche dynamique des proximités entre les acteurs en fonction du processus d'innovation**[112].

De manière générale, les phases amont seraient synonymes de déplacements et de rencontres en face-à-face relativement nombreux. Le lancement de la collaboration nécessite une mise à niveau des connaissances, un accord sur les objectifs et les conduites à tenir, en d'autres termes, l'instauration d'une relation de confiance et une réduction de l'incertitude initiale qui motive la rencontre physique des participants. La séquence intermédiaire serait, elle, davantage caractérisée par le travail à distance et la télécommunication, bien que de brefs moments de rencontres programmés ou plus inopinés viennent toutefois rythmer le projet. Selon la tournure de la collaboration, ces échanges en face-à-face permettent d'établir un point d'étape et d'envisager la poursuite du projet, ou bien donnent lieu à des tentatives de remobilisation lorsque des problèmes apparaissent. Dans certains cas enfin, une phase finale entraine la réunion physique des participants dans une optique de bilan, de retour d'expériences ou de prolongation des liens établis.

Incontestablement, cette approche dynamique et séquencée des logiques de coordination nécessite un examen dans notre recherche de terrain. Nous verrons dans le chapitre 5 que les formes de coordination, et donc les besoins de déplacements professionnels, varient principalement selon les secteurs d'activité, les choix organisationnels de production (Salais, 2008) et la phase de

[111] Un exemple de cette stratégie est brièvement mentionné dans la note 353 (cf. chapitre 5 p. 171).
[112] On retrouve ici l'influence des approches géographiques des contacts économiques développées notamment par Törnqvist (1968) et Illeris (1996).

développement des entreprises. Mais il s'agit en réalité plus largement, en lien avec les outils numériques de télécommunication et les dynamiques macroéconomiques contemporaines, d'**approcher spatialement la complexité des structures d'interaction au sein des logiques de coordination** (Rallet et Burmeister, 2002).

L'activité socioéconomique n'étant plus indéfectiblement liée au mouvement physique, la relative substitution du face-à-face par le medium virtuel interroge l'accessibilité en ce qui concerne la dissociation entre lieux et activités. Le domicile, le hall de gare ou le train deviennent autant de lieux de travail et les possibilités d'accomplissement personnel comme d'interactions sociales s'en voient démultipliées (cf. chapitre 5). L'activité se complexifie, se disperse géographiquement, devient à la fois contact physique et virtuel. Aussi pour Helen Couclelis, « ce n'est pas la distance qui est morte, c'est l'activité qui est désintégrée » (2000, p. 348).

Conclusion

L'objectif assigné à ce chapitre était celui du contenu économique de la notion d'accessibilité. Force est de constater que l'appréhension théorique est complexe, même en mobilisant de manière circonstanciée différents champs disciplinaires et paradigmatiques. Transversalité de la mobilité oblige, on ne peut réduire l'analyse des liens entre amélioration de l'accessibilité ferroviaire et comportements des entreprises à l'appréciation d'une seule science, encore moins à celle d'un courant théorique unique.

En partant des travaux fondateurs de l'économie spatiale par « l'Ecole allemande de la théorie de la localisation », nous sommes remontés jusqu'aux développements récents de la Nouvelle économie géographique. Le coût du transport des biens occupe une place primordiale dans l'explication des comportements de localisation des activités et des populations. En revanche, la mobilité des individus est notablement absente, si bien qu'on peine à identifier, dans ces approches déductives quelque peu datées, les principaux ressorts théoriques liés à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire à grande vitesse dans les territoires du Grand Ouest. L'axe qualitatif qui est le nôtre ne trouve que peu de matière dans l'orientation normalisée, sans regard critique sur l'espace, qui place l'entreprise individuelle hors de son environnement dans une logique de coordination par les prix.

Aussi, la seconde section du chapitre a-t-elle consisté à convoquer les approches théoriques d'un « espace destiné à être inclusif, critique et engagé » (Thrift et Olds, 1996, p. 313). Le postulat localiste de l'observation des districts industriels permet d'entrevoir les dimensions non marchandes des dynamiques collectives de proximité. Il s'agit de reconnaître, dans une certaine mesure, « la dissolution de la fonction de production au profit de la fonction de coordination » (Lanciano, 2003, p. 8). Plus largement, l'approche combinée des lieux et des liens (Veltz, 2002) légitime le concept de réseau en tant que paradigme principal de l'étude des comportements spatiaux des agents économiques. Il formalise une géographie économique évolutive, intimement sociale et polycentrique, avec une multitude de temps et d'espaces économiques interconnectés (Thrift et Olds, 1996). Il invite également à concevoir le territoire comme acteur au rôle discriminant, mais néanmoins variant, selon les institutions locales, les proximités mobilisées, le profil du tissu économique local, etc.

Enfin, les derniers développements du chapitre ont apporté des appréciations importantes à l'aune des travaux de « l'Ecole de la proximité ». Alors que la majorité du corpus théorique est concentré sur la thématique de la localisation, la prise en compte de la richesse dimensionnelle de la proximité habilite à franchir une frontière paradigmatique vers l'appréhension spatiale des capacités de mobilité et d'ubiquité. Elle outille ainsi le chercheur avec un cadre d'analyse de l'accessibilité qui conçoit « les transports et les télécommunications […] comme des moyens parmi d'autres dans la coordination spatiale des activités de production au sein et entre les entreprises » (Rallet et Burmeister, 2002, p. 18).

En guise de conclusion, le tableau 1 ci-après revient sur la matière théorique principale qui jalonne nos travaux doctoraux. Certains enseignements permettent un cadrage théorique de la recherche, d'autres des orientations méthodologiques qui seront détaillées dans le chapitre suivant.

Tableau 1 : Littérature théorique mobilisée et perspectives de recherche associées *(de l'auteur)*

Auteur(s)* ou principaux courants théoriques	Ce que l'on retiendra pour notre recherche
« Ecole allemande de la théorie de la localisation » (Von Thünen, Weber, Lösch…) (1826-1940)	- Les firmes intègrent le coût du transport dans leurs choix de localisation. - L'organisation de l'espace témoigne des logiques de concurrence et des interactions marchandes entre les acteurs économiques.
Alfred Marshall (1890)	- La fonction de transport prend en compte les coûts de déplacement des biens, mais aussi des individus et des idées. - La proximité spatiale est non seulement réductrice de coûts, mais également créatrice d'avantages non marchands.
Nouvelle économie géographique (Krugman, Fujita, Thisse, Venables…)	- Les facteurs d'agglomération sont parmi les mécanismes principaux de la formation et de la pérennité des trajectoires économiques des régions. - La concentration spatiale des activités et des populations est liée à la baisse des coûts de transport, la hausse des rendements croissants, la différenciation des biens et la taille du marché.
Approches étendues du territoire : nouvelle géographie socio-économique / théorie de la régulation / nouvelle géographie industrielle (Benko, Becattini, Aydalot, Pecqueur, Boschma, Camagni, Granovetter, Lipietz, Scott, Storper, Martin, Sunley, Veltz…)	- Le territoire est le creuset d'un développement économique endogène et d'un capital social localement construit. - Les frontières identitaires font que l'engagement d'acteurs extérieurs sur un territoire nouveau est rarement chose aisée. - L'unité d'analyse pertinente n'est pas l'entreprise individuelle mais le système productif et relationnel (cf. chapitre 3). - Un glissement des logiques de production aux logiques de coordination : l'appréhension des infrastructures de transport adjoint aux logiques d'acheminement de biens des logiques de coordination des individus. - Le concept de réseau règle la focale sur l'articulation des relations entre les éléments d'une organisation.
« Ecole de la proximité » (Torre, Zimmerman, Gilly, Bouba-Olga, Grossetti, Rallet…)	- Les logiques d'appartenance et de similitude devront être intégrées à notre échantillonnage (cf. chapitres 3 et 6). - La prise en compte de la notion de proximité géographique temporaire autorise l'analyse dynamique de la coordination, réintègre le transport à longue distance et dépasse le principe de (co-)localisation par la mobilité. - Les outils numériques permettent de s'abstraire des logiques de (co-)localisation et de mobilité grâce au principe d'ubiquité. - Les multiples combinaisons de proximités offrent aux entreprises des modalités d'appréhension nombreuses et variables de l'accessibilité ferroviaire accrue. - Les transports et les télécommunications sont des ressorts dans la coordination spatiale des activités productives, au sein des entreprises et entre elles.

* *Ne sont mentionnés que les auteurs lus et cités dans le corps de texte de ce mémoire. Toute classification présente l'inconvénient de réduire les apports transversaux des auteurs ou des approches théoriques en les insérant dans des partitions épistémologiques. Malgré les contrastes affichés par le tableau ci-dessus, nous n'ignorons pas non plus que l'état de la connaissance procède avant tout d'une continuité.*

Chapitre 3 : Singularités et positionnement de la recherche

Introduction

Au travers de l'évolution des développements théoriques d'économie spatiale et de géographie économique, le précédent chapitre a révélé les principaux rouages du couple espace-entreprise (Rozenblat, 2015). Au sein de ce système complexe, les infrastructures de transport joueraient un rôle permissif (Bérion, 1998) pour un ensemble de combinatoires économiques et sociales en mouvement (Perrat et Zimmermann, 2003). Considérant nos objectifs scientifiques, traduire cette idée dans la sphère de l'entreprise nous conduit dès lors à mettre en perspective le raisonnement des organisations et la modification de leur environnement résultant de la mise en service de la LGV BPL. Explicités de la sorte, notre thèse vise donc à étudier l'évolution probable des spécifications et aptitudes organisationnelles des entreprises du Grand Ouest (Storper et Walker, 1989) dans un contexte d'accessibilité accrue. Or, étant donné la circonspection scientifique quasi-généralisée, sur quelles assises notionnelles et méthodologiques fonder l'étude du comportement *ex ante* des dirigeants d'entreprise ?

Le présent chapitre entend répondre à ce questionnement en deux temps. Le premier érige **la notion de sensibilité du dirigeant** comme principal outil de compréhension mobilisé pour notre étude. L'inclinaison que nous manifestons vers les éléments discursifs des entreprises, qui vise notamment à expliciter de façon plus fine et plus compréhensive les pratiques individuelles et collectives de déplacements professionnels, n'est pourtant pas l'orientation communément suivie dans la littérature (cf. chapitre 1). Ce constat nous invite par conséquent à justifier le parti pris de l'étude du comportement des organisations dès avant la mise en service de l'infrastructure nouvelle. En effet, malgré une place minoritaire dans les trafics TGV, les déplacements professionnels occupent un rôle structurant dans une logique relationnelle des systèmes urbains. L'analyse fonctionnelle des activités économiques fournit en outre des éléments intéressants pour comprendre le positionnement et les dynamiques des territoires dans des économies éminemment réticulaires (Vanier, 2015). Après avoir caractérisé notre posture prospective et avoir tiré profit des enseignements des rares travaux ayant apprécié la relation entre TGV et entreprises en amont d'un projet de LGV, nous dressons les contours de la notion de sensibilité mise à l'épreuve du terrain.

Partant de ces bases, nous détaillons dans un second temps **la méthodologie de l'enquête auprès des dirigeants d'entreprise** du Grand Ouest et d'Île-de-France. Ces développements témoignent d'une constante dans la méthode. Il s'agit de faire en sorte de susciter l'intérêt des acteurs compétents pour nos problématiques et de s'assurer de leur projection réflexive lors des rencontres.

1. Notion de sensibilité *ex ante* des entreprises à l'accessibilité accrue

Emettre l'hypothèse selon laquelle les regards prospectifs des entreprises constitueraient des marqueurs signifiants des potentielles incidences territoriales de la LGV BPL nécessite deux réflexions préalables. La première nous enjoint à cerner la place de la mobilité professionnelle dans les déplacements effectués en TGV et dans les fonctionnalités actuelles des territoires. Par-delà les usages, la seconde nous invite à considérer le rôle prépondérant des entreprises et de leurs dirigeants dans le développement des territoires. Ce n'est qu'une fois ces bases établies que nous pouvons construire les attributs de la notion de sensibilité *ex ante* à l'accessibilité ferroviaire accrue.

1.1 Le parti pris du comportement des entreprises dans le Grand Ouest

A. De l'importance contextuelle des déplacements professionnels

Nous l'avons évoqué, projeter une incidence territoriale potentielle d'une LGV au prisme de l'organisation spatiale des entreprises ne va pas de soi. Avant d'analyser la capacité contributrice de la LGV BPL à accompagner la demande en transport ferroviaire à grande vitesse des entreprises, encore faut-il pouvoir **quantifier la mobilité professionnelle ferroviaire à l'œuvre puis qualifier son potentiel de structuration des dynamiques interterritoriales**. Fâcheusement, les déplacements professionnels font figure de paradoxaux impensés de la littérature en transports (Aguiléra *et al.*, 2007). Une telle démarche fait également face aux limites d'accès aux données détaillées des trafics TGV. Cette entrave manifeste n'est pas nouvelle. Dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la LGV BPL, bien que les données de trafic globales et agrégées à l'échelle régionale émanent de la SNCF[113], les données détaillées sont en revanche issues d'études d'estimation de trafic[114]. De la diversité des sources résulte fondamentalement certaines divergences (Grimal, 2011), notamment entre les données estimées recueillies par enquêtes nationales et les sources résultant de l'opérateur ferroviaire[115].

Néanmoins, quelques faisceaux de preuve chiffrés laissent approcher l'usage global du TGV pour motifs professionnels. Rappelons tout d'abord, au niveau national et sur l'ensemble des flux annuels, **la place marginale des déplacements à longue distance en comparaison avec les déplacements locaux**[116]. Ces derniers représentent 98 % des déplacements des personnes résidant habituellement

[113] Ces données indiquent que les trafics ferroviaires entre l'Île-de-France et la Bretagne s'élèvent à 5,46 millions de voyageurs payants en 2004, et à 6,94 millions entre l'Île-de-France et les Pays de la Loire (RFF, 2006).

[114] Provenant des résultats des enquêtes Origine-Destination réalisées en mai 2003 pour RFF confrontées aux modélisations conduites durant la phase d'avant-projet sommaire. Ces sources ont autorisé des reconstitutions de trafic 2003 sur un zonage détaillé dans le Grand Ouest effectuées par le bureau d'études Setec.

[115] Qu'il s'agisse de données communiquées directement par la SNCF ou indirectement dans les rapports à la Commission des Comptes des Transports de la Nation (CCTN).

[116] Pour le transport ferroviaire de voyageurs, la mobilité à courte distance définit usuellement les déplacements inférieurs à 80 km à vol d'oiseau du domicile, notamment dans l'enquête nationale transports et déplacements. Ce seuil est néanmoins parfois fixé à 100 km (Dorolle, 2016). La mobilité à longue distance comprend les déplacements de plus de 80 km à vol d'oiseau du domicile, auxquels sont intégrés les trajets à l'étranger et ceux impliquant *a minima* une nuit d'hébergement hors du domicile (Armoogum *et al.*, 2010 ; Grimal, 2011).

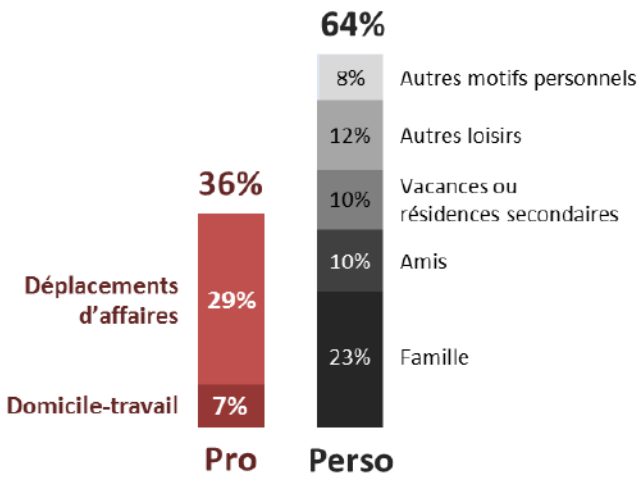
en France, mais seulement 60 % des distances parcourues. Bien que tous les trajets en TGV ne soient nécessairement assimilables à des déplacements à longue distance, on retiendra en termes de volume le poids écrasant de la « circulation basse » (Braudel, 1986, p. 258), plus fréquente et locale. Au sein de cette « circulation haute » minoritaire, moins fréquente et sur de longues distances, le motif professionnel a connu des dynamiques fluctuantes depuis 1995. L'analyse comparative de la mobilité professionnelle à longue distance entre l'Enquête transport et communication de 1994 et l'Enquête nationale transports et déplacements de 2008 révèle que « la part modale du train se renforce au détriment de la voiture et de l'avion » (Grimal, 2011, p. 5).

Or sur ce même segment, une étude menée sous l'égide du Commissariat général au développement durable en 2015 à partir de l'enquête sur le suivi de la demande touristique des Français, souligne un sensible revirement tendanciel. Depuis 2011, le nombre de déplacements professionnels de plus de 100 km, tous modes confondus, connaît une nette diminution d'environ 22 %[117] (Dorolle, 2016 ; Crozet, 2016). Sont touchés au premier chef les allers-retours professionnels dans la journée, mais les voyages avec nuitée connaissent également une baisse sensible. Le détail de cette chute selon le mode fait apparaître, **entre 2011 et 2015, une réduction de près de 30 % des déplacements lointains pour motif professionnel effectués en train** et une baisse moins forte de la voiture (-20 %).

Une autre approche croisée de la place du TGV et des motifs professionnels dans la mobilité interurbaine consiste à mesurer le rapport qu'occupent les déplacements d'affaires et les trajets pendulaires dans les services TGV. Là encore, les constats entre sources comme pour une même source varient selon les champs, les périodes ou les périmètres géographiques considérés. La figure ci-dessous compare par exemple les données provenant de l'Enquête nationale transports et déplacements (ENTD) de 2008 et celles de la SNCF.

Figure 8 : Motifs du déplacement en TGV à l'échelle nationale selon l'ENTD de 2008 et la SNCF

Répartition annuelle des motifs de déplacement dans l'ensemble des TGV (ENTD 2008)



Sources : d'après Service de l'Observation et des Statistiques ; Inrets ; Insee, enquête nationale transports et déplacements (ENTD) 2008 ; Cour des comptes 2014 (*réalisation de l'auteur)*

Répartition annuelle des motifs de déplacement dans l'ensemble des TGV (SNCF)

Motifs	Part des déplacements
Professionnels :	**39%**
- dont affaires	25%
- dont domicile-travail	14%
Personnels	**22%**
Touristiques	**30%**
Autres :	**9%**
- dont scolaire	4%
- dont militaire	2%
- dont non réponse	3%

Sources : d'après SNCF ; a'urba, 2007 (*réalisation de l'auteur)*

[117] Dernièrement, Dorolle (2018, p. 2) note toutefois qu' « après une chute continue depuis 2011, le nombre de voyages professionnels augmente de 3,4 % en 2016 ».

Dans leur ensemble, les deux sources exposent des valeurs semblables en ce qui concerne la part des motifs professionnels dans les TGV[118]. D'autant plus qu'une sous-estimation des déplacements d'affaires dans l'ENTD n'est pas à exclure car l'échantillon est composé des ménages résidant en France (Grimal, 2011). Par le fait, ces derniers apparaissent plus enclins à renseigner leurs trajets privés que leurs pratiques des moyens de transport dans le cadre de leur emploi. On note toutefois une différence entre les deux sources portant sur la répartition des déplacements d'affaires et de la mobilité pendulaire au sein du motif professionnel. Cela pourrait provenir d'un décalage des données dans le temps puisque l'on ignore la datation des chiffres avancés par l'opérateur ferroviaire. Tout porte à croire qu'ils sont antérieurs à l'ENTD de 2008, spécialement car le partage s'approche davantage de l'Enquête transport et communication de 1994. A cette date, si le rapport global des déplacements professionnels en TGV demeurait à hauteur de 36 %, les déplacements d'affaires représentaient 26 % du trafic (près de 7,3 millions de trajets en 1994 pour 16,5 millions en 2008) et le motif domicile-travail environ 11 % (3,1 millions de trajets en 1994 et 4 millions en 2008) (Armoogum *et al.*, 2010). Malgré l'envol global des migrations pendulaires sur la période (Orfeuil, 2000 ; Crozet, 2005), le TGV ne semble pas avoir largement porté cette croissance. Bien que le nombre de déplacements domicile-travail augmente en volume, sa part relative diminue au profit des voyages d'affaires.

Ces quelques orientations générales nécessiteraient d'être mises en perspective avec des périmètres circonscrits aux grandes lignes du réseau ferroviaire français. Mais ce faisant, les sources accessibles s'amenuisent encore davantage. La répartition sur la LGV Sud-Est et sur la relation TGV Rennes – Île-de-France permet néanmoins de préciser la place des motifs professionnels (cf. figure 9 ci-dessous).

Figure 9 : Motifs du déplacement en TGV dans des contextes plus spécifiques

Répartition annuelle des motifs de déplacement sur la ligne TGV Paris-Lyon en 1999[118]

Motifs	Part des déplacements
Professionnels :	**52%**
- dont affaires	35%
- dont domicile-travail	17%
Personnels	**23%**
Touristiques	**16%**
Autres :	**9%**
- dont scolaire	5%
- dont militaire	2%
- dont non réponse	2%

Sources : d'après SNCF ; a'urba, 2007[119] (*réalisation de l'auteur*)

Répartition annuelle des motifs de déplacement en TGV entre la zone de Rennes* et l'Île-de-France en 2003

Motifs	Part des déplacements
Professionnels (affaires)	**64%**
Personnels	**8%**
Touristiques	**13%**
Domicile-études/travail	**15%**

Sources : d'après RFF, dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, 2006 (*réalisation de l'auteur*)

* Dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, la « zone de Rennes » comprend les zones d'emploi de Rennes, Saint-Malo, Dinan, Ploërmel, Redon, Châteaubriant, Vitré, Fougères, Mayenne et Laval (selon le découpage de 1990).

[118] Notamment si l'on enlève les « non réponses » de la répartition émanant de la SNCF.

[119] Une précédente enquête de 1984 sur le trafic TGV entre Paris et 10 villes de Bourgogne et Rhône-Alpes chiffre à 32 % les voyages d'affaires et 20 % le motif domicile-travail (Plassard et Cointet-Pinell, 1986). La tendance à la baisse de la part relative des trajets pendulaires au profit des voyages d'affaires serait dans ce cas-ci vérifiée.

Dans les deux cas qui précèdent, la part que représente le motif professionnel est bien supérieure à celle calculée sur l'ensemble des services TGV. Sans que les champs soient exactement comparables[120], on constate cependant que sur ces deux corridors reliant la région-capitale à de vastes espaces métropolitains régionaux, entre la moitié et les deux-tiers des déplacements en TGV seraient effectués à des fins professionnelles. Ces valeurs, élevées en apparence, sont à plus forte raison le résultat d'un lissage statistique sur l'année entière qui minore leur poids. Les estimations sur le projet de LGV BPL présument ainsi que les déplacements d'affaires tous modes confondus représenteraient 49 % du trafic entre le Grand Ouest et l'Île-de-France en JOB (Jour Ouvrable de Base) mais seulement 8 % un jour moyen d'été et 31 % sur l'année 2003 (RFF, 2006). En affinant toujours plus la période étudiée, on peut logiquement supposer que les heures de pointe en semaine hors été doivent, au départ des grandes métropoles régionales[121], concentrer une part écrasante de voyageurs d'affaires dans les TGV[122].

En somme, **pris dans la globalité des services TGV, les déplacements pour motifs professionnels occupent une place minoritaire avoisinant le tiers du trafic annuel**. En revanche, nous avons donné un aperçu de la forte différenciation des motifs selon la période analysée, les relations TGV considérées, la source ou la date de recueil des données. Si bien que **dans certaines circonstances, les motifs professionnels s'étendent à une large majorité des flux ferroviaires en TGV**. Ils traduisent dès lors les pulsations de l'économie productive sur les territoires et une certaine représentation de l'espace fonctionnel rythmé par le TGV. Dans nos travaux cependant, il ne suffit pas de quantifier à gros traits les flux promus par les activités économiques. Il faut aussi pouvoir déceler la charge structurante de cette géographie des mouvements d'entreprise sur les territoires desservis (Rozenblat, 2015) ainsi que l'empreinte des firmes dans le développement territorial.

B. L'entreprise et son dirigeant : acteurs et sachants des territoires

Les chapitres précédents ont montré dans quelles perspectives notionnelles régler la focale sur la firme pouvait permettre l'identification des liens relationnels inscrits dans l'espace. Ils ont par la même

[120] L'acceptation du terme « déplacement professionnel » varie. Juridiquement, l'article L. 3121-4 du Code du travail définit comme seul déplacement professionnel celui qui se déroule entre le domicile du salarié et son lieu habituel de travail, et inversement (Gury, 2012). Il s'agit autrement dit de ce que nous qualifions de « déplacement domicile-travail » ou « migration pendulaire ». Le déplacement d'affaires, tel que nous l'entendons, c'est-à-dire lorsque le salarié accomplit une mission extérieure à son lieu d'attachement habituel, est généralement explicité dans les conventions collectives.

[121] Le sens du déplacement sur l'axe TGV semble en effet avoir une importance considérable, même si ce point a suscité en son temps un débat scientifique sur la LGV Sud-Est (Demotz, 1987 ; Plassard, 1988). François Plassard affirme à partir d'enquêtes réalisées par le Laboratoire d'Economie des Transports que « la clientèle d'affaires du train serait presque pour les deux tiers composée de Rhônalpins qui se rendent à Paris ou en reviennent » et qu'en 1985 « les Rhônalpins font presque deux fois plus de déplacements en train que les Parisiens » (Plassard, 1988, p. 79). Il avance ainsi, en réponse aux conclusions contraires de Philippe Demotz, une dissymétrie des déplacements d'affaires sur l'axe TGV Paris-Lyon accentuée par la mise en service de la LGV Sud-Est en 1981.

[122] Les chefs d'entreprise rencontrés ont passablement souscrit à cette hypothèse évidente. Il est toutefois difficile d'en apporter la preuve chiffrée dans les conditions actuelles de verrouillage des données de trafic TGV désagrégées.

implicitement entrouvert certaines composantes organisationnelles partagées avec le territoire, comme l'accès à la ressource humaine ou matérielle (Martin et Sunley, 2007).

Nous pensons en effet que la recherche de la sensibilité discursive[123] des entreprises à l'accessibilité accrue interroge les rapports qu'entretiennent les dirigeants au territoire et à ses acteurs. Du reste, s'attacher à définir le territoire amène à apprécier l'insertion des individus dans un groupe social de référence. Di Méo (1996, p. 40) donne corps au concept en ces termes : « une appropriation à la fois économique, idéologique et politique (sociale, donc) de l'espace par des groupes qui se donnent une représentation particulière d'eux-mêmes, de leur histoire, de leur singularité ». Le géographe concilie et agence les pratiques (en ce qui nous concerne l'espace social à travers la géographie transactionnelle effective des firmes) et les représentations (autrement dit l'espace représenté et vécu selon les significations des lieux établies par les dirigeants) (Brunet, 1990 ; Badie, 1995).

Ainsi, en fixant **les entrepreneurs comme parties prenantes du territoire et de ses dynamiques**, notre approche renvoie aux réalités économiques objectivables et spatialisées de l'activité. Mais elle invite aussi, au-delà des projets interactionnels associés à la mobilité professionnelle, à **saisir le rôle des rapports de production dans l'édification de la signification locale au travers des regards prospectifs d'individus à la fois acteurs et sachants des territoires**. L'entreprise constitutive du territoire en est également un facteur constructif (Di Méo, 1991 et 1998 ; Elissalde, 2002 ; Fache, 2008) dès l'instant où « le territoire est un résultat » (Pecqueur *et al.*, 1996, p. 16). Un produit qui est fondamentalement en tension constante, transmué par les facteurs de contingence (Mintzberg, 1982) affectant un système d'acteurs complexe (Cliquet et Josselin, 2002 ; Moine, 2006). Dans sa thèse, Thomas Zanetti (2012) illustre la prégnance du « territoire Michelin », construction initiée par la multinationale dans la région clermontoise du XIXème siècle à nos jours. Et nous pourrions multiplier longuement les exemples en ce sens[124].

Notre périmètre d'étude n'est d'ailleurs pas dépourvu de fers de lance économiques : Mutuelles du Mans Assurances (MMA) au Mans, Lactalis à Laval ou Orange à Rennes, pour n'évoquer que les trois grandes agglomérations les plus directement concernées par la LGV BPL[125]. Héritières d'une forme de paternalisme industriel ou d'une simple épaisseur historique, ces moteurs de l'économie locale essaiment des liens affectivo-productifs structurant l'espace géographique (Phlipponneau, 1996 ; Faber, 2000 ; Narotzky, 2001). Leur taille autant que leur marché d'envergure internationale pourraient laisser supposer un ancrage local moindre. Or, plusieurs études ont démontré à l'inverse leur forte implication dans leur milieu relationnel historique (Marinos, 2015 ; Baudelle *et al.*, 2017).

Pour certains chefs d'entreprise, le territoire engage même un enjeu de responsabilité (Mérenne-Schoumaker, 2002). Si l'ancrage de la firme doit en principe permettre à celle-ci d'asseoir son

[123] Le terme et l'expression sont définis *infra*.

[124] A voir, parmi tant d'autres, le « système Airbus » multiscalaire et ses ancrages dans la région toulousaine (Zuliani et Jalabert, 2005 ; Baudelle *et al.*, 2015, chapitre 12), l'aventure Alstom à Belfort (Belot et Lamard, 2009), le système minier dans le Nord-Pas de Calais (Baudelle, 1994) ou l'empreinte de PSA à Sochaux (Loubet, 1994 pour la dimension économique ; Beaud et Pialoux, 1999 pour les aspects sociologiques ; Hatzfeld, 2002 pour la perspective historique).

[125] Ces trois entreprises sont les premiers employeurs privés dans leur territoire respectif (données Ursaff en 2016). Si des dirigeants du groupe Orange et de MMA ont pu être rencontrés, les sollicitations auprès des exécutifs de Lactalis (premier groupe laitier et fromager mondial actuellement dirigé par le petit-fils du fondateur) n'ont malheureusement pu aboutir.

développement, la localisation peut parfois se révéler source de tensions au gré des transformations de l'activité. A travers le concept de « nomadisme », Zimmermann affirme par exemple que « la pérennité de la firme, voire sa compétitivité, dépend précisément de sa capacité à préserver sa nomadité (donc la réversibilité de ses engagements territoriaux) et à jouer d'elle. Par sa nomadité, elle dissocie son destin de celui d'un territoire donné » (Zimmermann, 1998, p. 215). Nous prenons ici pour cas de figure une PME industrielle bretonne implantée depuis sa fondation dans une frange du périurbain rennais et qui est récemment sortie du giron actionnarial familial. Face aux défis technologiques et aux difficultés de recrutement de profils hautement qualifiés, le nouveau dirigeant met en balance sa localisation périphérique. Une éventuelle relocalisation lui pose toutefois un vibrant cas de conscience, car cette décision conduirait à rompre les relations ancrées que la firme a tissé depuis des années et à priver dès lors sa région d'origine de centaines d'emplois[126] : « *si on ferme ici, passez-moi l'expression mais c'est le merdier* » lançait-t-il lors de notre rencontre. Outre que les liens familiaux et la nature de l'actionnariat sont généralement des facteurs d'ancrage territorial des firmes (Baudelle et Ollivro, 2000 ; Ejermo et Hansen, 2015), cet exemple souligne l'importance accrue d'une géographie des compétences (Savy et Veltz, 1993) sur laquelle nous reviendrons dans la partie empirique (cf. chapitre 4).

Enfin, il est intéressant de mentionner à la suite de ce cas de figure, à quel point le lien entre l'entreprise et la dimension identitaire du territoire est parfois riche de sens (Kahn, 2010). La relation affective que certains chefs d'entreprise accordent à leur environnement[127] ne doit pas occulter une manifestation tout aussi prégnante des logiques identitaires. A titre d'exemple, les activités de prestations intellectuelles peuvent être symptomatiques d'une géographie conventionnelle qui prend pesamment racine dans l'histoire de la profession et l'identité des acteurs. Le dirigeant d'un cabinet d'avocats breton déclarait ainsi que « *dans le milieu des affaires, l'identité et les origines sont déterminantes. En tant qu'avocat d'entreprise, il vous est impensable de gérer le dossier d'un client de Montpellier ou de Lyon depuis la Bretagne, indépendamment du temps de transport entre les clients et vous* »[128]. Manifestement, la chaîne de confiance interpersonnelle traverse quelquefois difficilement les frontières mentales et géographiques[129] (de La Morinerie, 2011) (cf. chapitre 5).

Fort de ces constats généraux, la définition de la sensibilité des entreprises qui nous anime nous conduira indubitablement à une inflexion du paradigme néo-classique des choix de localisation ou des

[126] L'onde de choc retentissante des crises sociales et économiques provoquée par certaines restructurations industrielles assez récentes (ArcelorMittal à Florange en 2012, Whirlpool à Amiens et GM&S à La Souterraine en 2017, etc) sont des illustrations du rapport entre activités économiques et territoire. Similairement à notre exemple, une étude parue en 1995 traitant de la concentration des sites industriels de Kronenbourg, fait expressément état du fait que « toute délocalisation entraînerait un problème important au niveau local étant donné que ce sont des unités employant au minimum 1 000 personnes » (CERNA et LET, 1996, p. 35).

[127] Le sentiment d'appartenance (Gwiazdzinski, 1997) à une communauté de destin et à une histoire partagée est particulièrement fort en Bretagne (Ollivro, 1999 ; Guérin-Pace, 2006 ; Oco global, 2007).

[128] De manière similaire mais à une échelle plus fine, « *vous ne mettez pas un cabinet d'avocats d'affaires dans le 15ème arrondissement de Paris. Par héritage historique c'est le 8ème et le 9ème, question d'image* » dit-on.

[129] Dans leur étude sur le TGV Sud-Est, Buisson *et al.* (1986) soulignent par ailleurs « un certain ''chauvinisme'' lyonnais qui tend à favoriser les entreprises locales, les dirigeants d'origine lyonnaise ou rhône-alpine, et qui rend plus difficiles les implantations de filiales ou d'entreprises extérieures ». Certains des responsables interrogés dans le Grand Ouest développent un propos similaire : « *pour que ça marche, il va falloir que l'Ouest s'ouvre davantage, qu'il dépasse cette tendance que je note de plus en plus forte de l'entre-soi breton. Il y a je crois un travail à faire pour convaincre les entreprises extérieures qu'elles sont les bienvenues* ». On retrouve ainsi l'idée d'un degré d'ouverture du milieu aux nouveaux arrivants avancée par Bernadette Mérenne-Schoumaker (1991).

périmètres de clientèle (cf. chapitre 2). Mais avant cela, les caractéristiques de notre positionnement entrepreneurial ayant été formulées, il convient à présent d'évoquer la seconde spécificité de la recherche doctorale : son état *ex ante*.

1.2 Une posture prospective originale

Sur un plan scientifique, on pourrait sûrement considérer comme prématuré un tel projet d'examen des incidences potentielles de l'investissement en transport sur le territoire en termes d'attractivité absolue et relative des villes, d'évolution de la géographie de l'emploi ou encore de déplacement des actifs. Il n'est en effet pas certain que les entreprises ou les investisseurs modifient drastiquement leurs stratégies professionnelles ou managériales dès avant l'ouverture de la LGV. Outre que cette hypothèse mérite vérification, il est à tout le moins criant de remarquer que les travaux académiques sur les comportements d'anticipation des firmes sont les parents pauvres de la littérature consacrée aux stratégies des acteurs avant la mise en service d'une grande infrastructure de transport.

Dans les phases amont des projets, la littérature non académique prend communément le pas sur les études universitaires, qu'il s'agisse des pièces techniques et scientifiques des dossiers d'études préalables ou des rapports commandés par les acteurs institutionnels concernés par la future desserte ferroviaire à grande vitesse. Bazin *et al.* (2013a) ont mis en évidence que la littérature non académique était plus prolifique avant la mise en service qu'en phase d'exploitation des LGV en ce qui concerne les effets socio-économiques élargis de l'infrastructure nouvelle. Les acteurs publics auraient-ils quelques réticences à voir leurs nombreuses attentes *a priori* relativisées par des résultats scientifiques *ex post* habituellement circonspects ? Toujours est-il que la phase initiale autorise souvent peu le chercheur à s'emparer librement et amplement des problématiques avec une visée académique exclusive (Belot, 2015). Dans un contexte d'études à visée argumentaire plus qu'analytique, l'universitaire n'a que difficilement voix au chapitre en termes de contenus empiriques nouveaux, sauf à ce que soient mis en œuvre des outils de suivi-évaluation comme les observatoires.

Il faut dire qu'à l'image des bilans LOTI fondés sur une comparaison *ex ante* – *ex post* (cf. chapitre 1), **la littérature académique se nourrit majoritairement d'approches diachroniques** (Cour des comptes, 2013). L'état initial, analysé à date ou imparfaitement reconstitué *a posteriori* faute de suivi dans le temps[130], se voit nécessairement subordonné aux conclusions *ex post* comme si seul ce schéma pouvait faire l'exercice infaillible de la démonstration. Or, en admettant pleinement que « l'évaluation ex-post aura toujours pour premier objet de préparer de meilleures évaluations ex-ante » (Bonnafous, 2014, p. 24), ces dernières ne peuvent-elles pas néanmoins acquérir une légitimité scientifique autonome ?

La définition du terme *ex ante* semble en tout cas couper court au débat, en indiquant un « état de prévision fait au début d'une période et qui escompte des résultats qui ne pourront être vérifiés que

[130] C'est notamment le cas pour le TGV Sud-Est, dont la mise en service est antérieure à la LOTI. Si les travaux de Buisson *et al.* (1986) ont ouvert la voie aux analyses *ex post* sur les effets indirects des LGV, ils ont par ailleurs pointé « l'absence d'état des lieux faisant le point sur la situation économique et sociale dans les villes et régions concernées, avant la mise en service de la ligne nouvelle, rendant ainsi difficile les interprétations des changements observés » (Paumier, 1990, p. 6).

par un calcul ex post » (CNRTL[131]). Ce lien fondamental entre deux situations temporellement disjointes établit en réalité le postulat selon lequel le potentiel de transformation des logiques d'acteurs n'a d'assurance scientifique qu'une fois affermi par le temps et la confrontation. Une telle posture ne permet toutefois pas de discerner convenablement ce qui tiendrait de l'anticipation de ce qui serait le fruit de la réaction des acteurs dans un contexte de contingence (Lawrence et Lorsch, 1967), ni même de « déceler les facteurs sur lesquels il est encore possible d'agir » (Bazin *et al.*, 2006, p. 4). L'évaluation quantitative usuelle des déplacements par le trafic ne saurait à l'évidence aboutir à des enseignements fermes à partir de la seule situation *ex ante*. En revanche, nous pensons que la perspective comportementale qui est la nôtre peut ouvrir une fenêtre d'analyse temporellement pertinente sans liens nécessaires avec une comparaison *a posteriori*[132].

A ce jour, seules quelques études publiées offrent une exploration des stratégies des responsables d'entreprise avant la mise en service d'une LGV en France. Faisant figure de référence (Cour des comptes, 2013), le rapport de recherche pour le Conseil Régional de Champagne-Ardenne dresse une évaluation prospective des impacts de la LGV Est européenne sur Reims et sa région un an avant l'exploitation de l'infrastructure (Bazin *et al.*, 2006). Dans ce cadre, une trentaine de questionnaires et d'entretiens auprès d'entreprises des villes desservies et non desservies a permis d'enrichir une approche principalement statistique et comparative. Il ressort de cette enquête **une faible adhésion générale et des anticipations limitées de la part des entreprises champardennaises**.

Des années auparavant, l'arrivée de la LGV Atlantique avait fédéré l'Observatoire économique et statistique des transports (OEST), la DATAR et la Direction des transports terrestres (DTT), dans la conduite d'un panorama approfondi des dynamiques territoriales du Mans (Chevalier *et al.*, 1990 ; Gac, 1990) et de Nantes (Paumier, 1990). Ces deux études ministérielles constituent pour notre recherche un fondement notable dans la mesure où elles résultent d'une posture scientifique singulière focalisée sur deux agglomérations inscrites à notre périmètre d'analyse. Présentées à plusieurs reprises par ses auteurs comme diachroniques[133], elles laissent cependant au lecteur une matière particulièrement riche « autonome » d'enseignements *a posteriori*. L'appréhension des agents économiques y est sondée avec précision, car les enquêtes auprès des entreprises mancelles et nantaises[134] « [permettent] moins de révéler les effets prévisibles du TGV que de tirer un enseignement sur la façon dont a été anticipé le TGV » (Paumier, 1990, p. 55).

Pour autant, **les conclusions des entretiens avec les responsables d'entreprise convergent vers l'absence de sensibilité marquante dès avant la mise en service du TGV Atlantique** :

[131] Centre national de ressources textuelles et lexicales.

[132] Cette recherche n'exclut pas un travail *ex post* relevant de la comparaison des discours des chefs d'entreprise rencontrés. Il serait conduit 3 ans après la mise en service, dans le cadre de l'observatoire de la LGV BPL et du bilan LOTI. Notre thèse n'est néanmoins pas spécifiquement orientée à cet effet. Les résultats communiqués dans ce mémoire ont une valeur propre.

[133] Elément intéressant, les rédacteurs du rapport sur Nantes écrivent que « ce n'est qu'au second stade de l'étude, la phase "après mise en service", que l'information relevée "avant mise en service", trouvera son utilité en facilitant la lisibilité des phénomènes que l'on observera » (Paumier, 1990, p. 8).

[134] Dans l'agglomération de Nantes, 18 entreprises industrielles et 42 établissements privés du tertiaire supérieur ont été interrogées par questionnaire. Le rapport concernant Le Mans ne précise en revanche ni le nombre, ni le détail, ni même les modalités de l'enquête.

Dans l'agglomération du Mans :	Dans l'agglomération de Nantes :
« Les entreprises locales ne semblent pas avoir intégré l'effet TGV dans leur stratégie et leur organisation, que ce soit vis-à-vis de la recherche de nouveaux marchés (Ie marché parisien en particulier) ou de l'éventuel renforcement de la concurrence parisienne. Si le TGV bénéficie d'une excellente image de marque, il est frappant de constater que la réflexion des entreprises sur le TGV est peu avancée » (Chevalier *et al.*, 1990, p. 163).	« Le résultat le plus marquant de cette série d'entretiens est l'absence quasi-totale d'anticipation de la nouvelle infrastructure pour l'activité de l'entreprise […]. Sur le plan de l'organisation des marchés, de la stratégie commerciale des entreprises, des relocalisations possibles d'antennes ou de filiales, les entrepreneurs ne perçoivent pas l'enjeu que pourrait représenter le TGV » (Paumier, 1990, p. 120).

Par-delà la dimension *ex ante*, ces constats empiriques nous invitent à intégrer la temporalité des phénomènes économiques et territoriaux. Car étudier les stratégies des entreprises et les dynamiques urbaines, c'est vouloir concilier le temps court de l'action entrepreneuriale et le temps long des interrelations territoriales (Marié et Tamisier, 1982 ; Raffestin, 1982 ; Di Méo, 1991 et 1998). Toujours est-il que si pareil manque de réflexion des entreprises était constaté dans le cas de la LGV BPL, nous tenterons d'en expliquer les principales raisons (cf. chapitre 5). A l'évidence, la nouveauté que pouvait représenter le TGV à la fin des années 1980 ne pourrait servir d'éléments d'explication puisque notre territoire d'étude dispose de ce service de transport depuis cette même date.

La temporalité de l'enquête revêt également une importance majeure. Plus l'horizon de la mise en service est lointain, plus il semble y avoir loin entre cet évènement et le niveau d'appréhension des acteurs économiques. C'est en tout cas l'une des pistes évoquées par l'observatoire socio-économique de la LGV SEA[135], qui a produit près de 30 mois avant la mise en service de l'infrastructure une enquête auprès de 80 entreprises bordelaises de la sphère économique présentielle et productive[136]. Les auteurs notent le peu d'anticipation et de visée stratégique à long terme dans les propos tenus par les dirigeants, « comme si, à la fois, 2017 était une évidence certaine mais dont on ne voit pas clairement ce qui pourrait changer » (Casabianca *et al.*, 2015, p. 42).

Dans le champ des transports, la principale difficulté des études prospectives sur les comportements tient aux injonctions paradoxales qu'il y a entre la nécessaire anticipation, qui voudrait qu'on active tôt les analyses de préfiguration, et la connaissance des paramètres du système de transport, qui n'est

[135] Ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique, mise en service commercial en même temps que la LGV BPL en juillet 2017. Prolongement de la LGV Atlantique, elle relie sur 302 km Chambray-les-Tours (agglomération tourangelle) à Ambarès-et-Lagrave (agglomération de Bordeaux) et place la capitale girondine à 2h04 de Paris-Montparnasse (meilleur temps de parcours).

[136] Conduite entre février et avril 2015 par des étudiants de l'Université de Bordeaux (Casabianca *et al.*, 2015), l'enquête associe une majorité d'entretiens téléphoniques et quelques rencontres en face-à-face. Le panel d'activités est plus varié que le nôtre puisqu'a été recueilli le sentiment d'une entreprise agricole, d'acteurs variés du tourisme, du commerce et des transports. L'objectif affiché était en effet celui de la représentativité de l'échantillon d'entreprises.

concrètement envisageable que quelques mois avant la mise en service des LGV[137]. Face à ces tensions irréductibles, une étude de l'effet *Bretagne à grande vitesse* sur 17 territoires bretons conduite en 2010 par le réseau des agences d'urbanisme régionales tentait de composer avec l'incertitude de l'information. Une centaine de responsables d'entreprise avaient à l'époque fait part de leur sensibilité aux différentes améliorations de l'accessibilité ferroviaire dans le Grand Ouest[138]. Mais sept ans avant l'ouverture de la LGV BPL, sur quels éléments tangibles projeter l'expérience concrète de la future ligne ? En l'absence d'avant-projet détaillé, de données de dessertes figées, de temps de parcours précis et de placement horaire des services TGV, comment dépasser le stade des grandes orientations et des attentes de principe (Offner *et al.*, 2014) ?

Malgré le temps long des grands projets d'infrastructures de transport, la temporalité laissée à la rationalité des agents informés offrirait donc peu de place aux stratégies d'anticipation. Pour un responsable d'entreprise, convenir du bien-fondé supposé d'une LGV pour le développement économique et l'image de sa région est une chose ; apprécier la contingence de l'infrastructure nouvelle sur le fonctionnement de son activité en est une autre. Prenons pour exemple les résultats d'une enquête des Chambres de Commerce et d'Industrie de Champagne-Ardenne menée auprès de dirigeants six mois avant la mise en service de la première tranche de la LGV Est européenne. Alors que plus de 85 % des chefs d'entreprise interrogés estiment que l'arrivée du TGV aura un impact positif sur leur environnement économique (développement régional et image du territoire), ils se montrent en revanche relativement indifférents aux impacts internes sur leur propre activité. 47 % d'entre eux s'estiment indifférents aux impacts sur leurs déplacements professionnels et ils sont 57 % à être insensibles aux effets sur la mobilité des partenaires. Le taux d'indifférence atteint même 67 % en ce qui concerne les pratiques de recrutement des collaborateurs[139].

Or dans nos travaux doctoraux, il ne s'agit pas d'évaluer un degré d'acceptation de la LGV BPL mais bien d'appréhender des éléments de sensibilité *a priori* des acteurs du monde de l'entreprise privée. De cette sensibilité que nous évoquons avec insistance, il convient dans la section suivante d'en spécifier la nature et d'en dresser les principaux attributs constitutifs.

1.3 Une définition de la sensibilité

L'usage de la notion de « sensibilité » en sciences humaines et sociales procède assurément d'une construction scientifique (Bigando, 2006) qu'aucun état de l'art exhaustif ne pourrait prétendre

[137] Les grilles horaires des TGV sur les LGV BPL et SEA n'ont été communiquées que moins de 16 mois avant la mise en service commercial des deux lignes nouvelles.

[138] Le projet *Bretagne à Grande Vitesse* (BGV) comprend la LGV BPL et les travaux de modernisation des voies sur les deux axes régionaux vers Brest et Quimper (suppression de 41 passages à niveaux, régénération des voies ferrées existantes et des aménagements en traversée des gares, suppression de certaines courbes, etc) et l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux. La finalité du projet est de « mettre tous les points de la Bretagne à 3 heures au maximum de Paris » (Agences d'urbanisme de Bretagne, 2010, p. 5).

[139] De la même manière, Bazin *et al.* (2006, p. 388) avaient conclu dans le cas de Charleville-Mézières ou d'Epernay que « les résultats de cette enquête nous montrent que globalement les entreprises industrielles ont peu d'attentes par rapport au TGV. Elles n'indiquent pas un possible élargissement de leurs marchés, ni une crainte d'une concurrence accrue, ni un impact sur le développement de leur activité. Cependant elles sont convaincues que la mise en place de rames TGV peut aider à changer l'image de la région ».

pleinement aborder. Si l'on s'en tient exclusivement au champ de l'économie des transports, les travaux francophones fondateurs de Bonnafous et Plassard (1974) font émerger l'idée d'une sensibilité différente des économies régionales, selon leurs caractéristiques et leurs perspectives, aux diverses « actions transport »[140]. La littérature thématique distingue dès lors trois grandes tendances.

Dans la première, l'appropriation quantitative de la notion de sensibilité conduit aux mesures d'élasticité des trafics au temps de parcours ou au prix du billet, mesures qui sont en y regardant bien des indicateurs indirects des choix économiques et sociaux évolutifs des individus (Klein, 2001). L'observation de la mobilité par une segmentation fine des données de trafic permet en outre de mettre en exergue une sensibilité *a posteriori* différenciée à la nouvelle offre de transport (Houée et Calzada, 1996 ; Klein *et al.*, 1997). La seconde, d'essence qualitative, entrevoit une sensibilité collective par l'intermédiaire des projets, des productions et des représentations des systèmes d'acteurs institutionnels. Les travaux menés dans le cadre de l'observatoire des effets territoriaux des gares de la LGV Rhin-Rhône relèvent de cette logique programmatique en analysant le degré et les modalités de la proximité des projets d'aménagements à la dynamique TGV (Bérion, 2011 ; Carrouet et *al.*, 2013). Enfin, la dernière tendance privilégie **l'approche stratégique et psychologique par les acteurs en explorant directement leurs dimensions sensibles face à un événement**. « Dans ce dernier cas, c'est l'individu qui est sensible, qui ressent ou bien qui est doué de sensibilité » (Pancher, 2014, p. 26).

A. La part différentielle de l'offre de transport comme agent principal de la sensibilité

Quelles que soient leurs divergences conceptuelles ou applicatives, ces divers usages de la notion renvoient tous dans leur fondement à l'agent de la sensibilité. On ne peut en effet être sensible « qu'à quelque chose ». Concevoir la sensibilité nécessite ainsi que soit tout d'abord envisagée l'abstraction de cet agent faisant naître une réponse ou la potentialité d'une réaction des acteurs. Or, les dirigeants d'entreprise sont-ils foncièrement sensibles à l'infrastructure linéaire, à la grande vitesse ferroviaire, au gain de temps de trajet, aux nouveaux temps de parcours en TGV ou à d'autres stimuli éventuels en lien avec la nouvelle offre de transport ? Cette interrogation n'est pas anodine. Elle est intrinsèquement attachée à l'existence d'une sensibilité plurielle des acteurs.

Assurément, l'objet de notre recherche n'est pas l'infrastructure en soi dans sa dimension matérielle et technique (cf. chapitre 1), mais bien les caractéristiques temporelles et spatiales nouvelles qu'elle engendre, en ce qu'elle permet de rapprocher temporellement certains points de l'espace géographique (Klein, 1992). Cette configuration renouvelée de l'offre ferroviaire introduite par la LGV BPL nécessite en outre d'être appréciée en termes relatifs et non absolus. Aussi, contrairement aux éléments courants de la communication institutionnelle, le degré de perception ne dépend-t-il pas

[140] Les auteurs définissent une « action transport » comme « toute mesure qui est de nature à modifier pour une région ou un ensemble de régions les caractéristiques de l'offre de transport, qu'il s'agisse d'une amélioration ou d'une détérioration : la construction d'une infrastructure, la fermeture d'une ligne de chemin de fer, les modifications de tarifs, d'horaires ou de fréquences sont des actions transport » (Bonnafous et Plassard, 1974, p. 210). Pareille spécification se rapproche ainsi de ce que nous appellerons « événement LGV ».

fondamentalement de l'extension de la grande vitesse ferroviaire[141], d'un gain de temps maximal[142] ou d'un meilleur temps de parcours de *x* ou *y* minutes entre deux gares[143]. Raisonner de la sorte serait faire abstraction de la situation initiale du système de transport et postuler une déconnexion totale des individus avec leur territoire-environnement. On souligne par conséquent que « l'important n'est pas l'offre additionnelle de transport qui est ainsi suscitée, mais la variation relative par rapport à l'offre de transport existante » (Bonnafous et Plassard, 1974, p. 231 ; cf. introduction générale, figures 3 et 4). En d'autres termes, **la part différentielle de l'offre de transport apparaît scientifiquement la plus cohérente pour appréhender la sensibilité des acteurs économiques**.

Il ne s'agit en aucun cas d'affirmer que les gains de temps, les fréquences TGV supplémentaires ou les nouveaux temps de trajet ne peuvent être valorisés par les dirigeants d'entreprise, mais plutôt qu'ils ne sauraient être des agents discriminants de la sensibilité des acteurs qu'à condition qu'ils soient replacés dans un contexte évolutif (Garmendia *et al.*, 2008). Celui-ci comprend, en sus du nouveau « devis de service ferroviaire » proposé aux individus, certains projets d'aménagement intégrés, en synergie ou en congruence avec l'offre nouvelle de transport (Martínez Sánchez-Mateos et Givoni, 2009 ; Bérion, 2011 ; Carrouet, 2013 ; Salmon 2013). On ne peut alors négliger un travail complémentaire de recueil d'informations quantitatives et qualitatives quant aux dotations initiales économiques et infrastructurelles des agglomérations (données générales de l'Insee), aux trajectoires économiques et aux mobilités en cours[144]. Les études engagées dans le cadre de l'observatoire ont par ailleurs contribué à évaluer l'image et l'attractivité des territoires ainsi que l'effort institutionnel d'accompagnement de l'« événement LGV ». Les travaux ministériels réalisés sous la houlette respective de Jacques Chevalier et de Jean-Yves Paumier témoignent d'ailleurs de la nécessité impérieuse de ne pas distinguer l'accessibilité accrue en TGV du contexte territorial (Chevalier *et al.*, 1990 ; Paumier, 1990).

Ce faisant, délier le système de transport et les dynamiques économiques n'est pas chose souhaitée dans notre recherche, et ce pour deux raisons principales. La première résulte de la difficulté, voire de l'impossibilité (Frémont, 2014), de distinguer dans les discours des dirigeants l'incidence directe de l'accessibilité accrue et celle imputable aux contextes interne ou externe à l'entreprise. La seconde tient au caractère permissif des infrastructures de transport (Bérion, 1998 ; cf. chapitre 1), qui ne sont que des supports à l'exercice de l'activité et des outils à la rencontre physique entre individus (Blanquart, 1998). Isoler la contribution nette de la LGV BPL pour un chef d'entreprise n'a donc guère de sens tant l'infrastructure entre en congruence avec les fondements et la réalisation de ses activités.

---

[141] On ne saurait parler des potentielles transformations territoriales en lien avec la grande vitesse ferroviaire dans le Grand Ouest car d'une part, le territoire fait déjà l'expérience de la LGV Atlantique et que d'autre part, la grande vitesse ne concerne qu'une portion minoritaire des liens interurbains dans notre périmètre d'étude. Pour rappel (cf. chapitre 1, p. 22), l'Union internationale des chemins de fer (UIC) détermine le seuil de la grande vitesse au-delà de 250 km/h sur ligne dédiée (Directive 96/48 EC).

[142] Si tel était le cas, les entreprises finistériennes situées à l'extrémité occidentale du réseau ferroviaire national se montreraient les plus sensibles puisqu'elles bénéficient avec le programme *Bretagne à Grande Vitesse* et la refonte horaire de mi-2017 des gains de temps maximaux les plus importants du Grand Ouest (cf. chapitre 4).

[143] On peut aisément comprendre par exemple que des acteurs dorénavant à 2h de TGV de Paris n'apprécient pas de manière similaire le changement éventuel selon qu'ils étaient auparavant à 3h ou à 4h de TGV de Paris. Pour Bazin *et al.*, (2006, p. 147), « la diminution de la durée du déplacement à Paris […] ne peut influer réellement sur les comportements que si le temps de parcours initial était lui-même important ».

[144] A travers notamment l'exploitation du fichier MobPro sur les données détaillées des déplacements domicile-travail, transposées dans un outil de cartographie automatique.

B. Deux domaines opératoires de la sensibilité : l'émotivité et la stratégie

La LGV BPL introduit assurément une forme de contingence, dont il s'agit d'en apprécier une part de l'ampleur et de la teneur par le comportement des entreprises. Autrement dit, nous mettons à l'épreuve du terrain **l'hypothèse selon laquelle la future offre de transport peut parfois animer les configurations organisationnelles des entreprises en support desquels elle est en premier lieu pensée**. Ces pratiques et positionnements nouveaux éventuels, c'est par le discours du dirigeant que nous les approchons. Dès lors, comment et sous quelles conditions les acteurs de l'entreprise réagissent-ils à partir de l' « événement LGV » à venir ? Qui s'empare du territoire-environnement transformé et agit ?

A l'intitulé de ces questionnements fondateurs apparait en réalité un double champ de la sensibilité : celui du « sensible » et de l'émotivité d'une part, et celui du processus d'appropriation pouvant conduire à l'action stratégique d'anticipation. Il y aurait donc, sans exclusive, des dirigeants émus et des dirigeants mus par les nouvelles opportunités offertes par l'infrastructure. La première des deux dimensions sensibles renvoie à la nature éminemment politique et territorialement discriminante des choix publics d'investissement en infrastructures de transport, qui suscite obligatoirement du ressenti voire du ressentiment (Ollivro, 1997 ; Lolive, 1999 ; Sauvée, 2000 ; Fourniau, 2001 ;Dziedzicki, 2003 ; Laumière et Wolff, 2013). Cependant, elle ne renfermerait pas automatiquement de visée stratégique affirmée, à l'inverse des réactions d'appropriation et de capitalisation sur la LGV qui caractérisent la seconde dimension. Bien qu'une recherche de la sensibilité au sens commun du terme ne soit pas dénuée d'intérêt, c'est davantage dans l'éventuel amorçage d'une démarche réfléchie et délibérée de l'action des entreprises que nous fondons notre intérêt premier.

Nous nous plaçons donc en capacité d'investir « une problématique de sémiologie du changement » (Gerardin *et al.*, 1981, p. 8) dans les caractéristiques structurelles et fonctionnelles des activités. La mobilisation circonstanciée des sciences de gestion, de certaines théories des organisations voire de la psychologie sociale s'avère dès lors opportune. L'école de la contingence stratégique (Lawrence et Lorsch, 1967) et les travaux de Chandler sur les processus de transformation de la structure interne de la firme, nous permettent par exemple d'éclairer la diversité des mécanismes d'ajustement, d'internalisation ou de capitalisation des entreprises face aux évolutions des paramètres « environnementaux » d'accessibilité ferroviaire. Ces recherches confèrent aux configurations de l'environnement de l'entreprise un caractère central dans la formation de la stratégie (Weick et Quinn, 1999).

Bien que notre thèse soit centrée sur l'analyse stratégique des acteurs (Crozier et Friedberg, 1977), on peut ainsi se prévaloir d'une certaine approche structuro-fonctionnaliste (Audet et Larouche, 1988) qui veut que les organisations tendent à répondre aux opportunités et contraintes de leur environnement en alignant un système de variables organisationnelles internes (Lawrence et Lorsch, 1994). Pour autant, force est de constater que les composantes de cet environnement auquel la stratégie est supposée réagir sont confuses dans la littérature comme dans les tentatives empiriques. Considérant l'incertitude et la complexité de l'environnement des firmes (Simon, 1956), on est alors en droit de questionner la capacité discriminante de l'accessibilité accrue à faire émerger *ex ante* une action structurante de long terme (Johnson *et al.*, 2008) dans le cas de la LGV BPL.

Cette réserve théorique, qui semble appuyée par les résultats des études de cas mentionnés plus haut, interroge avec prudence la capacité d'anticipation des acteurs économiques dans une situation de décision stratégique difficilement planifiable (Mintzberg et Waters, 1985). Il s'agit de reconnaître clairement dans nos développements préalables au terrain que la sensibilité de certaines organisations peut être particulièrement limitée. Dès lors, nous nous attardons plus précisément sur **les déterminants de la prédisposition différenciée des entreprises à prendre en compte la LGV, ainsi que sur les conditions d'émergence d'actions associées à la nouvelle offre de transport**.

C. De l'émergence au déploiement de la sensibilité dans le temps et l'espace

Dans notre recherche, la décomposition analytique suivante consiste à entrevoir le lien entre les conditions observées de la sensibilité et la prospective de potentielles nouvelles configurations territoriales. **Il ne s'agit donc pas de viser la seule compréhension des raisons de la sensibilité des entreprises, mais d'en projeter subséquemment les potentielles conséquences territoriales agrégées**. De ce fait, nous nous positionnons de manière à examiner « le système d'interactions spatiales entre les villes et en leur sein, produit par les entreprises » (Rozenblat, 2015, p. 396). Passer de la recherche des « mobiles » de la sensibilité à l'appréciation des implications spatiales invite toutefois à la retenue dans les conclusions. On se gardera dès lors d'une vision économiciste, car les dynamiques territoriales ne sauraient bien entendu renvoyer aux seules composantes économiques, et encore moins aux seules entreprises (Fache, 2008). L'évolution territoriale, dans une logique systémique (Lemoigne, 1984 ; Le Berre, 1992) tient davantage d'une confrontation d'acteurs divers (Lévy, 1991) et de facteurs multiples de nature économique, environnementale, sociale, culturelle, politique, etc (Greffe, 2002).

Une fois encore les théories des organisations, dont celle du management stratégique, dressent un cadre d'analyse intéressant (Serboff, 2013). Nous avons précédemment montré la multi-dimensionnalité de la notion de distance (cf. chapitre 2), que les chercheurs en stratégie et management international conceptualisent traditionnellement au prisme de la différence plurielle entre les espaces (Yeung, 2005 ; Bouvier-Patron, 2014). Néanmoins, l'état de la connaissance repose avant tout sur l'accumulation d'études empiriques approfondissant le rôle de l'espace géographique dans la stratégie des firmes multinationales (Egelhoff, 1991). Dans le sillage des travaux fondateurs de Chandler (1962) ou de Stopford et Wells (1972), peu de place a visiblement été laissée aux préoccupations spatiales dans l'appréhension des liens théoriques entre stratégie et design organisationnel *par* l'espace (Joffre et Koenig, 1985 ; Serboff, 2013 ; Sergot et Chabault, 2015).

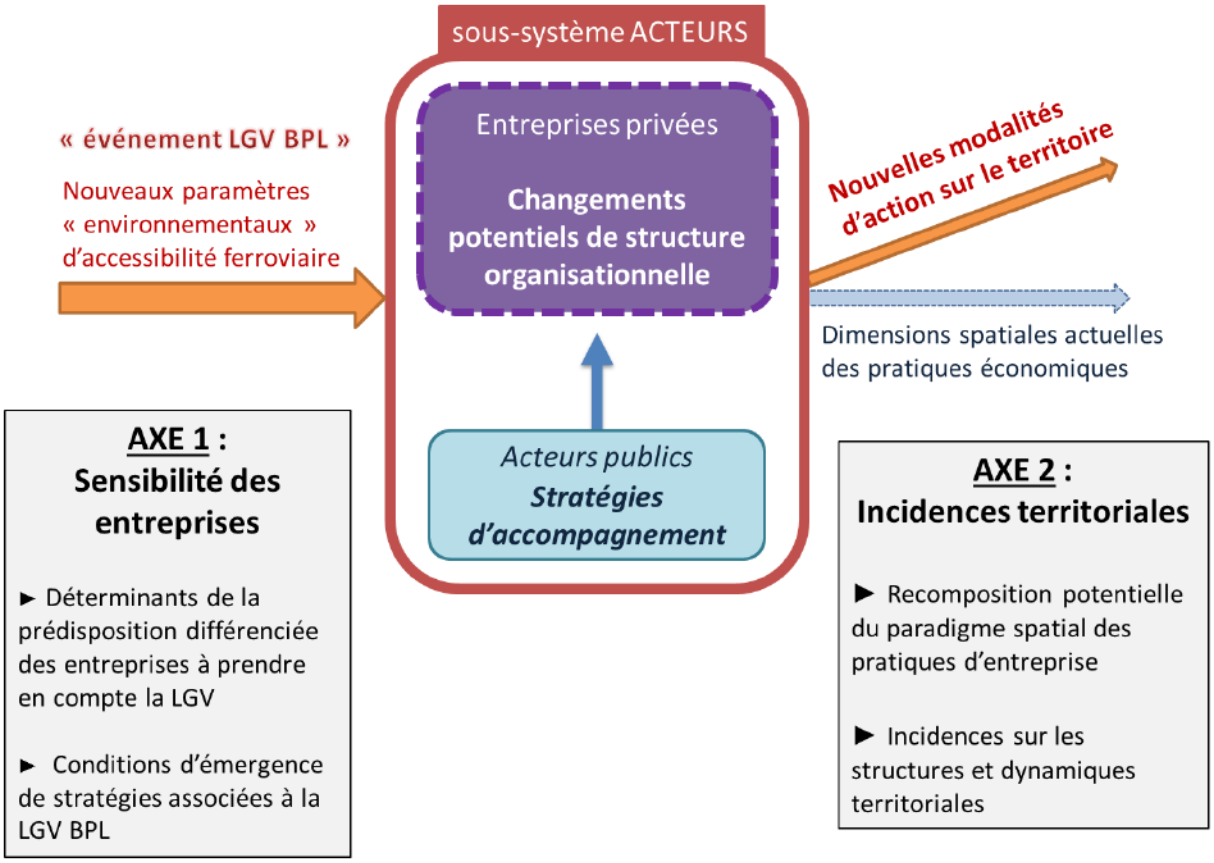
Même si l'échelle internationale demeure, ces lacunes de conceptualisation ont cependant été en partie comblées par la **caractérisation des trois principales conduites par lesquelles les dirigeants sont amenés à gérer la distance ressentie dans le but d'organiser le traitement de l'information** (Egelhoff, 1991 ; Ghemawat, 2007 ; Serboff, 2013). Le choix d'une stratégie d'adaptation à la distance traduit les tentatives de réduction de l'incertitude et de l'asymétrie d'information entre les composantes organisationnelles internes et externes des firmes. A l'opposé, les mesures d'agrégation de la distance reflètent une perception peu contraignante de l'espace géographique et conduisent à la recherche d'économies d'échelle et d'efficiences dans les relations internes (Bartlett et Ghoshal, 1987). Enfin, la stratégie d'arbitrage de la distance renvoie à une exploitatation systémique et

différenciée de l'information au sein de l'organisation en réseaux (Burton *et al.*, 2011). Le caractère relationnel attaché aux mobilités spatiales varierait donc selon les choix stratégiques et organisationnels exprimés sous influence de la structure existante. Parfois donc, « geography follows strategy » (Atzema *et al.*, 2008, p. 213).

Cette perspective spatiale des stratégies nous enjoint par ailleurs à entrevoir une approche subjective et comportementale de la prise de décision à travers la perception de l'information et de la valeur des lieux (Strange *et al.*, 2006 ; Eickelpasch *et al.*, 2015). Le regard d'un acteur francilien sur le Grand Ouest n'est assurément pas le même qu'un protagoniste économique breton ou ligérien sur son environnement. Proposer une lecture spatiale des stratégies des dirigeants nécessite une fine évaluation de leurs repères spatio-temporels et de leurs comportements d'action actuels.

En synthèse de la construction d'une sensibilité des responsables d'entreprise à l'accessibilité accrue dans notre recherche doctorale, la figure 10 ci-dessous revient sur les attributs et les phases d'analyse successives que nous venons d'évoquer. Ce cadre logique constitue le socle de notre méthodologie qualitative fondée sur les éléments discursifs des responsables d'entreprise.

Figure 10 : Synthèse du cadre logique de la recherche



Sources : d'après Chandler, 1962 ; Carrouet, 2013 (*réalisation de l'auteur)*

2. Méthodologie de l'enquête auprès des dirigeants d'entreprise

Afin de répondre à notre problématique, qui porte sur les potentielles incidences territoriales de la LGV BPL révélées par la sensibilité *ex ante* des entreprises, la rencontre avec des acteurs productifs du Grand Ouest s'est imposée. On entrevoit cependant la difficulté d'une telle démarche (Angers, 2000). Faire adhérer un acteur du monde de l'entreprise à la réflexion qui est la nôtre n'était pas chose aisée. Aussi avons-nous accordé une importance cruciale à la bonne définition préalable des éléments de cadrage de notre matériau empirique.

2.1 Réflexions techniques initiales : le choix de la méthode et de la grille d'entretien

La première des réflexions a consisté à définir les contours méthodologiques et pratiques généraux de l'entretien : quel interlocuteur solliciter (Markusen, 1994) et sous quelle forme envisager l'échange ? Rapidement, **la figure du dirigeant** est apparue comme la plus propice à appréhender la confrontation de l'infrastructure nouvelle et de l'activité, de par ses connaissances transversales de l'organisation, ses capacités de projection stratégique, ses déplacements en général nombreux[145], ses facultés réflexives et son pouvoir décisionnel[146] (Faber, 2000). Ainsi, l'interlocuteur rencontré s'est avéré être dans 92 % des cas la personne à la tête de l'entreprise ou de l'établissement (qu'il s'agisse du président, du directeur général, du directeur de site, du gérant...). A défaut, d'autres collaborateurs stratégiques ont été ciblées, préférentiellement au sein des directions du développement ou des ressources humaines. Enfin, certains responsables d'entreprise ont été sollicités moins pour leur situation propre que pour leurs connaissances précises de thématiques-clefs de l'activité économique sur les territoires étudiés. Cette dizaine de spécialistes (du recrutement, de l'investissement de bureaux, des déplacements professionnels, de réseau sectoriel...), avec qui nous avons pu partager nos enseignements de terrain, nous a permis de contextualiser les enjeux économiques et d'effectuer dès lors une indispensable montée en perspective plus industrielle ou territoriale (Geertz, 2002).

Une fois la problématique et les caractéristiques de l'interlocuteur arrêtées, le choix de la méthode d'enquête s'est posé en des termes concrets (Healey et Rowlinson, 1993). L'approche quantitative par questionnaire a été délaissée au profit d'une **démarche qualitative empruntant tantôt à l'entretien semi-directif, tantôt à l'entretien compréhensif**[147] (Kaufmann, 1996 ; Beaud et Weber, 2003 ; Fugier, 2010). La préférence pour des méthodes qualitatives procède d'arguments multiples. Tout d'abord, si

[145] Dans une étude sur le TGV Sud-Est, Buisson *et al.* (1986) constatent que « la mobilité des chefs d'établissement du secteur des services marchands aux entreprises est exceptionnellement forte. A eux seuls, les déplacements de cette catégorie représentent 40 % de la classe de plus forte mobilité dans Rhône-Alpes » (p. 8).

[146] Ce parti pris ne doit pas occulter les limites tangibles à l'omniscience du dirigeant, le risque d'un biais de personnalisation, et un pouvoir décisionnel concernant la mobilité dans l'entreprise qui peut parfois être passablement limité. Nous reviendrons sur ces éléments dans le chapitre 6.

[147] L'approche diffère ainsi de l'évaluation chiffrée des retombées économiques locales en phase chantier, pour laquelle le recours à des questionnaires s'est avéré nécessaire.

la qualification des liens productifs et sociaux actuels des entreprises pouvait aisément convenir à un recueil d'informations quantitatives, la perception du dirigeant dans une situation d'anticipation de la grande vitesse ferroviaire ne pouvait, elle, que difficilement reposer sur des données quantifiées. L'objectif du travail de terrain n'est du reste pas d'identifier des liens de causalité que des recherches de type quantitatif peinent à démontrer (cf. chapitre 1), mais d'éclairer par les stratégies pressenties un certain nombre de processus toujours mal cernés. Or, nous pensions que seul l'échange en face-à-face était en mesure d'engager l'appropriation de notre recherche par l'interlocuteur. Supposant de plus le faible niveau d'information et la difficile mobilisation des dirigeants sur le sujet, il nous a semblé que la perspective d'une rencontre souscrirait davantage à la dimension informative et à la visée inclusive de l'observatoire de la LGV BPL (Bertrand *et al.*, 2018)[148].

Comme dans tout entretien, le recueil des données est concentré dans la parole de l'interviewé. Pour autant notre approche a de compréhensive, au sens kaufmannien, la recherche d'une certaine souplesse argumentée avec la méthode de l'entretien semi-directif (Cardon, 1996). L'implication dont nous avons fait preuve au cours de l'échange diffère par exemple du cadre protocolaire habituel de l'entretien semi-directif. Le porté à connaissance d'éléments d'analyse du contexte de mise en service de la LGV BPL fut une condition déterminante pour approfondir l'engagement des dirigeants dans la situation d'enquête. Une situation de dialogue souhaitée qui, à plusieurs reprises et contre les consignes de l'entretien semi-directif, a conduit l'interlocuteur impliqué à solliciter notre sentiment (Gotman, 1985). En outre, bien que certains invariants aient été définis, une place non négligeable a été laissée à l'approfondissement de matériaux imprévus et potentiellement intéressants (Thomas, 2006). Car « la meilleure question n'est pas donnée par la grille : elle est à trouver à partir de ce qui vient d'être dit par l'informateur » estime Jean-Claude Kaufmann (Kaufmann, 1996, p. 48).

Un guide (cf. annexe 2, p. 261) a servi de fil conducteur aux échanges avec les responsables d'entreprise. Il est composé d'**un registre de questions articulé en 4 thèmes** (cf. figure 11). Au sein de chacun de ces thèmes, la discussion a systématiquement été divisée en deux temps. Celui de la situation actuelle, à travers la caractérisation des déplacements et l'exposé de l'organisation spatio-productive, puis celui de la situation projetée après la mise en service de la LGV BPL. La difficulté – supposée et vérifiée – de nombreux chefs d'entreprise à appréhender l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire en Bretagne a ainsi conduit à ce que les échanges ne soient pas d'emblée portés sur la situation prospective. Cette entrée trop abrupte était en mesure d'entraver la réflexion contextualisée de l'interlocuteur qui, de fait, aurait dû construire un raisonnement contre-intuitif de la situation future vaguement envisagée à la situation actuelle vécue. Plusieurs dirigeants s'étant prétendus peu bavards sur le sujet ont d'ailleurs reconnu que cette mise en perspective progressive avait, sur l'instant, animé leur appréciation des enjeux et leur mise en représentation du changement[149] (Husser, 2010).

[148] La connaissance, même partielle, des nouveaux horaires TGV donne en aperçu saisissant du faible niveau d'information des responsables d'entreprise. Trois-quarts des dirigeants ont en effet affirmé ne pas avoir pris connaissance de l'offre TGV Atlantique 2017 avant que nous ne la leur communiquions au cours des échanges. Bien évidemment, ce chiffre ne s'applique qu'aux entretiens conduits à la suite de la communication de l'offre par la SNCF le 11 avril 2016.

[149] En témoigne ce propos tenu par un dirigeant manceau : « *Et bien figurez-vous que je n'avais pas envisagé que les choses pourraient être ainsi [...] c'est parce que vous me dites tout ça que cela me fait réfléchir* ».

Figure 11 : Thèmes portés à discussion avec les chefs d'entreprise



Sources : d'après Buisson *et al.*, 1986 ; Bazin *et al.*, 2006 (annexe 14) ; Setec, 2011 (*réalisation de l'auteur)*

En entrant plus en détail dans le contenu de la grille d'entretien, thème par thème mais sans ordre chronologique strict, on parvient aux remarques suivantes :

- Dans la majorité des cas, la discussion autour des **déplacements professionnels** a fait office de clef d'entrée pour associer activité économique et infrastructure de transport. Il est en effet plus facile d'amorcer des échanges constructifs par l'observation des comportements et de l'usage actuel, avant de couvrir des thèmes qui engagent davantage la capacité réflexive de l'interlocuteur et qui relèvent de la dimension stratégique des organisations, de l'image, voire du non-usage. L'objectif général associé à ce thème consiste à apprécier la capacité contributrice de la LGV BPL à répondre aux besoins de déplacements actuels ou latents exprimés par les entreprises. « De la variété de ces besoins découlent des utilisations différenciées des infrastructures » (Blanquart *et al.*, 2013, p. 120 ; cf. chapitre 5). Une attention particulière fut portée aux profils des collaborateurs mobiles, à la configuration et aux motifs des déplacements professionnels entrants comme sortants, aux déplacements domicile-travail principaux des collaborateurs, ainsi qu'aux pratiques personnelles de l'interlocuteur (en partie afin de pouvoir déceler un éventuel biais de personnalisation dans le propos). Nous intégrons donc dans le champ de l'étude les mobilités réversibles associées à l'exercice de l'activité professionnelle que sont les déplacements pendulaires et les voyages d'affaires (Bassand et Brülhard, 1981).

- L'évocation des **stratégies commerciales** opère un passage plus marqué vers des approches transactionnelles de l'activité (Williamson, 1975 ; Quélin, 2002). Elle engage dès lors la notion de compétitivité, au prisme de la possible reconfiguration – implicitement associée ici à un élargissement – de l'aire de marché des entreprises. Elle ouvre également la réflexion sur la

notion d'attractivité, ou plus exactement sur la capacité des entreprises à se montrer attractives vis-à-vis de partenaires commerciaux potentiels en capitalisant sur l'accessibilité accrue.

- En associant **coopérations et concurrence**, on poursuit plus avant l'appréciation des logiques transactionnelles en renvoyant directement aux frontières de la firme (Barthélemy et Gonard, 2003 ; Baudry, 2003). Nous cherchons à identifier le rôle des déplacements dans les mécanismes de coordination intra et inter-entreprises. Cette partie interroge d'abord le fonctionnement interne des organisations, entre autonomie et intégration. Pour les entreprises multi-établissements ou les groupes, la LGV PBL est en effet susceptible d'affecter la qualité des liens internes et de conduire à une réflexion nouvelle sur l'allocation des fonctions et des activités. S'en suit l'examen des liens partenariaux marchands, et ce, des déterminants de leur configuration actuelle à l'éventuelle modification de la stratégie d'externalisation encouragée par l'infrastructure nouvelle. Les liens fonctionnels hors marché (traduisant l'inscription de la firme dans les réseaux) permettent par ailleurs de dessiner des points d'ancrage ou de volatilité. C'est généralement en évoquant ces logiques sociales et organisationnelles que nous revenons sur des éléments structurels associés à la localisation de l'activité (historique et déterminants de l'implantation). Il s'agit ainsi d'apprécier le « degré de liberté économique à la localisation » des entités interrogées (Aguiléra-Bélanger *et al.*, 1999). Enfin, en discutant du contexte concurrentiel actuel et projeté avec les dirigeants, on entrevoit l'acuité avec laquelle, au travers de la concurrence entre les firmes, s'affirme la concurrence entre les territoires (Benko, 1996).

- Pour finir, le thème « **recrutement et emploi** » traite d'une dimension qui, bien que prosaïque, s'avère éminemment stratégique pour les entreprises. C'est celle de la capacité à attirer les profils idoines, sans lesquels l'organisation ne peut convenablement envisager son développement. Introduire ces thématiques dans la discussion avec les chefs d'entreprise n'est pas dénué de complexité, tant la relation avec l'infrastructure apparaît parfois ténue. On entrouvre en effet les champs les plus abstraits – du moins difficilement intelligibles – de l'accessibilité, en interrogeant à la fois l'image du TGV sur les territoires desservis et la possibilité de déplacement plus que le déplacement lui-même (Kaufmann, 2002). Autrement dit, l'entretien invite aussi à concevoir un usage de l'infrastructure nouvelle qui n'est pas fondamentalement assorti de déplacements effectifs mais d'une valeur assurantielle (Veltz, 2002). Dès lors, la difficulté réside dans le fait qu'on enjoint l'interlocuteur à appréhender des processus sur lesquels ses agissements sont inévitablement limités, dans la mesure où le marché du travail résulte de la convergence entre les stratégies des entreprises et celles des actifs (Jayet, 2000).

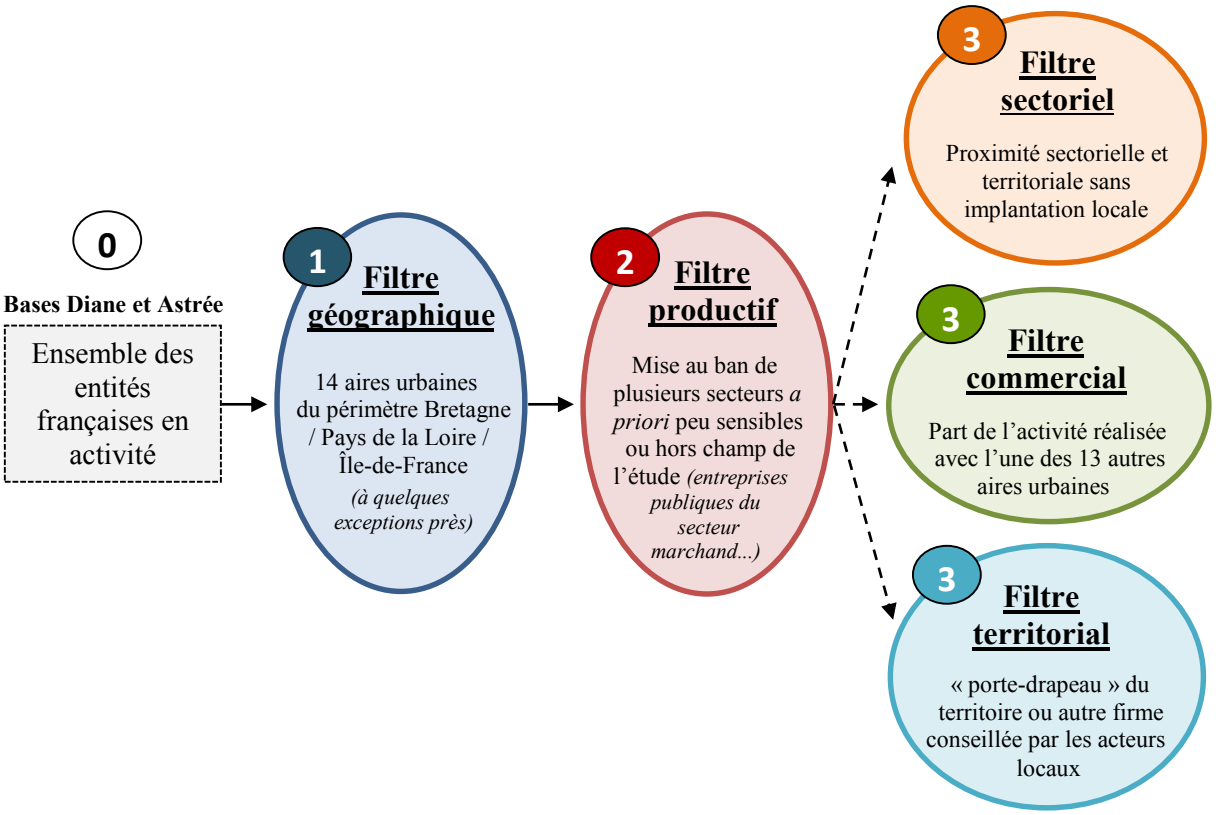
Devant l'exposé sommaire de ces thèmes, on pourrait finalement s'étonner de la faible teneur géographique de la trame d'entretien. En réalité les localisations, étant entendues comme des dimensions constitutives de l'activité (Perrat, 2000), sont transversales à l'ensemble des axes thématiques. Olivier Klein estime ainsi qu' « organisation, usage du temps et de l'espace sont indissociables » (Klein, 2001, p. 198). Conséquemment, au-delà de la portée heuristique accordée aux localisations, l'interrelation entre les composantes temporelle, spatiale et organisationnelle a orienté la délimitation de l'échantillon d'étude.

2.2 Identification d'un échantillon construit d'entreprises

L'échantillonnage en vue de l'enquête de terrain procède d'un certain nombre de choix raisonnés qu'il convient de présenter ici. En effet, en retenant intentionnellement des entreprises sur la base de caractéristiques prédéfinies, le produit final peut être considéré comme un **échantillon par choix raisonné** (Savoie-Zajc, 2007). En d'autres termes, la sélection des entreprises ne provient pas d'une méthode probabiliste qui vaudrait représentativité statistique. Il s'avère nécessaire de veiller à ce que l'échantillon empirique soit néanmoins explicatif de certains éléments des trajectoires territoriales (Markusen, 1994). Car à défaut d'une parfaite représentation statistique, le travail d'enquête entend englober une gamme importante du spectre de l'articulation entre la LGV BPL et l'organisation interurbaine des principales activités du territoire.

La procédure de sélection peut globalement être illustrée par la figure 12 ci-dessous, dont nous reprenons la trame dans les commentaires qui suivent :

Figure 12 : Critères de sélection de l'échantillon d'entreprises à partir de la base de données et des connaissances des partenaires locaux



Sources : d'après base « Diane-Astrée », Insee (*réalisation de l'auteur)*

0 La démarche d'échantillonnage trouve son origine dans les **bases de données Diane et Astrée**, mises à disposition pour les besoins de l'étude doctorale par l'Audiar[150]. Bien que ce riche matériau nécessite un temps de prise en main important, il restitue des éléments précieux de l'articulation entre les activités économiques et les territoires. Véritables outils d'intelligence économique territoriale, les deux bases rassemblent pratiquement l'ensemble des sociétés françaises inscrites au Registre du Commerce ainsi que les entreprises publiques du secteur marchand et les indépendants[151]. La base Astrée comporte en réalité deux volets-sources, l'un de nature juridique et structurel lié à l'activité, l'autre de nature capitalistique lié à la gouvernance stratégique. Le premier permet, sur l'ensemble du territoire national, de reconstituer géographiquement le réseau productif interne des entreprises entre l'établissement principal et les éventuels établissements secondaires. Le second, construit autour des liens capitalistiques entre les entités, présente une information exhaustive de la composition des groupes et de la géographie de l'actionnariat. A la différence du volet précédent, ce pan de la base Astrée autorise la détection d'éventuelles filiales en précisant le niveau d'indépendance capitalistique des structures[152]. La base Diane, quant à elle, s'est montrée d'une utilité moindre dans nos travaux. Son contenu essentiellement financier et comptable ne correspondait pas véritablement à nos perspectives[153]. Aussi, seules des informations sur les effectifs, la nature détaillée de l'activité, les noms des dirigeants, l'aire de marché, la position sur le marché[154] et sur les opérations financières majeures[155] ont été extraites.

1 Face à la donnée brute retraçant l'ensemble des entités françaises en activité, un premier filtre géographique est appliqué. Ainsi, nous ne retenons dans la base principale que **les établissements localisés au sein des 14 aires urbaines qui constituent notre périmètre d'étude[156]**. Le choix de l'aire urbaine telle que définie par l'Insee peut évidemment porter à débat. Les questions de périmètre ont du reste toujours une incidence théorique, méthodologique et pratique. En présence de gares TGV centrales, privilégier l'unité urbaine se serait avéré pertinent dans l'optique d'une analyse fondée sur les seules activités tertiaires supérieures, du fait de leur niveau de concentration géographique dans les agglomérations. Mais un tel parti pris aurait par la même exclu certaines activités industrielles périphériques. On connaît qui plus est le décalage pouvant exister entre les périmètres institutionnels et la

[150] Sur un poste dédié au sein de l'Agence.

[151] Un décalage dans le périmètre existe cependant entre la base Diane et la base Astrée, décalage sur lequel nous ne nous attardons pas tant il est insignifiant pour notre étude.

[152] En effet, au sens de l'article L.233-1 du code de commerce, la filiale est une société disposant d'une personnalité juridique distincte de la "société-mère". Dotées d'une existence autonome, les filiales n'apparaissent donc pas dans le volet structurel de la base. En revanche, une filiale existe dès lors qu'une société détient une participation de plus de 50 % dans le capital d'une seconde. Ce critère capitalistique fondamental explique la présence des filiales dans le volet actionnarial de la base.

[153] D'autant que les deux bases fonctionnant en accès croisé, nombre d'informations issues de Diane se retrouvent sur l'interface Astrée, et inversement (selon l'offre souscrite auprès du détenteur privé de la base de données).

[154] La base différencie chaque entité selon qu'elle est positionnée principalement en tant que « fabricant », « prestataire de service » ou « grossiste ».

[155] Historique des fusions-acquisitions par exemple.

[156] Il s'agit donc des aires urbaines d'Angers, Brest, Laval, Le Mans, Lorient, Nantes, Quimper, Rennes, Sablé-sur-Sarthe, Saint-Brieuc, Saint-Malo, Vannes et Vitré. En revanche, étant donné le nombre d'observations et la capacité maximale d'extraction des données, Paris a été traité séparément et à l'échelle de l'unité urbaine.

réalité de l'activité économique. Considérant que notre démarche relevait d'un écrémage intentionnel non probabiliste, il nous a semblé préférable de privilégier en amont une échelle plus petite qui, nous le verrons, n'est d'ailleurs pas exclusive.

2 Une deuxième sélection est ensuite opérée par le biais des **sphères et domaines d'activité principale**. Sont envoyées dans une base secondaire les activités de la sphère présentielle, c'est-à-dire celles qui répondent aux besoins des populations présentes sur le territoire (commerce de détail, hébergement, enseignement et administration...). Dans la sphère productive restante, la production agricole[157], les industries extractives, les activités de transport et distribution, les services opérationnels, l'immobilier sont également mis au ban du fichier principal. A la suite de nombreuses séries d'apurement, **le fichier se compose d'un total de 716 entreprises**.

3 Dès lors, les filtres suivants ne considèrent plus la base de données comme élément sélectif unique. Le processus d'identification des entreprises est enrichi par d'autres sources d'information, issues notamment de données locales (fichier CCI, annuaires économiques...), de la littérature non académique ou des médias spécialisés. A ce stade, nous confrontons la liste précédemment constituée aux connaissances de divers partenaires sur le tissu local d'entreprises. Hormis le dialogue constant avec nos partenaires de l'Audiar, cette démarche a été formalisée par des échanges avec les acteurs de l'économie locale (agences de développement, CCI, Medef, EPCI, réseaux d'entreprises...). Des tables rondes ont ainsi été organisées à Angers (septembre 2015), à Laval (novembre 2015), au Mans (novembre 2015 et février 2016), à Nantes (mai 2016) et à Rennes (juin 2016)[158]. Dans les territoires restants, à l'exception de la région parisienne, une liste argumentée a été adressée par courriel aux personnes-ressources identifiées dans les agences d'urbanisme et de développement ou au sein des services *Economie* pour les plus petites agglomérations. Enfin à Paris, les assises théoriques singulières présentées plus haut (cf. 1.3) nous ont conduit à des choix de méthode spécifiques. En concertation avec les partenaires, nous nous sommes tournés vers l'Association des cadres bretons. Ce réseau d'influence au service du développement économique de la Bretagne fédère des professionnels occupant des fonctions clefs et accompagne les porteurs de projets en favorisant leurs contacts auprès des centres de décision parisiens. Par cet intermédiaire, nous espérions sonder le degré d'appréhension du microcosme francilien sur les opportunités dans le Grand Ouest et, dans l'idéal, accéder à de probables investisseurs. Malheureusement, bien que les échanges aient permis de saisir le contexte historique et économique des relations entre le Grand Ouest et Paris, l'activation du carnet d'adresses n'a pas fonctionné tel que nous l'espérions[159].

Toutefois, le point de vue éclairé de l'Association des cadres bretons et de l'ensemble des partenaires du Grand Ouest a conforté la liste d'entreprises en dépassant le stade des liens structurels renseignés dans les bases de données. La sélection s'étend désormais aux liens économiques connus entre les territoires à travers la géographie des filières (nautisme, télécommunications, réalité virtuelle, agroalimentaire, objets connectés, cyberdéfense...) et la

[157] A l'exception des activités de services aux productions agricoles.
[158] Cette dernière rencontre ayant eu lieu après la campagne d'entretien, les échanges ont donc avant tout été alimentés par une restitution des principaux constats.
[159] Sur les six entretiens conduits en région parisienne, un seul l'a été grâce au réseau de l'association.

considération des échanges commerciaux (relations de clientèle ou de sous-traitance). Certains acteurs moteurs des territoires qui avaient pu être écartés de la sélection sont en outre réintégrés[160]. En définitive, au terme de la procédure de sélection, **l'échantillon d'entreprises final s'établit à 662 entreprises**. Autant de structures différentes par leur taille, leur secteur d'activité, leur étendue de marché, leur localisation, leur ancienneté, etc. Cette diversité souhaitée n'est autre que l'application pratique de notre questionnement de recherche principal, à savoir l'identification des paramètres discriminants et faits stylisés spatialisés de la sensibilité des entreprises privées.

2.3 Prises de contact et déroulement des entretiens

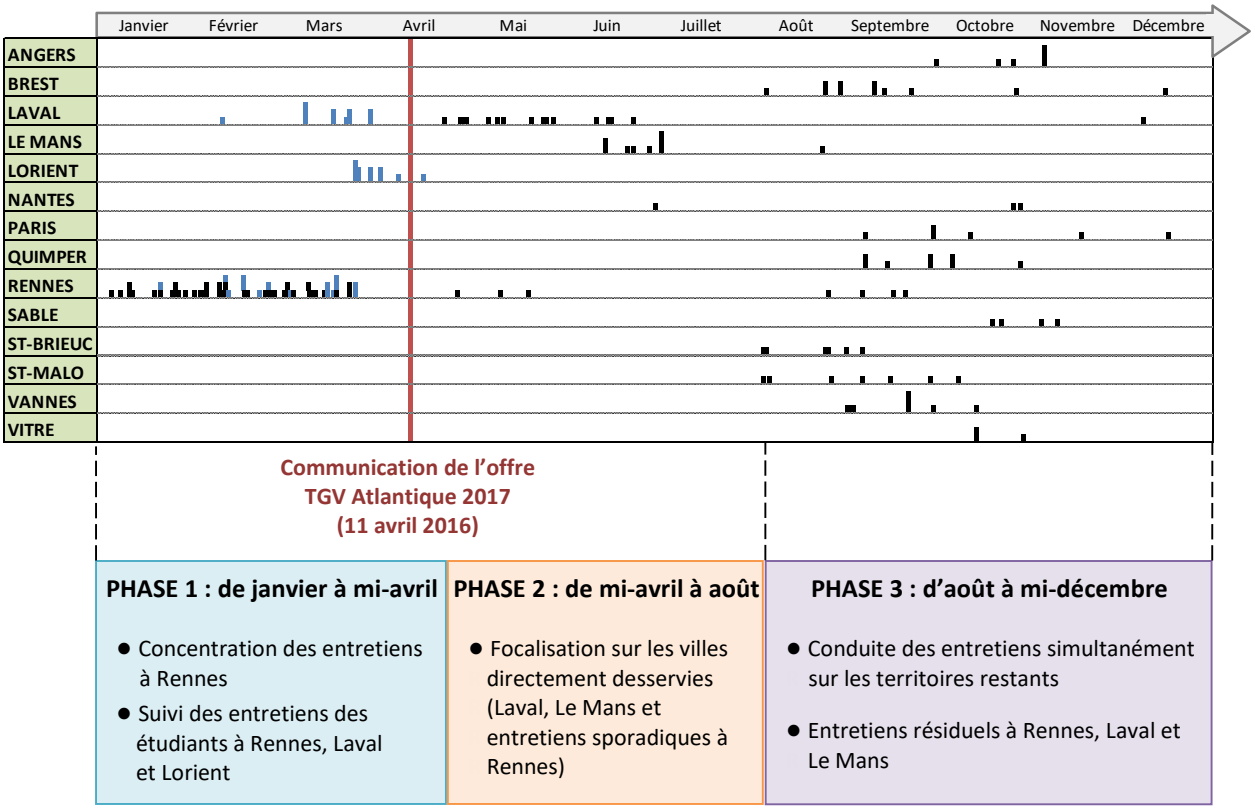
L'achèvement de l'identification des entreprises ne rend pas immédiatement envisageables les entretiens. La recherche du courriel personnel du dirigeant ciblé, ou de l'acteur jugé a priori le plus « compétent » (Savoie-Zajc, 2007), a ensuite nécessité un travail important. Car si une vingtaine d'adresses nous a été directement communiquée par les partenaires de l'étude, la vaste majorité des coordonnées électroniques nous était à ce stade inconnue[161]. Le temps précédant la prise de contact est aussi celui des choix dans la formulation de la demande. L'enjeu est décisif, car la sollicitation doit être en mesure de susciter l'intérêt du futur interlocuteur. Pour ce faire, nous avons décidé d'une formulation nominative du courriel, d'une individualisation de la demande d'entretien (après recherche d'informations sur l'historique et l'actualité du dirigeant ou de son entreprise)[162] et de l'ajout d'un courrier d'accompagnement du Président d'Eiffage Rail Express afin d'acter du sérieux et de la portée d'une recherche multipartenariale intégrée à l'observatoire de la LGV BPL.

Au vu de la taille de l'échantillon, l'organisation temporelle et spatiale de la campagne d'entretiens a également nécessité une réflexion en amont. L'accompagnement de l'Audiar et sa proximité avec certains chefs d'entreprise locaux ont logiquement orienté nos premières rencontres dans la région rennaise. La capitale bretonne bénéficiait en outre d'une communication plus affirmée sur le projet de LGV BPL, alors même que l'offre TGV future n'avait pas encore été communiquée par la SNCF. En effet, et c'est un élément particulièrement important à garder à l'esprit, le détail des horaires de l'offre TGV Atlantique 2017[163] n'a été officialisé par la SCNF qu'au mois d'avril 2016, soit plus de trois mois après le début de la campagne d'entretiens. Devant les impératifs de calendrier de notre recherche et les exigences des partenaires, nous n'aurions de toute évidence pas pu envisager de repousser davantage le lancement des rendez-vous avec les dirigeants. D'autant que nous nous sommes vu épaulé dans

[160] Citons ici deux exemples, l'entreprise Delta Dore implantée à Bonnemain en Ille-et-Vilaine et le groupe manceau Oui care. La première n'était plus apparue dans la liste car localisée hors de l'aire urbaine rennaise et le second avait été relégué car spécialisé dans les services à la personne. Or, ces deux sociétés constituent de par leur histoire, leur taille et leur rayonnement, des fers de lance actifs dans leur territoire d'implantation respectif.
[161] La base Diane Astrée renseigne l'identité et la fonction des dirigeants statutaires et opérationnels mais ne communique pas de coordonnées téléphoniques ou électroniques individuelles.
[162] La personnalisation est particulièrement visible dans la relance par courriel que nous avons systématiquement envoyée une semaine après la demande initiale. Une troisième relance par téléphone était effectuée au cas par cas. Comme l'indiquent Healey et Rawlinson (1993), « une persistance polie est importante pour obtenir un entretien » (p. 346).
[163] Autrement dit les horaires valables à partir de la mise en service commercial de la LGV BPL le 2 juillet 2017.

notre exercice de terrain par quatre étudiants du master 2 AUDIT[164] de l'Université Rennes 2, qui avaient eux aussi des contraintes de disponibilité. La première phase de l'enquête (de janvier à mi-avril) s'attache ainsi à la conduite des entretiens dans l'agglomération rennaise et au pilotage de la série d'entretiens confiés aux étudiants sur les territoires de Rennes, Laval, et Lorient[165] (cf. figure 13). Une fois l'offre TGV rendue publique, un deuxième temps a permis l'avancée des rencontres dans les territoires de Laval et Le Mans, directement desservis par la LGV BPL. Enfin, le dernier semestre de 2016 a été consacré à l'élargissement du terrain d'enquête afin que soient couverts par l'étude qualitative l'ensemble des 14 territoires du périmètre de thèse.

Figure 13 : Distribution et phasage des 179 entretiens au cours de l'année 2016



Lecture : *Les barres noires symbolisent les entretiens conduits par nos soins, les bleues ceux conduits par les étudiants. La hauteur des barres correspond au nombre d'entretiens quotidien sur un même territoire, compris entre 1 et 3.*

Sources : d'après SNCF (*réalisation de l'auteur)*

[164] Aménagement, Urbanisme, Diagnostic et Intervention sur les Territoires (AUDIT).

[165] Un échantillon spécifique a été communiqué aux étudiants, ces derniers prenant à leur charge la prise de contact, la réalisation de l'entretien et le compte rendu. En concertation avec les partenaires, le choix a été fait de concentrer leur travail sur Rennes et Laval (en appui des rencontres réalisées par nos soins), mais également de leur confier l'ensemble des entretiens à Lorient. Après une période d'acculturation pendant laquelle ils nous ont accompagné à certaines entrevues avec les dirigeants, les étudiants ont rencontré seuls 17 entreprises à Rennes, 11 entreprises à Laval et 12 entreprises à Lorient.

Principalement organisées dans les locaux de l'entreprise[166], les rencontres se sont déroulées dans la plupart des cas seul avec l'interlocuteur. La prise de note a été personnellement préférée à l'enregistrement audio des échanges. Nous avons en effet considéré que l'absence d'enregistrement favoriserait la situation de complicité et d'empathie (Healey et Rawlinson, 1993) que nous espérions avec le dirigeant. Nous voulions en outre que le temps de la prise de note instaure un rythme pondéré qui puisse contraster avec les interviews de presse pour lesquels les chefs d'entreprise sont habituellement sollicités. Le prélèvement fréquent de verbatim induit incontestablement des instants de pause dans l'échange, mais ces suspensions ne sont pas pour autant improductives. Elles conduisent l'interlocuteur à de brèves formes d'introspection et introduisent le sentiment que les propos prennent de la valeur dès l'instant même où ils sont prononcés. En éprouvant ainsi de l'intérêt pour le contenu idiosyncrasique instantané, on est tenté de retrouver l'approche de Rogers qui a ostensiblement influencé la pensée de Jean-Claude Kaufmann (Rogers, 1998).

D'un point de vue pratique cette fois, la concision de la prise de notes facilite l'examen discursif en opérant une analyse de l'instant, consolidée par les entretiens passés, des récurrences et des points concordants. Car il ne faut pas occulter une certaine redondance des propos après 179 entretiens. Ce plafond de verre témoigne certes d'un faisceau de preuves appréciable, mais la diversité des points de vue entraîne paradoxalement une complexité accrue dans l'analyse inductive du corpus. Le nombre d'entretiens peut d'ailleurs paraître important pour une recherche en sciences humaines et sociales (Paillé et Mucchielli, 2003), surtout en l'absence de traitement statistique. Loin d'avoir fait l'impasse sur la qualité des échanges au profit de la quantité, il s'agit plutôt d'une volonté de couvrir une gamme de territoires et d'organisations productives diverse avec un seuil convenable pour la fiabilité des interprétations. Inévitablement donc, la diversité conduit à la multiplicité.

2.4 Caractéristiques globales des 179 entreprises enquêtées

Avant de présenter les éléments d'analyse, consacrons quelque temps aux caractéristiques générales du corpus qui sera mobilisé dans la deuxième partie de ce mémoire. Nous étudierons notamment la répartition sectorielle et géographique, la taille et la nature des établissements rencontrés.

Au préalable, la figure 14 ci-dessous reprend plusieurs caractéristiques essentielles de l'échantillon et du matériau réellement mobilisé. Elle indique notamment que les 179 entreprises enquêtées[167] représentent plus de 35 000 emplois salariés dans les 14 territoires de l'étude[168]. Pour donner un point

[166] 9 entretiens sur 10 ont eu lieu au sein de l'entreprise. Les entretiens restants se sont déroulés par téléphone.
[167] Au chiffre de 179 responsables d'entreprise peuvent être ajoutés les réponses parfois détaillées par e-mail ainsi que les propos tenus lors du séminaire de restitution de l'enquête qui s'est tenu à Rennes le 13 juin 2017 en présence de près de 80 acteurs économiques du Grand Ouest (cf. annexe 1, p. 261).
[168] N'ont été retenus que les effectifs de l'entité sur le territoire dans lequel l'entretien a eu lieu. Voir notes de lecture de la figure 14.

Negre, Romaric. Sensibilité prospective des entreprises à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire : le cas de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire - 2018

de repère bien plus qu'en considérant le chiffre exploitable, cela équivaut à environ 3 % de l'emploi total[169] des 13 agglomérations du Grand Ouest[170].

Figure 14 : Quelques éléments statistiques de l'échantillon et des entreprises rencontrées par territoire étudié

	Nombre d'entreprises sollicitées	Nombre d'entreprises rencontrées	Taux de concrétisation* (en %)	Effectif salarié enquêté estimé dans le territoire**	% de l'emploi total du territoire enquêté***
ANGERS	29	7	24	512	0,4
BREST	43	11	26	720	0,7
LAVAL	70	28	40	2 938	6,5
LE MANS	33	9	27	4 449	4,1
LORIENT	50	12	24	2 575	4,6
NANTES	8	4	50	366	0,1
PARIS	40	6	15	1 095	*insignifiant*
QUIMPER	26	8	31	1 240	2,6
RENNES	247	64	26	14 316	7,0
SABLE	19	4	21	2 545	20,6
ST-BRIEUC	26	6	23	731	1,4
ST-MALO	24	7	29	2 152	8,3
VANNES	36	10	28	1 062	2,2
VITRE	11	3	27	1 115	8,3
TOTAL :	**662**	**179**	**27**	**35 816**	**3,1** *(hors Paris)*

***** *Il s'agit du quotient du nombre d'entreprises rencontrées sur le nombre d'entreprises sollicitées. Le taux de transformation (ou taux de concrétisation) diffère ainsi d'un taux de retour, en ce sens que le retour de mail ne vaut pas concrétisation de l'entretien.*

****** *Données de la base SEQUOIA communiquées par l'Acoss et les Urssaf pour la date la plus récente possible (le plus souvent au 31/12/2016). Il s'agit de l'effectif salarié en fin de trimestre, déclaré par l'entreprise sur son bordereau récapitulatif des cotisations. Chaque salarié compte pour un quel que soit son temps de travail. Dans certains cas de forte croissance des effectifs, nous avons fait le choix de retenir le nombre de collaborateurs communiqué par notre interlocuteur.*
N'ont été retenus que les effectifs de l'entité sur le territoire dans lequel l'entretien a eu lieu, et ce même si d'autres établissements existent dans un ou plusieurs autre(s)territoire(s) de l'étude ou si l'interlocuteur a une responsabilité au-delà du territoire enquêté. A titre d'exemple, bien que nous ayons rencontré le directeur régional du groupe Orange à Rennes, nous retenons comme effectif les 5 000 collaborateurs de l'agglomération rennaise et non les 8 500 salariés du groupe dans la région Bretagne.

******* *Il s'agit d'une estimation du pourcentage d'emplois enquêté sur le territoire. L'emploi total considéré est celui de l'unité urbaine en 2011. Les valeurs sont données à titre indicatif, puisque les décalages de périmètres et de temporalités des données ne permettent pas d'obtenir des chiffres fiables.*

Sources : d'après Acoss-Urssaf, Insee (*réalisation de l'auteur)*

[169] Selon l'Insee, l'emploi total regroupe l'ensemble des emplois salariés et non salariés des secteurs marchands et non marchands.
[170] Voir Nègre (2018) pour un comparatif entre l'emploi sectoriel des territoires et les effectifs salariés des établissements inclus dans le panel d'entretien.

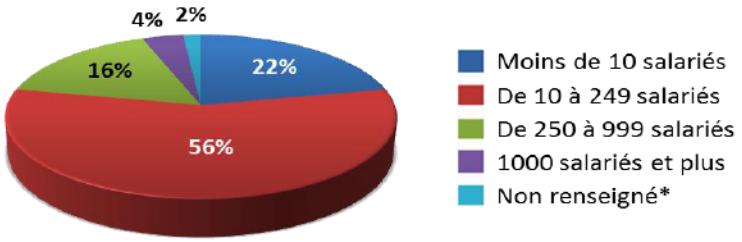
A la vue du tableau précédent et par excès de facilité, on pourrait « faire parler » les taux de transformation, en arguant du fait que l'absence de concrétisation de l'entretien est une forme d'insensibilité à l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire en Bretagne. Toutefois, nous pensons que cela relèverait d'un raisonnement étriqué. Prenons pour exemples les entretiens conduits dans la région nantaise. Un taux de concrétisation de 50 % pourrait laisser penser que les dirigeants nantais sont particulièrement réceptifs à l'idée d'échanger sur la LGV BPL. Outre que cette valeur s'applique à un nombre d'entreprises sollicitées particulièrement faible, l'expérience des rencontres a au contraire montré la difficile mobilisation du milieu économique nantais sur le sujet[171].

Suite à ce constat, nous avons décidé de ne contacter à Nantes que des dirigeants d'entreprise présentant une appétence quasi-certaine pour nos problématiques. Autrement dit un taux de concrétisation élevé peut aisément résulter d'une sélectivité plus poussée des entreprises. En outre, une réponse négative par mail, bien que courtoise et argumentée, peut faire valoir des justifications dont il est difficile de vérifier l'authenticité. Le motif d'un manque de disponibilité ne signifie pas que le dirigeant se désintéresse de la problématique, encore moins que son témoignage n'aurait apporté que peu d'enseignements. Tout bien considéré, seul le taux de transformation global de 27 % semble apte à donner une indication admissible et intéressante.

A. Taille des entités enquêtées : une majorité d'établissements de taille moyenne

Comme nous l'indiquions précédemment, les éventuels effectifs des sociétés hors du territoire dans lequel l'entretien est conduit ne sont pas intégrés au calcul. Il s'agit donc d'estimer la taille des établissements locaux et non celle des entreprises. Avec une valeur médiane de 45, les structures du corpus apparaissent de taille moyenne[172]. Plus de la moitié d'entre elles comptent de 10 à 249 employés. Sept établissements possèdent toutefois plus de 1 000 salariés[173], le plus grand atteignant même 5 000 collaborateurs.

Figure 15 : Nombre de salariés par établissement enquêté



** Pour quelques structures économiques comme les associations loi 1901 animant les pôles de compétitivité, le calcul d'un effectif (de salariés ou de membres) n'a pas réellement de sens.*

(réalisation de l'auteur)

[171] La réunion organisée le 3 mai 20016 à la DREAL des Pays de la Loire, en présence de la CRCI des Pays de la Loire et de Nantes Saint-Nazaire Développement, nous semble particulièrement révélatrice de la très faible sensibilité globale des acteurs locaux. Nos interlocuteurs ont eu la plus grande difficulté à identifier, parmi leurs contacts directs, les entreprises qui pourraient témoigner d'un intérêt manifeste pour la LGV BPL.

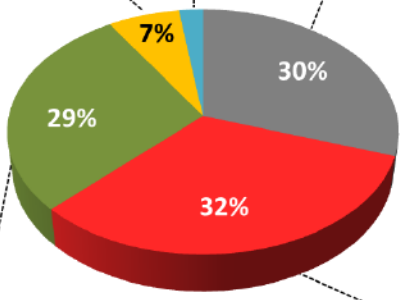
[172] La moyenne arithmétique est de 205 et l'écart-type de 550.

[173] Trois de ces entreprises sont implantées dans l'agglomération de Rennes, les quatre restantes au Mans, à Lorient, à Saint-Malo et à Sablé-sur-Sarthe. A noter par ailleurs que sur 188 grandes entreprises présentes en Bretagne, seules quatre ont leur siège social dans la région (Rouxel, 2013) et trois d'entre elles figurent dans notre panel.

B. Secteurs d'activité : une volonté de diversité

Concernant les secteurs d'activité économique, le corpus se caractérise par un poids pratiquement équivalent de trois ensembles sectoriels : la fabrication de biens de production ou de consommation et la construction (30 % du corpus, soit 54 entreprises), la conception de contenus numériques et le conseil technologique (32 % du corpus, soit 58 entreprises), et les services scientifiques et techniques aux entreprises (29 % du corpus, soit 51 entreprises). Le restant comprend les activités de la banque et de l'assurance (7 %) et les activités diverses n'ayant pu être classifiées[174] (2 %) (cf. figure 16).

Figure 16 : Nomenclature d'activités utilisée pour qualifier les entreprises enquêtées



Activités financières, d'assurance et de mutuelle (12 entreprises)

Banque et crédits	33%
Assurance (hors courtage)	25%
Courtage en assurance	25%
Mutuelle	17%

Autres activités (4 entreprises)

Hôtellerie, immobilier, services aux personnes et logistique

Fabrication de biens de production ou de consommation et construction (54 entreprises)

Industrie agroalimentaire et cosmétique	25%
Autres industries de biens de consommation (domotique, textile...)	4%
Industrie automobile, mécanique, électrique, électronique et métallurgique	37%
Industrie maritime et aéronautique	22%
Autres industries de biens de production (énergie...)	2%
BTP et industrie de la construction	10%

Services scientifiques et techniques aux entreprises (51 entreprises)

Activités juridiques et comptables	19%
Conseil de gestion	19%
Ingénierie, contrôle, analyses et R&D	25%
Services opérationnels	12%
Services liés à l'emploi	10%
Autres activités scientifiques et techniques (publicité, communication...)	15%

Conception de contenus numériques et conseil technologique (58 entreprises)

Entreprises de services et de conseil technologique	40%
Télécommunications	6%
Programmation informatique	15%
Edition de logiciels	25%
Traitement de données et hébergement	10%
Autres activités du numérique (incubation, cluster...)	4%

Sources : d'après Insee (NAF rév. 2.1 du 1er janvier 2015), Diane-Astrée, societe.com (*réalisation de l'auteur)*

[174] Ces 4 entreprises font figure de chef de file dans leur territoire d'implantation et ne pouvaient être écartées de l'enquête sous prétexte qu'elles ne correspondent pas aux domaines d'activités initialement ciblés. Elles renvoient en effet aux sections H (Transports et entreposage), I (Hébergement et restauration), L (Activités immobilières) et Q (Santé humaine et action sociale), exclues de la procédure de sélection des entreprises (cf. figure 12, p. 84, filtre productif n° 2).

Encadré 1 : Construction de la nomenclature empirique

La nomenclature empirique tient compte, autant que faire se peut, de la Nomenclature d'Activités Française (NAF) qui codifie l'activité principale des entités économiques nationales. Les activités de fabrication et de construction renvoient ainsi aux sections C et F de la NAF[175], la production de contenus numériques et le conseil technologique à la section J[176], les services spécialisés aux entreprises aux sections M et N[177], et la bancassurance à la section K[178].

On distingue dès lors les activités principales de fabrication, étant définies comme la transformation mécanique d'une matière première ou d'un produit agricole (CNRTL), des activités de production de contenus numériques n'impliquant pas de travail mécanisé. La part importante de création de valeur générée par le capital intellectuel marque en outre une différence notable avec les activités de fabrication. La frontière est en revanche plus ténue entre les entreprises de services et de conseil technologique, classées dans le groupe *Numérique*, et le conseil de gestion classé dans les services spécialisés[179]. L'adossement croissant de la filière numérique aux autres domaines d'activités et l'externalisation informatique exponentielle conduit à l'imbrication sensible des nouvelles technologies dans la stratégie des firmes (Delmond, 1996).

En conséquence, de nombreuses entreprises historiquement ancrées dans les systèmes d'information se sont depuis les années 2000 positionnées sur le segment convoité du conseil en management (Dellis et Picard, 2005 ; Lallement et Sarfati, 2009). Les grandes Entreprises de Services du Numérique (ESN)[180] proposent ainsi fréquemment des prestations de conseil d'essence technologique en sus de leurs métiers historiques d'intégration ou d'infogérance. Dissocier la conception de produits digitaux sur mesure du conseil et des services à forte intensité informationnelle s'avère d'une complexité extrême au sein d'activités informatiques de plus en plus transversales. Fidèle à la NAF, nous avons toutefois établi la ligne de partage suivante entre les activités de conseil technologique et les activités de conseil en gestion :

[175] Divisions 10, 14, 22, 24, 25 à 30 et 32.
[176] Divisions 58, 61, 62 et 63.
[177] Division 78 de la section N et l'ensemble des divisions de la section M à l'exception de la division 75.
[178] L'ensemble des divisions de la section.
[179] Synthétisant le positionnement des sociétés d'ingénierie et de conseil technologique, un rapport ministériel les juge « trop industrielles pour les activités de services, elles ne le sont pas assez pour l'industrie manufacturière. Transversales, elles ne rentrent spontanément dans aucune des onze filières sectorielles » (Sartorius, 2011, p. 27). La frontière est par ailleurs ténue entre l'audit (rattachés aux activités juridiques et comptables) et le conseil en entreprise, notamment depuis le scandale d'Enron en 2001. Cela étant, le distinguo renvoie moins à des éléments de structure et de fonctionnement de l'activité qu'à des questions de périmètre fonctionnel de la prestation.
[180] L'ancienne dénomination Société de Services en Ingénierie Informatique (SSII), en vigueur depuis 1982, portait encore davantage à confusion de par le terme « ingénierie ». En vigueur depuis 1982, elle remplaça l'appellation Société de Services et de Conseil Informatiques (SSCI). A l'époque, le vocable « conseil » fut jugé trop réducteur et trop évocateur de petites structures alors que les acteurs du secteur étaient en pleine croissance (Bret, 2005 ; Dietrich et Lozier, 2012).

- Sont intégrées dans le groupe *Numérique* les branches spécialisées dans le conseil qui sont adossées aux activités historiques des Entreprises – ou plutôt devrait-on parler des groupes généralistes – de Services du Numérique.
- Sont également intégrées dans le groupe *Numérique* les sociétés indépendantes, de taille généralement plus modeste et à l'implantation unique, proposant une offre globale d'outils digitaux sous forme de projets. La fonction de conseil potentiellement fournie au client s'apparente ici davantage à l'accompagnement technique des livrables de la prestation.
- Sont en revanche intégrées dans le groupe *Services spécialisés* les entreprises de conseil en organisation fournissant des prestations intellectuelles n'étant pas formalisées sous la forme de projet et ne produisant pas d'éléments physiques pour le client. Ces services font généralement l'objet d'honoraires pour des missions effectuées en parallèle de l'activité et non en immersion au sein de l'entreprise.

Enfin, au-delà de l'activité principale, la ligne de partage entre sociétés du numérique et services spécialisés aux entreprises procède de deux arguments complémentaires. Le premier, de nature conjoncturelle, acte de la forte progression d'une économie de la connaissance basée entre autres sur des services informatiques dont les métiers se multiplient. Ce mouvement d'envergure à l'échelle nationale fait apparaître localement des enjeux saillants d'attractivité et d'emplois futurs (Agence économique de Bretagne, 2009 ; Viel et Ferrand, 2016).

Dans cette continuité logique, le second argument témoigne de la répartition géographique particulièrement discriminante de la filière numérique. La forte concentration en région parisienne et dans les principales métropoles régionales vient ainsi aiguiser les problématiques de développement des territoires non-métropolitains[181] (Autant-Bernard *et al.*, 2003 ; MEITO, 2005 ; Rivoal, 2015). Nos travaux de prospective examinant plusieurs niveaux de la hiérarchie urbaine, l'isolement des services numériques du reste des services aux entreprises est donc un choix méthodologique qui atteste de la singularité des dynamiques économiques et territoriales du secteur.

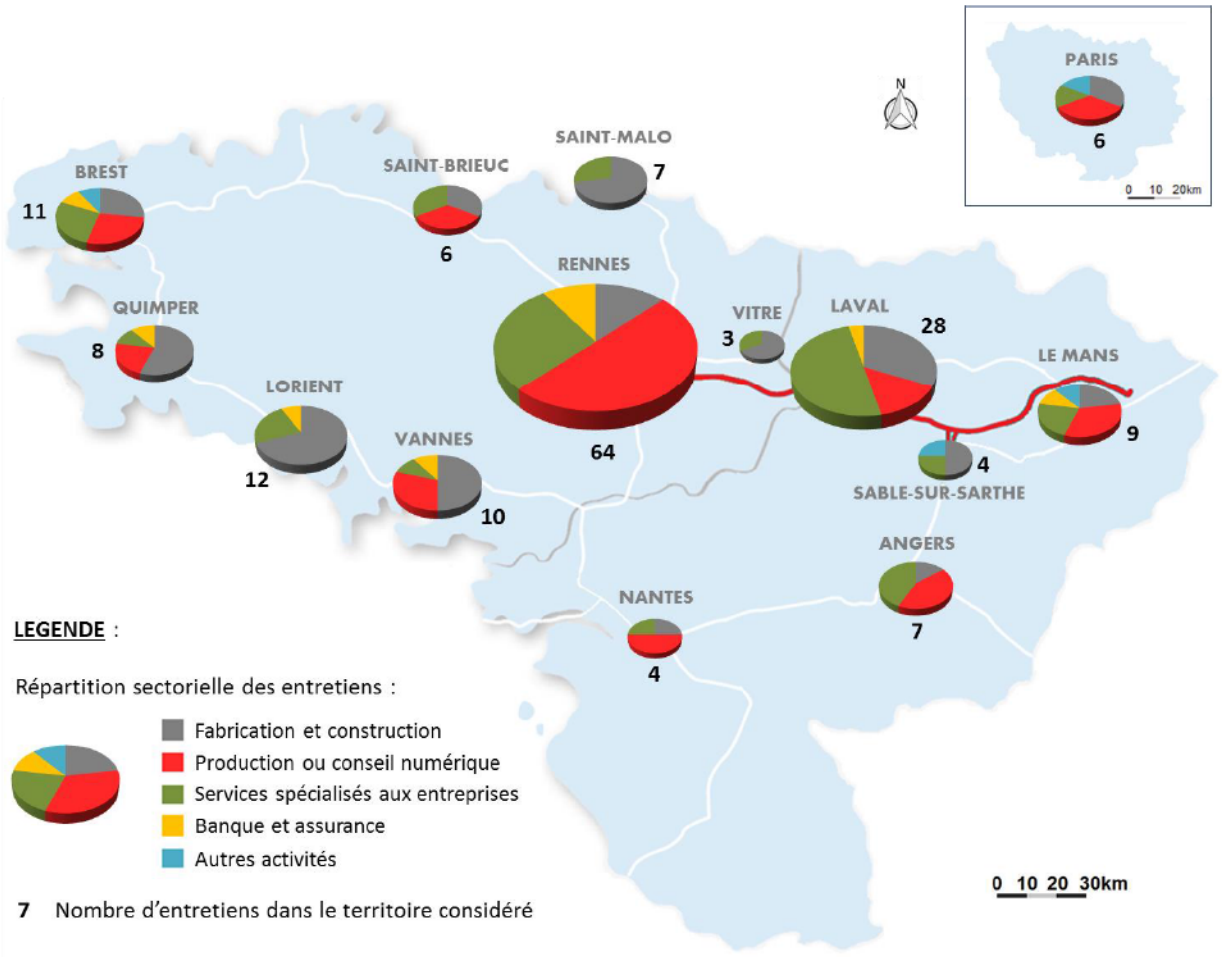
Foncièrement, le recours à la NAF n'est autre que la transposition dans la méthode des perspectives scientifiques exposées dans la section précédente. D'autres références de classification auraient en effet pu être choisies, comme le marché ou la technologie clef. En structurant le corpus par le biais de la NAF, on conforte l'activité des entreprises comme sujet de recherche principal. Les déplacements professionnels en sont dès lors des marqueurs signifiants en tant que ressources d'efficience globale de l'organisation.

[181] L'Auran (Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise) estime par exemple que Nantes Métropole concentre 69 % de l'emploi de la filière numérique régionale.
Source :
http://www.auran.org/sites/default/files/publications/documents/portrait_de_la_filiere_numerique_nantaise_vm.pdf

C. Secteurs d'activité et localisation : plus de la moitié des firmes à Rennes et Laval

Les territoires de Rennes et de Laval, bénéficiaires directs de la nouvelle accessibilité ferroviaire, concentrent plus de la moitié des 179 entretiens (cf. figure 17). Près de 60 % des entreprises du numérique rencontrées l'ont été dans la région rennaise et plus de 60 % des sociétés de services spécialisés sont localisées dans les territoires de Rennes et Laval. En revanche, les firmes industrielles sont plus uniformément réparties dans l'ensemble des entités géographiques de l'étude. Elles occupent toutefois une part importante des entretiens dans la région malouine, quimpéroise, vannetaise et surtout lorientaise. Dans ce dernier territoire, plus d'industries ont été enquêtées qu'à Rennes. Une telle répartition n'est évidemment pas sans liens avec les portefeuilles économiques des espaces étudiés (Nègre, 2018). La dotation sectorielle des territoires en termes de densité d'acteurs explique pour partie la composition économique de notre corpus d'entreprises (cf. chapitre 4).

Figure 17 : Répartition géographique et sectorielle des 179 entretiens



Sources : d'après BD Carto IGN, Insee (*réalisation de l'auteur)*

D. Nature des entités : une majorité d'entreprises à établissement unique

Hors entretiens conduits en région parisienne, 78 % des structures rencontrés (soit 135 entreprises) ont leur siège social ou leur établissement principal dans le Grand Ouest et 22 % (soit 38 entreprises) sont des établissements secondaires ou des filiales. 65 % des sièges et établissements principaux sont mono-établissement, 24 % ont un établissement secondaire en Île-de-France et 26 % en possèdent un dans l'un des autres territoires du Grand Ouest inscrit au périmètre d'étude. 91 % des établissements secondaires ou filiales ont leur tête de groupe nationale en région francilienne.

Les liens entre les territoires ne sauraient pour autant se limiter aux relations entre des établissements actifs. Car si près du quart des entreprises du Grand Ouest ont au moins une antenne immatriculée au greffe du tribunal de commerce en région parisienne, près du tiers disposent dans les faits de collaborateurs basés dans la capitale. Travaillant à distance dans des locaux partagés ou à leur domicile, ces collaborateurs participent au portage de l'activité au cœur de l'économie nationale. En définitive, **environ 40 % des acteurs sollicités (soit 75 entreprises) présentent un lien organisationnel interne entre le Grand Ouest et l'Île-de-France**.

Conclusion

Le chapitre précédent a initié la prise de conscience des logiques plurielles de contact et des chaines informationnelles des acteurs économiques, comme autant de composantes potentiellement motrices pour les territoires, à l'heure de la mondialisation (Viard, 1994 ; Veltz, 2002 ; Pecqueur, 2006) et dans un contexte d'accessibilité ferroviaire accrue.

Dans la première section de ce chapitre, nous avons cherché à construire les attributs opératoires de la notion de *sensibilité* des entreprises – ou plus exactement des dirigeants d'entreprise – dans un cadre de recherche en sciences sociales temporellement et géographiquement situé. Après avoir détaillé le rôle des déplacements professionnels en TGV dans la mobilité ferroviaire nationale et locale, nous avons précisé dans quelles mesures les entreprises constituent de franches parties prenantes du territoire et de ses dynamiques. Ces développements s'inscrivent dans une perspective de positionnement de notre logique de recherche au sein de la multi-dimensionnalité inhérente aux thématiques de transports et d'aménagement. En pointant l'état actuel de la recherche et certains impensés paradoxaux, nous décalons la focale par rapport à la littérature courante pour insister sur l'appréhension et l'action des agents de l'entreprise dès avant la mise en service de la LGV. La sensibilité enquêtée, qu'elle soit de nature émotive ou stratégique, est fonction de la confrontation entre les configurations organisationnelles des entreprises et la part différentielle de l'offre de transport introduite par la mise en service de l'infrastructure. Il s'agit dès lors de « confronter le rôle changeant de l'espace et la signification de ses contingences internes » (Harvey et Scott, 1988, p. 301). Dans un contexte d'accessibilité accrue contingent, le nouvel engagement du dirigeant dans le temps et dans l'espace pourrait ainsi conduire à une transformation des modalités d'action des entreprises sur le territoire.

Ensuite, la seconde section de ce chapitre est consacrée à la définition du protocole d'enquête. Elle reprend le cadre logique et les assises méthodologiques de l'approche par la sensibilité des entreprises. Etant donné la visée comportementale et interprétative qui est la nôtre, l'entretien qualitatif – empruntant aux formes compréhensives de la pensée de Kaufmann – s'avère être l'instrument privilégié de notre enquête (Grawitz, 1990). Afin de susciter l'intérêt et la projection des chefs d'entreprise rencontrés, nous avons dès lors été en mesure de « nouer la conversation autour d'un groupe de questions » (Kaufmann, 1996, p. 7) comprenant 4 thèmes : les déplacements professionnels, les stratégies commerciales, les coopérations et la concurrence, le recrutement et emploi. En outre, la sélection des entreprises procède d'une démarche initialement quantitative à partir de la base Diane-Astrée avant d'être enrichie par les échanges avec des acteurs locaux sur des connaissances qui échappent pour l'heure à la statistique nationale. Au terme de l'enquête de terrain, les discours de 179 responsables d'entreprises des 14 territoires du périmètre composent le riche matériau dont il sera fait directement état dans la partie suivante.

PARTIE 2 : Perceptions du gain d'accessibilité et stratégies des entreprises

« Faut-il que la vitesse soit une étrange fée pour qu'on lui sacrifie tout, même le temps ! »

Paul Morand, *L'Homme pressé*, 1941

Introduction

Dans la première partie, nous avons défini les contours théoriques et méthodologiques qui permettent de borner l'appréhension de la sensibilité *a priori* des entreprises à l'amélioration de l'accessibilité. Cette deuxième partie règle directement la focale sur le point de vue des dirigeants afin que soit testées à la fois l'existence et la consistance d'une telle sensibilité. Car si une réceptivité venait à poindre dans les discours, envisager dès lors d'en cerner les déterminants et les implications territoriales élève l'ambition à un niveau supérieur de complexité analytique.

Opérer la transition du discours des dirigeants à la définition des sensibilités territoriales nous invite à établir une typologie des trajectoires supposées des 13 agglomérations de Bretagne et des Pays de la Loire qui composent notre périmètre d'étude. Indubitablement, les acteurs stratégiques des territoires que sont les entreprises, appréhendent et s'emparent des changements d'accessibilité ferroviaire liés à la mise en service de la LGV BPL et des aménagements connexes avec une ampleur inégale. Globalement, les investissements privés de préfiguration et d'anticipation des changements d'accessibilité ferroviaire laissent présager **5 trajectoires au sein des espaces urbains étudiés**. Nous prenons le parti de privilégier dans un premier temps la restitution des faits saillants issus des entretiens en prenant le pouls des enjeux et des dynamiques exprimés dans chacun des territoires. L'objectif est ensuite d'extraire de cet ensemble disparate d'éléments locaux des conclusions susceptibles de revêtir une information plus globalisante. Si certains résultats font figure de faits stylisés largement documentés dans la littérature (incidences contextuelles par exemple), d'autres enrichissent les travaux existants à travers des valeurs nouvelles ou peu éprouvées de la grande vitesse ferroviaire (usage projeté d'une LGV sur courte distance) (**chapitre 4**).

Une chose est sûre, **les déterminants de la prédisposition différenciée des entreprises** à « réfléchir la LGV » sont multiples (Klein, 2001). En sus des caractéristiques de l'offre et des référentiels territoriaux locaux, l'incidence pressentie par les dirigeants diffèrerait selon le secteur d'activité, la taille des firmes et les schémas productifs internes aux entreprises. Les conditions discriminantes de l'influence entre accessibilité accrue et organisation des entreprises peuvent-elles toutefois mener à une définition entrepreneuriale et industrielle générale de la grande vitesse ferroviaire ? En lien avec les mutations socio-économiques postfordistes, nous apportons quelques pistes empiriques en ce sens et discutons de la faible anticipation des chefs d'entreprise du Grand Ouest (**chapitre 5**).

Chapitre 4 : Typologie territoriale de la sensibilité des entreprises dans le Grand Ouest

Introduction

Dans les propos liminaires de sa thèse, Antoine Pancher pose l'interrogation suivante : « peut-on associer la sensibilité à des territoires particuliers ? » (Pancher, 2014, p. 12). Bien que sa problématisation diffère de la nôtre, sa recherche l'amène à considérer la transition conceptuelle d'une sensibilité propre à chaque individu vers des sensibilités d'ordre collectif et varié[182] (Thévenot, 2006). Or, si l'on peut penser que le discours du dirigeant est une expression de la sensibilité générale de son entreprise, peut-on reproduire aussi simplement ce schéma en affirmant que la convergence des sensibilités de plusieurs dirigeants localisés vaudrait sensibilité économique des territoires ? Sur quels critères fonder le seuil qualitatif discriminant à partir duquel nous pourrions affirmer qu'une dynamique territoriale latente ou confortée par la LGV est significative ?

Assurément, le choix d'une enquête qualitative par entretien individuel se prête difficilement à la production d'un discours collectif, concerté ou consensuel. Dans notre recherche, l'émergence d'une sensibilité synthétique à l'échelon de l'aire urbaine procède toutefois d'une agrégation de discours convergents. Ces expressions d'acteurs, confrontées par triangulation des outils de collecte des données, mettent en exergue des informations, des signes ou des enjeux manifestes d'évolution des dynamiques territoriales (Béfort et Nieddu, 2017). Si la diversité et le volume d'informations font la richesse de l'étude, l'interprétation de 179 discours singuliers présente le risque de se voir dépasser par la matière accumulée et la difficulté attenante d'en extraire un « dénominateur commun » (Healey et Rawlinson, 1993). Alors que les travaux empiriques conduits sur les dynamiques productives territorialisées prennent généralement la forme de monographies (Garnier, 2005), le choix de la forme typologique pour retranscrire une vision spatialisée du sentiment des entreprises autorise l'appréhension simultanée des convergences et divergences.

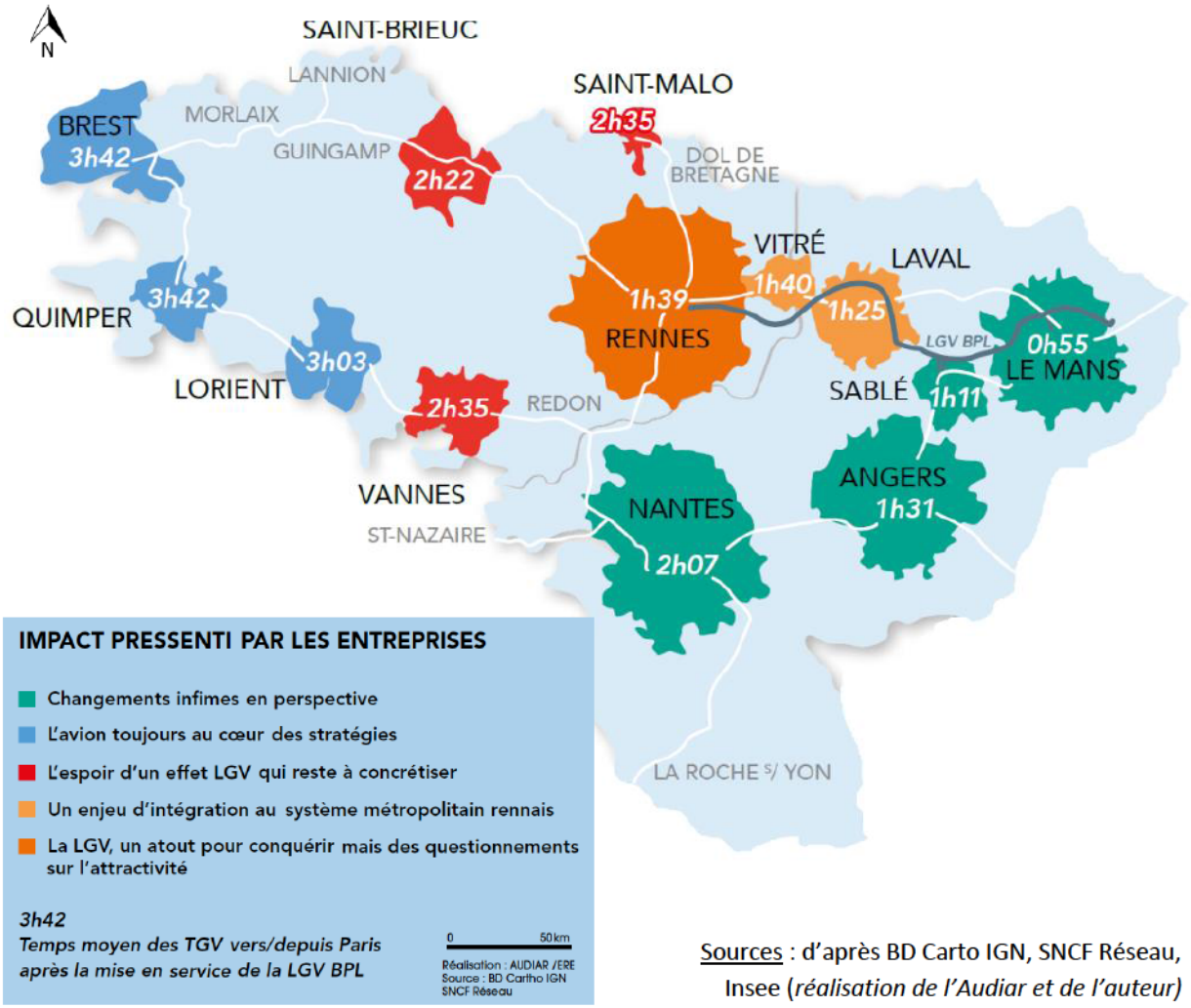
Face à l'inertie pesante des systèmes urbains (Pumain, 1997 ; Chalard, 2006), nous tentons ainsi de présenter une image systémique des signes de transformations conjointes, entrelacées ou concurrentes, à la fois observées et augurées par le monde économique dans les territoires urbains du Grand Ouest. Après avoir restitué **la typologie des tendances dans les 13 entités du périmètre d'étude**, nous ouvrons une discussion sur ces résultats en considérant les dynamiques interterritoriales à l'échelle locale. Car si l'appréhension des incidences entre chacun des territoires du Grand Ouest et la capitale est envisageable pour un chef d'entreprise, **l'analyse de l'évolution des liens interterritoriaux locaux** concomitants s'avère autrement plus délicate.

[182] Similairement, une ligne de partage existe entre les tenants d'une approche centrée sur les individus, désagrégée et non-zonée de l'accessibilité (*person-based accessibility*) et ceux qui conçoivent l'accessibilité de façon agrégée comme la propriété des lieux (*location-based accessibility*).

1. Regards croisés spatialisés des dirigeants bretons et ligériens

L'appréhension de la LGV par les responsables d'entreprise sollicités permet d'esquisser une géographie de l'évolution potentielle des territoires de l'étude. Bien que chacun présente des caractéristiques et des enjeux propres, il est possible d'identifier cinq dynamiques territoriales distinctes : celle de la **pointe bretonne** (en bleu sur la carte ci-dessous), celle des **villes moyennes** (en rouge) dans l'orbite du hub ferroviaire rennais, celle du **bassin rennais** (en orange foncé), celle d'un axe métropolitain à enjeux **entre Rennes et Laval** (en orange clair), et celle de **l'axe ligérien** (en vert), du Mans à Nantes (cf. figure 18). La typologie suivante associe plusieurs portraits détaillés de territoire et s'inspire très largement des discours tenus par les dirigeants d'entreprise en intégrant des citations d'entretien, sans emphase ni atténuation[183].

Figure 18 : Cinq types de sensibilité territoriale à l'accessibilité ferroviaire accrue



Sources : d'après BD Carto IGN, SNCF Réseau, Insee (*réalisation de l'Audiar et de l'auteur)*

[183] Ces dernières figurent entre guillemets et en italique de manière à les distinguer des citations provenant de la littérature. L'anonymat du locuteur est toutefois préservé, conformément aux modalités de l'entretien convenues avec les chefs d'entreprise (Healey et Rawlinson, 1993).

1.1 Changements infimes en perspective pour l'axe ligérien

D'orientation générale est-ouest en direction de la Bretagne, la LGV BPL gratifie tout de même les agglomérations de Sablé-sur-Sarthe, Angers et Nantes d'un léger gain de temps moyen qui s'élève respectivement à sept, cinq et sept minutes. Naturellement, les acteurs économiques interrogés dans ces trois territoires ne voient aucune raison de modifier leurs pratiques de mobilité à la veille d'évolutions aussi mineures de leur temps de déplacement vers Paris. En outre, l'évocation des changements d'accessibilité intrarégionaux suscite globalement peu de préoccupations de la part de ces mêmes chefs d'entreprise, a fortiori chez les acteurs de l'agglomération mancelle qui, bien que désormais à l'articulation stratégique entre les LGV Atlantique et BPL, semblent opposer une réaction émotive et affective.

► LE MANS : préservation des acquis et dimension stratégique limitée vers la Bretagne

« Il n'y a pas de satisfaction particulière à ne pas perdre quelque chose que l'on a déjà »

Directement desservie par la LGV Atlantique depuis 1989 et lieu de convergence des axes ferroviaires bretons et ligériens, l'agglomération mancelle présente des caractéristiques singulières parmi les territoires étudiés. L'histoire du Mans et celle du chemin de fer sont inextricablement liées depuis le XIXème siècle (Marty, 1939 ; Garnier, 1942 ; Chevalier *et al.*, 1997). Ce rapport prégnant avec l'infrastructure ferrée, qui a historiquement accompagné le développement du tissu économique local dans l'industrie comme dans les services, structure aussi sensiblement le discours stratégique des dirigeants rencontrés.

<u>Des appréhensions tenaces et des sentiments de perte relative</u>

De prime abord, la sensibilité des acteurs économiques du Mans apparaît plus forte que dans les autres territoires et se manifeste en des termes bien souvent négatifs. Pour autant, l'acuité des appréhensions varie assez sensiblement selon les interlocuteurs, certains faisant preuve d'une simple vigilance face au devenir de la desserte TGV, d'autres exprimant des craintes plus affirmées sur le futur de leur activité, d'autres encore s'instituant radicalement contre le projet. Alors qu'avec la LGV BPL les gains de temps sur un trajet Le Mans-Paris sont quasiment nuls et que l'offre TGV demeure globalement inchangée, le sentiment d'être « *court-circuité* », « *contourné* »[184], « *mis en difficulté* » est palpable. Cette crainte de l'isolement et de la relégation aurait en partie un fondement historique. En 1844, la décision de construire un chemin de fer entre Paris et Rennes conduit au duel acharné entre Le Mans et Alençon, chacune désirant activement que la ligne passe sur son territoire[185] (Saur, 1965 ; Lethuillier, 1999). Après de nombreuses vicissitudes, le tracé par Le Mans est acté, laissant une marque

[184] Pour Robert Belot (2015), la menace du contournement fait partie de ces mythes (cf. chapitre 1) agités dans la plupart des projets ferroviaires à grande vitesse.
[185] Voir également l'évocation de cette anecdote historique dans l'article « Ligne à grande vitesse : effets non garantis » auquel nous avons contribué (Le Mensuel du Morbihan, n° 137, avril 2017, p. 30-36).

vivace dans l'esprit des Alençonnais et des Manceaux. Il est ainsi surprenant d'entendre aujourd'hui l'appréhension que « *Le Mans devienne l'Alençon de Rennes* » avec la LGV BPL. S'il ne faut peut-être pas accorder une importance trop grande à ce « *syndrome d'Alençon* », son évocation par plusieurs chefs d'entreprise illustre cependant l'ancrage psychologique que peut avoir l'histoire ferroviaire du Mans sur les représentations actuelles des dirigeants locaux[186].

Toujours est-il que la perception de la perte d'un avantage comparatif vis-à-vis de la capitale bretonne, jugée plus attractive et dynamique, émerge des discours. « *Si demain la banlieue de Paris c'est Rennes, que va devenir Le Mans ?* » s'interroge l'un des dirigeants. Néanmoins, il est frappant de constater que cette concurrence territoriale, brandie comme une vague menace, n'est jamais réellement explicitée. Il est bien difficile pour un chef d'entreprise manceau d'exprimer les modalités et enjeux concrets de la concurrence accrue de Rennes pour son activité. Car en réalité ce sentiment de perte relative n'est que la « face émotive » du discours des acteurs manceaux. Le véritable cheval de bataille est autre : préserver cet outil de travail stratégique que constitue le TGV depuis la mise en service de la LGV Atlantique en 1989.

Ainsi, le sentiment de perte relative vis-à-vis des autres territoires est avant tout le corollaire des craintes de diminution du niveau de desserte TGV du Mans[187]. Si les acteurs manceaux attachent une importance essentielle au maintien de la desserte actuelle, c'est bien parce que la liaison privilégiée avec Paris conditionne leur activité et il ne faudrait pas croire à une réaction défensive devant l'accessibilité accrue d'autres territoires du Grand Ouest. Ceci est d'autant plus vrai pour les grands acteurs historiques du Mans solidement ancrés dans le tissu économique, qui abordent cette concurrence territoriale avec plus de légèreté, car leur poids considérable les préserve des conséquences d'une perte d'accessibilité relative à la condition que leur accessibilité absolue soit maintenue. Autrement dit, l'accessibilité accrue des autres territoires n'inspire guère d'inquiétude à ces acteurs d'envergure nationale dès l'instant que la desserte Le Mans-Paris est maintenue. Dans cette optique, les grands donneurs d'ordre se mobilisent et argumentent : *« j'avais dit que si on perdait de la desserte, on n'embaucherait plus au Mans* » lance l'un des dirigeants rencontrés. L'appréhension d'une perte relative semble davantage être le cas des acteurs de taille plus modeste, qui ne disposent pas de l'emprise de marché et du degré d'autonomie décisionnelle des grands comptes. Mais paradoxalement, c'est bien à travers le discours de ces organisations de taille intermédiaire et non des grandes entreprises que se dessinent de potentielles relations accrues entre Le Mans et l'axe breton.

<u>L'apport de l'Ouest : un développement jugé peu stratégique ou difficile à évaluer</u>

Indiscutablement, l'orientation du Mans vers la région parisienne a pris racine dans la plupart des comportements économiques (Yzambart *et al.*, 2009). « Notre regard est tourné vers Paris » déclarait

[186] Certains dirigeants rappellent aussi les longues tractations des acteurs manceaux pour que la LGV Atlantique desserve le centre-ville de l'agglomération. En effet, le tracé proposé initialement par la SNCF contournait la ville comme la LGV BPL le fait désormais (SNCF, 1981 ; Chevalier *et al.*, 1997).

[187] Pour certains auteurs comme Claude Lacour (1995), l'espace est bien souvent le moyen d'une contestation plus générale.

dans la presse écrite Jean-Claude Boulard, maire du Mans[188,189]. Le sera-t-il aussi vers Rennes et la Bretagne à la mise en service de la LGV BPL à l'été 2017 ? Les grandes entreprises de la région mancelle interrogées semblent accorder peu de crédit à cette hypothèse. D'une part l'autonomie économique, liée essentiellement à la fonction de centre de décision exercée par l'établissement manceau, leur permet de s'abstraire partiellement des modifications régionales de leur environnement. D'autre part, il convient de signaler que les proximités sectorielles sont pour l'heure relativement faibles entre Le Mans et Rennes (à l'exception peut-être de la filière automobile). « *Il n'y a pas plus de dimensions stratégiques que ça vers Rennes* » assure l'une des forces-vives historiques de la bancassurance. Dans ce secteur d'activité, la tendance est à la concentration dans les pôles historiques qui, à l'échelle régionale, ont une « *certaine orientation ligérienne depuis Paris, suivant un axe Chartres, Le Mans, Angers, Nantes* » (Martin, 2009).

Pour les autres dirigeants rencontrés, la question des potentialités de développement accrues vers l'Ouest suscite des réactions variables qu'il est difficile de généraliser. Les acteurs manceaux aujourd'hui implantés sur le marché rennais semblent considérer leurs stratégies comme très faiblement dépendantes de la LGV BPL, même s'ils indiquent que l'infrastructure pourrait ponctuellement constituer un service supplémentaire. Ceux ne ciblant pas encore le marché rennais restent dans l'expectative. Il faut dire qu'en l'absence d'une offre TGV parfaitement connue entre Le Mans et Rennes à la date des entretiens, les propos ne pouvaient guère dépasser le stade des hypothèses et de l'éventuelle déclaration d'intérêt. La LGV BPL ne semble pas être un argument de développement emportant à lui seul la décision, mais l'infrastructure pourrait néanmoins accompagner certains éléments stratégiques ponctuels comme des opportunités de marché ou de recrutement.

<u>La porte de l'Ouest : vers le renforcement des atouts d'interface régionale du Mans ?</u>

Au Mans, le scepticisme sur la LGV BPL n'est ni une fatalité, ni une généralité. Pour preuve, un responsable interrogé voit dans la modification des accessibilités régionales de réelles opportunités, à la condition que les acteurs manceaux s'emparent objectivement des enjeux et construisent une offre territoriale adaptée. Aux portes de Paris et à la croisée du Grand Ouest (Wolff, 2005), la position de carrefour de l'agglomération mancelle se voit en principe renforcée (Bellanger, 1991) : « *en 1h30 de train, Le Mans permet de rayonner à Paris et sa proche banlieue, mais aussi à Nantes, Rennes, Angers, Tours, Laval, soit plus de 5 millions d'habitants* ». Cette « *bonne solution médiane* » est semble-t-il reconnue par les entreprises franciliennes, qui n'hésitent pas par exemple à faire du Mans le point de convergence du Grand Ouest dans le cadre de campagnes de recrutement. L'arrêt au Mans n'est en revanche pas dans l'esprit des acteurs régionaux en route vers Paris. « *Beaucoup de choses sont encore à construire* ».

[188] « L'effet TGV au Mans », article de Julien Bordier publié le 27/11/2003 dans l'Expansion - groupe l'Express : http://lexpansion.lexpress.fr/actualite-economique/l-effet-tgv-au-mans_494429.html

[189] D'après la base sur les flux de mobilité domicile-travail (MobPro, Insee) en 2012, plus de 1 900 personnes quitteraient quotidiennement ou presque leur domicile dans l'agglomération mancelle pour rejoindre leur travail dans l'agglomération parisienne. La zone d'emploi du Mans présente par ailleurs le solde des navettes domicile-travail (différence entre le nombre de personnes qui travaillent dans la zone mais qui habitent dans une autre (entrées) et le nombre de personnes qui y habitent mais travaillent dans une autre (sorties)) le plus déficitaire des vingt zones d'emploi des Pays de la Loire en 2012 (Barré *et al.*, 2016).

► SABLÉ-SUR-SARTHE : la Liaison rapide positionne le territoire et ouvre le recrutement

« Notre inconvénient c'est d'être nulle part, mais on est également au centre de tout »

Plus petite agglomération de l'étude (environ 14 900 habitants en 2011), Sablé-sur-Sarthe est tournée de manière intensive vers l'industrie manufacturière. Selon l'Insee, elle se situe parmi les zones d'emploi de France métropolitaine ayant la plus faible part d'emplois salariés dans la sphère présentielle en 2010, c'est-à-dire d'emplois qui répondent aux besoins des populations présentes sur le territoire (Davezies, 2008). Le riche tissu économique, porté notamment par de grandes entreprises agroalimentaires (Saives, 2000), se révèle ainsi passablement déséquilibré. Il présente certaines faiblesses structurelles mentionnées par les dirigeants rencontrés, parmi lesquelles figurent la difficulté à recruter des cadres et le manque d'attractivité résidentielle. Alors que la LGV BPL n'apporte qu'un gain insignifiant pour l'activité des entreprises saboliennes, la création de la Liaison rapide par la Virgule de Sablé-sur-Sarthe est perçue par certains comme une ouverture potentielle vers le vivier d'actifs qualifiés habitant Laval. Quitte à ce que l'accessibilité régionale nouvelle tende encore davantage le marché du travail local et accentue le fossé entre l'économie productive et l'économie résidentielle (Barré *et al.*, 2016).

Les déplacements ferroviaires longue distance des Saboliens intègrent fréquemment la gare du Mans

De par son offre TGV plus étoffée que celle de Sablé-sur-Sarthe, la gare du Mans est régulièrement empruntée par les professionnels saboliens. Les raisons invoquées sont nombreuses : des correspondances TER-TGV longues au Mans, des fréquences et une amplitude horaire bien supérieures qui accroissent la flexibilité, et une offre de destinations nationales sans commune mesure. Un dirigeant résume ainsi : « *lorsque vous devez vous rendre à Paris en horaires décalés, ou dans n'importe quelle ville au-delà, aller en voiture prendre le TGV au Mans est bien plus pratique* ».

Mais la gare TGV de Sablé-sur-Sarthe demeure un élément important pour les flux entrants

Aux dires de l'ensemble des acteurs économiques rencontrés, le fait d'avoir une gare TGV à Sablé-sur-Sarthe participe à l'image de la ville et à la visibilité de son économie. A l'instar du discours des dirigeants de la région de Vitré, la gare de proximité est davantage destinée à recevoir les visiteurs des entreprises du territoire qu'à servir les déplacements des professionnels locaux. « *On essaie de faire du TGV en gare de Sablé un argument commercial* » déclare l'un des dirigeants interrogés, « *sans que cela ne se traduise toujours par des déplacements effectifs* ».

La gare de Sablé-sur-Sarthe est également la porte d'entrée sur le territoire de nombreux pendulaires. Ceci est d'autant plus vrai pour les cadres et les jeunes diplômés, qui préfèrent généralement habiter dans les agglomérations voisines d'Angers ou du Mans, situées à moins de 30 minutes en TER de Sablé-sur-Sarthe et mieux dotées en aménités et équipements[190]. « *Il y a 15-20 ans, les cadres habitaient*

[190] D'après la base MobPro en 2012, l'unité urbaine de Sablé-sur-Sarthe verrait entrer quotidiennement sur son territoire environ 150 actifs en provenance de l'agglomération d'Angers et près de 270 actifs en provenance de l'agglomération du Mans (ces chiffres doivent être pris avec précaution car leur significativité peut poser question

majoritairement Sablé-sur-Sarthe et ses environs ; aujourd'hui ce n'est plus le cas » constate l'une des figures de proue locale. Or, le secteur industriel connait depuis les années 1990 une recomposition de sa masse salariale qui accompagne le basculement d'une industrie manufacturière vers une industrie à plus forte valeur ajoutée (Baudelle *et al.*, 2015). Les entreprises de Sablé-sur-Sarthe n'échappent pas à ces mutations, si bien que la plupart des dirigeants saboliens font du recrutement d'actifs qualifiés leur préoccupation première[191].

Des entreprises en quête de cadres venant de l'extérieur du territoire : regards nouveaux vers Laval

La faible attractivité résidentielle, ainsi qu'un taux d'encadrement particulièrement bas[192] qui limite les rebonds de carrière au sein du territoire, sont des difficultés structurelles pour Sablé-sur-Sarthe. Dans ce contexte, les responsables interrogés saluent la mise en service de la Liaison rapide permettant des trajets directs de 25 minutes entre Sablé-sur-Sarthe et Laval (contre environ 1h30 auparavant avec un changement en gare du Mans). L'une des entreprises rencontrées, qui a fait le choix mûrement réfléchi de s'installer à proximité de la gare, affiche d'ailleurs dans ses récentes offres d'emploi cette proximité nouvelle avec la préfecture de la Mayenne.

Si le potentiel d'actifs hautement qualifiés en provenance de Laval n'est pas comparable aux viviers manceaux et angevins[193], l'accessibilité accrue permettrait néanmoins d'assoir la place de Sablé-sur-Sarthe dans le système territorial. « *Le problème de Sablé, c'est qu'elle est à la frontière des départements, comme noyée dans sa région. En s'ouvrant vers Laval et la Bretagne, on place le territoire au niveau régional* ». Mais si la liaison ferroviaire nouvelle n'est qu'un support aux déplacements pendulaires entrants et ne s'accompagne pas d'activités commerciales renforcées pour les entreprises locales, n'y-a-t-il pas un risque de voir ce territoire « péri-métropolitain » se replier toujours plus sur des dimensions industrielles que l'on sait sensibles aux aléas conjoncturels ?

dans la mesure où les flux considérés sont inférieurs à 200 déplacements). 44 % des pendulaires habitants l'agglomération angevine et travaillant dans l'unité urbaine de Sablé-sur-Sarthe effectueraient leurs déplacements quotidiens en train, contre 24 % dans le cas du Mans. 31 % des flux pendulaires entrants depuis l'agglomération angevine seraient effectués par des cadres et professions intellectuelles supérieures alors que cette proportion est de l'ordre de 21 % dans le cas manceau. Enfin, la zone d'emploi de Sablé-sur-Sarthe présente le ratio flux domicile-travail entrants / flux domicile-travail sortants le plus élevé des vingt zones d'emploi des Pays de la Loire en 2012 (Alençon compris) (Barré *et al.*, 2016).

[191] Les chiffres semblent montrer une tendance plutôt encourageante à propos de la croissance de l'emploi (Kerdommarec et Martineau, 2014), notamment celui des d'actifs qualifiés. En effet, la zone d'emploi de Sablé-sur-Sarthe présente l'évolution standardisée la plus élevée de 13 territoires du Grand Ouest étudiés en ce qui concerne le taux d'arrivée d'actifs qualifiés (au lieu de travail) entre 2008 et 2013 (Insee, recensements de la population 2008 et 2013 ; Sirene, Clap, Lifi). Cette trajectoire haussière demeure toutefois limitée en valeur absolue.

[192] La part des cadres des fonctions métropolitaines dans l'emploi total de l'agglomération en 2011 est la plus faible du panel étudié (3,6 %). La différence est relativement marquée avec l'unité urbaine de Vitré (5,7 %), qui ne compte pourtant qu'à peine plus de 1000 emplois de plus que l'agglomération de Sablé-sur-Sarthe (Insee). La forte spécialisation de l'économie locale dans l'agroalimentaire, dont le taux d'encadrement avoisinant 9 % est l'un des plus faibles de tous les secteurs d'activité (Bodineau *et al.*, 2017), explique en partie cette situation.

[193] D'après les chiffres de l'Insee, les agglomérations d'Angers et du Mans compteraient respectivement près de 16 500 et 13 000 cadres et professions intellectuelles supérieures au lieu de résidence en 2012, contre moins de 4 600 pour l'agglomération de Laval.

► ANGERS : baisse des TGV avec Paris et faible sensibilité économique vers Laval ou Rennes

« 1h30 pour Rennes c'est bien, mais c'est 1h30 de trop quand vous n'avez rien à y faire... »

Troisième agglomération du Grand Ouest (environ 217 000 habitants en 2011), Angers ne bénéficie que très modestement du gain de temps apporté par la LGV BPL, de l'ordre de 5 minutes en moyenne. Elle a par ailleurs connu une perte qualitative et quantitative de sa desserte TGV radiale avec Paris-Montparnasse. De 31 TGV directs quotidiens entre Angers Saint-Laud et Paris-Montparnasse avant la refonte horaire, la capitale de l'Anjou est tombée à 29 TGV directs par jour, dont 10 sans arrêt intermédiaire contre 16 antérieurement. Par contre, la mise en service de la Liaison rapide offre de nouvelles perspectives vers Laval (56 minutes) et Rennes (1h36). Mais du point de vue des dirigeants rencontrés, cette proximité nouvelle par le fer n'apparaît pas déterminante pour l'activité à court terme. La voiture reste le mode privilégié à l'échelle régionale et les relations avec Laval et Rennes sont actuellement relativement faibles, même dans des secteurs a priori convergents comme les télécommunications et l'édition logicielle.

Le TGV est sans conteste le mode de transport pour Paris et les aéroports franciliens

La pertinence du TGV ne fait aucun doute pour l'ensemble des acteurs rencontrés désireux de se rendre à Paris, à Lille, à Strasbourg, dans les métropoles du Sud-Est (Lyon, Marseille, voire Montpellier), ou cherchant à rejoindre un aéroport francilien. La proximité de l'aéroport Nantes Atlantique engendre également des préacheminements en TGV ou TER vers Nantes afin de rejoindre ensuite Roissy-Charles de Gaulle et l'international.

L'accessibilité nouvelle vers Laval et Rennes n'éveille que peu de stratégies et d'enjeux à court terme

Les dirigeants angevins du numérique font état de peu de rapports de connivence avec les acteurs de la place lavalloise ou rennaise, et ce principalement d'un point de vue commercial. *« Vous m'auriez dit Angers-Rennes en 50 minutes, cela n'aurait rien changé dès lors que nous n'avons pas de marché à Rennes, aujourd'hui ou à moyen terme* ». En revanche, les acteurs angevins de l'environnement et du végétal ont mentionné les relations qu'ils entretiennent actuellement avec l'agence régionale de l'Ademe[194] ou Agrocampus Ouest à Rennes. Mais ces déplacements demeurent, aux dires d'un responsable local, *« à la marge des préoccupations majeures et de ce qui fait l'activité* ». D'autant plus que pour une telle distance, la voiture offre bien plus de flexibilité[195]. Avec 5 allers-retours quotidiens entre Nantes et Rennes, l'offre associée actuellement à la Liaison rapide concurrence difficilement la

[194] Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, dont le siège national se trouve à Angers.

[195] A fortiori depuis que, dans le même temps, d'importants travaux routiers sur l'axe Bretagne-Anjou conduits par les Conseils Départementaux de Maine-et-Loire et d'Ille-et-Vilaine ont réduit le temps de parcours en voiture entre Angers et Rennes à 1h35 environ à la mi-2017 (grâce à la mise en 2x2 voies de la Départementale 775 entre La Membrolle-sur-Longuenée et Le Lion d'Angers, succédant à l'ouverture des sections Retiers - Noë Jollys et de la forêt d'Araize côté Ille-et-Vilaine). L'objectif affiché est celui d'un temps de parcours routier avoisinant 1h20 entre les deux villes en 2020 (suite à la réalisation du contournement de Martigné-Ferchaud).

voiture pour des déplacements d'affaires ou pendulaires[196]. « *Parmi les dirigeants, certains habitent Nantes et viennent travailler à Angers en train[197] ; mais Nantes-Angers ne sera jamais Laval-Angers, en temps comme en poids et fréquence* » estime-t-on.

Et si Angers perdait encore de la desserte TGV avec Paris ?

Cette problématique ne constituait pas le cœur des échanges, mais les enjeux sont suffisamment conséquents pour qu'il en soit fait mention ici. Angers n'est pas signataire de la convention relative à la desserte ferroviaire des gares du Mans, de Laval, de Vitré et de Sablé-sur-Sarthe, garantissant le maintien du niveau de desserte TGV de 2007[198]. Alors que les voix des acteurs manceaux s'élèvent depuis longtemps pour se prémunir d'une éventuelle baisse de la desserte TGV à moyen terme, la dégradation effective de l'offre TGV à Angers ne semblait étonnamment pas susciter le même émoi. Une figure de proue de l'économie angevine y voit cependant un signe parmi d'autres de l'hégémonie croissante de Nantes[199]. Sur l'axe ligérien, où le gain de temps permis par la LGV BPL n'est pas un élément significatif et où la contrainte capacitaire de l'infrastructure est énorme, la politique des arrêts intermédiaires est particulièrement discriminante. La capitale régionale gagne en effet deux allers-retours quotidiens sans arrêt intermédiaire avec la nouvelle grille horaire (par rapport au service de la fin 2016), autrement dit quatre TGV qui ne s'arrêteront désormais plus en gare d'Angers Saint-Laud. Tout en précisant que la situation est loin d'être critique au point de justifier une relocalisation, ce dirigeant affirme tout de même : « *je suis un pragmatique, le jour où la desserte d'Angers chute drastiquement, je déplace mon activité. Je ne suis pas marié à Angers* ».

1.2 L'avion toujours au cœur des stratégies en Bretagne occidentale

Bien qu'ils bénéficient d'une importante réduction de la distance-temps sur un aller-retour pour Paris, Brest, Lorient et Quimper ne restent pas moins très dépendants de l'offre aéroportuaire locale. Aussi, les entreprises de ces territoires n'anticipent pas de changer significativement leurs pratiques de mobilité. La distance-temps ferroviaire avec Paris continue d'être considérée comme pénalisante. Seule l'accessibilité du Grand Ouest en général peut avoir quelques effets indirects sur les conditions de recrutement de certains profils qualifiés. Dans cette optique, plusieurs acteurs finistériens affichent un réel intérêt pour l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire avec Rennes.

[196] D'autant plus qu'après un premier incident technique à l'automne 2017, la nouvelle liaison a été fermée à la circulation des trains de janvier à fin août 2018.

[197] Plus de 900 actifs occupés effectueraient la navette entre l'agglomération nantaise et leur travail dans l'agglomération angevine en 2012. La moitié de ces déplacements serait effectuée en train (MobPro, Insee).

[198] Le 30 janvier 2007, la convention relative à la desserte ferroviaire des gares du Mans, de Laval, de Vitré et de Sablé-sur-Sarthe est signée entre le ministre des transports, la SNCF, RFF et les élus locaux. Elle garantit pour les agglomérations précitées le maintien du niveau de dessertes TGV du service 2006-2007 (Guillaume *et al.*, 2003).

[199] Mi-2016, la décision du Bureau horticole régional (BHR) de déplacer le Salon du végétal à Nantes après 31 éditions à Angers avait défrayé la chronique. Si les raisons invoquées seraient purement techniques et capacitaires, de nombreux acteurs angevins se sont émus de voir le plus grand salon dédié au végétal d'ornement quitter ainsi son territoire d'excellence historique. Jean-Pierre Wolff avance dès lors que « l'émergence de Nantes comme métropole économique de l'Ouest irrite aussi bien Angers que Rennes » (Wolff, 2004, p. 100).

► BREST : la LGV BPL ne remettra pas fondamentalement en cause l'hégémonie de l'avion

« Les changements seront à la marge. Nous sommes tributaires de l'avion dont Paris est le tremplin »

Deuxième agglomération la plus peuplée de Bretagne (près de 200 000 habitants en 2011 selon l'Insee), Brest bénéficie depuis la mise en service de la LGV BPL d'un gain de temps de 45 minutes et de deux allers-retours supplémentaires vers Paris. En outre, le dernier TGV quitte Paris peu avant 20h, permettant ainsi aux usagers brestois de passer deux heures de plus en région parisienne. Pour autant, et en toute logique, parler de déplacements en TGV d'une durée moyenne de 3h42 entre Brest et Paris apparaît incongru pour beaucoup de chefs d'entreprise[200].

L'avion reste l'unique mode de transport vers la capitale sans pour autant donner pleine satisfaction

L'ensemble des dirigeants rencontrés témoignent de l'importance de la problématique des déplacements aériens dans la vie de l'entreprise. Et ce notamment en termes de budget, car l'avion représente une charge considérable sans que le volume de mobilité ne soit nécessairement élevé (ADEUPa, 2012). Parfois même, les prix des vols depuis l'aéroport de Brest constituent un frein au trafic d'affaires. Assez logiquement, si ce coût est supporté par les entreprises disposant d'une assise financière étendue, il est pour d'autres un élément majeur de restriction de l'aire de marché. « *On ciblait clairement les appels d'offre en fonction des lignes aériennes* » indique l'un des dirigeants rencontrés. C'est d'autant plus vrai dans certains métiers du conseil, pour lesquels la procédure d'achat de services a évolué depuis une décennie. Tandis que le prix du transport était autrefois quasi-systématiquement inclus dans le prix de journée proposé au client, il est désormais fréquemment à la charge du fournisseur de services lui-même. Dans le cas où la différence de coûts ne serait pas prise en charge par le client, et alors que le prix de l'avion à Brest est souvent jugé « *effrayant et de plus en plus pesant* », l'accessibilité accrue de Rennes en 2017 est perçue par certains acteurs brestois comme une entrave supplémentaire à leur compétitivité.

Pour certains, la meilleure réponse au mécontentement de l'avion, c'est encore l'avion !

Face aux contrariétés liées à la liaison aérienne entre Brest et la région parisienne, certains acteurs trouvent une alternative non pas dans le TGV mais dans des projets plus ou moins aboutis d'aviation légère privée et mutualisée. Certains chefs de file de l'économie brestoise sont catégoriques : « *il n'y a pas d'autres solutions que l'aérien, il ne faut pas se leurrer* ». Cette tendance, nous aurions pu l'évoquer également pour d'autres territoires comme Quimper et Rennes, dans lesquels des projets du même ordre voient le jour sous l'impulsion de quelques grands capitaines d'industrie locaux[201]. Car

[200] La durée de vol pour un trajet Brest-Paris est en moyenne autour d'1h15-1h20 pour les aéroports franciliens d'Orly et de Roissy-Charles de Gaulle.

[201] A Rennes, la compagnie aérienne Voldirect a été créée en 2009 par plusieurs grands industriels bretons (dont Jean-Paul Legendre et Louis Le Duff) pour les besoins de leur groupe respectif mais également pour la location auprès d'une clientèle d'affaires. En forte croissance, l'entreprise codétenue par ses patrons fondateurs prévoit de diversifier son offre et a annoncé avoir fait l'acquisition au printemps 2017 de deux nouveaux appareils basés à Lyon et Paris. Source : http://www.letelegramme.fr/bretagne/voldirect-l-autre-compagnie-bretonne-17-05-2017-11515600.php

si l'on reconnait volontiers au train de nombreux avantages, la flexibilité et la diversité de l'offre n'en font généralement pas partie.

La LGV BPL n'a pas réellement de prise sur le recrutement de profils rares et l'attractivité productive

Pour les entreprises parmi les plus importantes du territoire ou les plus spécialisées, l'offre aérienne est par ailleurs un argument dans le recrutement de compétences spécifiques résidant en région parisienne. Alors même que le recrutement local est souvent jugé difficile, la possibilité qui est donnée à un profil recherché de concilier domiciliation familiale en Île-de-France et activité professionnelle sur Brest est décisive pour le développement de ces organisations. « *Ma femme a un job unique à Paris, donc l'avion était la condition sine qua non pour ma prise de fonction à Brest, discutée d'emblée car je n'avais pas l'intention de déménager* ». L'exemple de ce dirigeant nous semble assez révélateur des pratiques à la fois personnelles et professionnelles de certains cadres supérieurs, femmes ou hommes clefs des organisations (Falcoz, 2001). Avec des temps de parcours jugés inadaptés à de telles navettes hebdomadaires, le TGV n'est en tout cas pas en capacité de rivaliser sur ce point avec l'avion. Plus globalement, la LGV BPL n'est que très faiblement perçue comme un outil de développement par les entreprises brestoises dont « *les stratégies se pensent et se penseront à la lumière de l'accessibilité aérienne* ».

Le véritable enjeu du ferroviaire est dans la liaison avec Rennes et Nantes

En 2012, une enquête de l'Agence d'urbanisme de Brest-Bretagne (ADEUPa) auprès des entreprises finistériennes pointait la mauvaise desserte ferroviaire, vers Paris mais également Rennes et Nantes, comme l'un des principaux facteurs pénalisant les établissements locaux[202]. Pour la majorité des acteurs que nous avons pu interroger, si avec la LGV BPL l'avion ne laisse qu'une place infime au transport ferré pour un trajet à Paris, le ferroviaire trouverait une pertinence dans la liaison avec Rennes et Nantes. Pleinement conscients que « *Rennes se renforce comme la capitale du territoire régional* », nombreux sont les acteurs brestois à souhaiter une accessibilité ferroviaire facilitée entre les deux métropoles bretonnes. Dans une dynamique de régionalisation croissante, si Rennes n'est pas toujours identifiée comme une zone de clientèle significative, son statut de capitale régionale occasionne potentiellement certains besoins de déplacements à caractère institutionnel ou réglementaire. A ce titre d'ailleurs, il n'est pas anodin de trouver près de Rennes le pôle entreprises et institutionnels du Crédit Mutuel Arkéa, premier employeur du Finistère dont le siège social se situe dans l'agglomération de Brest.

D'autre part, pour des motifs clairement orientés vers le marché, plusieurs dirigeants ont exprimé leurs velléités sur Nantes et Bordeaux, déplorant par là même l'accessibilité ferroviaire affligeante au sein de l'axe Atlantique (Saouzanet, 2002). Au-delà du bassin d'activité que représente la région de Nantes, la Cité du Ponant et celle des Ducs de Bretagne font état de proximités économiques dans le secteur de l'économie maritime et de la bancassurance par exemple.

[202] Réalisée pour le compte d'Investir en Finistère, l'étude s'appuie sur des entretiens avec des entreprises stratégiques publiques et privées dans le Finistère. On peut ainsi lire dans la synthèse du volet privé que « le principal handicap à notre enclavement se traduit avant tout sous la forme de la mauvaise desserte ferroviaire » (ADEUPa, 2012, p. 18).

► QUIMPER : le devenir de l'aéroport avant tout, mais le train comme mode subsidiaire ?

« Il y a ceux qui arrivent à capter les opportunités et ceux qui ont appris à s'en passer »

Du fait de la mise en service de la LGV BPL et des améliorations concomitantes sur les lignes bretonnes, Quimper est l'agglomération du Grand Ouest qui bénéficie du gain de temps le plus important (47 min en moyenne). Avec une durée moyenne de 3h42 entre la Cornouaille et la capitale, le regard porté sur la liaison ferroviaire reste toutefois fortement dépendant de l'avenir de l'aéroport Quimper Cornouaille.

Une sensibilité au ferroviaire conditionnée par le devenir des offres aériennes de Quimper et Brest

Le sujet de la desserte ferroviaire de Quimper ne peut être traité indépendamment de celui de la desserte aérienne du territoire. Premièrement, car l'enjeu primordial pour un chef d'entreprise est celui de l'accessibilité absolue, indépendamment du mode de transport. Deuxièmement, parce que le passage de 4h29 à 3h42 entre Quimper et Paris redistribue potentiellement les cartes de la concurrence modale avec une ampleur qu'il est intéressant d'appréhender. Enfin et peut-être surtout, le contexte cornouaillais d'indécision quant au devenir de l'aéroport cristallise les enjeux bien au-delà de l'accessibilité ferroviaire accrue, réduisant souvent le train à un rôle subsidiaire dans les déplacements professionnels.

De toute évidence, impossible de ne parler que de TGV quand l'avion constitue le mode de transport privilégié et occupe à ce point les esprits. Pour beaucoup d'entreprises interrogées les temps de parcours en train devraient rester rédhibitoires en 2017, et seul l'aérien est en mesure de pouvoir satisfaire leurs besoins de déplacement. « *On ne se sent pas concernés par le ferroviaire* » relève d'emblée l'un des responsables interrogés. Toutefois, les nombreux griefs qui sont faits à la liaison aérienne Quimper-Paris conduisent certains dirigeants à envisager un potentiel transfert vers le train. Ceux qui dès aujourd'hui se sont reportés « *à contrecœur* » sur l'aéroport de Brest pour rejoindre Orly font rapidement le calcul : pour un rendez-vous à Paris, un trajet intégrant l'avion depuis l'aéroport de Brest excède les temps de parcours en TGV depuis Quimper. « *Le train est notre sauveur, on sait ce qu'on fera en juillet 2017* » lance même très enthousiaste un dirigeant.

La question est de savoir comment de telles aspirations pour le train évolueront avec la réorganisation annoncée de la ligne aérienne Quimper-Orly, car c'est bien elle qui dicte les comportements de mobilité des entreprises cornouaillaises[203]. Le développement de l'offre aérienne de Brest suscite également l'intérêt des forces économiques quimpéroises. A coup sûr, les entreprises effectuant régulièrement des déplacements à l'international continueront à privilégier l'aéroport de Brest et sa liaison directe vers Roissy-Charles de Gaulle. Ainsi, aux dires d'un dirigeant quimpérois, si la LGV BPL contribue à « *passer du stade de la préhistoire ferroviaire au semi-contemporain* », elle ne peut

[203] A lire par exemple cet article mentionnant des propos de chefs d'entreprise similaires à ceux que nous avons pu entendre lors des entretiens : http://www.letelegramme.fr/finistere/quimper/aeroport-une-delegation-chez-le-p-dg-de-hop-12-07-2017-11593462.php

répondre ni aux besoins de mobilité croissants vers les grandes métropoles nationales, ni aux attentes de préacheminement vers les aéroports franciliens exprimées par les fleurons de l'économie locale.

Des besoins vitaux de maintien des centres de décision auxquels la LGV ne peut guère répondre

Si dans un contexte d'incertitude les gains de temps permis par la LGV BPL interrogent certaines organisations sur leur choix modal, la desserte aérienne est attachée à des enjeux bien plus profonds. Pour les chefs d'entreprise, elle demeure la seule garante du maintien de l'activité sur le territoire. Sur ce point, deux fers de lance quimpérois sont unanimes : « *si l'aéroport de Quimper Cornouaille ferme, dans un ou deux ans on va se lasser et on déménagera* » et « *le Comité de Direction sera contraint de déporter les centres de décision sur une autre métropole* ». Parfois même, la rancœur s'exprime sans atténuation : « *quand on a une entreprise dynamique, dépendante du temps, on doit être dans l'air du temps et on ne doit pas être à Quimper* ».

La défense des liaisons avec la capitale : regards croisés entre les enjeux quimpérois et manceaux

Les propos des acteurs économiques de Quimper présentent certaines similarités avec ceux tenus au Mans. L'émotivité devant l'incertitude de la desserte et le sentiment de relégation sont finalement proches dans les deux territoires. L'attention se focalise bien plus sur ce qui pourrait advenir si la situation des transports se dégradait que sur ce que la LGV apporte comme éléments nouveaux. Une différence est tout de même notable. Alors qu'au Mans le regard porté sur Rennes suscite souvent une certaine défiance, depuis Quimper la capitale bretonne est davantage décrite comme source d'opportunités. « *On sera toujours pris de vitesse par Rennes. C'est le cas aujourd'hui, et ça le sera peut-être encore davantage demain. Mais c'est de la rhétorique tout ça* ». Il est par exemple intéressant de relever qu'un acteur majeur de Cornouaille, qui arrive au plafond de verre des possibilités de recrutement de profils technologiques rares sur Quimper, développe une partie de son activité digitale sur Rennes et Nantes.

Sans le savoir, il participe d'ailleurs à entretenir une spécificité cornouaillaise. Car 43 % des emplois contrôlés par des entreprises du territoire sont localisés hors de l'aire urbaine de Quimper en 2012, chiffre inégalé en France dans les territoires comparables (Baudequin et Poupard, 2015)[204]. Cette stratégie opportuniste est toutefois considérée par le dirigeant comme parfaitement indépendante de la LGV BPL, car la population de développeurs est par nature peu mobile et n'a nullement la vocation de se déplacer vers la région parisienne (cf. chapitre 5). La proximité, le vivier de compétence, le dynamisme de l'écosystème numérique rennais et l'identité bretonne sont les principales raisons qui ont dicté ce choix. Ainsi, dans cet exemple comme dans d'autres, l'évolution des relations économiques entre Quimper et Rennes sera sans nul doute davantage liée aux dynamiques de chaque territoire qu'à la mise en service de la LGV BPL.

[204] L'étude de l'ADEUPa référencée plus haut étend cette spécificité au département, relevant que « par rapport à la moyenne française, le Finistère se caractérise par une forte influence de ses centres de décision au-delà des frontières départementales ». En 2009 « parmi les 123 000 emplois salariés des entreprises dont le centre de décision est finistérien, 25 000 salariés travaillent en dehors du département » (ADEUPa, 2012, p. 10). Une actualisation de cette étude note toutefois un recul de l'emploi sous contrôle de centres de décision finistériens entre 2012 et 2015 (ADEUPa, 2015).

► LORIENT : la pertinence accrue du TGV conduira-t-elle à une concurrence modale aiguë ?

« *Cela rapproche les hommes, ça fluidifie un peu les affaires mais ne les crée pas… ça aide seulement* »

Avec un temps de trajet moyen avoisinant trois heures entre Lorient et Paris, les enjeux d'accessibilité de la troisième agglomération bretonne renvoient plus qu'ailleurs au choix modal entre le TGV et l'avion. Il semble en effet que le fameux « seuil des 3h » (Muller *et al.*, 1988) soit révélateur de certaines évolutions potentielles dans les pratiques de déplacement des entreprises lorientaises et de leurs partenaires.

Les Franciliens font aujourd'hui le choix de l'avion ; les Lorientais ont des pratiques plurielles

Les échanges avec les dirigeants de l'agglomération lorientaise attestent de pratiques modales longue distance différenciées entre Lorientais et Franciliens. Les Lorientais semblent opter plus naturellement pour le TGV. Cela dit, ils sont étonnamment plusieurs à indiquer prendre le train à Rennes plutôt qu'à Lorient pour se rendre dans la capitale, jugeant la portion ferroviaire Lorient-Rennes sous-performante. A l'inverse, les clients et fournisseurs lointains arrivent le plus souvent en avion à l'aéroport de Lorient-Bretagne Sud ou en voiture depuis celui de Nantes-Atlantique.

Ce contraste, particulièrement tangible pour le territoire lorientais, n'est pourtant pas nouveau. En 1997, une étude liée à la mise en service de la LGV Atlantique concluait à un usage professionnel fortement différencié des modes aérien et ferroviaire entre usagers franciliens et voyageurs en région (Klein *et al.*, 1997). L'un des responsables rencontrés illustre ce décalage avec des arguments organisationnels et financiers. Les établissements régionaux de nombreuses entités de service aux entreprises, qui fonctionnent généralement comme un centre de profit autonome du siège francilien, ne disposent pas de l'envergure financière de leur tête de groupe. Aussi ont-ils des pratiques de déplacement plus contraintes par des exigences de coût.

Le TGV entre dans son domaine de pertinence, et le prix apparaît plus déterminant qu'ailleurs

« Tout se passe comme si les Parisiens avaient été plus sensibles que les provinciaux à la mise en service du TGV-Atlantique » en abandonnant massivement l'avion pour rejoindre de Grand Ouest. Telle est la conclusion de l'étude sur l'évolution des déplacements d'affaires à la suite de la mise en service de la LGV Atlantique (Klein *et al.*, 1997, p. 50). La valeur du temps différente entre Lorientais et visiteurs lointains relevée aujourd'hui augure-t-elle d'une trajectoire similaire avec la LGV BPL ? Les dirigeants locaux se prononcent bien entendu difficilement pour les acteurs franciliens. En ce qui les concerne, ils sont plusieurs à espérer un jeu concurrentiel plus agressif entre offres aérienne et ferroviaire qui puisse conduire à une diminution du prix des billets. Elargir autrement dit les opportunités dès l'instant où « *l'avion et le train deviendront à peu près équivalents en termes d'attractivité* », même si « *pour le business cela ne va pas changer grand-chose* ». Car en réalité, l'appréhension de la LGV par les dirigeants lorientais est passablement circonscrite aux enjeux du choix modal et n'atteint que rarement des dimensions stratégiques de l'activité.

L'activité internationale et le tissu économique en Bretagne Sud limitent le marché sur Paris

Il faut dire que plus de la moitié des structures enquêtées réalisent la majorité de leur chiffre d'affaires à l'international, ce qui traduit logiquement une disposition particulière au déplacement aérien. Plusieurs sociétés ont affirmé être en discussion avec l'aéroport de Lorient-Bretagne Sud dans le but de développer une ligne régulière vers Roissy-Charles de Gaulle[205]. Ces entreprises étant souvent positionnées sur des marchés de niche en lien avec la course au large[206] ou la construction navale, Paris ne constitue pas une destination particulièrement structurante pour l'activité en dehors des salons, des réunions institutionnelles et manifestations diverses. Un dirigeant affirme même qu'au vu du tissu économique de la région lorientaise, « *la plus grosse erreur est de penser que le marché se dessine selon l'axe Paris-Rennes-Brest, car c'est bien l'axe littoral Nantes-Quimper qui est stratégique* »[207].

1.3 Des espoirs restant à concrétiser à Saint-Brieuc, Vannes et Saint-Malo

Ces trois agglomérations bretonnes sont situées dans l'orbite du hub ferroviaire rennais. En quête d'une plus grande attractivité à l'égard notamment des profils hautement qualifiés, les activités qui s'y développent ou qui souhaitent s'y localiser pourront mieux faire connaître leur savoir-faire en jouant sur l'effet de notoriété d'un littoral à 2h30 environ de Paris. Elles pourraient profiter à la fois des ressources et des opportunités de la métropole bretonne et d'une alternative séduisante d'implantation économique sur les littoraux désormais parmi les plus proches de la capitale[208].

Aujourd'hui, de nombreux usagers professionnels des entreprises interrogées dans ces trois territoires semblent préférer organiser leurs voyages à partir de la gare de Rennes. Difficile cependant de prévoir l'évolution de l'aire d'influence de la principale gare de Bretagne. Paradoxalement, c'est dans les territoires de Vannes, Saint-Malo et Saint-Brieuc que les pratiques pourraient évoluer le plus sensiblement, mais les dirigeants interrogés paraissaient encore « *en attente de voir* » concrètement ce que devraient permettre la LGV et les connexions possibles au-delà de Rennes.

[205] Une liaison régulière opérée par Air France a existé entre l'aéroport de Lorient-Bretagne Sud et Roissy-Charles de Gaulle de 1998 à 2003. Sources : http://www.letelegramme.fr/morbihan/lorient/aeroport-de-lorient-roissy-charles-de-gaulle-en-2018-28-02-2017-11417051.php

[206] Selon une étude de l'Audélor, la course au large représente une cinquantaine d'entreprises et plus de 300 emplois directs et indirects dans le Pays de Lorient (Audélor, 2013). Deuxième bassin maritime de Bretagne après Brest, l'économie maritime au sens large représenterait fin 2016 environ 16 % des emplois du Pays de Lorient (Audélor, 2017).

[207] Une telle inclinaison économique est d'autant plus intéressante dans une ville comme Lorient. En effet, ce territoire est caractérisé par une longue histoire de dépendance économique envers l'Etat et porte encore les traces des formes successives d'un aménagement du territoire démiurgique depuis Paris (Gourlay, 2002).

[208] Saint-Brieuc Armor Agglomération a d'ailleurs fait de l'argument « La Baie de Saint-Brieuc - Les plages les plus proches de Paris en TGV » (2h06 le vendredi soir) le support d'une campagne de communication dont un court extrait peut être visionné à l'adresse suivante : https://www.youtube.com/watch?v=HKFQKnItEec

► SAINT-BRIEUC : faciliter la rencontre dans une ville en quête d'attractivité productive

« On ira chercher le business peut-être plus facilement en TGV mais on ne l'attend pas pour avancer »

Depuis l'été 2017, Saint-Brieuc est désormais à 2h22 en moyenne de Paris. Elle dispose par ailleurs d'une amplitude horaire et d'une fréquence accrues (+1,5 A/R en TGV directs de/vers la capitale). Peut-être davantage que dans n'importe quel autre territoire du Grand Ouest, élus et acteurs économiques institutionnels se mobilisent pour tirer parti de la mise en service de la LGV BPL. Les chefs d'entreprise interrogés participent-ils eux aussi à ces stratégies d'anticipation ?

Des déplacements en TGV parfois préférés depuis la gare de Rennes pour la fréquence et l'amplitude

A l'instar de certains usagers professionnels de la région vannetaise désirant se rendre en région parisienne, de nombreux collaborateurs des entreprises briochines interrogées semblent préférer organiser leurs voyages à partir de la gare de Rennes. Sans qu'on puisse réellement chiffrer ces comportements, de tels usages traduisent l'écart de fréquence, de destinations et d'amplitude horaire entre ce qui est permis depuis Saint-Brieuc et ce qui est possible depuis la capitale bretonne. Il était difficile cependant de prévoir l'évolution de l'aire d'influence de ces deux gares avec la nouvelle offre TGV à l'été 2017. Le faible niveau d'information sur les opportunités nouvelles (horaires, prix, destinations) faisait souvent dire aux dirigeants qu'il était « *un peu tôt pour imaginer des changements de comportements* ». D'autant plus que les collaborateurs sont la plupart du temps libres de définir eux-mêmes les modalités de leurs déplacements professionnels (Gaujard, 2008 ; cf. chapitre 5).

L'accès des visiteurs : 2h15 est perçu comme un seuil psychologique important

Accueillir les clients et investisseurs dans ses propres locaux est un facteur clef pour démontrer la solidité et le savoir-faire d'une entreprise. A cet égard, plusieurs dirigeants interrogés ont salué le saut qualitatif du gain de temps moyen de 42 minutes pour les rencontres clients. Au-delà du confort et de la flexibilité dans les déplacements, il semblerait qu'un seuil psychologique soit atteint avec la mise en service de la LGV BPL. Inviter un partenaire francilien est non seulement plus rapide, mais devrait aussi à l'avenir être plus intuitif, même pour certaines organisations qui parfois « *n'osent pas aujourd'hui accueillir au siège certains clients* ».

L'espoir des chefs d'entreprise d'une attractivité renforcée du cœur d'agglomération

Spécificité parmi les territoires étudiés, l'agglomération briochine présente une très faible concentration de ses forces métropolitaines. La ville de Saint-Brieuc ne polarise par exemple que 27 % des emplois de cadres des fonctions métropolitaines de la zone d'emploi, quand des territoires comparables comme Lorient, Vannes ou Quimper atteignent respectivement 42 %, 43 % et 49 % (Insee). Loin d'être anodin, ce constat de périphéricité de l'industrie de pointe et du tertiaire supérieur constitue l'une des faiblesses de la préfecture des Côtes-d'Armor. Car la ville-centre est le cœur de l'identité d'un territoire (Razemon, 2016). Si elle en vient à battre moins fort, c'est la lisibilité et l'image de marque de l'ensemble de l'agglomération qui sont impactées (Devisme, 2005). Toujours est-il que

les élus locaux ont vu dans l'accessibilité ferroviaire nouvelle une opportunité pour reconsidérer la centralité du territoire, et les chefs d'entreprise souscrivent sans conteste à cet impératif d'image. « *J'espère que ça va apporter de l'attractivité à la ville, il y en a bien besoin* » déclare le dirigeant de l'un des fleurons économiques de Saint-Brieuc[209].

Des difficultés de développement exogène malgré un cadre de vie environnant agréable

En 2016, une commission d'acteurs formulait aux élus costarmoricains les préconisations de 340 entreprises locales sur le développement économique du Pays de Saint-Brieuc. Cette enquête pointait notamment la très faible occurrence du dynamisme et de l'image du territoire (moins de 5 % des critères cités) dans les éléments principaux motivant l'implantation des entreprises, loin derrière les attaches familiales (36 % des éléments cités) (CCI des Côtes-d'Armor, 2016 ; cf. chapitre 5). Cette difficulté à attirer au-delà de ses frontières, l'un des dirigeants l'explique en partie par un positionnement économique et géographique délicat de l'agglomération : « *il n'y a pas de bassin informatique à Saint-Brieuc, on a la malchance d'être entre Rennes et Lannion* ». Attirer des talents non briochins pour une entreprise à forte valeur ajoutée du secteur numérique se révèle être une problématique majeure, si bien que le directeur précédemment cité a fait le choix d'ouvrir une agence à Rennes pour pallier les difficultés d'embauche locale.

Face à cet enjeu de recrutement, l'accessibilité ferroviaire accrue est perçue comme un élément pouvant faciliter la venue d'actifs franciliens. « *Beaucoup de nos collaborateurs en région parisienne ne seraient pas contre une mutation ici* » lance enthousiaste un chef d'entreprise. Car même si l'emploi du conjoint au sein d'un bassin d'emploi relativement étroit demeure parfois un frein, l'ensemble des dirigeants s'accordent à dire que la région briochine offre un cadre de vie exceptionnel. « *Le tout est d'attirer les candidats, déloger les Parisiens […] ; une fois qu'ils connaissent les environs ils ont beaucoup de mal à repartir* ». Preuve supplémentaire que l'image d'un territoire préfigure amplement les dynamiques locales.

► SAINT-MALO : quand la notoriété d'une ville rencontre l'image économique du TGV

« La LGV BPL est un plus apporté à une vague ancienne d'accessibilité »

La Cité corsaire bénéficie d'une renommée mondiale qui concourt à l'activité économique au-delà de la dimension touristique. Bien que sensiblement résidentielle[210], l'économie malouine est néanmoins portée par des mastodontes nationaux voire internationaux en quête d'attractivité, de flexibilité et de

[209] Avec un taux de vacance commerciale parmi les plus élevés des villes moyennes françaises (18,9 % en 2015 d'après les données de l'Institut pour la ville et le commerce), Saint-Brieuc souffrirait principalement d'un déséquilibre entre centre-ville et périphérie. La surface commerciale en périphérie équivaudrait à 2,5 fois celle de la ville-centre en 2013 (Duhamel *et al.*, 2016).

[210] 72 % des emplois salariés de la zone d'emploi de Saint-Malo concernent la sphère présentielle, un chiffre six points supérieur à la moyenne régionale en 2007 (Insee).

visibilité[211]. Dans ce contexte, l'accessibilité ferroviaire nouvelle est perçue comme un élément supplémentaire de valorisation du savoir-faire local, en rehaussant notamment les potentialités d'attraction des partenaires et des profils rares.

La mémoire et le ressenti des effets liés aux vagues successives d'accessibilité ferroviaire

A l'arrivée des premiers trains dans la ville en 1864, le voyageur monté en gare de Saint-Malo rejoignait Rennes en 2h30 environ (Foucqueron, 2008). Depuis l'été 2017, pour un même temps de parcours moyen, c'est Paris que peut s'offrir l'usager. Caractéristique singulière parmi les territoires ciblés dans cette étude, Saint-Malo n'est desservie par le TGV que depuis 2005, à la suite de l'électrification de la ligne Rennes-Saint-Malo. Aussi, plusieurs dirigeants font preuve d'une réceptivité particulière à la chose ferroviaire dans le sens où ils sont en mesure de témoigner d'éventuels changements en lien avec les évolutions récentes du niveau de desserte. « *Le TGV depuis Saint-Malo a changé ma manière de me déplacer en France* » indique un chef d'entreprise qui utilisait autrefois massivement l'avion. Un autre enquêté mentionne même certains effets ressentis lors de la mise en service de la LGV Atlantique en 1989 en signalant que « *la venue des prestataires est vraiment effective depuis l'arrivée du TGV à Rennes* ».

Faciliter la visite des clients et prospects en misant sur les atouts territoriaux

Pour les entreprises de Saint-Malo, et notamment l'une d'entre elles qui souhaite « *devenir une vitrine dans le monde* », l'accessibilité ferroviaire accrue avec Paris est un support supplémentaire de visibilité. Car si la notoriété de la destination n'est plus à démontrer, « *Saint-Malo a une image touristique, mais pas forcément économique* ». La LGV BPL offre alors des opportunités accrues pour faire venir les parties prenantes externes en tirant parti du fait que la ville *« [soit] temporellement en grande banlieue parisienne, mais vue sur mer* ». Un acteur industriel fait par exemple l'hypothèse que la relation commerciale qu'il entretient avec ses clients parisiens puisse évoluer vers des visites plus fréquentes dans ses locaux lors des phases critiques de conception. Pour autant, frôlant le paradoxe, ce même acteur affirme plus loin que le milieu économique malouin n'a pas réellement d'attentes. « *Ça va arriver et on fera avec* » profère-t-il. Loin d'être isolé, ce sentiment nous semble résumé avec discernement par l'un des dirigeants : *« La LGV BPL est un effet d'aubaine. C'est gagner du temps précieux, mais cela n'occasionnera pas de changement dans le volume de déplacements et les pratiques globales* ». Tout porte donc à croire que si les investissements consentis par les entreprises locales auraient sans doute été conduits sans l'arrivée de la grande vitesse en Bretagne, la proximité renforcée avec Paris n'en demeure pas moins un élément clef adossé à la stratégie d'entreprise.

L'accessibilité accrue à la région parisienne est un outil d'attractivité vis-à-vis des profils rares

La question de la main-d'œuvre qualifiée se révèle être un enjeu majeur dans l'agglomération malouine, du fait notamment de la présence d'acteurs économiques d'envergure internationale. Aussi,

[211] Bien que ne représentant que 13 % de l'emploi total de la zone en 2007 (contre 16 % en Bretagne), l'industrie malouine témoigne d'une spécificité à l'échelle régionale dans le sens où les industries agroalimentaires ne sont que faiblement pourvoyeuses d'emploi. Sa spécialisation dans l'agrofourniture, les plastiques, l'habillement et l'aéronautique la distingue par ailleurs des autres portefeuilles économiques bretons (Insee).

attirer des compétences captées en région parisienne pour soutenir le développement des activités locales est-il largement évoqué par les capitaines d'industrie malouins[212]. D'autant plus que si les cadres internationaux sont généralement séduits par les perspectives de carrière et la renommée de la Cité corsaire, les jeunes pointures franciliennes sont plus difficiles à convaincre. Une aventure malouine est souvent vécue par de jeunes diplômés parisiens comme un « *enterrement de première classe* » qui briderait leur poursuite professionnelle. En réduisant à 2h35 le trajet entre Saint-Malo et Paris, la LGV BPL rendrait « *les rebonds professionnels plus aisés* », aux dires d'un spécialiste du recrutement.

Ce dernier constate d'ailleurs une tendance qui devrait être renforcée à la mise en service de la LGV. Venus à Saint-Malo pour des raisons professionnelles, certains profils font le choix de rester vivre en Bretagne une fois leur contrat achevé, effectuant alors la navette hebdomadaire en TGV entre leur domicile familial et leur nouvel emploi en Île-de-France. L'accessibilité accrue semble donc porteuse d'une « *valeur assurantielle* » (Veltz, 2002) dans les parcours professionnels et les choix personnels d'une partie de la population active. Pour autant des freins subsistent, au premier rang desquels le coût élevé de l'immobilier[213], mentionné par plusieurs dirigeants rencontrés comme un facteur important de complication dans le recrutement. Sans oublier l'emploi du conjoint, une préoccupation majeure des chefs d'entreprise engagés dans le recrutement de profils tendus qui suscite des coopérations actives entre les acteurs économiques locaux. Il est par exemple intéressant de voir les directions des ressources humaines de deux figures de proue de l'économie malouine travailler de concert, sans intermédiaire, pour parvenir à embaucher la ou le conjoint d'un(e) candidat(e) envié(e). *« Nous travaillons depuis longtemps sur l'attractivité des meilleurs profils, et la proximité avec Paris fait partie de l'argumentation* ».

► VANNES : attractivité du mieux vivre et valorisation accrue des entreprises leader

« On se plaît en province, regardez simplement par la fenêtre… mais les choses se dénouent à Paris »

Vannes bénéficie d'un positionnement géographique privilégié au carrefour de la Bretagne et des Pays de la Loire, à proximité des deux principales métropoles du Grand Ouest (Leguay, 1988). Première aire urbaine parmi les 13 territoires étudiés en termes de croissance démographique[214] et d'emplois entre 1982 et 2011 (Insee), la région vannetaise s'appuie entre autres sur des filières d'excellence et des entreprises-phare dont les besoins de déplacement vers la région parisienne et au-delà sont notables.

[212] En 2007, près de 15 % de la population de la région de Saint-Malo ne résidait pas dans la zone d'emploi cinq ans auparavant. Un nouvel habitant sur cinq vient de la région parisienne et la part des actifs qualifiés est plus importante que la moyenne régionale (Insee).

[213] Début 2017, et bien que les chiffres annoncés varient, les prix moyens de l'immobilier ne semblent pas connaître une évolution haussière sensiblement différente de la reprise du marché à l'échelle nationale. Sources : https://www.ouest-france.fr/bretagne/la-lgv-fait-elle-grimper-les-prix-de-l-immobilier-5106024 ; http://www.letelegramme.fr/ille-et-vilaine/saint-malo/immobilier-un-marche-stable-25-01-2017-11375362.php

[214] Plus spécifiquement, la mobilité géographique entrante des actifs est largement excédentaire dans la zone d'emploi et près d'un habitant supplémentaire sur deux entre 1999 et 2007 viendrait d'Île-de-France (Insee).

Des pratiques de déplacement longue distance hétérogènes intégrant Nantes et Rennes

A la croisée des territoires bretons et ligériens, les acteurs économiques de la région vannetaise semblent faire preuve de pratiques de déplacement particulièrement hétérogènes. Selon la destination et les contraintes horaires, ils utilisent avec une flexibilité toute relative le TGV en gare de Vannes, Rennes ou bien Nantes, quand ils ne font pas le choix de l'avion depuis l'aéroport de Nantes Atlantique, ou plus rarement, celui de Rennes-Saint-Jacques. Schématiquement, les regards sont davantage tournés vers Nantes en termes d'offre aérienne ou d'opportunités de marché, et vers Rennes pour ce qui concerne la desserte TGV autre que celle offerte en gare de Vannes. Sur ce dernier point, le rôle de substitution que peut représenter la gare de Rennes pour certains acteurs vannetais devrait en théorie être maintenu avec le gain significatif en niveau d'offre dont bénéficiera Rennes avec la LGV BPL. En tout cas, le message exprimé en amont de la mise en service de l'infrastructure était globalement celui de la permanence des pratiques de déplacement actuelles : « *ça ne va pas changer grand-chose, je vais m'adapter aux nouveaux horaires. Ça ne changera pas le volume ni la façon d'organiser mes déplacements* »[215]. Toutefois, au-delà du confort appréciable de pouvoir se lever plus tard, quelques dirigeants évoquent la possibilité nouvelle d'effectuer un aller-retour dans la journée comme un gain significatif potentiellement vecteur de nouvelles pratiques. « *C'est un petit peu de confort dans ce monde un peu compliqué* ».

La réception facilitée des clients et prospects : savoir-faire et faire voir

Faire venir plus facilement les clients, prospects et partenaires divers constitue l'impact escompté de la LGV le plus fréquemment partagé par les dirigeants rencontrés. Ceci est d'autant plus vrai pour les fleurons de la filière nautique, qui disposent dans le golfe du Morbihan d'outils de travail parfois spectaculaires. « Faire voir » aux partenaires ce lien prégnant entre une activité d'excellence et le territoire vannetais représente en réel enjeu pour le développement de l'activité. « *Dans notre milieu, on a fait un tiers du boulot quand on arrive à faire venir les gens chez nous* » confie l'un des chefs d'entreprise du secteur, et ce même si « *les choses se dénouent à Paris* ». Certains acteurs du nautisme témoignent par ailleurs de liens structurels et fonctionnels importants avec la région parisienne, à l'image des prestigieux cabinets d'architectes navals dont les ressources humaines et productives sont réparties entre Vannes et Paris. A coup sûr, l'offre Atlantique 2017 est un saut qualitatif conséquent pour ces activités de niche.

La proximité et l'environnement d'exception ne suffisent pas toujours à attirer les plus grands talents

La forte spécialisation, la notoriété de l'écosystème vannetais et la qualité de vie semblent permettre aux entreprises du nautisme de capter les meilleurs profils. Pour d'autres entreprises dont l'ancrage local est souvent historique, l'attractivité auprès des compétences rares est un enjeu stratégique de premier ordre. L'accessibilité permise par la ligne ferroviaire nouvelle est saluée, même s'il semble que pour ces organisations largement présentes à l'international, « *la capacité structurante de la LGV sur Vannes n'est rien à côté de ce que la capacité structurante de l'aéroport du Grand Ouest serait* ». En

[215] Voir également l'article susmentionné « Ligne à grande vitesse : effets non garantis » paru dans le Mensuel du Morbihan (n° 137, avril 2017, p. 30-36). Reprenant certains propos d'acteurs locaux, le dossier indique que « dans l'ensemble, l'enthousiasme des entreprises reste modéré » (p. 35).

effet, l'absence de desserte ferroviaire directe entre Vannes et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle limite l'usage du train et conduit souvent à privilégier les préacheminements depuis l'aéroport de Nantes Atlantique.

La venue de ces « cerveaux internationaux » tant recherchés par les plus gros acteurs locaux repose par ailleurs fortement sur des aspects qui dépassent le champ de la mobilité. Dans le recrutement comme dans le développement économique local, « *la qualité des infrastructures fait partie de l'équation, […] mais bien malin celui qui peut cibler le facteur discriminant* ». Sur ce point, les discours des fleurons économiques de Saint-Malo et de Vannes se croisent : si la proximité avec la région parisienne est appréciée, la problématique de l'insertion du conjoint et de la famille dans la vie locale est essentielle. A l'initiative d'acteurs privés de la région vannetaise, les actions se multiplient en ce sens, allant de la création d'une plateforme internet favorisant l'emploi du conjoint en Bretagne Sud à la mise en place d'un baccalauréat international à Vannes (Marinos, 2015 ; Gourlay et Marinos, 2017).

1.4 Un enjeu d'intégration au système métropolitain rennais

A Vitré comme à Laval, les enjeux de la LGV BPL sont indissociables des liaisons ferroviaires avec Rennes. C'est d'ailleurs ce qui fait la consistance de ce groupe de deux agglomérations et la différence avec les territoires précédents. Au-delà de leur propre attractivité résidentielle et productive, ces territoires entendent bénéficier encore davantage de la dynamique métropolitaine de la capitale bretonne. Ils semblent se préparer à saisir les opportunités en termes d'investissement, de compétences, de marché et également d'infrastructures performantes.

► VITRÉ : accueillir convenablement les clients en préservant une desserte adaptée

« C'est un plus de raccourcir le temps de trajet, […] mais c'est vraiment l'horaire qui est le point clef »

Petite ville à l'échelle des 13 territoires étudiés (un peu plus de 17 100 habitants en 2011), Vitré est pourtant la première agglomération du panel en termes de croissance démographique entre 1982 et 2011 (Insee). Sa zone d'emploi, la plus industrielle de Bretagne[216], tire son dynamisme d'une position privilégiée sur l'axe Rennes-Paris (Baudelle *et al.*, 2015). L'avantage comparatif de cette situation géographique est néanmoins éprouvé par la mise en service de la LGV BPL. Alors que depuis le XIXème siècle la ligne ferroviaire classique de Brest à Paris dessert Vitré, le tracé de la nouvelle infrastructure à grande vitesse contourne la ville 8 km plus au sud, sans raccordements nouveaux. En l'absence de connexion immédiate avec la LGV, on comprend alors la nécessité pour les entreprises locales de conserver les liaisons quotidiennes directes avec Paris ainsi que les possibilités de correspondances.

[216] Selon l'Insee et la CCI de Rennes, l'industrie représente environ 42 % des emplois salariés de Vitré Communauté (communauté d'agglomération) en 2014.

Des pratiques de déplacement professionnels en TGV depuis Vitré ou Laval

Vitré se situe à mi-chemin entre Rennes et Laval. Economiquement, l'agglomération a su dès les années 1950 faire valoir avec brio sa localisation « *aux portes de la Bretagne* » ainsi que sa proximité avec le pôle scientifique et industriel de Rennes (Dumont, 2012). Depuis les années 2000, la périurbanisation grandissante de la capitale bretonne participe à l'imbrication croissante des bassins d'emploi vitréen et rennais. Parmi les nouveaux habitants de Vitré nombreux sont ceux qui travaillent à Rennes, et à l'inverse, l'un des dirigeants rencontrés indiquait intégrer dans ses effectifs plus d'un tiers de collaborateurs habitant le centre de l'agglomération rennaise (Baudequin et Maillochon, 2013)[217].

Pour autant, s'agissant des pratiques de déplacement ferroviaire longue distance, c'est bien sur Laval que se porte naturellement l'attention lorsque les horaires depuis la gare de Vitré ne peuvent convenir. Afin de rejoindre Paris en TGV avant l'été 2017, il semble que ce soit « *un réflexe pour beaucoup de choisir l'option gare de Laval* », à l'exception bien entendu des collaborateurs de la région rennaise prenant le train près de leur domicile. L'usager vitréen se rendant à Laval en voiture argue de plus de facilités d'accès et de stationnement aux abords de la gare (van den Berg et Pol, 1998). Celui qui opte pour la correspondance TER-TGV en gare de Laval vante « *des temps de correspondance particulièrement bien optimisés* ». Psychologiquement surtout, Laval se trouve dans le sens du déplacement vers Paris. Mais l'aisance de l'interconnexion TER-TGV en gare de Laval a-t-elle été maintenue à la mise en service de la LGV BPL ?

L'allongement des correspondances en gare de Laval annihile le gain de temps moyen vers Paris

La redéfinition des horaires TER-TGV (Maillochaud, 2006) porte un coup non négligeable à l'efficacité des correspondances en gare de Laval, alors même que celles-ci sont jugées comme « *indispensables à la bonne accessibilité et à l'image de l'entreprise* »[218]. A l'été 2017, le temps moyen de correspondance en gare de Laval pour les liaisons de Vitré à Paris est passé de 10 à 25 minutes environ.

[217] Cette étude conduite par l'Insee Bretagne et Octant Analyse indique que « le pays de Vitré étant relié à Rennes par la N157 et par la ligne ferroviaire Rennes-Paris […], les échanges d'actifs avec le pôle d'emplois rennais sont donc nombreux et croissants. Le nombre d'actifs a augmenté deux fois plus vite que les emplois entre 1999 et 2009 » (*Ibid*., p. 4). 28 % des actifs résidant au sein de Vitré Communauté travailleraient à l'extérieur du territoire en 2010 et 1/8ème des actifs du périmètre travailleraient au sein du territoire du Rennes Métropole (données Audiar). Entre 2002 et 2007, 62 % des nouveaux arrivants de la zone d'emploi sont des actifs qualifiés, chiffre inégalé en Bretagne, et 48 % d'entre eux travailleraient hors de la zone d'emploi (Blot *et al.*, 2011). En outre, d'après le fichier MobPro, quelque 700 actifs occupés effectueraient quotidiennement ou presque la navette sortante entre l'unité urbaine vitréenne (autrement dit la commune de Vitré) et l'agglomération rennaise en 2012, dont environ 30 % de cadres et professions intellectuelles supérieures et 36 % en train. Dans le sens inverse, près de 650 actifs occupés seraient domiciliés dans l'agglomération de Rennes et travailleraient dans la commune de Vitré, ce qui traduit un certain équilibre entre les mobilités domicile-travail entrantes et sortantes des deux territoires. Des différences sont toutefois notables en ce qui concerne les modes de transport et les catégories socioprofessionnelles, puisque les navettes depuis Rennes vers Vitré s'effectueraient davantage en voiture (seulement 22 % de déplacement en train) et concerneraient davantage les profils hautement qualifiés (plus de 40 % de cadres et professions intellectuelles supérieures). Ces chiffres sont naturellement plus élevés si on considère le bassin d'emploi de Vitré, dans la mesure où une partie non négligeable des entreprises est concentrée hors de la commune, le long de la N157 notamment (Le Carrer, 2017).

[218] L'avis des entreprises interrogées semble aussi être celui du maire de Vitré, Pierre Méhaignerie, qui considère que « *la qualité du service, non pas des deux TGV que nous avons et que nous gardons mais des relations entre TER et TGV, s'est détériorée* » (Le Carrer, 2017, p. 15).

Autrement dit le gain de temps moyen des trajets de Vitré vers Paris-Montparnasse incluant une correspondance à Laval n'est que de 3 minutes, l'attente en gare de Laval pouvant même dépasser le temps de trajet en TER entre Vitré et Laval. En réalité, la correspondance TER-TGV depuis Vitré est considérablement améliorée à Rennes (gain de temps de 41 minutes en moyenne pour un trajet Vitré-Paris avec changement en gare de Rennes entre la situation pré-LGV et la nouvelle grille horaire) mais ne l'est pas à Laval. Choisir la correspondance à Laval reste en moyenne plus rapide qu'une correspondance à Rennes, mais de 10 minutes seulement alors que l'écart était jusqu'alors sans appel (48 minutes).

Si les usagers pendulaires et ceux qui désirent maximiser leur temps en région parisienne se satisferont sûrement du maintien du TGV direct matinal, ces éléments laissent néanmoins à penser que certains usagers pourraient modifier leurs comportements. Ainsi, il n'est pas inenvisageable de voir s'accroître l'usage de la voiture pour rejoindre la gare de Laval ou bien d'observer davantage de changements à Rennes. Ceci témoignerait d'une inversion spatiale (Tobler, 1961 ; Bunge, 1962) perturbant l'ordre des proximités dans l'espace géographique (L'Hostis, 2014), dans la mesure où l'usager serait amené à débuter son trajet en suivant un sens opposé à sa destination finale.

La problématique de l'accessibilité des visiteurs prime sur celle des collaborateurs vitréens

Cette question centrale des correspondances se pose également pour les visiteurs des entreprises locales en provenance de Paris ou au-delà. Elle se pose même avec une acuité supérieure, car des visites clients fluides et rapides constituent l'attente première des dirigeants d'entreprise vitréens. Sur ce point, la possibilité désormais offerte aux voyageurs parisiens de rejoindre Vitré sans correspondance avant 9h est perçue comme une avancée notable puisqu'elle permet aux visiteurs de passer une journée complète sur site sans pâtir d'une correspondance et d'un trajet final en TER. Auparavant, le premier TGV direct en provenance de Paris n'arrivait à Vitré qu'en début d'après-midi, ce qui conduisait *« la très grande majorité des visiteurs à opter, par défaut, pour le train le plus matinal avec un changement en gare de Laval* ».

► LAVAL : confortation des choix économiques et enjeux de coopération avec Rennes

« Le petit Laval restera petit et doit se défendre comme tel, [...] mais un petit dynamique. Laval doit prendre conscience de son identité historique et travailler en alliance locale avec un gros »

Depuis le Moyen Âge, Laval tire profit de sa position géographique sur la route de Paris à Brest, aux frontières de la Bretagne, de la Normandie et de l'Anjou (Bondon, 2012). Les infrastructures de transports successives, aux premiers rangs desquelles l'autoroute A81 et la ligne TGV, ont conforté cette localisation privilégiée par des liaisons radiales avec la capitale. Depuis l'été 2017, la mise en service de la LGV BPL a placé la préfecture de la Mayenne à 1h25 en moyenne de Paris-Montparnasse. Mais les enjeux ne s'arrêtent pas aux liaisons avec Paris puisque les temps de parcours diminuent également avec Rennes et Le Mans, ainsi que vers Angers et Nantes via la Virgule de Sablé-sur-Sarthe.

Cette évolution cumulée de nombreuses accessibilités ferroviaires requiert ainsi de l'agglomération lavalloise qu'elle s'interroge sur la place qu'elle entend défendre dans le système territorial local, régional et national. Economiquement orientée vers Rennes plus que vers Le Mans ou les autres agglomérations de sa région administrative (Berroir *et al.*, 2013)[219], la réflexion n'est pas aisée. Les chefs d'entreprise rencontrés proposent néanmoins quelques clefs de lecture prospectives.

La liaison TGV avec Paris a contribué et contribuera au développement des activités lavalloises

« *Le TGV c'est vital, vital, vital* ». Cette déclaration appuyée est d'autant plus curieuse qu'elle émane d'un grand fournisseur d'équipements industriels, que l'on pourrait facilement croire peu sensible à l'accessibilité ferroviaire. Elle traduit pourtant le sentiment partagé par la majorité des dirigeants interrogés, qui fait du TGV un facteur notoire du développement économique local[220]. La bonne accessibilité par le train permet notamment aux grandes entreprises internationales du territoire d'affermir leurs centres de décision locaux, car « *il est possible de rester durablement en province si les liaisons avec la région-capitale sont bonnes et que l'on dispose d'un point de chute sur place* ». En conciliant judicieusement les ressources du territoire mayennais avec une présence en région parisienne, les acteurs lavallois ont établi des schémas organisationnels entre le Grand Ouest et l'Île-de-France, en particulier depuis la mise en service de la LGV Atlantique en 1989.

Pour les dirigeants, la LGV BPL s'appréhende par conséquent dans cette continuité relationnelle. « *La LGV apportera sa pierre à l'édifice en allant dans le sens de nos ambitions* » estime une figure économique locale dont la présence hebdomadaire en région parisienne est une nécessité. L'infrastructure conforte ainsi plus qu'elle ne bouleverse les choix stratégiques préalables inhérents à l'organisation de l'activité. Autrement dit, les entreprises n'envisagent pas de modifications significatives de leurs stratégies : « *Grosso modo, cela consolide notre positionnement d'avoir des équipes à Laval puisque le temps de trajet est encore moins qu'avant un sujet* » indique le dirigeant d'une *startup* locale. En effet, le temps de trajet actuel en TGV avec Paris ne constitue pas en lui-même une entrave au déplacement professionnel. C'est pourquoi les chefs d'entreprise accordent au gain de temps moyen de 13 minutes avec Paris une importance somme toute limitée, préférant exprimer leurs attentes sur d'autres éléments qui caractérisent la nouvelle offre ferroviaire à grande vitesse.

[219] L'étude citée, engagée en 2010 par la Datar sur les systèmes urbains nationaux, fait régulièrement figure de référence. Dans le présent cas de figure, elle rattache l'aire urbaine de Laval au système urbain de proximité rennais, et ce en raison notamment des partenariats scientifiques entre les deux territoires.

[220] A la mise en service de la ligne ferroviaire Paris-Rennes au milieu du XIXème siècle, les élites traditionnalistes locales s'étaient pourtant montrées particulièrement virulentes envers le chemin de fer (comme dans de nombreux autres cas (Merlin, 1991), comme Brest (Le Bollan, 2008) pour des motifs sécuritaires). Elles craignaient en effet que la liaison contribue « à communiquer aux peuples des doctrines de désordre qui précipiteraient la ruine de la société » (Salbert, 1997, p. 34). Le scepticisme de plusieurs élus entoure également l'arrivée du premier TGV en gare de Laval en septembre 1989. Il faut dire qu'à cette date un seul TGV desservait la préfecture mayennaise depuis Paris, ce qui fit dire au Président du Conseil Général de la Mayenne de l'époque : « comment voulez-vous qu'une entreprise soit intéressée par la Mayenne avec un TGV qui ne s'y arrête qu'à 13 h 54 ? On nous donne un outil de déménagement du territoire » (cf. article de Clément Brault dans Ouest France publié le 23/08/2015 : https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/le-tgv-divise-avant-darriver-en-mayenne-3639638).

L'amplitude horaire et le niveau de desserte plus importants que le gain de temps avec Paris

Après tout, on ne désire que ce dont on manque. Et il semble que les professionnels lavallois aient déjà un temps de trajet profitable vers la capitale avant la LGV BPL. En revanche, la fréquence des services TGV et l'amplitude horaire étaient au cœur des attentes. Attentes souvent déçues à la lecture de la nouvelle offre. « *Le gain de temps pourquoi pas, mais si la fréquence des TGV reste la même, ce ne sera que très peu bénéfique* » affirme un responsable mayennais. En outre, si le sentiment général est celui d'une amélioration modeste mais appréciable de l'accessibilité, certains fleurons économiques du territoire ne masquent cependant pas leurs appréhensions vis-à-vis d'une dégradation de la desserte TGV à moyen terme.

Le déficit d'image comme facteur limitant l'amplitude des potentiels bénéfices de la LGV

Fin connaisseurs du territoire, les dirigeants lavallois sont conscients de l'opportunité engendrée par la LGV BPL, mais également des faiblesses locales qui limiteraient les changements bénéfiques sur le tissu économique. Les discours convergent vers la nécessité d'améliorer la visibilité de l'agglomération, de donner à la ville des atouts pour exploiter la plus grande accessibilité avec Paris (Bonnefoy *et al.*, 2012). « *Je ne suis pas sûr que la LGV change grand-chose depuis Paris, car il y a surtout l'image de la ville. [...] Sans avoir mis un pied à Laval c'est sûr que ce n'est pas évident, il faut embrayer ce cercle vertueux* ». Un brin provocateur, un grand acteur mayennais qui ne tarit pourtant pas d'éloge sur la qualité de vie locale souligne que « *personne ne vient à Laval, c'est la pire image de ville que je connaisse* »[221].

Ce décalage entre la perception externe du territoire et le dynamisme de plusieurs pans de l'économie lavalloise traduit aussi l'inertie des représentations subjectives, psychosociologiques, que véhicule chaque territoire. Desserte TGV ou non, l'accessibilité est loin d'être le seul moteur de l'attraction. L'an dernier en Mayenne 5 000 emplois ont été créés et seulement la moitié a été pourvue, par manque de compétences ou faiblesse dans la capacité d'attirer les profils adéquats (données Medef). « *Faire venir des Parisiens à Nantes ou Rennes c'est assez simple, mais à Laval...* ». Face à cette problématique impérieuse du recrutement, de nombreux chefs d'entreprise mayennais identifient pourtant dans les gains de temps à l'échelle régionale un axe d'amélioration prometteur.

Concilier les échelles géographiques et activer la proximité confortée avec Rennes

« *Il sera plus facile de convaincre un Parisien qui a un projet dans le Grand Ouest, soit de venir s'installer à Laval, soit, et c'est là la principale amélioration, en lui proposant de s'installer à Rennes* ». Aujourd'hui déjà, les relations pendulaires entre les deux villes sont relativement intenses[222], d'autant plus si l'on

[221] Une étude nationale de l'Insee classe d'ailleurs l'attractivité de la zone d'emploi de Laval à la fin des années 2000 dans la catégorie la moins enviable, celle d'une « attractivité faible » (Kerdommarec et Martineau, 2014).

[222] D'après le fichier MobPro, en 2012, environ 830 actifs occupés effectueraient pour leur travail la navette entrante ou sortante entre l'unité urbaine de Laval et l'agglomération rennaise (somme des entrées et sorties associées aux deux territoires). L'unité urbaine rennaise constitue pour l'agglomération de Laval le premier territoire dans un rayon supérieur à 50 km en ce qui concerne l'importance des flux domicile-travail totaux (entrées et sorties). Du point de vue de Rennes, la place de Laval est également significative. Si l'on définit l'unité urbaine rennaise comme référence, les flux domicile-travail totaux entre les deux agglomérations ont connu la plus importante croissance entre 2007 et 2012, devant les flux associant Rennes à Paris ou Nantes (seuls les flux

considère le fait que ces déplacements quotidiens sont transrégionaux (Cap *et al.*, 2014 ; Berroir *et al.*, 2017). L'agglomération lavalloise attire davantage de navetteurs en provenance de Rennes ou du Mans qu'elle n'en voit partir actuellement vers ces mêmes pôles urbains[223]. Les grands industriels de Laval, au premier rang desquels le géant mondial du lait, présentent souvent une proportion significative voire majoritaire de collaborateurs habitant la région rennaise. Et il n'est pas improbable que cette dynamique aille en s'accentuant avec la mise en service de la LGV BPL.

En effet, considérons un ménage dont l'un des deux actifs travaille à Laval, l'autre à Rennes. Si le gain de temps est logiquement le même que l'on prenne le TGV dans un sens ou dans l'autre, la structure de l'offre ferroviaire à l'été 2017 autorise plus facilement des mobilités domicile-travail de Rennes vers Laval que l'inverse. Depuis Rennes, 16 trains quotidiens sont compatibles avec l'agenda d'un navetteur travaillant à Laval, dont 7 permettent un trajet inférieur à la demi-heure. En comparaison, un navetteur habitant Laval et travaillant à Rennes ne dispose que de 9 trains quotidiens susceptibles de convenir à sa pendularité, et seul un TGV permet d'effectuer la liaison en moins d'une demi-heure.

Plusieurs acteurs économiques – comme politiques – ne s'y trompent pas : *« Laval doit pouvoir être en mesure de jouer davantage la carte de Rennes* », car « *notre histoire et notre avenir c'est Rennes* »[224]. « *Devenir la troisième couronne rennaise* » iront jusqu'à dire certains. Si le sujet de la relation avec Rennes est très important, les liens nouveaux permis via la Virgule de Sablé-sur-Sarthe ne sont néanmoins pas négligés. Le rapprochement avec Nantes est salué dans la perspective d'une cohésion régionale plus aboutie (Gras, 2009a) mais ne semble pas occasionner une ambition commerciale manifeste de la part des firmes lavalloises. Quant à la proximité nouvelle avec Angers, elle pourrait en théorie occasionner une hausse des flux domicile-travail entrants sur le territoire lavallois. Néanmoins, la fréquence de 5 A/R quotidiens reliant Angers et Laval via la Virgule de Sablé-sur-Sarthe, si elle reste à ce niveau, apparaît très insuffisante pour bousculer drastiquement le paysage de la pendularité ferroviaire à l'échelle régionale.

dans un rayon supérieur à 50 km significatifs, c'est-à-dire supérieurs à 200 déplacements tout sens confondus sont considérés ici). En outre, si on considère les mobilités domicile-travail sortantes de l'agglomération de Rennes dans un rayon supérieur à 50 km, l'unité urbaine de Laval est la quatrième destination des actifs du territoire rennais après Paris, Nantes, et à un niveau comparable à Saint-Malo (à quelques individus non significatifs près). A titre de comparaison, les actifs quittant quotidiennement l'agglomération rennaise pour aller travailler à Laval seraient deux fois plus nombreux que ceux rejoignant l'agglomération de Saint-Brieuc et 3,5 fois plus nombreux que ceux se rendant dans l'agglomération de Vannes.

[223] Près de 500 actifs rejoindraient leur travail dans l'agglomération de Laval depuis leur domicile dans l'agglomération de Rennes, contre environ 330 dans le sens inverse. De plus, environ 150 actifs effectueraient la navette de l'agglomération de Laval vers l'agglomération du Mans, contre environ 210 dans le sens inverse (ces deux derniers chiffres doivent être pris avec grande précaution puisqu'ils sont inférieurs au seuil de significativité communément fixé dans la pratique du fichier MobPro à 200 déplacements).

[224] Sur le plan historique, Laval entretient dès le Moyen Âge des relations soutenues avec la Haute-Bretagne. Les seigneurs de la famille de Laval siégèrent aux Etats de Bretagne depuis Guy VII, devenu baron de Vitré et vicomte de Rennes en 1254. Des liens puissants perdureront par leur intermédiaire jusqu'à la Révolution entre le Bas-Maine et la Bretagne (Corriol *et al.*, 2013).

1.5 La LGV à Rennes : un atout pour conquérir mais des questionnements sur l'attractivité

Il est peu de dire que la LGV BPL véhicule dans la dixième aire urbaine de France des attentes fortes de la part des acteurs institutionnels locaux. Ces derniers auront, de 2015 à 2020, investi près d'un milliard quatre cents millions d'euros[225] pour bâtir l'environnement infrastructurel le plus favorable à l'exercice de l'activité et la création d'emplois, à 1h39 de Paris en moyenne depuis l'été 2017. De l'avis général des 64 dirigeants d'entreprise rencontrés dans l'agglomération rennaise, le gain d'accessibilité, bien qu'apprécié, n'est cependant pas une révolution.

► RENNES : Valorisation des capacités productives locales et enjeux d'attractivité

« Je crois qu'on va maintenir les gens en place,
mais pour changer de braquet il faut faire venir de l'extérieur »

Sans être une révolution, la nouvelle offre de transport demeure un facteur de la compétitivité économique des entreprises locales, car les emplois de la région rennaise dépendent beaucoup des acteurs du territoire et comparativement peu d'employeurs privés extérieurs. Ce dynamisme endogène interroge les capacités du territoire à attirer de nouvelles entreprises et compétences dans le contexte d'accessibilité accrue avec le poumon économique francilien. Sur ce point, plusieurs chefs d'entreprise ont clairement exprimé leur volonté de contribuer à la visibilité de la place rennaise. Une visibilité métropolitaine depuis Paris qui pose par ailleurs la question du positionnement des acteurs économiques rennais vis-à-vis des partenaires des autres agglomérations bretonnes ou ligériennes.

<u>La LGV est un faire-valoir des capacités productives de Rennes auprès des acteurs franciliens</u>

Dans la région rennaise, la dynamique de l'emploi dépend puissamment des structures décisionnelles locales. Selon l'Insee, un tiers des emplois de l'aire urbaine de Rennes en 2010 relèvent d'une entreprise tête de groupe implantée sur le territoire, ce qui place la capitale bretonne au troisième rang national derrière Paris et Lille[226]. Une étude de l'Audiar (Viel et Ferrand, 2016) révèle par exemple

[225] Il s'agit de l'investissement total consenti par Rennes Métropole sur la période 2015-2020 pour les grands projets, à savoir en matière d'infrastructures et d'équipements : la ligne b du métro, le centre des congrès et la rénovation de la gare. Source : http://metropole.rennes.fr/politiques-publiques/grands-projets/les-effets-socio-economiques-des-grands-chantiers/

[226] En ce qui concerne les relations économiques avec la région francilienne, la place rennaise semble à plusieurs égards plus autonome vis-à-vis de l'Île-de-France que ne le sont les principales agglomérations du panel. En 2010, parmi près de 50 000 emplois dont le siège et l'un de ses établissements sont situés à la fois dans l'aire urbaine de Paris et l'aire urbaine de Rennes, 79 % dépendent d'un siège parisien. Si ce chiffre peut paraître élevé au premier abord, il atteint toutefois 92 % à Angers, 94 % à Nantes et même 97 % à Brest. En des termes plus simples, cela signifie que dans les relations entre la capitale et les principales agglomérations du Grand Ouest, Rennes présenterait un rayonnement plus important du fait d'un pourcentage d'emplois liés à la fois à Rennes et Paris plus souvent à la faveur d'un centre de décision rennais que dans les autres territoires (Cheruel, 2015).

que les entreprises ayant leur siège au sein de l'aire urbaine rennaise contribuent à 80 % aux gains d'emploi entre 2008 et 2014 dans le secteur du numérique. Pour autant, cette latitude décisionnelle des acteurs rennais sur l'économie locale[227] s'appuie largement sur une clientèle de grands comptes franciliens. Depuis l'inauguration de la LGV Atlantique en 1989, qui a placé la capitale bretonne à 2h11 en moyenne de Paris-Montparnasse, beaucoup d'acteurs économiques se sont construits sur la relation avec la région parisienne (Klein, 2003 ; Baudelle et Nègre 2015)[228]. Dans le domaine du numérique notamment, Rennes est devenue comme d'autres métropoles françaises un centre de production de services important pour les clients franciliens, que ce soit en gestion complète depuis la Bretagne ou en débordement de l'expertise parisienne. La mise en service de la LGV est alors vue d'un bon œil car elle devrait permettre d'amplifier les dynamiques en cours, en concourant à l'exportation du savoir rennais vers Paris. Rennes comme « *plateforme de services nearshore* » gagne de la pertinence. « *Le fait de passer à 1h27 va nous permettre de continuer à travailler à Rennes en menant ponctuellement certaines missions pointues en Île-de-France* » précise un responsable.

Pour d'autres grands acteurs locaux du numérique, l'enjeu primordial n'est pas de rejoindre plus rapidement la région parisienne mais de faciliter l'implantation des interlocuteurs franciliens dans l'agglomération rennaise. Un dirigeant résume sa démonstration en ces termes simples : *« je serais étonné que les entreprises rennaises soient jusqu'à maintenant bloquées d'une quelconque manière dans leur développement en raison des temps de parcours avec Paris* ». Si le confort supplémentaire et la flexibilité des déplacements permis par la LGV sont unanimement salués par les chefs d'entreprise rennais, l'accessibilité accrue n'est que rarement synonyme d'une hausse projetée du volume de mobilité depuis Rennes. Clairement, « *c'est un gain de temps, pas un motif de réorientation stratégique* ». L'accessibilité améliorée conforte donc plus qu'elle ne bouleverse, à moyen terme, les schémas organisationnels existants au sein des entreprises locales.

Un facteur d'attractivité économique supplémentaire qui divise les dirigeants sur son ampleur

Rennes est portée par un dynamisme économique et démographique probant. Cependant, la capitale bretonne demeure avant tout une somme de discrets atouts insuffisants pour la doter d'une image attrayante à l'international[229]. Bien que onzième zone d'emploi française en nombre d'emplois salariés, elle ne figure qu'au soixante-septième rang concernant le taux de création d'emplois productifs par des centres de décision extérieurs entre 2011 et 2013, loin derrière Lille, Lyon, Rouen ou Nantes. En outre, si sa recherche publique est particulièrement dynamique, son niveau

[227] Et comparativement parlant sur l'économie francilienne, comme nous l'avons indiqué dans la note 226.

[228] Un chiffre évocateur par exemple, les transferts d'établissements entre l'aire urbaine de Rennes et l'aire urbaine parisienne en 2011 sont plus importants que ceux associant la capitale régionale aux autres aires urbaines bretonnes (Naulin *et al.*, 2014).

[229] Des études de l'Audiar (Viel et Lalau-Keraly, 2014 ; Viel *et al.*, 2018) pointent notamment la faible attractivité de la métropole rennaise auprès des investisseurs étrangers. En 2015, elle figurait loin derrière certaines grandes métropoles françaises en ce qui concerne le degré d'implantation des entreprises étrangères (autrement dit la part d'entreprises locales contrôlées par une entreprise étrangère). En juin 2018, le baromètre EY de l'attractivité de la France plaçait Rennes à la dixième place (hors Paris) des métropoles régionales françaises jugées les plus attractives par les investisseurs étrangers, au niveau de Montpellier, mais loin derrière la perception particulièrement favorable de la région bordelaise depuis 2017. Source : https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-barometre-de-l-attractivite-france-2018/$FILE/ey-barometre-de-l-attractivite-france-2018.pdf

d'attractivité auprès des actifs qualifiés du secteur privé s'étiole[230]. La zone d'emploi de Rennes figure au vingt-et-unième rang national pour le taux d'arrivée d'actifs à compétences rares en 2013, derrière Bordeaux, Montpellier ou Nantes notamment, et en dessous de la médiane des seize plus grandes zones d'emploi françaises (Maillochon et Neveu-Cheramy, 2016). Mais elle se situe surtout au 314ème rang sur 321 zones d'emploi en ce qui concerne l'évolution relative du taux d'arrivée d'actifs qualifiés entre 2008 et 2013 (Insee[231]). En somme, si l'attractivité de la métropole rennaise auprès des compétences rares est l'une des plus importantes de France, ces chiffres traduisent néanmoins une phase de net recul de certains indicateurs de sa dynamique relative[232].

Les dirigeants rencontrés formulent des avis divergents sur l'apport de la LGV pour l'attractivité économique de l'agglomération. Il y a ceux qui affirment que « *Rennes disposera d'un cadre exceptionnel qui permettra une délocalisation depuis Paris* » et ceux, majoritaires, qui se montrent plus mesurés. La venue des clients et le recrutement de profils stratégiques seront sans doute facilités, mais l'implantation espérée de grands investisseurs exogènes est autrement plus complexe à appréhender. Car comme l'indique Bruno Judde de Larivière, « l'attractivité économique ne se décrète pas » (2013, p. 126). « *C'est la compétence, l'expertise et l'image qui feront la différence, le prix peut-être parfois, pas le temps de parcours* » estime un acteur rennais. Le temps de parcours devrait d'ailleurs pouvoir s'effacer devant d'autres paramètres porteurs de l'attractivité économique : « *Rennes-Paris en 1h30, cela doit vraiment être la cerise sur le gâteau et non pas le gâteau à lui-seul* ». Les quelques dirigeants rencontrés en région parisienne rappellent en outre que pour les activités de *front office*, le principal fait générateur d'une nouvelle implantation n'est pas le temps de parcours, ni l'offre de bureaux disponible, mais la taille du marché local. Autrement dit, « *Rennes devra se dynamiser dans son tissu économique et entrepreneurial, s'étoffer, se diversifier [...]. La LGV là-dessus a peu d'impact direct et immédiat, c'est le contexte local qui prime* ».

Pour une métropole entreprenante qui fédère davantage les acteurs économiques et politiques

Bien qu'en désaccord sur la portée de la LGV pour attirer les activités et compétences, les dirigeants semblent se retrouver sur la nécessité d'une démarche proactive concertée qui soit à la hauteur des investissements consentis par la métropole. « *Il faut organiser l'attractivité de Rennes. Vendre autre chose que les folles soirées parisiennes, marketer Rennes différemment* », car « *sa représentation à l'extérieur est trop faiblarde, en particulier sur les activités traditionnelles* ». Le milieu économique souscrit ainsi aux études de l'Audiar (Viel et Lalau-Keraly, 2014 ; Lalau-Keraly, 2016 ; Viel *et al.*, 2018) pointant les faiblesses de la métropole en termes d'image et de rayonnement national. « *Aujourd'hui je ne sais pas comment vendre la ville* » déplore l'un des dirigeants. « *Rennes doit prendre rdv avec*

[230] Entre 2007 et 2012, la zone d'emploi de Rennes a accueilli plus de 50 000 actifs. Le profil sociologique de ces nouveaux arrivants diffère de celui de la population résidante par leur niveau de qualification plus élevé : la proportion de cadres est notamment deux fois plus importante parmi les personnes ayant emménagé dans les cinq dernières années (Insee).

[231] Recensements de la population 2008 et 2013 ; Sirene, Clap, Lifi, 2011 à 2013.

[232] « Pour chacun des indicateurs, l'évolution de l'attractivité entre 2008 […] et 2013 est mesurée de façon relative, les niveaux ne pouvant être comparés directement du fait d'importants changements de méthode. L'analyse s'appuie donc sur l'évolution du positionnement relatif des zones d'emploi, à partir des valeurs standardisées prises par les indicateurs » (Maillochon et Neveu-Cheramy, 2016, p. 4).

Paris. Il faut être plus proactif sur l'image économique, donner de la lisibilité et du dynamisme, proposer des prestations ».

Certains dirigeants se montrent par ailleurs très critiques envers les responsables métropolitains et leurs services : *« pour travailler ici avec la collectivité, il faut être vacciné et pouvoir lire le texte. On ne vient nous voir que lorsque c'est nécessaire, mais cela devrait être une ambition constante* ». Aussi, nombreux sont les entrepreneurs locaux qui souhaitent une latitude plus grande dans le développement économique du territoire rennais. Une latitude qui pourrait prendre la forme d'un lieu de concertation entre l'entreprise privée et la collectivité sur tous les projets concernant la nouvelle accessibilité métropolitaine et les conditions d'une plus grande ouverture du territoire (Lalau-Keraly, 2016 ; cf. chapitre 6).

L'enjeu pour les entreprises interrogées apparaît double. Il s'agit tout d'abord de pouvoir clairement identifier un patron pour l'intermédiation avec les acteurs économiques. Cette idée, un chef d'entreprise l'illustre simplement en paraphrasant Henry Kissinger : « *si j'ai un problème avec Rennes, j'appelle qui ?* ». Au-delà d'une figure institutionnelle de la concertation et de la promotion, il s'agit pour les firmes locales de s'assurer que les échanges avec les différents prospects potentiellement prêts à parier sur la nouvelle attractivité rennaise se déroulent aussi entre pairs. « *Les entreprises sont les meilleures ambassadrices du territoire [...]. En expliquant pourquoi on maintient les sièges ici on donnerait aussi envie à d'autres de s'installer* » soutient un grand capitaine d'industrie local. Conscients des atouts du territoire mais pragmatiques, les dirigeants précisent néanmoins qu' « *on ne transformera jamais Rennes, en un claquement de doigts, en la métropole commerciale qu'elle n'a jamais été* »[233]. La comparaison avec le dynamisme de la métropole nantaise n'est jamais très loin (Suire, 2013 ; Dumont, 2015).

<u>La LGV accroît les possibilités de segmentation du temps de travail entre Rennes et l'Île-de-France</u>

En particulier dans le secteur bancaire et le numérique, de nombreux cadres des fonctions métropolitaines partagent leur agenda entre l'agglomération rennaise et l'Île-de-France. Dans ces mêmes activités, il n'est en outre pas rare de compter au sein de l'établissement régional des cadres dépendant structurellement de directions domiciliées au siège francilien. L'amélioration de l'offre TGV permise par la LGV BPL autorise donc une plus grande flexibilité des temps professionnels géographiquement partagés. Elle conduira probablement les profils « hyper-mobiles » (Cresswell, 2006 ; Costas, 2013) à reconsidérer leurs arbitrages professionnels et personnels, la bi-localisation et le choix du lieu de résidence familiale pouvant par exemple être questionnés en fonction de la réalité quotidienne du poste occupé. S'ils ne peuvent se prononcer avec certitude sur de tels équilibres individuels, la majorité des dirigeants rencontrés estime que le gain de temps est un argument valorisable dans le recrutement stratégique de profils rares.

[233] Dans l'esprit de plusieurs dirigeants, la capitale bretonne garde une partie de l'image qu'elle donnait à voir au XIXème siècle, celle d'une ville essentiellement administrative, judiciaire, universitaire et militaire qui « n'a point les ressources d'une ville de commerce » (Denis, 1973, p. 405, citant les propos du préfet d'Ille-et-Vilaine en 1805). Dans un registre similaire, Charles-Edouard Houllier-Guibert estime crûment que « l'image de Rennes est celle d'une ville de fonctionnaires qui s'oppose à sa faible puissance privée, sans aucune entreprise d'envergure visible » (2013, p. 11 de l'axe thématique 1 : « Economie de la connaissance et de la créativité »).

Rennes en situation confortée de hub entre la Bretagne occidentale et la région parisienne

L'évolution de l'accessibilité ferroviaire par la mise en service de la LGV BPL recompose les proximités temporelles entre les territoires. Depuis l'été 2017, il faut réaliser que les meilleurs temps de parcours ferroviaires entre Rennes et Nantes (villes distantes d'environ 100 km à vol d'oiseau), et entre Rennes et Paris (avoisinant les 300 km) sont quasi équivalents à 10 minutes près. Depuis la préfecture bretonne, il faudra en outre 40 minutes de moins pour rejoindre Paris que le temps nécessaire pour atteindre la métropole brestoise, pourtant distante de 200 km.

Dans ces conditions, le tropisme parisien n'est pas près de faiblir. Car quand se déplacent les forces vives de l'entreprise, une partie de ce qui fonde la centralité de l'organisation est temporairement déportée (Presskorn-Thygesen, 2015). Les dirigeants rennais rencontrés estiment toutefois ne pas avoir à rougir de cette inclination accentuée vers la région parisienne. « *Si je dois regarder vers l'ouest ce sera pour traverser l'Atlantique* » lance même, un brin provocateur, l'un des chefs d'entreprise sollicités. « *On mettra sur le compte de la LGV, la dernière arrivée, une tendance ancienne qui voit le barycentre de l'économie régionale se déplacer à l'est, et Rennes poursuivre sa métropolisation* », pressent d'ailleurs un acteur régional. Car cette tendance de l'économie bretonne n'est effectivement pas nouvelle (Phlipponneau, 1996 ; Geslin *et al.*, 2001 ; Gras, 2009b ; Lebahy, 2014). La réorganisation de la R&D dans les télécommunications voit depuis quelques années l'agglomération rennaise affirmer sa prééminence sur les implantations historiques du Trégor, notamment depuis la création de l'IRT B-com[234] siégeant dans la capitale régionale. La grande distribution réorganise ses plateformes vers l'est et le développement de la logistique industrielle accompagne l'essor des espaces métropolitains de Rennes, Nantes et Saint-Nazaire[235]. Selon les acteurs interrogés, de grandes figures de l'économie régionale du secteur de la cosmétique, de l'agroalimentaire, de l'aéronautique ou de la navale, ont d'ores et déjà développé une partie de leur activité dans l'agglomération rennaise ou envisageraient de le faire, indépendamment de la LGV BPL. Plusieurs dirigeants de société de services aux entreprises ont par ailleurs évoqué l'avantage d'une implantation rennaise pour recevoir les clients ayant leur siège social en Île-de-France et des établissements secondaires en Bretagne.

Reste l'accessibilité entre Rennes et Nantes, qui suscite bien des griefs de la part des chefs d'entreprise. D'autant que le dynamisme de l'économie nantaise assure bien souvent aux entreprises rennaises un marché secondaire qui fait seul masse au niveau régional. L'attractivité de la Cité des Ducs est par ailleurs montrée en exemple. « *Nantes reste quand même la capitale économique du Grand Ouest, la place de la finance et des assurances* ». Elle serait « *capable de capter des entreprises que Rennes est incapable de capter* », plus entreprenante, « *beaucoup plus homogène dans ses aménités et diversifiée dans son tissu économique* » (Suire, 2013).

Pour la plupart des dirigeants interrogés, l'accessibilité accrue permise par la LGV BPL n'est pas en mesure d'introduire un avantage discriminant, à court terme, dans la dynamique comparée des deux principales métropoles du Grand Ouest. « *Même si les atouts de Rennes sont formidables, Nantes a une réputation bien plus attrayante que Rennes* ». Un nouveau témoignage de l'importance de « *l'oxygène économique local* », mais surtout de la capacité du territoire à le faire valoir en dehors de

[234] Institut de Recherche Technologique (IRT) associant les entreprises à la recherche publique créé en 2012 et spécialisé dans le numérique. Le campus principal se situe dans l'agglomération rennaise et les sites secondaires à Lannion, Brest et Paris.

[235] Source : https://www.ouest-france.fr/economie/pourquoi-le-grand-ouest-se-couvre-d-entrepots-4771369

ses frontières. Comme l'écrit Raphaël Suire, « le climat des affaires ne suffit plus, il faut aussi mettre en valeur le climat de ceux qui font les affaires » (2003, p. 9). Et ce, que cela soit à 2h11 ou 1h39 en moyenne de Paris.

1.6 De l'appartenance territoriale dans le différentiel de sensibilité

Avant d'expliciter les quelques évolutions territoriales locales supputées les plus argumentées par les chefs d'entreprise, il semble important de souligner que **la sensibilité aux évolutions du système de transport est distinctement marquée par la géographie de l'infrastructure**. La typologie établie reflète d'ailleurs la supra-détermination de l'appartenance territoriale dans le différentiel. On ne peut évidemment conclure à une sensibilité « hors sol » des dirigeants pris dans leur globalité. L'adhésion et la conflictualité prennent leurs marques dans les territoires selon l'incidence topologique de l'infrastructure (Ollivro, 1997 ; Lolive, 1999).

Sortons un court instant du cas de la LGV BPL pour illustrer cette assertion dans le dossier de l'aéroport du Grand Ouest. Chacun verra dans Notre-Dames-des-Landes l'un des projets d'infrastructure de transport contemporains les plus conflictuels, et ce même au sein des entrepreneurs régionaux. A défaut d'une adhésion des milieux économiques locaux que d'aucuns affirment pourtant franche et univoque, il est notable de relever la grande différence qu'il semblait y avoir entre le soutien affiché de certains industriels bretons, angevins ou de Loire-Atlantique et l'opposition de quelques fers de lance de l'économie vendéenne. La raison de telles opinions contraires ne se trouve du reste pas dans l'activité de ces entreprises ; elle se lit tout simplement sur une carte. Le transfert de l'aéroport à une vingtaine de kilomètres au nord de Nantes arrangeait logiquement les entrepreneurs de l'Est breton quand les acteurs de Vendée, habitués à l'implantation méridionale actuelle qui leur est favorable, s'inquiétaient d'un possible éloignement de la principale plateforme aéroportuaire du Grand Ouest.

Si l'on en revient aux évolutions de l'accessibilité ferroviaire dans le Grand Ouest, l'entreprise A apparaît dès lors plus sensible que l'entreprise B avant tout parce la première est implantée à Rennes quand la seconde se trouve à Nantes. Le réseau ferroviaire associe fondamentalement des lieux, c'est donc bien l'évolution des propriétés réticulaires de ces espaces qui fonde la sensibilité des agents économiques. L'ensemble des caractéristiques des firmes (secteur d'activité, taille, actionnariat, etc) n'ont en comparaison qu'une place mineure dans la part explicative de la sensibilité interterritoriale[236]. Ainsi, la principale variable différenciant la sensibilité de deux territoires demeurera presque toujours les variations appréhendées de la place topologique et fonctionnelle occupée dans le nouveau système de mobilité.

[236] C'est la raison pour laquelle la typologie des sensibilités territoriales est traitée dans ce mémoire (chapitre 4) avant que ne soient évoqués les autres facteurs économiques dans le chapitre suivant.

2. Les dynamiques interurbaines au prisme de la LGV BPL

La typologie proposée ne peut être qu'incomplète. La synthèse des points de vue qu'elle tend à représenter n'est qu'une partie mineure de ce qui fait l'économie des territoires. Pourtant, la mise en relation des différentes sensibilités des chefs d'entreprise à l'accessibilité ferroviaire accrue éclaire certaines dynamiques opérantes ou latentes au sein des systèmes urbains étudiés. Pareil travail entend cependant discriminer, dans la projection des dirigeants, ce qui s'apparente à l'opinion de ce qui est exprimé comme une réflexion d'entrepreneur[237].

Acteurs des territoires de par leurs activités, les chefs d'entreprise sont souvent par ailleurs des individus politiques[238] dont les implications territoriales sont multiples et complexes, tantôt passablement affectives, tantôt résolument stratégiques. Parfois même le regard des dirigeants sur les territoires véhicule des lieux communs sans que ceux-ci ne soient réellement interrogés, allant jusqu'à ce que de telles idées soient paradoxalement en décalage avec le fonctionnement effectif de l'activité de leur entreprise. Assurément, « l'espace d'intelligibilité des acteurs » (Lanciano, 2003, p. 4) est borné. Il ne s'agit pas d'insinuer que les propos que nous avons pu recueillir sont versatiles ou inconsistants, mais qu'ils s'insèrent dans un contexte d'informations limitées de telle sorte que, lorsqu'il s'agit d'évoquer des territoires autres que celui d'implantation, le « lieu concret s'efface [souvent] devant sa représentation » (Alphandéry et Bergues, 2004, p. 9). Réalités et impressions se mêlent pour former « une appropriation à la carte » de notre territoire d'étude (*Ibid.*, p. 9).

2.1 Baisse des différences d'accessibilité à Paris entre les gares bretonnes

Préalablement à l'analyse des réflexions émanant directement des chefs d'entreprise, quelques constats permettent de situer le paysage de l'accessibilité *ex ante*/*ex post* dans le Grand Ouest. Quels territoires devraient en théorie bénéficier des plus nettes améliorations de leur niveau d'accessibilité à Paris avec la nouvelle offre ferroviaire ? La mise en service de la LGV tend-t-elle à polariser l'espace autour de Rennes ou introduit-elle un nouvel équilibre au sein des systèmes urbains régionaux ?

Pour répondre à ces interrogations, nous avons construit une analyse comparée de l'évolution des indices d'accessibilité dans les 13 territoires de l'étude (Merciol *et al.*, 1988). Les principaux résultats chiffrés sont consignés dans la figure ci-après puis explicités dans les propos qui suivent[239].

[237] En opérant ce distinguo entre opinion et réflexion, on rejoint dans la majorité des cas le partage que nous évoquions dans le chapitre précédent entre une sensibilité liée à l'émotion et une sensibilité relevant davantage de l'action et de la stratégie (cf. chapitre 3).
[238] Au sens simplifié qu'Aristote a pu donner à la politique, à savoir la chose de la gestion des affaires de la cité.
[239] Un travail en de nombreux points similaire avait été réalisé dans l'étude dite « BGV » menée par les Agences d'urbanisme de Bretagne (2010). Pour plus de précisions méthodologiques, nous invitons le lecteur à se référer à la page 13 du document.

Encadré 2 : Construction d'un indice d'accessibilité TGV à Paris

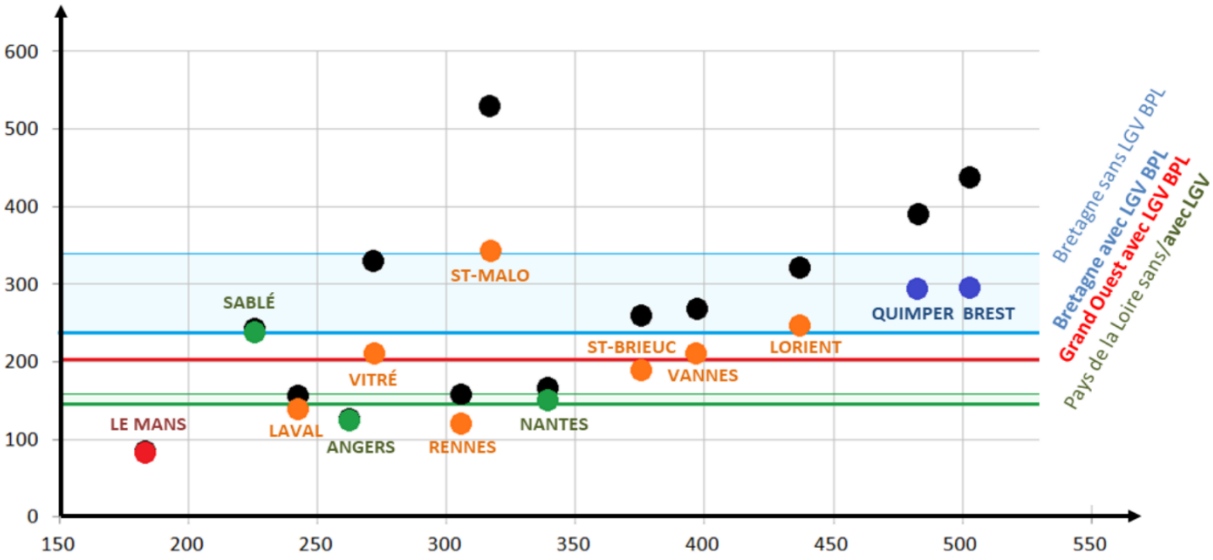
Le calcul d'un indice d'accessibilité synthétique intégrant l'ensemble des paramètres – valorisés à des niveaux différents par les usagers (cf. chapitre 1) – est particulièrement complexe. Le choix s'est porté ici sur un indicateur relativement simple intégrant le temps de trajet moyen entre les gares du Grand Ouest et Paris-Montparnasse pondéré par la fréquence quotidienne des services TGV. Nous renvoyons à l'annexe 3 p. 265 pour d'autres indicateurs d'accessibilité comme le temps maximal disponible à destination (Merciol, 1988 ; L'Hostis *et al.*, 2014 ; Bonnafous *et al.*, 2016). Notre contexte lié aux usages professionnels nous a conduit à valoriser davantage les services TGV en heures de pointe (avant 8h45 à l'arrivée et après 17h30 au départ). Ainsi, l'indice d'accessibilité $\mathcal{A}$ corrige le temps de trajet moyen (noté t) en affectant une majoration égale à une fraction (20 % en heures de pointe, 5 % hors heures de pointe) de l'écart en minutes séparant deux services TGV sur une période ouvrable fixée à 14h (soit 840 minutes). On note F le nombre d'allers-retours TGV par jour (hors doublons) et F_{hp} le nombre d'allers-retours TGV par jour hors doublons en heure de pointe.

L'indice d'accessibilité s'écrit donc : $\mathcal{A} = t + 0{,}2\ (840 / F_{hp}) + 0{,}05\ (840 / F)$

Cet indicateur est calculé pour chacune des gares de l'étude avant et après la mise en service de la LGV BPL. La variation des indices bretons et ligériens est ensuite analysée.

Figure 19 : Evolution de l'accessibilité entre Paris et les gares du Grand Ouest après mise en service de la LGV BPL (1)

Indice d'accessibilité TGV avec Paris
(temps de trajet moyen entre Paris-Montparnasse et les gares du Grand Ouest pondéré par la fréquence quotidienne)



Sources : d'après SNCF (*réalisation de l'auteur)*

Distance topographique à Paris
(distance orthodromique en km entre Paris-Montparnasse et les gares du Grand Ouest)

- Indice d'accessibilité avant mise en service

Indice d'accessibilité après mise en service de la LGV par système urbain :

- de Paris (Le Mans)
- de Nantes (Sablé-sur-Sarthe, Angers, Nantes)
- de Rennes (Laval, Vitré, Rennes, Saint-Malo, Saint-Brieuc, Vannes, Lorient)
- de Brest (Quimper, Brest)

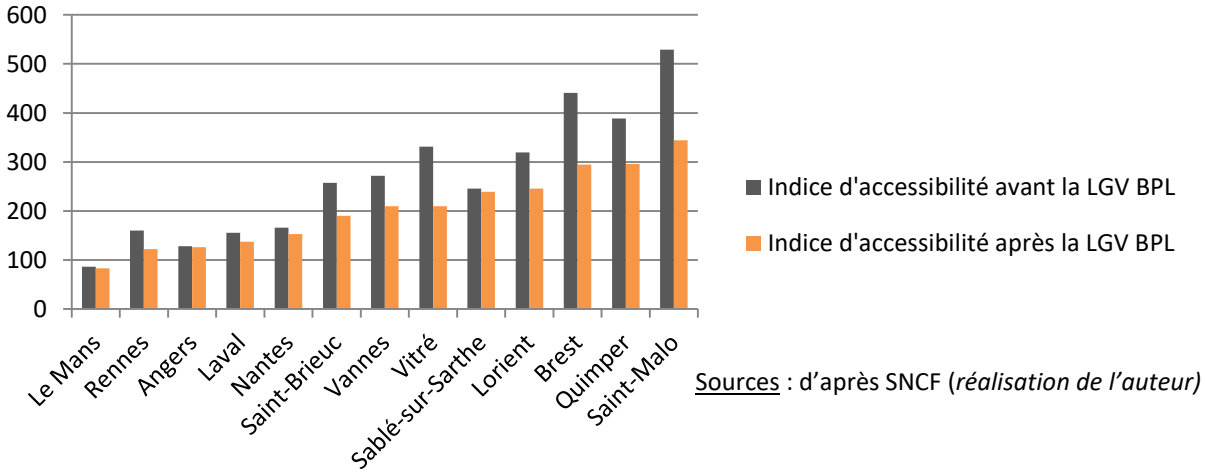
A la lecture de la figure ci-dessus, plusieurs grands constats émergent :

● La prise en considération de la fréquence favorise, lorsqu'il s'agit de calculer une évolution, les plus petites gares ayant bénéficié d'une hausse du nombre d'allers-retours avec Paris. En effet, plus les fréquences avant la mise en service de la LGV sont faibles plus l'augmentation relative sera marquée. Avec le gain d'un service TGV direct supplémentaire en heures de pointe, **Vitré**[240] **et Saint-Malo disposent depuis l'été 2017 d'un niveau d'accessibilité théorique nettement amélioré**.

● **Le niveau d'accessibilité TGV de Rennes n'évolue que de façon relativement mesurée**. Plusieurs éléments concourent à cela. Tout d'abord, l'effet du gain potentiel de temps de trajet est d'autant plus important que les trajets sont longs, ce qui dessert la capitale bretonne déjà proche de Paris. Ensuite, son offre ferroviaire de qualité avant la mise en place de l'infrastructure nouvelle lui procure un gain de fréquence marginal bien moins élevé que ses voisines malouine et vitréenne. « Effet temps » et « effet fréquence » sont en d'autres termes réduits par la dotation initiale substantielle du nœud de réseau TGV rennais. Enfin, le gain de temps moyen des liaisons entre Rennes et Paris est de 32 minutes, comparé à un meilleur temps de parcours de 39 minutes. Cet écart entre les deux temps de référence plus important que dans la plupart des autres gares étudiées limite le gain d'accessibilité de Rennes et tempère quelque peu les nombreuses communications faisant de la capitale régionale la gagnante incontestée de la réalisation de la LGV BPL.

● La mise en œuvre de la nouvelle offre TGV dans le Grand Ouest introduit une **réduction des écarts d'accessibilité ferroviaire à Paris entre les gares bretonnes de l'étude**. La dispersion des indices d'accessibilité autour de la moyenne régionale[241] est sensiblement inférieure depuis la mise en service de la LGV BPL. La figure ci-dessous met en lumière de manière plus marquante le lissage des accessibilités TGV avec Paris au sein du Grand Ouest imputable à la réduction des irrégularités entre les gares de Bretagne étudiées.

Figure 20 : Evolution de l'accessibilité entre Paris et les gares du Grand Ouest (2)



Sources : d'après SNCF (*réalisation de l'auteur)*

[240] Nous évoquions dans la synthèse de Vitré cette nette amélioration unanimement saluée par les acteurs économiques rencontrés.

[241] Moyenne régionale par ailleurs en forte baisse, à la différence de la moyenne des indices d'accessibilité des gares ligériennes du panel qui ne diminue que très légèrement.

Ce constat résulte en partie de l'action du Conseil Régional de Bretagne en faveur d'un déploiement équilibré de l'amélioration de l'offre et d'une diffusion de la grande vitesse à l'ensemble des territoires bretons. Le système de desserte retenu vise en effet à concilier la maximisation des gains de temps jusqu'en Finistère et le maintien – voire pour certaines gares la hausse – des dessertes intermédiaires. Aussi, pour satisfaire à ces deux objectifs relativement contradictoires, deux allers-retours TGV quotidiens supplémentaires ont été mis en service entre la pointe bretonne (Brest pour l'axe nord, Quimper pour l'axe sud) et Paris-Montparnasse depuis l'été 2017. En complément, un principe veut que la quasi-totalité des TGV en provenance de Paris et à destination du Finistère soient sans arrêt intermédiaire entre la capitale et Rennes. Ces choix politiques motivés de définition globale de l'offre contribuent à ce que les gains de temps moyen absolus soient plus importants à l'ouest qu'à l'est de la région et que la Bretagne occidentale présente, à la différence des gares plus à l'est, un gain de temps moyen proche ou supérieur au gain de temps du service TGV le plus rapide.

Cependant, en comparant les indicateurs de temps de trajet à Paris en termes relatifs, on fait le constat d'**une proximité temporelle renforcée entre Paris et Rennes**. Pour un voyageur parisien, il était en moyenne deux fois plus long de se rendre en TGV à Brest ou Quimper qu'à Rennes en 2016 ; depuis l'été 2017, il faut désormais 2,2 fois plus de temps en moyenne pour rejoindre les deux principales villes finistériennes que pour atteindre Rennes. En définitive, le choix de l'indicateur de comparaison, qu'il s'agisse d'un indice d'accessibilité intégrant la fréquence ou des seuls temps de parcours, mais surtout le choix de formuler les résultats en termes absolus ou relatifs, fait varier l'interprétation des incidences territoriales théoriques qu'éveille la nouvelle offre TGV dans le Grand Ouest.

2.2 Rennes post-LGV BPL : un cran plus loin dans la métropolisation

Quel que soit le territoire enquêté, la tendance au renforcement de la prééminence rennaise ne semble faire aucun doute pour les chefs d'entreprise. L'affirmation métropolitaine de la capitale bretonne (Nègre et Baudelle, 2016) est appréhendée comme une donnée d'entrée, un fait connu de tous qui ne devrait être que conforté par la LGV BPL[242].

Longtemps marginalisée dans le concert des grandes villes françaises, en partie du fait de son éloignement géographique (Havinden *et al.*, 1991 ; Baudelle et Guy, 2004), l'agglomération rennaise a connu dans les années 1960 un véritable décollage économique. Un processus de délocalisation industrielle en provenance de la région parisienne ouvre quelques années plus tard la voie à un ensemble d'institutions universitaires et scientifiques (Baudelle, 2008). A l'époque, le développement de l'emploi dans les territoires de Haute-Bretagne découle en partie de la volonté d'enrayer l'exode

[242] Des travaux conduits sur la LGV Sud-Est et la LGV Nord (Bizeray *et al.*, 1996) ont mis en lumière certains signes de centralisation des activités vers les capitales régionales (Lyon, Dijon et Lille), ceci dans un contexte d'affirmation métropolitaine complexe qui invite à la prudence quant à l'incidence directe et intrinsèque de l'accessibilité ferroviaire nouvelle. D'autant plus que, de manière générale, l'Ouest français bénéficie d'une dynamique de rééquilibrage en termes de fonctions métropolitaines supérieures (van Puymbroeck et Reynard, 2010). Nous renvoyons par ailleurs le lecteur intéressé à la lecture de l'article « Economie, Rennes toute puissante » (p. 32-33) du dossier « Ligne à grande vitesse : le grand pari » paru dans le Mensuel de Rennes, n° 92, juin 2017, p. 28-41). Il y est question de la dynamique économique rennaise vis-à-vis des autres territoires bretons.

des Bretons vers l'Île-de-France (Le Rhun, 1994). Toutefois, dès les années 1980, alors que des effets cumulatifs participent à l'essor démographique et économique de l'Est breton, le déséquilibre spatial avec la Bretagne occidentale n'a semble-t-il de cesse de se renforcer[243]. En 1990, une étude de François Fontaine plaçait Rennes en tête des métropoles régionales françaises pour ce qui est du différentiel d'évolution de l'emploi marchand non agricole entre la métropole et le reste de sa région de 1981 à 1987. Selon l'auteur, cette dynamique de concentration des emplois de la région dépendait moins de l'incidence des structures d'activités (ce que l'on appelle généralement l' « effet structure »[244]) que d'un dynamisme propre (qualifié d' « effet local »[245]).

Des travaux statistiques récents ont par ailleurs souligné le fait que l'aire urbaine de Rennes rassemble environ un quart des emplois régionaux en 2012 contre un cinquième en 1982 (Auzet et Vauléon, 2016). La Bretagne bénéficie certes d'un maillage territorial fondé sur des villes moyennes prospères, mais la dynamique de l'emploi dans ces dernières est globalement à l'arrêt depuis la crise de 2008 (Auzet et Le Guen, 2016). A contrario, l'évolution de l'emploi à Rennes – et tout spécialement dans la couronne périurbaine rennaise – est largement positif entre 2007 et 2012 (données Insee). La prééminence accrue de Rennes sur son territoire régional nécessite toutefois d'être tempérée au vu du taux de concentration de l'emploi que connaissent d'autres grandes métropoles françaises. Avec 30 % des emplois salariés privés régionaux concentrés dans sa zone d'emploi en 2014, la capitale bretonne demeure loin derrière Nantes, Bordeaux et Toulouse dont les zones d'emploi représentent respectivement 34 %, 47 % et 58 % de l'emploi salarié privé de leur région[246] (Le Page et Rasneur, 2016).

Si l'on franchit à présent le périmètre de comparaison breton, nombreux sont aussi les indicateurs qui traduisent l'essor de l'agglomération de Rennes dans le Grand Ouest depuis les années 1980. Alors qu'elle représentait environ 16,8 % des cadres des fonctions métropolitaines dans les 13 agglomérations du panel en 1982, la proportion s'élève à 23,7 % en 2011, signe d'un accroissement relatif des emplois stratégiques qui dépasse nettement celui de la métropole nantaise[247] (données Insee).

---

[243] Certains comme Hugues Meili affirment même que « Rennes est une enfant gâtée. […] Mais pour les villes [bretonnes] plus éloignées, qui ont d'authentiques difficultés pour outiller leur développement, la situation est plus complexe » (Meili, 2013, p. 50). Dans les faits, l'évolution du positionnement relatif des 13 agglomérations du panel en termes d'emploi total entre 1982 et 2011 souligne les dynamiques de concentration autour d'un ensemble géographique dont les sommets sont Rennes, Vannes, Vitré et Nantes. Exception faite de Sablé-sur-Sarthe, les quatre unités urbaines précédentes sont les seules à présenter un taux d'évolution positif de leur poids relatif dans l'emploi total du panel (Auzet et Vauléon, 2016). Ainsi, quand la Bretagne penche vers l'est, les Pays de la Loire glissent vers l'ouest car Nantes, « située en périphérie de la région, […] a pour conséquence d'excentrer […] le centre de gravité [régional] » (Yzambart *et al.*, 2009, p. 4).

[244] L' « effet structure » correspond à l'évolution de l'emploi sur un territoire lorsqu'on lui applique les évolutions nationales respectives des grands secteurs d'activité. Il révèle ainsi la qualité du portefeuille d'activités du territoire en termes de spécialisation.

[245] A l'inverse, l'« effet local » n'est pas expliqué par les grandes structures d'emploi mais par la performance intrinsèque de l'écosystème du territoire. Il mesure donc les écarts entre l'effet structurel et l'évolution réelle de l'emploi (Carré et Levratto, 2011).

[246] Ces chiffres sont antérieurs à la loi n° 2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions.

[247] L'agglomération nantaise affiche un taux d'évolution de 10,5 % de sa part relative des cadres des fonctions métropolitaines dans les 13 agglomérations étudiées entre 1982 et 2011 quand sa voisine brétilienne atteint 40,7 %. Ensuite, seuls Brest et Vannes présentent une évolution de leur positionnement relatif favorable avec un taux d'évolution respectif de 3,8 % et 6,1 %. Les unités urbaines de Sablé-sur-Sarthe (-10,8 %), Laval (-15,9 %),

Néanmoins, la typologie de la sensibilité territoriale l'a laissé entrevoir, le regard des chefs d'entreprise porté sur le développement de la région rennaise varie considérablement selon les territoires. Si l' « événement LGV » attise une forme de défiance d'une partie du milieu économique manceau, elle ravive chez certains dirigeants brestois un sentiment d'iniquité territoriale que seul le rapprochement des deux métropoles régionales semble pouvoir étancher. En Cornouaille, la place de Quimper dans la hiérarchie urbaine régionale n'étant pas l'égale de Brest, le ton du discours est moins empreint des signes d'une concurrence économique avec Rennes et se pare d'un opportunisme de contrainte. C'est cet acteur majeur de la région quimpéroise qui tire parti du vivier de ressources informatiques dans la capitale bretonne à défaut de le trouver alentour ou cet autre dirigeant cornouaillais qui a fait de Rennes le pivot de ses échanges professionnels de manière à ce que des rencontres sur place puissent être associées à des trajets rapides en TGV vers Paris au cours d'une même journée.

Au sein des agglomérations de Saint-Malo, Vannes et Saint-Brieuc, l'effet d'aubaine de la LGV BPL pour les liaisons avec Paris s'ajoute à une configuration caractérisée par des liens d'interdépendance avec la capitale régionale (Le Page et Rasneur, 2016). Pour autant, en l'absence d'améliorations perçues de l'accessibilité ferroviaire avec Rennes, le discours global des dirigeants reflète l'incertitude quant à la modification de l'intensité relationnelle que ces territoires entretiennent, au sein d'un même système urbain de proximité, avec le pôle principal rennais (Berroir *et al.*, 2013).

Dans les autres agglomérations de l'axe ferroviaire ligérien, un gradient d'indifférence semble caractériser la perception du développement de la métropole rennaise plus l'on s'éloigne de Paris. L'écosystème industriel sabolien salue la mise en place de la Liaison rapide vers Rennes sans laisser poindre toutefois d'aubaine économique franche ni de changements de pratiques majeurs. Les acteurs angevins rencontrés ne sont apparus ni opportunistes ni défiants, alors même que Rennes ravit à la capitale de l'Anjou un positionnement relatif enviable en termes d'accessibilité avec Paris (cf. figure 3, p. 12). Enfin à Nantes, le désintérêt criant qui nous a été opposé semble davantage refléter la difficile appréhension d'une thématique éloignée des préoccupations locales que l'insensibilité à une concurrence certainement accrue de Rennes.

Mais à l'instar du mastodonte de l'économie mancelle que nous avons précédemment cité, devant l'inertie et la complexité des dynamiques territoriales seule une perte d'accessibilité absolue significative semble pouvoir à court terme faire fléchir les acteurs les plus solides. Aussi les quelques responsables nantais interrogés gardent-ils à l'esprit l'accessibilité ferroviaire et aérienne performante de la Cité des Ducs, le dynamisme d'un bassin diversifié, la densité des réseaux économiques et l'ancrage local de grands donneurs d'ordres comme autant de garde-fous à un décrochage infondé de Nantes par rapport à Rennes. En définitive, dans la région des Pays de la Loire, seuls les chefs d'entreprise de l'agglomération lavalloise ont exprimé une franche disposition à prendre part à l'effort de constitution du système métropolitain rennais.

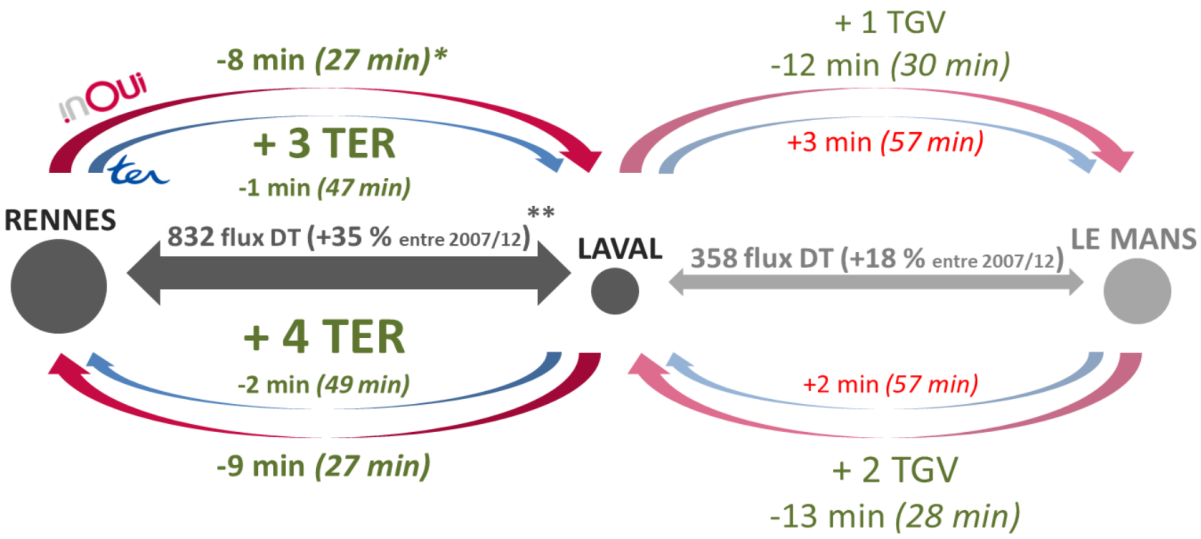
Saint-Malo (-23 %), Lorient (-23,6 %), Le Mans (-23,9 %), Angers (-29,7 %), Saint-Brieuc (-32,4 %) et Vitré (-47,2 %) marquent toutes une sensible baisse.

2.3 Volonté renouvelée des dirigeants lavallois de contribuer à la dynamique rennaise : vers l'affirmation d'un modèle de grande vitesse régionale ?

La thèse de Guillaume Carrouet, qui questionne l'émergence d'une territorialité impulsée par le TGV Rhin-Rhône, dresse la conclusion suivante : « il nous apparaît nécessaire d'approfondir les études de cas au sujet du développement de la grande vitesse régionale. À l'heure actuelle, un seul projet en France peut se prêter à l'analyse de l'adaptation du modèle français à grande vitesse à une desserte régionale. Ainsi, la LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire […] s'inscri[t] dans des configurations proches de l'aire Rhin-Rhône » (Carrouet, 2013, p. 448-449).

En effet, le tracé permet aux TGV circulant essentiellement sur la LGV BPL[248] de desservir les trois gares centrales du Mans, de Rennes et de Laval, cette dernière étant située à environ 70 km des deux autres. Comparativement à la configuration antérieure sur ligne classique, la réalisation de l'infrastructure nouvelle ne modifie ni le type de desserte (les trois villes bénéficiant du TGV depuis la mise en service de la LGV Atlantique), ni les lieux desservis (maintien des gares centrales). En revanche, elle autorise la libération des sillons de la ligne classique pour les liaisons TER et permet des gains de temps sur la plupart des services TGV locaux (cf. figure 21 ci-dessous).

Figure 21 : Evolution de l'offre TER et TGV (inOui) sur les liaisons Rennes-Laval et Laval-Le Mans



* Temps moyens entre les deux gares à l'entrée en vigueur de la nouvelle offre ferroviaire à l'été 2017. Lorsque la fréquence des services TER ou TGV n'a pas évolué avant et après la mise en service de la LGV BPL, seule l'information sur les temps de parcours est représentée.

Lecture : Le nombre de TGV quotidiens reliant Rennes à Laval n'a pas changé avec la nouvelle offre ferroviaire de l'été 2017. En revanche, les TGV effectuent désormais la liaison en 27 minutes en moyenne, contre 35 minutes avant la mise en service de la LGV BPL.

** Estimation des flux domicile-travail (deux sens confondus) entre deux agglomérations en 2012 et évolution par rapport aux valeurs de 2007. Attention, ces chiffres intègrent l'ensemble des modes de transport et non les seuls déplacements pendulaires effectués en train.

Sources : d'après SNCF, Insee (données MobPro) (*réalisation de l'auteur)*

[248] La desserte des gares centrales nécessite cependant que les TGV empruntent la ligne classique à l'approche des villes-centres (Facchinetti-Mannone et Richer, 2011).

Les gains de temps ferroviaires du Mans à Rennes doivent néanmoins être nuancés au regard de la situation préexistante. La mise en service de la LGV BPL rapproche certes temporellement les bassins d'emploi rennais, lavallois et manceaux, mais à des niveaux somme toute modestes – de l'ordre de la dizaine de minutes – compte tenu de la faible distance géographique les séparant. Sur la relation Laval-Rennes longuement évoquée par les dirigeants mayennais, les améliorations de l'offre ferroviaire résultent autant, si ce n'est plus, de TER plus nombreux mais aussi rapides que de TGV plus rapides mais dont le nombre reste inchangé.

L'écart désormais conséquent entre les temps de trajet TER et TGV laisserait donc à penser que les navetteurs rennais seront plus nombreux à se rabattre sur des abonnements exclusivement TGV[249]. Et ce d'autant plus qu'il n'existe pas à ce jour d'abonnement permettant à un usager voyageant fréquemment entre Rennes et Laval d'emprunter indifféremment des TER ou des TGV[250]. L'absence d'une telle formule résulte principalement de la situation transrégionale de la desserte locale à grande vitesse faisant de la gare de Laval un lieu complexe de superposition des attractions locale, régionale et nationale (Demotz, 1987). Elle tient également au fait que pour l'exploitant ferroviaire, le TGV n'est simplement pas conçu pour une desserte locale[251] (Caralp-Landon, 1988).

Dans un climat d'affirmation de la collectivité régionale sur les thématiques économiques qui tend à ancrer à son échelle les politiques publiques (Linossier, 2006), les ressources cognitives et les institutions d'intermédiation[252] (Garnier et Mercier, 2007), quelles seraient les actions en faveur d'un rapprochement entre Rennes et Laval confortées par une desserte ferroviaire locale à grande vitesse ? Car au-delà d'une pendularité qui pourrait se heurter à la difficile adéquation de la politique tarifaire des liaisons transrégionales, la principale interrogation tient à la volonté réciproque des acteurs économiques d'entrevoir de plus larges coopérations coordonnées du fait de l'accessibilité ferroviaire renforcée.

Or, au vu des échanges avec les responsables d'entreprise, **si Laval semble clairement vouloir se tourner davantage vers Rennes, l'inclinaison inverse reste autrement plus mesurée**. Les entreprises interrogées dans l'agglomération rennaise évoquent bien davantage les complémentarités actuelles

[249] En ce qui concerne les navetteurs lavallois, nous avons indiqué *supra* que l'architecture de l'offre TGV n'était que peu adaptée aux mobilités pendulaires depuis la préfecture mayennaise vers Rennes. Le fait de n'utiliser que des TGV pour un lavallois travaillant à Rennes s'avère pratiquement infaisable alors que cela reste envisageable pour un résidant rennais dont l'emploi se trouve dans l'agglomération lavalloise.

[250] Les abonnements nationaux Forfait, Fréquence ou TGVmax commercialisés par la SNCF n'intègrent pas les déplacements en TER. Par ailleurs, l'abonnement Uzuël Tout Public + TGV proposé par TER Bretagne permet d'utiliser indifféremment les services TER et TGV sur des liaisons circonscrites au territoire régional. Cela ne s'applique donc pas aux trajets quotidiens entre les gares de Rennes et de Laval.

[251] Répondant à des élus charentais mécontents des changements d'horaires sur la LGV SEA, Philippe Bru, directeur régional de la SNCF Nouvelle Aquitaine, affirmait en janvier 2018 : « C'est difficile de trouver un équilibre. C'est un choix d'organisation : le TGV n'est pas fait pour une desserte intra-régionale. On ne peut pas structurer un train à grande vitesse pour une trentaine de personnes ».
Source : http://www.aqui.fr/economies/sncf-bilan-chahute-a-bordeaux,16717.html

[252] Des politiques publiques de complémentarités économiques existent cependant entre Rennes et Laval (Berroir *et al.*, 2013), aux premiers rangs desquelles figurent les pôles de compétitivité Images et Réseaux et ID4CAR couvrant la Bretagne et les Pays de la Loire. En revanche, le dispositif French Tech a plus récemment montré une rétractation de l'échelle spatiale des coopérations, Rennes ayant choisi de s'allier à Saint-Malo, Laval et Le Mans ayant été par la suite rattachés à des réseaux thématiques différents.

ou latentes avec le milieu économique nantais. « *Lorsque vous prenez le TGV en gare de Rennes pour un déplacement d'affaires ce n'est pas pour descendre à Laval* » dit-on sans détour. Même sur une thématique spécifique comme la réalité virtuelle, qui est sans doute la filière de convergence potentielle la plus aboutie entre Laval et Rennes, la relation ne semble offrir que peu d'opportunités économiques pour les responsables d'entreprise d'Ille-et-Vilaine. Il faut dire que l'écosystème lavallois de la réalité virtuelle « n'est pas encore un élément aussi vaste, fédérateur et marqué (sur le plan quantitatif pour les acteurs concernés), comme peuvent l'être « l'automobile » au Mans ou « le végétal » à Angers, mais peut constituer une piste de réflexion quant au développement d'actions autour de celle-ci afin de renforcer les maillages en interne et les liens hors département » (Allix-Desfautaux et Renaud, 2010, p. 39).

Conclusion

« La trajectoire d'un territoire n'est pas réductible à des chiffres : il faut aussi prendre en compte les représentations, les imaginaires, les intentions des acteurs, la dynamique collective pour les comprendre dans leur complexité » (Cordobès, cité dans Agences d'urbanisme de Bretagne, 2016, p. 12). Partant, c'est à travers une typologie et non un traitement statistique que nous avons tenté de faire apparaître les faits saillants du discours de 179 responsables d'entreprise du Grand Ouest dans le cadre de la mise en service de la LGV BPL. Bien que centrée sur le seul milieu économique, notre démarche s'est attachée à mettre en lumière l'intentionnalité, l'émotivité et les représentations des acteurs comme autant de signes convergents d'une sensibilité *ex ante* à l'accessibilité ferroviaire nouvelle.

Le présent chapitre résulte en outre de la volonté de proposer une retranscription de la perception des chefs d'entreprise qui ne soit pas l'apanage de quelques grandes firmes influentes, mais au contraire la plus représentative de chaque territoire. Pour autant, il ne s'agit pas de donner une image simplifiée et caricaturale devant une double complexité, celle de dynamiques urbaines lentes et multifactorielles d'une part et, d'autre part, celle de la projection délicate de la réflexion des dirigeants sur les territoires. Car les discours ne sont ni unanimes, ni exaltés, ni même réellement affirmés dès avant la mise en service de l'infrastructure nouvelle, et ce surtout lorsqu'on évoque l'incidence de la LGV sur les relations internes au Grand Ouest et non seulement les liens radiaux avec l'Île-de-France.

L'appréhension de l'accessibilité accrue est d'autant plus difficile dans les territoires qui bénéficient le moins de l'évolution de l'offre ferroviaire dans le Grand Ouest. Les entreprises en Finistère n'entrevoient que très rarement des changements significatifs dans leur activité intimement sujette aux évolutions de la desserte aérienne. Au Mans, c'est la relation ferroviaire privilégiée que le milieu économique entretient avec Paris qui pourrait être contestée par Rennes si la qualité de la desserte venait à changer. Au sein des agglomérations ligériennes étudiées, à l'exception de Laval, une relative indifférence teinte les discours plus l'on s'éloigne de Paris. Dans les régions de Vannes, Saint-Brieuc et Saint-Malo, l'effet d'aubaine de la LGV permet d'envisager plus aisément des déplacements ou des réceptions à la journée, bien que les dirigeants se soient montrés globalement prudents et mesurés dans leurs propos en l'absence de concrétisation et d'expérimentation des nouvelles opportunités. A Laval, l'enjeu semble davantage être celui des relations locales avec Rennes que l'amélioration des temps de parcours avec l'Île-de-France jugés satisfaisants. Similairement, la qualité de l'offre TGV rennaise avant la mise en service de la LGV ne fait pas de l'accessibilité ferroviaire un facteur de blocage de l'activité. S'il ne fait aucun doute que l'infrastructure apportera davantage de confort et de flexibilité aux entreprises déjà implantées, les dirigeants sollicités sont apparus partagés sur l'ampleur du gain d'attractivité économique intrinsèque pour la métropole bretonne.

A la suite de ces analyses fondées sur un référentiel territorial de la stratégie des entreprises, le chapitre suivant propose de suivre une logique organisationnelle des activités. Désormais, il ne s'agit plus d'explorer les convergences ou divergences de sensibilité entre territoires mais entre organisations diverses de par leur secteur d'activité, leur taille et leur fonctionnement.

Chapitre 5 : Nature et déterminants de la sensibilité des entreprises

Introduction

Les analyses typologiques précédentes ont montré, notamment à travers l'exemple de l'agglomération rennaise, que la dynamique actuelle des territoires influe sur la perception de l'accessibilité accrue par les chefs d'entreprise. Les dotations économiques et infrastructurelles initiales, l'attractivité productive et résidentielle (Koning *et al.*, 2015), l'effort institutionnel local d'accompagnement (Richer *et al.*, 2014), sont autant de composantes du référentiel spatial de la sensibilité des entreprises. Il est ainsi relativement admis que la taille de l'agglomération explique en partie les incidences d'une LGV (Delaplace, 2012 ; Bazin *et al.*, 2013b), conférant aux territoires des potentialités de prédisposition en fonction de leur portefeuille d'activités (Bazin *et al.*, 2006).

Glissant d'une géographie des territoires à une logique de géographie économique et de microéconomie, ce chapitre vise tout d'abord à montrer que **l'acuité de l'appréhension des dirigeants varie également selon les caractéristiques des firmes** (Buisson *et al.*, 1986 ; Hayter, 1997). Au travers d'éléments internes à chaque entreprise (taille, étendue de marché, relations siège-établissements...) ou externes à l'organisation (secteur d'activité), nous nous attachons à explorer à la fois la nature et les facteurs explicatifs des différentes sensibilités rencontrées. Autrement dit, il s'agit d'évaluer les dimensions de l'activité sur lesquelles se manifeste l'hétérogénéité de la sensibilité et, à l'inverse, les conditions autorisant l'observation de similarités dans l'appétence des entreprises à « réfléchir la LGV ». Après avoir fait appel aux résultats des recherches antérieures, nous développons une analyse sectoriellement segmentée de notre matériau empirique. La caractérisation des paramètres générateurs de la mobilité professionnelle et l'analyse des fonctions des déplacements ferroviaires dans les processus de coordination intra et interentreprises ouvrent ainsi la voie à l'étude des éventuels mécanismes du changement organisationnel.

Dans la continuité, cette recherche des sources du déplacement professionnel nous invite à cerner les modalités d'insertion de la LGV BPL dans le système de significations socioéconomiques actuel des entreprises. Etant donné la perception limitée des dirigeants sur la mobilité dans leurs activités, nous avançons dans la seconde partie du chapitre quelques hypothèses sur **la faiblesse des stratégies d'anticipation dès avant la mise en service de l'infrastructure nouvelle**. Cette tentative prend notamment acte de la situation d'incertitude qui accompagne l'arrivée d'une LGV, tout comme elle souligne l'importance de l'expérimentation pour la projection de l'action. Elle considère également une époque qui n'est plus guère comparable aux années des premiers investissements dans la grande vitesse ferroviaire. Pourtant, ces projets remontant à une trentaine d'années servent encore de référence fréquente pour l'analyse de l'impact de l'arrivée d'une LGV. Or, de multiples mutations managériales et informationnelles ont des incidences profondes sur la distribution géographique des activités et la réalisation des mécanismes économiques (cf. chapitre 2).

1. Facteurs de production des déplacements professionnels et sensibilité décomposée des firmes

Dans cette section, nous faisons l'hypothèse que les motifs de la sensibilité des chefs d'entreprise sont partiellement inscrits dans les stratégies actuelles d'organisation du travail et de la production de biens ou de services. Aussi, quel que soit l'environnement territorial d'insertion des firmes, l'appréhension *ex ante* de la LGV BPL par les acteurs privés se dessine, dans une certaine mesure, au travers de la place et de la nature qu'occupent les formes relationnelles dans l'économie générale des organisations. L'opportunité de rencontres rapides en face-à-face n'affecte dès lors pas uniformément les acteurs économiques et met en exergue les liens multidimensionnels entre profils d'entreprise et comportements spatiaux.

Le raisonnement suivi consiste tout d'abord à faire valoir les principaux constats de la sensibilité des entreprises qui émanent des études *ex post*. En effet, l'émergence d'éléments observés ou questionnés quelques années après la mise en œuvre d'une infrastructure ferroviaire à grande vitesse oriente notre appréhension d'une sensibilité par anticipation. Dès lors, nous interrogeons dans un second temps l'état de l'art à travers le riche matériau empirique issu des 179 entretiens avec les dirigeants. Cet énoncé détaille dans quelles configurations organisationnelles se manifestent certaines formes de sensibilité et préfigure des hypothèses d'évolution de plusieurs composantes des activités économiques étudiées.

1.1 Enseignements *a posteriori* de l'observation des changements organisationnels des entreprises

A. Un traitement de l'influence du secteur d'activité portant moins sur les sources des déplacements que sur les facteurs de localisation et l'évolution de l'emploi ou du trafic

Indéniablement, le secteur d'activité est un des champs les plus mobilisés dans les démonstrations de l'organisation spatiale des activités économiques. Il suffit pour s'en convaincre de se référer à la longue liste de travaux s'étant intéressés à l'influence du secteur d'activité sur les choix de localisation des entreprises. Ces derniers, lorsqu'ils sont abordés sous l'angle de la construction de la décision stratégique d'investissement (Sergot, 2004), distinguent rarement les infrastructures ferroviaires d'une accessibilité générale aux réseaux de transport structurants. Cela est d'autant plus vrai dans le cas des activités industrielles, qui ont longtemps concentré les regards théoriques et empiriques (Aydalot, 1985) à travers des sensibilités déclarées ou révélées aux grands axes routiers et autoroutiers.

Sous l'effet de la séparation croissante des fonctions des firmes industrielles et de l'affirmation des services aux entreprises dans le développement local (Hayter, 1997 ; Lundquist *et al.*, 2008), les enquêtes empiriques s'ouvrent depuis le milieu des années 1980 aux logiques de localisation des entreprises de services (Illeris, 1996 ; Jouvaud, 1996 ; Mérenne-Schoumaker, 1996 ; Gallouj *et al.*,

2006), des activités industrielles de R&D (Malecki et Bradbury, 1992 ; Mendez, 2002) ou de celles des bureaux (Willigers, 2006 ; Willigers et van Wee, 2007). Ces fonctions motrices valoriseraient du reste davantage la desserte ferroviaire – notamment à grande vitesse – dans leur choix de localisation (Aguiléra *et al.*, 1999) et leurs pratiques de déplacement (Chen et Hall, 2011) que ne le feraient les activités industrielles traditionnelles.

Dès lors, la littérature française traitant de l'évolution sectorielle des territoires nouvellement desservis par une LGV a-t-elle avant tout formulé des hypothèses d'incidence de l'infrastructure sur les activités tertiaires[253]. Certaines études de cas, comme celles de Buisson *et al.* (1986) et Mannone (1995) sur la LGV Sud-Est ou de Bricout (1996) sur la LGV Nord, s'attachent exclusivement à l'analyse de la sensibilité d'emplois que l'on qualifierait aujourd'hui de « métropolitains »[254]. Alors que **la relation entre LGV et appareil de production industrielle a été négligée en France**, des travaux ont été conduits sur ce thème à l'étranger mais sur des territoires de nature très différente (Han, 2012) ou dans une perspective fortement stylisée (Peeters *et al.*, 2000 ; Campos et Rus, 2009 ; Chen et de Abreu e Silva, 2013). C'est donc avec une certaine surprise, eu égard aux lacunes précitées de la recherche nationale, que les membres de l'Université de Reims Champagne-Ardenne constatent « dans la plupart des unités urbaines desservies par TGV […] [que] l'emploi industriel semble se porter relativement mieux ou en tout cas, moins mal » entre 1990 et 1999 (Delaplace *et al.*, 2006, p. 108). Mobilisant cette fois d'autres données que celles du recensement, Klein *et al.* (1997) avaient quelques années plus tôt mesuré une forte concentration de la croissance du trafic ferroviaire à motif professionnel sur la LGV Atlantique entre 1989 et 1993 dans l'industrie – sans en préciser toutefois les branches les plus représentées – et le secteur « étude-conseil-assistance ».

S'agissant de la sensibilité des entreprises de services à l'accessibilité ferroviaire accrue avec Paris, **il est en effet fréquent de retrouver la mention des activités d'étude, de conseil et d'assistance** (Chevalier *et al.*, 1997 ; Setec, 2004 ; RFF, 2005 ; Delaplace *et al.*, 2006). Ce groupe, calé sur une nomenclature antérieure à la création de la NAF en 1993[255], réunit un ensemble particulièrement hétérogène d'entités économiques allant de l'expert en assurances au groupe d'ingénierie informatique en passant par l'agence de publicité (Buisson *et al.*, 1986). Toutefois, sans que cela ne soit nécessairement spécifié, les analyses qui opèrent une telle segmentation des services aux entreprises se focalisent de fait sur les sociétés proposant des prestations à forte valeur ajoutée pour leurs clients (ingénierie, études techniques, conseil technologique, programmation informatique, conseil en stratégie...) au détriment des services dits opérationnels[256] (Chevalier *et al.*, 1997).

[253] Etudier les fonctions du tertiaire (notamment du tertiaire supérieur) n'exclut toutefois pas que ces activités émanent d'entreprises dont le secteur principal relève de l'industrie.

[254] Le terme générique de « tertiaire supérieur », bien qu'on ne saurait le définir rigoureusement (Polèse, 1990 ; Beckouche et Damette, 1993), bénéficie encore aujourd'hui d'un usage assez large. Dans l'enquête menée sous l'égide de Marie-Andrée Buisson (1986), les 39 structures interviewées appartenaient aux activités d'études et conseil en informatique, de création publicitaire et à l'expertise comptable et financière « de haut niveau ».

[255] Le secteur formait initialement la branche 77 de la Nomenclature d'activités et de produits (NAP) en vigueur en France jusqu'en 1992.

[256] Les activités réellement étudiées se réduisent ainsi souvent, dans la Nomenclature économique de synthèse (NES) harmonisée sur la NAF de 2003, aux postes N21 - Activités informatiques, N22 - Services professionnels (activités juridiques et comptables, conseils pour les affaires et la gestion), N24 - Publicité et études de marché et N25 - Architecture, ingénierie, contrôle (Insee, 2010). La relégation des services opérationnels fut aussi le cas dans notre recherche (cf. chapitre 3), sauf à ce que les structures identifiées présentent un marché étendu ou soient particulièrement importantes dans l'économie locale (présence du centre de décision notamment).

Il est vrai qu'en première lecture, l'importance accordée aux relations avec le client (Buisson *et al.*, 1986 ; Mayère, 1990) – qui n'est autre que co-constructeur de la prestation de service de par l'interaction intense inhérente au conseil –, la nature souvent faiblement capitalistique du secteur et le contenu complexe des connaissances à échanger (Petersen et Rajan, 2002) semblent faire du face-à-face une nécessité. Gallouj (1991, p. 25) estime ainsi que l'activité de conseil « réunit au plus haut degré les attributs théoriques » des services, à savoir l'immatérialité physique de la servuction, l'interactivité essentielle de la prestation et l'immédiateté impliquant la simultanéité entre la production et la consommation du service.

Mais alors que les origines intellectuelles d'une réceptivité intrinsèque de certaines activités tertiaires semblent poindre, il est frappant d'observer le caractère parcellaire de l'exploration d'une sensibilité dont on ne sait finalement que peu de chose. La fragmentation des résultats scientifiques détaillés dans ce qui suit est manifeste. Car derrière l'équivoque d'une même dénomination se déguisent en réalité plusieurs éléments potentiellement révélateurs de la sensibilité. On est ainsi en droit de se demander dans quelle mesure la réceptivité particulière de quelques secteurs d'activité avancée par la littérature se manifeste par des fréquences de déplacement supérieures, une place plus importante accordée à la desserte TGV dans la hiérarchie des facteurs interurbains de localisation, une tendance à la localisation intraurbaine aux abords des gares TGV ou bien par un dynamisme accru de l'emploi. En substance, la recherche tend à développer trois principaux champs d'observation *a posteriori* de la relation entre desserte ferroviaire à grande vitesse et secteurs d'activité[257].

Le premier concerne les travaux empiriques mesurant **l'évolution du trafic ferroviaire** en segmentant les données **par type d'activité**. Outre les résultats quasi-encyclopédiques précédemment évoqués sur la LGV Atlantique (Klein *et al.*, 1997 ; Lacostes *et al.*, 1997 ; Dornbusch, 1997[258]), des constats du même ordre pointant une sensibilité singulière des professions d'étude et de conseil ont été dressés à la suite d'enquêtes sur la LGV Sud-Est (Gouedard-Comte, 1983 ; Hébert, 1984 ; Guilbaut *et al.*, 1984 ; Plassard et Cointet-Pinell, 1986 ; Buisson *et al.*, 1986 ; Bonnafous, 1987 ; Plassard, 1988 ; Muller *et al.*, 1988 ; Mannone, 1995). Buisson *et al.* (1986) indiquent notamment que « parmi les services aux entreprises, les activités d'études, conseils et assistance [E.C.A.] tiennent une place exceptionnelle. L'échantillon de personnes enquêtées dans le T.G.V. en 1985 a montré que les déplacements effectués par des personnes travaillant dans la branche des E.C.A. représentaient 12 % des déplacements d'affaires. Or ces activités représentent seulement 5 % de la population active de Rhône-Alpes et 7,5 % de la population active de l'agglomération lyonnaise » (p. 8). De plus, les équipes du Laboratoire d'Economie des Transports constatent d'une part que les voyages des cadres du secteur « étude-conseil-assistance » ont augmenté deux fois plus que dans les autres professions[259] (Setec, 2004), et que

[257] Nous excluons ici les modélisations d'impacts macroéconomiques sur la production par branche ou la création d'emplois, ainsi que les travaux économétriques qui ont étudié l'élasticité de la productivité dans les secteurs d'activité par rapport à l'accessibilité accrue (voir notamment Charnoz *et al.*, 2017) ou à l'agglomération (voir par exemple Graham et Kim, 2007 pour la densité effective). Bien que menées dans une perspective empirique, ces recherches échouent encore à identifier la distribution spatiale fine de leurs riches conclusions. Devant la variabilité des contextes nationaux et des méthodes (cf. chapitre 1), nous nous limitons donc ici essentiellement aux études de cas français ainsi qu'aux travaux qui sont à même de mesurer d'éventuelles transformations à un niveau géographiquement situé infrarégional.

[258] Ce dernier estime pour la région nantaise que « plus des trois quarts des établissements [des services aux entreprises] ont recours au TGV au moins une fois par mois pour les déplacements de leur personnel. Dans l'informatique et la recherche, la proportion est encore plus élevée » (p. 4).

[259] Ces évolutions dépendent aussi des caractéristiques économiques des territoires desservis (Klein, 1998).

d'autre part une dissymétrie existe dans l'évolution des déplacements entre voyageurs d'affaires parisiens et régionaux. « Alors qu'en 1980 Paris envoyait presque autant de professionnels des services aux entreprises que Rhône-Alpes, en 1985 la situation s'est renforcée au profit de Rhône-Alpes qui en envoie 60 % de plus que Paris » (Plassard, 1988, p. 116). La convergence des travaux empiriques sur le réseau ferroviaire national à grande vitesse porte donc à croire que **les services supérieurs aux entreprises en général et le secteur dit « étude-conseil-assistance » en particulier, démontreraient une sensibilité particulière à travers une dynamique relativement plus favorable dans les déplacements professionnels en TGV**.

Il serait abusif de parler nécessairement d'une hausse du nombre de déplacements tant la littérature met en exergue l'influence du contexte macroéconomique, de la composition sectorielle initiale des territoires et de la qualité de l'offre de transport (Merciol *et al.*, 1988) sur l'évolution globale du trafic (Crozet, 2015). Les effets diffèrent en outre considérablement selon les villes : alors que le trafic professionnel global entre Paris et Nantes a triplé entre 1989 et 1993, celui entre Tours et la capitale s'est rétracté de 40 % (Klein *et al.*, 1997). Quant aux réactions des activités industrielles, elles seraient relativement moins spectaculaires que celles des sociétés d'études et de conseil. Klein *et al.* (1997) constatent par exemple que l'industrie ne constitue plus que 26 % des déplacements professionnels entre la Loire-Atlantique et Paris en 1993 alors qu'elle atteignait 48 % de la clientèle en 1989. Le paysage économique de la région nantaise s'est toutefois transformé durant cette même période. Enfin, il semblerait que les services non marchands témoignent d'une tendance relativement favorable en termes de trafic professionnel, notamment depuis les grandes agglomérations. Cela étant, les administrations et institutions publiques n'étant pas intégrées à notre problématique, nous n'y donnerons pas suite.

A l'écart d'une approche par la mobilité, le deuxième prisme d'observation du lien entre LGV et secteurs d'activité se trouve être celui de **l'évolution de l'emploi**. On retrouve ainsi dans plusieurs bilans LOTI, au sein des sections traitant des « effets TGV » sur la création d'emplois, la présomption selon laquelle « les emplois les plus concernés par la grande vitesse ferroviaire sont ceux relatifs aux conseils aux entreprises » (Bilan LOTI de la LGV Méditerranée, 2007, p. 104 ; Bilan LOTI de la LGV Est européenne, 2013, p. 87). L'ambiguïté d'une telle formulation ne saurait pour le coup exclure une extrapolation malavisée des trajectoires fréquemment constatées dans les trafics, qui laisserait supposer une croissance des emplois de conseil dans les territoires traversés. Or, une hausse quantitative des déplacements de certains secteurs d'activité est loin d'induire dans les faits un dynamisme quantitatif global ou structurel de l'emploi local. C'est en tout cas la conclusion à laquelle aboutissent les chercheurs de l'Université de Reims Champagne-Ardenne ayant comparé les évolutions sectorielles de l'emploi dans les territoires desservis par le TGV entre 1990 et 1999[260]. De manière détaillée et sans équivoque, ils affirment que **« la thèse selon laquelle les services aux entreprises bénéficient de l'arrivée du TGV est loin d'être vérifiée » en ce qui concerne l'emploi local en France** (Delaplace *et al.*, 2006, p. 127). Plus globalement, des auteurs espagnols menant une comparaison internationale de l'incidence de la grande vitesse ferroviaire indiquent dans le cas

[260] Bien que les emplois dans les services aux entreprises (et notamment dans le secteur des études et du conseil) soient globalement en forte augmentation dans les agglomérations étudiées sur cette période, la desserte TGV ne serait pas significativement corrélée au dynamisme local.

français : « High-speed rail service is not significantly associated with strong employment growth in any of the types of employment examined[261] » (Albalate et Bel, 2012, p. 71).

Les recherches conduites sur la grande vitesse espagnole (voir par exemple Graham *et al.*, 2013) tendent également à converger vers des incidences non significatives ou marginales sur la croissance de l'emploi local segmenté selon les secteurs économiques. Les résultats dans le contexte japonais s'avèrent en revanche plus partagés. Des auteurs comme Hirota (1984), Nakamura et Ueda (1989) ont mesuré des trajectoires de croissance significatives pour certains secteurs d'activité dans des villes nouvellement desservies par le Shinkansen. Pour autant, des travaux plus récents ont tempéré l'ampleur de tels résultats (Nakagawa et Hatoko, 2007 ; Mayneris, 2017). De plus, nul ne peut véritablement rejeter l'hypothèse selon laquelle lesdites villes, qui démontraient des trajectoires d'emploi inférieures à la moyenne nationale à l'arrivée du train à grande vitesse, aient emporté la décision du gouvernement japonais d'étendre le réseau du Shinkansen par anticipation de leur croissance future (Blanquart et Koning, 2017). On retrouve dès lors le paradigme dual aux fondements de la thèse d'Olivier Klein (2001) précédemment évoquée : la grande vitesse contribue-t-elle au dynamisme local ou le dynamisme local attire-t-il la desserte à grande vitesse[262] ?

Enfin, un troisième champ d'observation particulièrement éprouvé par la littérature empirique tient aux **(re)localisations des activités** industrielles et tertiaires suite à la mise en service d'une LGV (Willigers, 2006). D'une multitude de références, il convient toutefois de distinguer les approches qui entendent évaluer les transformations de l'attractivité des villes au niveau interrégional de celles visant à enquêter sur un périmètre géographique régional ou intra-urbain[263] qui est parfois réduit au seul quartier de gare. Dans les premières, l'échelle d'analyse se prête à l'étude des choix d'implantations industrielles (Polèse, 1994). Il n'empêche, trois ans après la pleine mise en service de la LGV Sud-Est, Plassard et Cointet-Pinell (1986) reconnaissent un rôle particulièrement ténu et diffus de l'infrastructure dans les nouvelles localisations industrielles en Rhône-Alpes. **Quel que soit le secteur d'activité économique, le TGV serait d'importance secondaire voire mineure dans le spectre varié des facteurs de localisation des entreprises extérieures** (Haynes, 1997 ; Ollivro, 1999 ; Willigers, 2008 ; RFF, 2010 ; Chen, 2014[264] ; Von Kanel, 2017). Dans le sillage des conclusions de Bonnafous (1987), Valérie Facchinetti-Mannone établit par exemple que si un tiers des 51 firmes du tertiaire supérieur interrogées, implantées dans l'agglomération de Dijon entre 1981 et 1994, mentionnent la desserte ferroviaire à grande vitesse, seules quatre la considèrent fondamentale dans leur choix d'implantation[265] (Mannone, 1995). Certes, quelques relocalisations privées tangibles en provenance d'Île-de-France favorisées par le TGV ont pu être constatées *a posteriori*, comme à Nantes (Sands, 1993 ; Dornbusch, 1997), à Lille (Kokoreff *et al.*, 2000 ; RFF, 2005) ou dans certaines agglomérations

[261] En revanche, Mengke Chen soutient que « the results of the impact of HSR service on the knowledge-based job market are conclusive. HSR service drives knowledge-based jobs concentrated at the local level » (p. 161).
[262] Voir également, sur ces questions de relation causale, les travaux économétriques de Koning *et al.* (2013).
[263] Citons parmi d'autres l'enquête réalisée auprès des services supérieurs aux entreprises dans l'agglomération de Montréal (Coffey *et al.*, 1996) ou celle plus généraliste conduite dans l'agglomération lyonnaise (Aguiléra, 2003). Si elles ne fondent guère leur problématique sur la desserte ferroviaire, ces études de cas à l'échelle intra-urbaine soulignent néanmoins la spécificité de certains facteurs de localisation et la « disposition à la centralité » des organisations métropolitaines.
[264] Mengke Chen affirme dans sa thèse que « most firms in France do not believe HSR itself can influence location choice or make a significant contribution to company growth » (p. 9).
[265] Des tendances similaires ont été notées dans les agglomérations d'Avignon et de Valence (Facchinetti-Mannone, 2000).

de taille moyenne (Huart, 1994), mais elles demeurent spécifiques aux stratégies et à la situation particulière de ces entreprises. Elles ne sauraient en outre éclipser des mouvements inverses de transferts d'activités en région francilienne, comme ce fut le cas dans le secteur de la bancassurance à Lille (Bonnafous, 2014).

En revanche, les approches qui ont pour objet la participation du TGV aux dynamiques distributives intra-régionales semblent pour certains auteurs faire valoir une relative incidence de l'infrastructure (Rietveld *et al.*, 2001 ; Willigers, 2006). Plusieurs études sur la localisation des entreprises autour des gares TGV centrales ont mis en lumière des tendances centripètes de localisation d'activités au sein même des territoires desservis par la grande vitesse ferroviaire (Huart, 1994), sans que la desserte ne joue toutefois nécessairement un rôle primordial. C'est du moins ce qu'a pu constater Valérie Mannone (1995), en particulier pour plusieurs sociétés grenobloises du tertiaire supérieur attirées par la nouvelle centralité du nœud d'affaires Europole. En outre, à moins d'une heure de Paris en TGV depuis 2007, la demande de bureaux émanant de l'Île-de-France n'a pas considérablement prospéré aux abords de la gare centrale de Reims (Bazin *et al.*, 2017). Sept ans après la mise en service de la LGV Est européenne, l'arrivée d'activités dans le quartier d'affaires de Clairmarais résulte à 74 % de mouvements internes au territoire rémois de création ou, dans une moindre mesure, de relocalisation d'établissements[266] (*Ibid.*, 2017). Les auteurs y notent une surreprésentation substantielle des entreprises de la bancassurance, ces dernières représentant plus de 38 % des activités de la zone contre près de 6 % à l'échelle de l'agglomération de Reims. Pareille concentration des activités financières et des services supérieurs locaux a également été démontrée, avec des rythmes de développement variés, dans les quartiers de gare de la Part-Dieu (Facchinetti-Mannone, 1997 ; Aguiléra, 2003), de Valence-ville (Facchinetti-Mannone, 2000) ou Euralille[267] (Burmeister et Colletis-Wahl, 1996 ; Menerault, 2011). **Il demeure cependant particulièrement délicat de généraliser les dynamiques intra-urbaines d'évolution du tertiaire supérieur et de la bancassurance liées au TGV** tant les situations contextuelles de l'offre immobilière de bureaux[268], la conjoncture économique[269],

[266] Les mêmes auteurs constatent que la proportion d'implantations endogènes atteindrait 80 % en 2015 au sein de la ZAC de la gare périphérique Champagne-Ardenne TGV à Bezannes. Ces dynamiques essentiellement locales sont également relevées par les discours d'acteurs (Audrr, 2012). Sept ans après l'inauguration de la gare de Valence TGV, Facchinetti-Mannone et Richer constatent que « 80 % des emplois résultent de mouvements internes à la région » (2008, p. 10). Cependant, étant donné notre problématique, seul le devenir des gares centrales nous intéresse ici.

[267] Les entreprises financières occupant des bureaux à Eurallile étaient pour partie actionnaires privées de la société anonyme d'économie mixte (SAEM) en charge de l'aménagement du quartier. Trois ans après l'arrivée du TGV, les taux de remplissage sont particulièrement faibles (Rietveld *et al.*, 2001). D'ailleurs, six ans après la mise en service du TGV et en ultime recours, « quinze des vingt étages de la Tour Lille-Europe sont ainsi vendus... aux partenaires financiers de la S.A.E.M » (Kokoreff *et al.*, 2000, p. 68).

[268] Bazin *et al.* (2009) indiquent par exemple que seules deux des trente-deux entreprises interrogées dans le quartier de gare de Clairmarais à Reims mentionnent en 2008 la présence du TGV parmi les trois principaux facteurs de leur choix de localisation. L'offre immobilière disponible constitue de loin l'élément prépondérant, même si l'argument du TGV semble prendre peu à peu corps dans l'argumentaire des entreprises. Preuve également qu'une importance affichée du TGV ne fige pas pour autant les implantations, les mêmes auteurs signalent que six ans plus tard les deux sociétés identifiées ont quitté le quartier de gare (Bazin *et al.*, 2017). Des constats analogues de fort renouvellement des activités autour du quartier de gare, signe d'une attractivité limitée, ont été pointés par Facchinetti-Mannone (2000) en Avignon. Enfin, Jacques Bonnet (1976) évoque la forte représentation des acteurs bancaires et assurantiels à la Part-Dieu bien avant l'arrivée du TGV à Lyon.

[269] Olivier Klein (1998) fait de la situation macroéconomique nationale un élément capital de l'analyse locale (cf. chapitre 6 pour une étude du quartier de gare EuroRennes).

les tendances des filières à l'échelle nationale et les politiques locales de fléchage des implantations[270] semblent fondamentalement influer sur les évolutions globales et sectorielles des quartiers de gare.

En définitive, à l'image de la littérature sur la relation entre secteur d'activité et volume de déplacements d'affaires tous modes confondus (Aguiléra et Lethiais, 2007[271]), une approche quantitative du lien entre domaine économique et sensibilité à l'offre TGV débouche sur un ensemble d'appréciations contrastées. En tout état de cause, quels que soient les méthodes définies, les terrains investis, les questions posées, les échelles d'analyse sur le plan spatial et temporel, les limites d'une entrée par le secteur d'activité se font nettement jour. Car si cet indicateur présente l'avantage de l'intelligibilité, son caractère englobant n'en demeure pas moins simplificateur voire trompeur. L'identification à une activité principale à la base de la classification des secteurs est source d'hétérogénéité pour la plupart des sociétés contemporaines relevant de productions multiples ou services secondaires[272].

Aussi de nombreux auteurs arguent-ils des bénéfices analytiques tirés d'une approche organisationnelle et fonctionnelle des activités économiques (Beckouche et Damette, 1993 ; Aguiléra, 2008 ; Blanquart et Koning, 2017). C'est pourquoi nous opérons désormais une transition vers d'autres composantes organisationnelles des entreprises. La localisation du marché, les relations intra-firme, la taille et les besoins de recrutement, bien qu'en interaction constante, renferment des marques de sensibilité singulières qui ne sont que partiellement éprouvées par la littérature. Nécessairement complémentaires aux fonctions et aux secteurs d'activité, ce sont ces facteurs de déplacement qui rythmeront notre démonstration empirique une fois l'état de l'art effectué.

B. Influence de la localisation du marché et des partenaires externes

En réduisant les temps d'accès à certains nœuds de l'espace géographique, la mise en service d'une LGV est un moteur théorique dominant de la recomposition des aires de marché (cf. chapitre 2). L'appréhension la plus courante tend à conférer au TGV un rôle mécanique dans l'extension de la couverture commerciale des entreprises locales. C'est cependant écarter un peu vite la logique bidirectionnelle des réseaux de transport, qui veut que si un point B devient plus accessible depuis un point A, l'infrastructure nouvelle engendre en règle générale symétriquement, sous contrainte de la qualité de l'offre, des gains d'accessibilité réciproques de B vers A.

La littérature empirique traitant de l'évolution des étendues de marché suite à la réalisation d'une LGV s'est ainsi fréquemment enquise, dans le sillage des travaux sur les autoroutes, des comportements

[270] Pour la période 1992-1995, Rodolphe Dodier (Chevalier *et al.*, 1997) ne parvient pas à extraire une incidence quelconque de la desserte TGV sur les localisations du tertiaire supérieur au sein de l'agglomération mancelle, à l'exception du périmètre restreint du centre d'affaires Novaxis. Il affirme dès lors que « le seul effet TGV au Mans peut donc être résumé comme un effet NOVAXIS » (*Ibid.*, p. 56) et justifie cette thèse par le fléchage préférentiel voire exclusif de cette localisation pour les projets d'implantation.

[271] Dans une enquête conduite auprès de 348 entreprises bretonnes de différents secteurs d'activité, Aguiléra et Lethiais (2011) concluent à l'absence de relation entre le secteur et la fréquence des déplacements d'affaires.

[272] Bertrand Sergot (2004) a pointé les faiblesses des travaux économétriques qui utilisent le secteur d'activité comme approximation des types de production. Bien que plus difficile à mobiliser, la notion de branche regroupant des unités de production homogènes serait selon lui plus pertinente.

concurrentiels attachés au sujet. Si les conclusions ne sont pas unanimement convergentes (Moulaert et Gallouj, 1995), il semblerait toutefois que les expériences passées soulignent l'importance de **deux conditions essentielles dans la réalisation d'aires de marché élargies**. Le premier prérequis tient à **la volonté latente des entreprises de déployer leurs activités commerciales au-delà du niveau qui prévaut avant la réalisation de l'infrastructure**[273]. Il apparaît évident qu'une firme n'affichant pas d'ambitions commerciales à l'extérieur de son bassin d'implantation présente sur ce point une insensibilité notoire à la LGV. A l'inverse, les entreprises régionales de la sphère productive, exportatrices de leurs produits ou services, font preuve d'un degré d'ouverture national ou international[274] (Pol, 2003). Elles reconnaissent donc souvent, ainsi que l'ont montré Buisson *et al.* (1986) et Mannone (1995) dans le cas de la LGV Sud-Est, l'implication de l'accessibilité ferroviaire nouvelle dans l'extension de leur aire de marché vers l'Île-de-France. Une étude portant sur la LGV Atlantique observe quant à elle que près de 40 % des établissements enquêtés dans la région nantaise avaient modifié en 1996 l'organisation de leur marché, ciblant des lieux jusqu'alors inatteignables ou affermissant des bassins de clientèle préexistants rendus plus accessibles (Lacostes *et al.*, 1997)[275]. Dans le contexte lillois enfin, Burmeister et Colletis-Wahl (1996) notent, peu de temps après la mise en service de la LGV Nord, qu'environ un tiers des déplacements commerciaux entre la capitale des Flandres et la région francilienne a connu des modifications de natures diverses, conduisant ces entreprises de services à certains ajustements organisationnels internes plus ou moins dépendants de l'offre TGV.

En sus de cette volonté de conquête extraterritoriale, et dans une perspective concurrentielle, **la nécessité de différenciation** est fréquemment avancée comme seconde condition au développement réussi de l'aire de marché. La rencontre des différents espaces de clientèle intensifiée par l'accessibilité accrue tend à favoriser les acteurs les plus puissants, les plus spécialisés ou simplement les mieux adaptés aux attentes d'un marché plus ouvert. Buisson *et al.* (1986) relèvent par exemple le succès connu sur le marché parisien d'entreprises d'études et de conseil implantées à Lyon qui sont parvenues à valoriser des compétences régionales acquises sur des créneaux spécifiques répondant aux demandes des PME franciliennes. Partant de ces mêmes observations, Bonnafous (1987) limite l'impact notable du TGV Sud-Est sur l'influence des entreprises lyonnaises à Paris aux seules pourvoyeuses de services rares.

A noter en outre, dans un autre registre, les apports limitatifs de Klein *et al.* (1997) tirés de l'enquête sur l'incidence de la LGV Atlantique, qui voudraient que l'ouverture des périmètres de marché concerne moins les transactions de produits que les échanges de services et moins les acteurs localisés en région que les Franciliens. En cela, s'il rejoint les conclusions de Plassard (1988) sur le développement exponentiel des opérations de services, il s'y oppose en ce qui concerne les principaux bénéficiaires d'aires de marché accrues, les enquêtes sur la LGV Sud-Est ayant démontré que l'effort commercial depuis la mise en service était bien davantage le fait d'acteurs rhônalpins que parisiens.

[273] Qu'il s'agisse d'une extension géographique du périmètre de marché ou d'une intensification de la relation à certains lieux à périmètre constant.

[274] On retrouve ici l'un des arguments que nous avons fait valoir dans l'échantillonnage des entreprises (cf. chapitre 3).

[275] S'agissant des gares dites « périphériques », dont les études sont moins mobilisées dans notre cas, Valérie Facchinetti-Mannone (2013) constate aux abords des gares exurbanisées de Valence TGV, Vendôme, Mâcon-Loché et Le Creusot que pour près d'un tiers des entreprises enquêtées la proximité de la gare a contribué à l'extension de l'aire de marché.

On est dès lors tenté d'y voir le signe d'un rayonnement inégal entre les principales agglomérations du Grand Ouest et la capitale des Gaules quant à leur capacité économique à concurrencer la région capitale au sein d'aires de marché plus articulées.

Toutefois, à l'énoncé de ces enseignements empiriques relativement anciens, on est en droit d'interroger la pertinence de leur réplication générale dans le contexte actuel d'insertion de la LGV BPL. En effet, un certain nombre d'analyses passées ont été conduites dans **des situations de relative disjonction initiale des marchés franciliens et provinciaux**. Cela est notamment valable dans le cas de la LGV Sud-Est qui a réduit le temps séparant les deux principaux marchés nationaux de quatre à deux heures environ[276]. Or, s'il est vrai que les dirigeants finistériens interrogés ont souligné quelques entraves à la pénétration du marché parisien imputable à l'éloignement, dans les autres territoires étudiés, les freins éventuels à la gestion de la clientèle francilienne ne sont que modestement liés aux temps de parcours ferroviaires (cf. chapitre 4). Cela n'exclut cependant pas une réorganisation de la stratégie commerciale de certains acteurs économiques du Grand Ouest[277] au profit d'une inclination accrue vers la région parisienne, hypothèse que nous discuterons en mobilisant les points de vue des chefs d'entreprise selon leur secteur d'activité.

C. Importance des relations intra-firmes

Outre les besoins de relations marchandes, nombreuses sont les observations mentionnant l'importance des contacts internes aux organisations dans l'usage de la grande vitesse ferroviaire. François Plassard en fait même le motif principal de la mobilité d'affaires ferroviaire entre l'Île-de-France et la région Rhône-Alpes[278], estimant notamment que sur la LGV Sud-Est « plus de 80 % des déplacements sont générés par des entreprises à plusieurs établissements » en 1985[279] (1988, p. 115). A partir d'une enquête conduite en 1996 dans le Grand Ouest auprès de 326 représentants des fonctions stratégiques utilisant le TGV, Jean Ollivro constate également que « les classes d'affaires les plus mobiles appartiennent à des entreprises ou organismes ayant plusieurs établissements » (1999, p. 29). Ces déplacements motivés par l'échange d'information contribuent à la gestion de la disjonction

[276] Cela est en revanche moins le cas pour les LGV Atlantique et Nord. Ces deux infrastructures ont entraîné à leur mise en service des chocs d'accessibilité moindres au vu du temps de parcours initial avec Paris des principales agglomérations desservies. Lille est ainsi passée de 2h à 1h de la capitale environ, Nantes de 3h à 2h. Ces moindres gains relatifs sont par ailleurs complexifiés par des effets de réseau diffus au fil de l'expansion du modèle ferroviaire à grande vitesse sur le territoire national. A la différence de la LGV Sud-Est donc, l'inauguration d'une LGV desservant directement un territoire n'est plus nécessairement la seule cause de l'élargissement de ses possibilités de marché par le mode ferroviaire grâce à l'interconnexion du réseau ferré européen à grande vitesse.

[277] L'étude prospective auprès des entreprises de la région nantaise à l'approche de l'inauguration de la LGV Atlantique conclue toutefois « qu'interrogées avant la mise en service du TGV, aucune entreprise n'envisage de modifier sa stratégie commerciale » (Paumier, 1990, p. 51).

[278] Les contacts internes aux entreprises représenteraient environ 40 % des déplacements d'affaires entre Rhône-Alpes et la région parisienne effectués en train en 1985. L'ensemble des motifs marchands externes n'atteindrait en revanche que le tiers des déplacements (Plassard, 1988).

[279] Buisson *et al.* (1986) évoquent eux le chiffre de 88 %, si bien que « le TGV apparaît comme un instrument de gestion des groupes, très largement utilisé par ceux-ci » (p. 70). Il conviendrait néanmoins de préciser s'il s'agit d'une surreprésentation particulièrement élevée au vu des compositions économiques franciliennes et rhônalpines.

spatiale de l'activité des firmes à établissements multiples. Ils témoignent d'une hausse des besoins de communication au sein même des entreprises à des degrés variables selon la transversalité des structures et les formes organisationnelles à l'œuvre. Car concevoir l'influence des relations intra-entreprise sur les déplacements longue distance en TGV, c'est interroger le niveau de centralisation des organisations (Allouche et Huault, 1998) et le rôle conféré à la spécialisation des sites à travers la dialectique de l'autonomie et de l'intégration (Klein, 2001).

Quand de nombreux travaux se sont évertués à qualifier l'incidence du contenu de l'information sur les comportements de déplacement interne (Rallet et Burmeister, 2002 ; Aguilera *et al.*, 2007), notamment dans des contextes d'innovation ou en confrontation avec les technologies de communication à distance, nous privilégions **un examen par l'éclatement spatial des fonctions des entreprises multi-établissements**. La décomposition spatiale de l'activité en des lieux spécifiés fait en effet apparaître, dans une situation d'accessibilité ferroviaire accrue entre les sites, des potentialités de réallocation des fonctions de l'entreprise. C'est du moins ce que tend à démontrer une étude récente ayant questionné l'impact du TGV sur la spécialisation fonctionnelle entre quartiers généraux et établissements de production des sociétés françaises multi-établissements (Charnoz *et al.*, 2017). Les auteurs concluent à une réorganisation des firmes grâce au développement du réseau TGV entre 1993 et 2011 qui fait apparaître une baisse des fonctions managériales dans les sites éloignés, celles-ci étant en partie transférées vers les quartiers généraux, assortie d'une hausse de l'emploi dédié à la production dont l'ampleur varie selon les secteurs d'activité[280].

On comprend dès lors l'importance de caractériser les relations intra-firmes, car la fonction de pivot que constitue cet ensemble de configurations structurelles et de pratiques organisationnelles oriente les comportements spatiaux des entreprises et leur sensibilité à une meilleure accessibilité ferroviaire. La qualification des liens siège-établissements atteste par exemple d'un degré de liberté stratégique de chaque entité économique, que ce soit en termes de structure (nature des fonctions et périmètre de marché), de fonctionnement (usages du TGV[281]) ou d'investissement (implantations nouvelles et recrutement). Plus que tous les autres donc, les relations d'interdépendance internes sont des indicateurs qui interagissent avec les différentes composantes organisationnelles de l'activité que nous mobilisons dans ce chapitre.

D. Variation de la sensibilité selon la taille et la phase de développement

La taille des organisations est un facteur semble-t-il moins manifeste que ne le sont l'étendue de marché ou les liens intra-firmes. Tout du moins, son incidence n'est pas toujours discriminante dans l'identification de la sensibilité des chefs d'entreprise. La difficulté à concevoir la notion de taille,

[280] Les conclusions rejoignent celles de Jean Ollivro, pour qui, « de façon paradoxale, la vitesse qui rapproche éloigne les profils fonctionnels des uns et des autres » (1999, p. 29). L'étendue temporelle longue de l'analyse de Charnoz *et al.* (2017) ne permet cependant pas d'isoler des résultats pour chaque nouvelle LGV du réseau TGV national. Conduite sous l'égide de l'Insee dans une perspective statistique et non géographique, l'étude tire des conclusions à l'échelle nationale qui ne se prêtent guère à des enseignements localisés.

[281] Logiquement, les liens actionnariaux expliquent aussi certains choix modaux de déplacement à travers des questions de budget. Un acteur finistérien déclarait : « *avant le rachat [de ma startup], c'était exclusivement le TGV pour des raisons de coût, depuis c'est exclusivement l'avion pour des raisons de temps* ».

qu'elle soit relative au seul établissement rencontré, à l'entreprise ou même au groupe, participe de l'indétermination. A l'évidence, les enquêtes considérant l'évolution quantitative des déplacements sur les LGV récemment inaugurées appréhendent cette variable avec prudence. Devant les contraintes d'une comparaison des fréquences de déplacement en TGV selon la taille des établissements, Guilbaut *et al.* (1984) optent pour des mesures rapportées aux effectifs cadres mais échouent de fait à expliquer la mobilité quantitative de l'ensemble du personnel[282]. S'agissant de la LGV Atlantique, les études chiffrées n'ont pas relevé de changements majeurs dans la mobilité d'affaires des firmes réparties par taille. Bien qu'en diminution par rapport aux données *ex ante*, les très petites entreprises représentaient en 1993 près de 15 % des déplacements professionnels sur l'axe ferroviaire, tout comme celles comptant de 10 à 49 salariés et celles regroupant de 50 à 199 salariés. Les entités plus importantes, de 200 à 999 salariés et au-delà, constituaient respectivement 20 % et 30 % de la mobilité professionnelle totale, sans qu'on ne sache cependant la relation entre ces proportions et la représentativité des entreprises dans les territoires étudiés.

En somme, **on ne saurait conclure isolément à la corrélation automatique entre mobilité quantitative en TGV et taille de l'entreprise**, tant l'indicateur commun de la taille varie dans ses acceptations méthodologiques et ses manifestations empiriques. A l'instar des rigidités de la classification que nous évoquions pour les secteurs d'activité, **il conviendrait probablement davantage de mobiliser, pour certaines configurations et certains secteurs, la phase de développement** dans laquelle se situent les organisations comme variable *proxy* des considérations de taille. Cela est notamment pertinent dans les activités du numérique, pour lesquelles la dénomination *startup* (ou jeune pousse dans sa version francisée) souligne par exemple à la fois une dimension temporelle, un palier de ressources humaines et surtout un modèle de développement systémique appliqué aux organisations nouvelles (Pesqueux, 2015). En acceptant d'aborder la taille des entreprises avec distanciation, on atteint dès lors des composantes organisationnelles caractéristiques de signes précurseurs de sensibilité à l'accessibilité accrue. Nous chercherons donc à articuler, dans les analyses par secteur d'activité qui vont suivre, les registres structurels et fonctionnels lorsque le simple indicateur de taille s'avèrera inconsistant.

E. Acuité et caractéristiques des besoins de recrutement

Bien que l'attractivité renforcée auprès des profils spécialisés soit fréquemment évoquée dans les hypothèses *ex ante*, **son observation *a posteriori* demeure partiellement lacunaire**. Delaplace *et al.* (2006) ont cherché à interpréter le relatif maintien de l'emploi industriel dans les territoires bénéficiant du TGV par une amélioration du recrutement des cadres d'entreprise, avant de rejeter cette hypothèse compte tenu des évolutions fort disparates des emplois de ces catégories socioprofessionnelles entre 1990 et 1999[283]. Concernant les gares périphériques du Creusot et de Vendôme, Facchinetti-Mannone (2013) note que certaines firmes ont exploité l'infrastructure ferroviaire pour élargir leur aire de recrutement aux cadres parisiens ou lyonnais. Ces situations ont cependant l'inconvénient de différer

[282] Les auteurs affirment ainsi que « les analyses effectuées jusqu'à présent ne permettent pas d'expliquer la variable mobilité quantitative du personnel : rapportée au nombre de cadres, celle-ci varie en sens inverse des effectifs alors même que ces derniers s'avèrent être déterminants d'une mobilité croissante » (Guilbaut *et al.*, 1984, p. 394).

[283] Certaines fortes croissances, à l'image des unités urbaines de Vitré ou de Sablé-sur-Sarthe, résultent avant tout d'une faible proportion initiale d'emplois cadres dans les entreprises locales (Delaplace *et al.*, 2006).

quelque peu des enjeux du marché du travail auxquels sont attachés les territoires urbains centraux, notamment les plus métropolitains. Le choc engendré par l'arrivée de la desserte à grande vitesse dans le Vendômois ou la région creusotine a semble-t-il activé pour les Franciliens des opportunités professionnelles dans ces territoires par ailleurs peu dynamiques démographiquement. Les territoires étudiés dans cette recherche apparaissent globalement plus privilégiés dans leurs ressources locales et leur attractivité économique et résidentielle, de sorte que projeter isolément l'incidence de la LGV BPL s'avère des plus complexes.

Assurément, une approche d'observation quantitative, « incapable de sortir du bourbier de l'information statistique » (Smith, 1987, p. 400) ou déliée du contexte local, ne peut qu'imparfaitement satisfaire à l'objectif d'appréhension du lien entre gain d'accessibilité ferroviaire et faculté renforcée de recrutement des profils rares franciliens. La hausse de la mobilité d'affaires des cadres suite à la mise en service d'une LGV (Guilbaut *et al.*, 1994 ; Houée *et al.*, 1996 ; Klein *et al.*, 1997) ou l'évolution favorable de l'emploi sur tel territoire nouvellement desservi ne peuvent dans tous les cas traduire des formes d'amélioration du recrutement imputables à l'offre ferroviaire. L'accès à des ressources humaines distantes est un indicateur difficile à saisir autrement que par des méthodes qualitatives car il renvoie aux sphères de choix non nécessairement convergentes des entreprises et des actifs (cf. chapitre 3) et se heurte au manque de données (Delaplace *et al.*, 2006). Une approche complexe également car l'influence de l'accessibilité n'est guère unanimement perçue *ex ante* comme facilitatrice dans le recrutement des profils idoines (CCI de Champagne-Ardenne, 2009). Nous prendrons donc soin de détailler la nature du besoin de recrutement extérieur exprimé par plusieurs pans de l'économie locale et ce, afin d'identifier dans les discours les perceptions variables de la contribution de la LGV BPL, sans qu'il y ait toutefois de relations automatiques entre expression du besoin et attentes vis-à-vis de l'infrastructure.

En définitive, au terme de cet état de l'art thématique, force est de constater que la sensibilité des secteurs d'activité à l'accessibilité ferroviaire accrue est à la fois multiple et variable dans ses manifestations *ex-post*. Si les éléments transposables et affirmés issus des expériences passées sont limités, moins nombreux sont encore les travaux ayant fait du secteur d'activité le prisme d'étude des comportements de déplacement professionnel en train. La posture *ex ante* qui est la nôtre nous enjoint dès lors à prendre **le parti non pas de la matérialisation du potentiel changement mais des sources précurseuses de la sensibilité à l'accessibilité TGV inscrites dans l'organisation de chaque grand secteur économique**.

Nous développons donc dans les pages qui suivent une synthèse des principaux éléments organisationnels de la réceptivité différenciée des sociétés du numérique, de la bancassurance, des services supérieurs aux entreprises et de l'industrie. Après une présentation introductive de chaque secteur à travers ses fonctions les plus mobiles, nous discutons de la pertinence des différentes composantes de l'activité dans l'appréhension de la sensibilité des entreprises.

1.2 Analyse empirique des différences intersectorielles dans la nature de la sensibilité *ex ante*

A. Sociétés du numérique : exportation facilitée des productions, enjeux de visibilité et d'attractivité auprès des profils rares

Le numérique recouvre des domaines divers et irrigue aujourd'hui largement les secteurs d'activité plus traditionnels. Nous n'étudierons ici spécifiquement que les deux types d'acteurs dominants de l'informatique (Coris, 2003), qui développent ou utilisent amplement des technologies du numérique[284] : les éditeurs de logiciels, dont les fondements consistent à produire des progiciels destinés le plus souvent à des corps de métier spécifiques, et les Entreprises de Services du Numérique (ESN), dont la taille, les régimes contractuels de sous-traitance et l'importance de l'activité de conseil induisent des schémas organisationnels caractéristiques[285]. A noter que ces deux types d'activités ne sont pas exclusifs (Fondeur et Sauviat, 2003), dans le sens où certaines ESN comportent une entité secondaire d'édition qui rivalise avec les *pure players* du secteur[286] et, inversement, l'essor des solutions logicielles en tant que service[287] tend à offrir de plus amples perspectives d'intégration et d'infogérance applicative pour les éditeurs eux-mêmes (Zune, 2006).

A. 1. Edition de logiciel

Les sociétés d'édition de logiciels s'attachent à la production de contenus numériques standardisés. Elles regroupent les activités complémentaires de planification (phases de spécification fonctionnelle et de conception technique), de développement, de commercialisation et d'assistance dans le but de délivrer un produit physique ou virtuel – appelé également solution – au client. Dans ce séquençage de l'activité, le stade de la distribution fonde assurément la singularité des acteurs de l'édition vis-à-vis des sociétés de services numériques. Cette caractéristique confère par ailleurs aux entreprises du secteur **une sensibilité à l'accessibilité ferroviaire accrue résolument orientée sur l'usage du TGV par les fonctions commerciales de vente de produits**.

[284] Etant donné le faible nombre d'entreprises de télécommunications, de traitement de données et autres métiers du numérique dans notre panel d'entretiens, nous ne sommes pas en mesure d'isoler les comportements particuliers de ces types d'activité. Pour autant, les éditeurs de logiciels et les ESN représentent à la fois 80 % des entreprises du numérique interrogées dans notre étude et près de 70 % des emplois du numérique dans les 13 aires urbaines du Grand Ouest en 2015 (données Clap, Insee).

[285] Par souci de simplification, nous considérons les ESN et les sociétés de conseil en technologies comme faisant partie d'un même type d'activité (cf. chapitre 3, p. 93-94). Bien que des différences existent (voir par exemple la page internet du Syntec Numérique pour de plus amples explications), les acteurs rencontrés n'ont généralement pas témoigné de lignes de partage franches entre les deux, dans le sens où bon nombre d'ESN disposent d'une activité dédiée d'ingénierie et de conseil technologique.

[286] Avec 15 % et 13 % du chiffre d'affaires provenant de l'édition de logiciels en 2016, seules deux des grandes ESN françaises font de cette activité un axe majeur de leur développement dépassant les 10 % du chiffre d'affaires total de l'entreprise (données EY - Syntec Numérique).

[287] Le terme anglais *Software as a Service* est d'utilisation plus courante dans le secteur.

En effet, les éditeurs de logiciels sont d'autant plus sensibles à la mise en service de la LGV BPL qu'ils intègrent en interne la commercialisation de leurs solutions logicielles ou applicatives[288] et que les ressources marchandes sont postées dans le Grand Ouest. Ces deux éléments réunis conduisent fréquemment les technico-commerciaux, assistés ponctuellement d'un chef de projet, à opérer des tournées à la journée ou sur plusieurs jours en Île-de-France pour lesquelles le train est quasi unanimement privilégié[289]. Ces déplacements intègrent également des prestations diverses associés ou découlant de la distribution, telles la documentation, la personnalisation de la solution post-implémentation, la formation, l'assistance ou le renouvellement des abonnements[290] (Vecchi et Wickham, 2006). L'importance de la commercialisation physique dans la chaîne de valeur des acteurs de l'édition[291] engendre en outre une forte représentation des métiers connexes à la vente de produits, liés au marketing ou aux partenariats marchands notamment, parmi les plus forts utilisateurs du TGV depuis le Grand Ouest. Les fonctions d'ingénierie technique ou de R&D sont au contraire notablement sédentaires, à l'exception des plus hauts profils d'encadrement. En règle générale donc, sans être pour l'heure l'instigatrice de changements organisationnels majeurs chez les éditeurs de logiciels[292], la nouvelle offre ferroviaire à grande vitesse est perçue comme pourvoyeuse de commodités supplémentaires et annonciatrice de temps disponible à destination élargi pour les activités commerciales.

● Influence de la localisation du marché et des partenaires externes

Au sein du vaste écosystème numérique, les sociétés d'édition de logiciels sont considérées comme des entités « productrices », dans le sens où elles développent **des produits logiciels destinés à l'exportation sur des marchés *a minima* nationaux** (Agence économique de Bretagne, 2009). En effet, les éditeurs rencontrés indiquent presque tous réaliser plus des trois quarts de leur chiffre d'affaires à l'extérieur de leur territoire d'implantation, principalement en région parisienne et secondairement dans quelques métropoles françaises[293] ou à l'international. L'Île-de-France fonctionne généralement comme un pivot complémentaire au Grand Ouest profondément stratégique dans l'exercice de

[288] Beaucoup de sociétés d'édition de logiciels préférant se concentrer sur la création choisissent de confier la distribution de leurs solutions à d'autres éditeurs partenaires ou via des agences qui garantissent l'interface avec le client final. On parle alors de distribution indirecte.

[289] Plus que la flexibilité sur les horaires, la contrainte de transport de charges volumineuses lors de certains rendez-vous commerciaux est l'une des principales raisons évoquées par quelques dirigeants locaux de l'édition de logiciels pour utiliser des véhicules aux dépens du TGV.

[290] Dans leur étude sur les entreprises irlandaises de l'édition logicielle, Vecchi et Wickham (2006) indiquent : « there is a routine of business travel associated with product launches which explains why the company's spending on travel is so important for the introduction of new products » (page indéterminée).

[291] A noter que les déplacements pour motifs marchands concernent bien plus les éditeurs de logiciels que les développeurs d'applications. Ces derniers se positionnent davantage sur le marché domestique que professionnel. La commercialisation ne relève donc pas de la rencontre physique entre le fournisseur et le client.

[292] La modification potentielle du cadre général des tournées est néanmoins évoquée par deux sociétés rennaises d'édition de logiciels. Cela étant, la transition vers des tournées quotidiennes et non plus hebdomadaires (avec nuits à destination) semble davantage incomber aux collaborateurs concernés par ces déplacements. Tout du moins, aucune décision n'est préalable à l'expérience concrète des possibilités nouvelles et le choix final pourrait bien relever de la discrétion individuelle (Bouffartigue et Bocchino, 1998).

[293] On retrouve, pour les éditeurs de logiciels les plus orientés sur un marché unique, une certaine géographie des filières dans la localisation des marchés. Un acteur de la santé ou de la chimie mentionnera Lyon, Lille s'il se positionne sur la distribution ou la vente à distance, Toulouse pour sa spécialisation dans l'aéronautique…

l'activité[294]. Si moins d'un quart des entreprises locales de l'édition rencontrées possèdent un établissement francilien immatriculé auprès du registre du commerce et des sociétés, plus de la moitié de l'ensemble disposent de ressources commerciales ou de locaux partagés à destination, au service de la transaction avec les clients. Une distinction assez nettement marquée apparaît ainsi entre les sociétés dont les forces commerciales sont basées dans le Grand Ouest et celles qui font de la région-capitale l'avant-poste de leurs activités de vente. Quand les premières connaissent nécessairement des déplacements fréquents pour des motifs marchands, les secondes en sont en partie déchargées et se révèlent par conséquent moins sensibles à l'hypothèse de capacités commerciales confortées par l'infrastructure nouvelle. Indépendamment de la configuration existante toutefois, la projection des chefs d'entreprise ne semble guère pour l'heure remettre en cause le choix du modèle d'organisation actuel avec la mise en service de la LGV BPL, notamment car la proximité physique avec les clients n'a qu'une importance secondaire pour l'innovation (Weterings et Boschma, 2009). Au contraire, pour plusieurs acteurs enquêtés la nouvelle offre ferroviaire dans le Grand Ouest concourt à légitimer la structure existante, ancrant à court terme encore davantage les principes fondateurs du partage fonctionnel (Duranton et Puga, 2005) ou de la concentration des ressources.

● Importance des relations intra-firmes

La faible proportion d'éditeurs de logiciels multi-établissements limite les déplacements longue distance associés à l'échange interne d'information. Les quelques collaborateurs éventuels qui travaillent à distance depuis la région parisienne disposent généralement d'une grande autonomie. Utilisateurs fréquents des outils de communication à distance, leurs déplacements dans le Grand Ouest ne présentent que rarement un caractère stratégique pour l'activité de l'entreprise. Dans le cas de figure d'une disjonction fonctionnelle marquée entre l'Île-de-France et le Grand Ouest, qui prend souvent la forme d'un pôle de recherche et développement en région assorti d'un regroupement des fonctions commerciales et marketing dans la capitale, l'accessibilité supplémentaire par le fer participe inévitablement d'une gestion améliorée de cette dualité. Quant aux acteurs prônant l'implantation unique, ils mettent en avant l'avantage de la concentration des différentes fonctions dans une organisation de travail en équipe dédiée à un projet[295]. Plusieurs dirigeants retracent, comme pour s'en convaincre, l'historique de certaines tentatives d'implantation avortées ou écourtées dans des métropoles nationales. Révélatrices selon eux de la difficulté d'exporter une culture d'entreprise fédératrice, ces expériences passées figent la conviction du modèle d'implantation unique et ce quels que soient semble-t-il les temps de trajet entre le Grand Ouest et les principaux autres pôles économiques nationaux[296].

[294] Une présence physique en Île-de-France ou des possibilités accrues de proximité temporaire grâce au TGV permettent aussi d'accompagner les clients locaux dans leur développement. Les acteurs temporellement proches de Paris peuvent donc faire valoir avec davantage de facilité leur proximité-client.

[295] Deux visions diamétralement opposées émanent ainsi du propos des dirigeants rencontrés. On trouve d'un côté ceux qui estiment que « *le développement doit être fait dans le calme par rapport au stress qui entoure les fonctions commerciales* » et, de l'autre, ceux qui affirment que « *la qualité du développement passe par le contact quotidien entre développeurs et commerciaux au sein d'un même lieu de travail* ».

[296] On est tenté d'y voir l'illustration d'une forme de stabilité confortée des structures existantes, à l'instar de l'hypothèse relevée dans le bilan LOTI de la LGV Méditerranée (cf. chapitre 1, p. 31).

● Taille et phase de développement

A l'échelle nationale, la place du Grand Ouest dans l'industrie du logiciel est d'autant à relativiser qu'elle apparaît contrastée. Si les activités d'édition sont faiblement représentées en Bretagne en valeur absolue comme en valeur relative par rapport aux services informatiques[297] (Agence économique de Bretagne, 2009), elles sont autrement plus développées en Pays de la Loire[298]. Le palmarès *Truffle 100* établi par le groupe CXP en 2016[299] place la région ligérienne en troisième position pour le nombre de sociétés parmi les 100 plus gros acteurs de l'édition de progiciels en France, avec sept entreprises[300], alors qu'aucune représentante bretonne ne se hisse dans ce classement[301]. Le leader régional des Pays de la Loire ne se classe néanmoins qu'au 25ème rang national (palmarès 2016 groupe CXP) des entreprises françaises de progiciels et au 17ème rang national des éditeurs horizontaux[302] (palmarès 2016 EY-Syntec Numérique, cf. Pernet *et al.*, 2017), plaçant la région ligérienne loin derrière l'Île-de-France[303].

Caractériser le système de l'édition logicielle dans le Grand Ouest consiste donc avant tout à appréhender des entreprises de petite taille. Nombreuses sont en effet dans ce domaine les sociétés encore jeunes qui présentent un volume d'affaires limité[304]. Etant donné leur forte représentation dans notre panel d'enquête[305] et les enjeux territoriaux relevant du foisonnement de l'économie numérique, nous concentrons l'analyse sur ces pépites technologiques, des *startups* aux *scale-ups*, qui entretiennent l'essor d'une filière et le dynamisme des territoires qu'elles recouvrent.

Par définition, les ***startups*** sont des entreprises en devenir qui n'ont pas encore éprouvé un modèle économique pérenne (Marty, 2002 ; Barthélemy et Paris, 2006). Souvent mono-produit, elles disposent d'une base de clients limitée et d'une structure organisationnelle relativement simple.

[297] Au sein des activités informatiques regroupant les ESN, les sociétés de conseil en technologie et les éditeurs de logiciels, ces derniers ne représentent en Bretagne que 8 % des établissements et des emplois en 2014 (données CCI Bretagne).

[298] Huges Meili, dirigeant rennais d'une entreprise du numérique, estime que Rennes n'a pas « la contrepartie applicative, les grands éditeurs de logiciels, les services au sens large. Nantes, historiquement, a réagi à cette suprématie prêtée à la Bretagne au cours des vingt dernières années, en déployant des moyens importants pour attirer des acteurs du logiciel » (Meili, 2013, p. 48). Et l'acteur rennais de poursuivre : « on peut avoir des armoires remplies de brevets et d'algorithmes et ne jamais les transformer en produits et services à valeur ajoutée ! » (p. 49).

[299] Accessible à l'adresse suivante : http://www.truffle100.fr/downloads/2017/Truffle100-2017.pdf

[300] Cinq ont leur siège social dans la région nantaise et deux au sein de l'agglomération de Cholet.

[301] Le palmarès *Truffle 100* comprend uniquement les acteurs du logiciel professionnel. Il exclut de fait les sociétés d'édition de logiciels pour les particuliers, et notamment les entreprises de l'image et des jeux vidéo, secteur économique reconnu en Bretagne. Ubisoft, un des leaders mondiaux du secteur et troisième acteur du logiciel français tous domaines confondus, possède par exemple son siège social à Rennes même si ses activités opérationnelles et administratives sont particulièrement limitées au sein de sa région historique (cf. chapitre 6).

[302] Les éditeurs de progiciels « horizontaux » proposent une offre générale à un ensemble de secteurs d'activité et se distinguent des éditeurs dits « sectoriels » (Pernet *et al*., 2017).

[303] L'hégémonie incontestable de la région francilienne dans l'industrie nationale du logiciel tient à un chiffre : l'ensemble des sociétés localisées hors Île-de-France et présentes au palmarès Truffle 100 de 2016 totalisent moins de 12 % des effectifs du secteur.

[304] Fin 2014, 93 % des quelques 2 500 éditeurs français de logiciels réalisaient un chiffre d'affaires pour l'édition inférieur à 5 millions d'euros (chiffres KPMG-groupe CXP, à retrouver dans Lefebvre *et al.*, 2015). En Bretagne, seuls 4 éditeurs de logiciels dépassent les 50 salariés en 2014 (données CCI Bretagne).

[305] Seul un acteur de l'édition logicielle parmi les 179 entreprises rencontrées dépasse le seuil des 250 salariés et peut être reconnu comme une PME.

L'omnipotence du dirigeant en fait couramment l'un des seuls mobiles de la société pour les longues distances, qu'il s'agisse de déplacements à motif commercial, institutionnel ou événementiel. Le **besoin de visibilité**, bien qu'il caractérise les éditeurs régionaux tout au long de leur développement, motive une part conséquente de la mobilité d'affaires de l'équipe dirigeante vers la capitale[306] (Vecchi et Wickham, 2006). La fréquence des déplacements, ainsi parfois que leur destination, fluctuent considérablement selon la demande et les opportunités de marchés naissantes[307]. Aux dires de nombreux dirigeants de *startup*, **l'amplitude horaire de l'offre TGV est particulièrement importante pour maximiser le temps disponible en région parisienne**. La sensibilité à l'évolution du prix du billet est en outre manifeste dans ces entreprises qui ne disposent pas d'une assise financière solide. En somme, le temps de parcours n'est généralement pas l'élément primordial dans l'usage du TGV par les *startups*[308], mais sa diminution entraine **une flexibilité appréciée** qui ne peut être que de nature à réduire l'univers d'incertitude caractéristique des jeunes pousses (Krauss, 2009). Il faut toutefois souligner que les compétences du dirigeant (Mangematin *et al.*, 2003), ainsi que la capacité d'insertion dans les réseaux économiques et l'écosystème local, sans nécessaires déplacements physiques longue distance (Gilly et Torre, 2000 ; Grossetti *et al.*, 2016), sont incomparablement plus discriminantes pour le devenir des *startups* que l'accessibilité ferroviaire avec Paris (Mazars *et al.*, 2006). Tel un outil, la liaison TGV entre le Grand Ouest et la région-capitale contribue parfois à la réalisation de certaines stratégies encore mouvantes, mais elle ne saurait conditionner sensiblement le développement des jeunes entreprises innovantes actuelles[309]. Peut-être les *startups* bretonnes et lavalloises de demain capitaliseront-elles davantage sur la LGV BPL dans leurs fondements organisationnels. Pour l'heure, **l'appréhension de la nouvelle offre TGV se limite dans la grande majorité des cas à des prévisions d'ajustements opérationnels**.

Les problématiques des ***scale-up*** sont celles d'une entreprise en hyper-croissance qui a trouvé un modèle d'affaires qui fonctionne et qui détient un portefeuille de clients suffisant pour garantir une solidité financière. Ce changement d'échelle induit une **structuration organisationnelle** qui étoffe le fonctionnement à dominante projet caractéristique des jeunes pousses (Frey, 2009). Les profils d'usagers du TGV se diversifient. Aux côtés d'une orientation technologique et d'un mode de développement essentiellement innovateur (Garnier et Mercier, 2007), les sociétés mâtures déploient une orientation marché plus élaborée (Lefebvre *et al.*, 2015). Des unités d'affaires sont notamment créées et les acteurs adoptent peu à peu une structure matricielle (Baron *et al.*, 1999). Un élargissement et une segmentation des fonctions se mettent progressivement en place au travers de

[306] « The CEO and the CTO have to be there, out, all the times next to the bigger customers. […] When I go over as I am the CEO, we all get visibility: sending a senior manager is very important to finalise a deal, to meet customers, to meet potential customers and for networking in general. It has to do with prestige and it makes us look bigger than we actually are » (Vecchi et Wickham, 2006, page indéterminée).

[307] On observe certaines destinations temporaires spécifiques du développement des nouveaux acteurs, comme par exemple l'importance des déplacements vers Bruxelles lors des phases d'homologation.

[308] Et ce, bien que « la notion d'urgence [soit] au cœur de leur activité » (Liu, 2016, p. 6).

[309] Certains propos confèrent en première analyse une importance déterminante à l'amélioration de l'accessibilité, avant que le caractère discriminant de la LGV ne soit plus modérément considéré dans la suite de la discussion. Un acteur rennais du logiciel affirme par exemple en début d'entretien que « *devant la question d'un effort d'activité vers la Bretagne ou l'Île-de-France, les 1h30 de TGV ont fini de nous motiver* », insinuant une incidence *ex ante* non exclusive mais flagrante de la LGV BPL sur la stratégie commerciale. Pour autant, lorsqu'on interroge cet interlocuteur sur la probabilité qu'il puisse en être autrement en l'absence de LGV, celui-ci convient ouvertement que la conquête du marché francilien est une nécessité quelles que soient les situations d'accessibilité avec la capitale.

services-support comme les ressources humaines, les métiers du marketing ou les directions du développement. Cette affirmation managériale (Autissier *et al.*, 2013) se traduit parfois par une **reprise en main partielle de l'activité de distribution** largement confiée à des partenaires aux premiers temps de l'entreprise. Elle renvoie également fréquemment à une **phase d'intensification à l'international** source de déplacements ferroviaires stratégiques vers les plateformes aéroportuaires franciliennes[310].

● Acuité et caractéristiques des besoins de recrutement

Le recrutement des talents revêt incontestablement une place considérable pour les acteurs de l'industrie logicielle (Pernet *et al.*, 2017). « *Seules quelques personnes ont les capacités d'ouvrir une nouvelle phase de développement pour l'entreprise, et il faut les convaincre d'être des nôtres* » résume un dirigeant. Ce qu'Akrich *et al.* (1988) définissent comme un art de l'intéressement et de l'enrôlement éveille des enjeux capitaux : « il faut embaucher, et vite, de nouveaux ingénieurs, sélectionner avec soin les candidats, car c'est d'eux que dépendront le succès ou l'échec du projet » (p. 7 ; Baron et Hannan, 2002). Or, même au sein des bassins d'emploi locaux les plus dynamiques et diversifiés du Grand Ouest, la recherche de certains profils spécialisés ne peut faire l'impasse sur les ressources humaines éloignées exerçant généralement en région parisienne. L'accessibilité ferroviaire accrue est fréquemment appréhendée comme **une amélioration de l'attractivité vis-à-vis des profils rares franciliens**. Bien évidemment, tous les territoires urbains du Grand Ouest ne sont pas logés à la même enseigne. Si l'argument de la capacité de recrutement renforcée porte, il s'étiole au fur et à mesure que l'on s'éloigne de Paris, et ne semble plus porter au-delà d'une ligne Saint-Brieuc/Vannes. Surtout, l'accessibilité ferroviaire est loin d'être le principal facteur du comportement des compétences rares désireuses de quitter la région parisienne. Les attaches personnelles et la taille du bassin d'emploi y sont pour beaucoup dans l'acceptation d'un poste à responsabilité en région (Martin-Brelot *et al.*, 2010).

A. 1. Services informatiques

A la différence des sociétés de l'édition logicielle, caractéristiques d'une filière « productrice », les Entreprises de Services du Numérique (ESN) doivent être appréhendées comme étant avant tout « consommatrices » des technologies numériques (Agence économique de Bretagne, 2009). Il convient en quelque sorte de saisir leur positionnement en qualité de « systémiers virtuels des activités informatiques », qui fait d'elles des acteurs prépondérants de la transformation numérique de l'économie locale (Dietrich et Lozier, 2012). Au profit d'autres filières que celle du numérique (banque, agroalimentaire, automobile, Défense, administration…), la servuction informatique est dès lors associée à une prestation immatérielle dans la mesure où les ESN effectuent des activités de développement et d'intégration à partir d'outils tiers. Si ces entreprises ne font généralement pas commerce de solutions logicielles développées en interne, elles mobilisent les composants standardisés existants pour répondre au besoin croissant d'adaptation entre les outils informatiques et les métiers de l'organisation cliente (Coris, 2003). Dans les faits, à travers le tryptique conseil,

[310] Certaines jeunes pousses intègrent dès le départ une dimension internationale affirmée dans leur activité. Cependant, on observe généralement une phase de développement à l'international chez les *scale-up* faisant suite à une levée de fonds (Lefebvre *et al.*, 2015).

ingénierie et infogérance, les sociétés de services couvrent un spectre d'activités plus vaste et transversal que celui des éditeurs de logiciels. La détermination d'une sensibilité synthétique à la nouvelle offre TGV n'en est donc que plus complexe.

Toutefois, en ce qui concerne les activités de conseil et d'ingénierie, l'accessibilité nouvelle est avant tout perçue comme **une flexibilité supplémentaire pour les déplacements fréquents effectués en phase de prospection et d'avant-vente**. L'organisation d'une production de services informatiques comprend en effet une double démarche. L'une, commerciale, sensiblement tournée vers le client, nécessite des déplacements fréquents des managers et chefs de projet pour rencontrer les prospects et réaliser des offres sur-mesure détaillées après le lancement des appels d'offre. Il s'agit là de la phase de spécification fonctionnelle et technique. La seconde, industrielle, concerne le développement productif des termes du contrat.

Dès lors, **la sensibilité des ESN à la nouvelle offre ferroviaire diffère en première analyse selon le poids des deux formes de prestation principales** dans l'activité : le forfait et la régie[311] (Everaere *et al.*, 2003). La phase industrielle aval dite nominale, plus routinière et contrôlée, engendre dans le cas d'une facturation forfaitaire[312] des déplacements moindres vers le client car le suivi de la prestation développée dans les locaux du prestataire s'effectue bien souvent à distance[313]. Seule la période suivante d'intégration occasionne des voyages de la part des chefs de projets et des ressources techniques (Coris, 2008). Quant aux personnels déployés en régie[314] auprès des clients, la réduction de la distance-temps ferroviaire entre Paris et le Grand Ouest est en mesure de modifier à la marge certaines pratiques individuelles. De nouvelles formules pourraient voir le jour pour les missions de courte durée, privilégiant la fréquence des voyages entre le domicile du consultant dans le Grand Ouest et son client francilien. La mobilité géographique des consultants, valeur cardinale de la quasi-totalité des acteurs du secteur, apparaît en théorie plus souple.

Pour autant dans les faits, la charge financière du déplacement en TGV des consultants placés en régie tend à accroître le coût de revient de la journée-homme dans un contexte de vive tension sur les prix[315]. Une tendance assez largement partagée par les acteurs sollicités conduit à une rationalisation des déplacements à longue distance. Ces comportements traduisent en réalité une différenciation croissante entre l'hyper-mobilité des équipes dirigeantes, managériales ou commerciales – les « élites cinétiques » pour Cresswell (2006) – et la limitation des mouvements des profils techniques spécialisés aux motifs les plus nécessaires[316] (Vecchi et Wickham, 2006).

---

[311] Dans les faits, des modèles de prestation mixtes empruntent à chacune des deux formes principales.

[312] Le forfait désigne la sous-traitance par une entreprise utilisatrice de tout ou partie d'un projet. Il correspond à un engagement de résultats de la part du prestataire de service.

[313] On retrouve ici les phases d'interactions entre les acteurs d'un processus de coordination décrites par Torre (2010) et brièvement évoquées dans le chapitre 2.

[314] Pour le prestataire, la régie consiste à mettre des ressources humaines à disposition au sein des locaux d'une entreprise cliente. Elle se rapproche ainsi de l'assistance technique et implique un engagement de moyens de la part de l'ESN.

[315] Pour le dirigeant d'une ESN locale de taille moyenne, *« le prix de la journée-homme [facturée au client] est tellement bas par rapport au coût de revient du salaire chargé que les courbes se sont un peu croisées* ». Dans ces circonstances de « *forte concurrence sur les prix, je vois mal [les entreprises opérant en régie] structurer des modèles de production où les collaborateurs productifs se déplacent, sauf à la marge* », poursuit-il.

[316] Ce constat rejoint en un sens les travaux de Bauman (2007) sur les conceptions de la mobilité professionnelle contemporaine. Cet auteur note en effet, dans un contexte plus général, une différenciation croissante entre

● Influence de la localisation du marché et des partenaires externes

La géographie des marchés des ESN localisées en région répond en règle générale à une double logique. Premièrement, **le portefeuille des clients locaux occupe souvent une place minoritaire dans le chiffre d'affaires global**. Certaines sociétés locales dédiées à un secteur d'activité, voire à une entreprise cliente unique, font exception en s'ancrant solidement dans des territoires hautement spécialisés et dominés par un acteur majeur[317]. Il est en outre particulièrement remarquable de percevoir, plus globalement, l'intérêt commercial que les ESN entrevoient à l'étoffement de l'activité dans leur territoire d'implantation. Qu'ils aient le simple souhait de voir s'établir localement les directions des systèmes d'information de grands groupes nationaux ou, mieux, qu'ils œuvrent auprès de leur réseau pour qu'il en soit ainsi, nombreuses sont les expressions en faveur d'une hausse de la demande locale par délocalisation d'entités franciliennes clientes. Dans cette optique, la LGV BPL semble ajouter une ligne à l'argumentaire en faveur d'un transfert d'activités mais les acteurs interrogés sont pleinement conscients des obstacles sociaux, économiques et financiers attachés à de telles ruptures. Si la volonté de recentrage des directions des systèmes d'information en région semble gagner du terrain dans des secteurs comme l'agroalimentaire, les projets se heurtent encore souvent aux réticences des directions financières des grands comptes.

Les dirigeants des ESN du Grand Ouest connaissent d'autant mieux ces enjeux que **leur clientèle est essentiellement composée de grands comptes franciliens[318]**. Il faut dire que depuis les années 2000, le secteur a connu « *un phénomène de concentration [des centres informatiques des entreprises clientes] qui a énormément favorisé la place parisienne au détriment des régions* », notamment dans le domaine bancaire et assurantiel[319] (Séchet, 1997). En réaction, des pans entiers de l'informatique professionnelle ont été regroupés par les principales sociétés de services dans quelques métropoles régionales disposant d'une accessibilité avantageuse avec Paris[320]. Leur localisation en région résulte ainsi d'arbitrages de coûts (salariaux, fonciers…)[321] et de gestion de la proximité avec la clientèle puisque le centre de production de la prestation informatique est géographiquement distant du centre

élites hyper-mobiles et travailleurs sédentaires dans de nombreux secteurs d'activité, et notamment les industries créatives et technologiques.

[317] C'est notamment le cas au Mans, où quelques acteurs sont quasi entièrement orientés sur des prestations pour le groupe Covéa auquel appartiennent les Mutuelles du Mans Assurances. Il en est de même dans la région rennaise pour les télécommunications, avec le groupe Orange comme chef de file incontestable. En liant intimement leur développement à celui de leur client unique, elles en connaissent les expansions comme les soubresauts.

[318] Ceux-ci disposent cependant parfois d'un établissement localisé en région, mais les interlocuteurs des prestataires sont bien souvent implantés en Île-de-France. Il s'agit d'une évolution significative par rapport au constat effectué par Buisson *et al.* (1986). Ces derniers citent en effet une entreprise représentative de conseils et de services informatiques, pour qui, « du fait de l'organisation régionale de la société, il n'est pas question d'aller chercher des clients en dehors de la région » (p. 56).

[319] Nous évoquons à nouveau ces tendances *infra* dans l'analyse concernant la bancassurance.

[320] On pense par exemple à Accenture dans l'agglomération de Nantes ou CGI à Lille.

[321] La pression sur les prix exercée par les services achats des entreprises clientes conduisent les sociétés de services informatiques à privilégier une production dans des centres de services en région ou à l'étranger. La structure de coût très particulière des ESN, essentiellement fondée sur des coûts salariaux, les rend vulnérables aux baisses de prix dictées par les acheteurs (Sartorius, 2011). Les acteurs les plus orientés vers le conseil technologique gardent cependant un besoin de contact en face-à-face fréquent avec le client. Ils sont dès lors moins concernés par la tendance générale de production informatique *near-shore* ou *offshore*.

décisionnel des donneurs d'ordre[322]. Ce mode de fonctionnement, qui profite du recul des formes contractuelles traditionnelles en régie et de l'*offshoring* (Sartorius, 2011), explique en partie l'essor des centres de services dans les agglomérations de Nantes et Rennes[323]. Il participe aussi de la césure entre la mobilité exacerbée des fonctions managériales, minoritaires, et celle des ressources techniques majoritaires désormais fréquemment assignées aux plateaux de services du prestataire. Enfin, ainsi que nous l'évoquions dans la synthèse territoriale de Rennes (cf. chapitre 4, p. 125), les considérations de prix et de qualité additionnées à une offre TGV améliorée accroissent les opportunités liées à l'exportation du savoir et de la production informatique du Grand Ouest vers Paris. Les responsables interrogés sont dans tous les cas prêts à faire valoir de tels arguments de productivité auprès de leurs clients et prospects franciliens.

● Importance des relations intra-firmes

Aux étendues de marché de chaque établissement des grands groupes de services informatiques se superposent **des logiques de spécialisation des sites à l'échelle nationale**. Les principaux acteurs du secteur présentent une organisation globale et standardisée, souvent largement internationalisée[324], déclinée par les directions régionales en fonction du tissu économique local. Un enchevêtrement de structures horizontales suivant une logique géographique ou de marchés sectoriels, dans lequel s'insèrent des domaines transverses d'excellence, composent l'architecture des grandes ESN. Les établissements locaux fonctionnent donc en règle générale comme des centres de coûts dotés d'une autonomie opérationnelle dans l'activité commerciale, la mise en œuvre technique et le recrutement, mais sont également marqués par une interdépendance intra-firme forte du fait de la spécialisation[325]. Il en résulte d'importantes relations de management croisé qui expliquent une partie de la mobilité ferroviaire des chefs de projet responsables de l'animation des compétences internes[326]. Malgré un usage considérable des outils de communication à distance en interne qui participe de la rationalisation des déplacements, la proximité physique temporaire permise par le TGV fonde une partie de l'organisation intra-firme.

Sur le plan de la gestion intégrée des ressources humaines, **la LGV BPL est en outre accueillie comme une commodité supplémentaire pour l'optimisation du plan de charge**. La proximité temporelle accrue avec Paris faciliterait la formation des consultants en période transitoire d'intercontrat (Lallement et Sarfati, 2009), de même que la production en double dans le but d'une montée en compétence (Bonnevaux *et al.*, 2006). Les consultants basés en Bretagne sont en effet souvent associés à leurs collègues d'Île-de-France au sein d'équipes mixtes, puis reviennent à l'issue de la mission avec

[322] Les ESN nationales concilient de ce fait une couverture géographique forte pour répondre au besoin de proximité et des logiques de concentration au sommet de la hiérarchie urbaine traduisant une rationalisation financière et opérationnelle.

[323] Ainsi que, dans une moindre mesure, Brest, Angers et Le Mans.

[324] Néanmoins, la France présente la particularité d'avoir un nombre élevé d'acteurs nationaux du secteur qui contrôlent encore plus de la moitié du marché intérieur et dont le centre de décision principal se maintient dans l'Hexagone (Perret, 2005). Le marché allemand ou britannique demeure en revanche majoritairement aux mains des *majors* états-uniens.

[325] Il n'est pas rare que les centres d'excellence présents dans le Grand Ouest, généralement spécialisés dans les télécommunications, l'aéronautique, la Défense ou l'agroalimentaire, travaillent en majorité pour d'autres entités du groupe. Les ESN sont à ce titre des exemples particulièrement révélateurs de la dialectique entre autonomie et intégration au sein des firmes multi-établissements du numérique (Klein, 2001).

[326] La mobilité des chefs de projet reste pour autant majoritairement engendrée par des motifs commerciaux.

le savoir-faire acquis en région parisienne. Ce fonctionnement interne s'avère d'autant plus stratégique que la richesse d'une ESN est avant tout déterminée par le nombre et la reconnaissance du niveau d'expérience de ses consultants (Sartorius, 2011).

● Taille et phase de développement

La taille globale des établissements locaux a peu d'influence qualitative sur les comportements de déplacement longue distance. Ces derniers dépendent avant tout de la part des prestations pour les clients locaux, du type de contractualisation et de la place de l'établissement dans le fonctionnement du groupe de services. On remarque en outre une absence de corrélation entre le nombre de collaborateurs et le volume de mobilité, révélatrice de la fonction de centre de services de certains établissements. La proportion que représentent les fonctions techniques au sein des structures locales et non chez le client constitue en effet une indication de la sédentarité des équipes[327]. Il convient néanmoins de signaler ici la grande variabilité de taille qui caractérise les sociétés du secteur. Si notre panel se compose des acteurs généralistes dominants parmi les plus importants implantés dans le Grand Ouest, nombreuses sont les entreprises expertes de petite taille à couvrir les besoins locaux ou nationaux de sous-traitance sectorielle. Dans leur ensemble, les ESN représentent ainsi sur le territoire breton près de 86 % des établissements et 78 % des emplois des activités informatiques en 2014[328] (données CCI Bretagne), avec une forte concentration métropolitaine des acteurs (Suire, 2003).

● Acuité et caractéristiques des besoins de recrutement

Chez les sociétés de services numériques, au-delà du fait qu'il assure un rôle primordial dans la valeur apportée au client, **le recrutement est au fondement même de l'activité** (Fondeur et Sauviat, 2003 ; Bonnevaux *et al.*, 2006 ; Fondeur, 2013b). Parce que le *business* et le recrutement sont intimement liés, les ESN déploient des pratiques singulières pour se doter des meilleurs talents nécessaires à leurs besoins spécifiques. Au risque de généraliser à outrance dans ce qui suit, il convient néanmoins de comprendre brièvement les rouages du système d'emploi inhérent au secteur pour concevoir l'acuité de la problématique du recrutement. Dans un contexte hyperconcurrentiel, les prestataires de services informatiques multiplient généralement les offres d'emploi « anticipatrices » afin de se placer dans les conditions d'une réponse la plus rapide possible aux sollicitations des entreprises utilisatrices, conditionnant parfois la création du poste à l'obtention du contrat commercial. En outre, dans l'hypothèse où les compétences recherchées par le client ne sont pas anticipées, la recherche simultanée par un ensemble d'acteurs de profils identiques engendre un effet de rareté sur des ressources humaines particulièrement convoitées (Berrebi-Hoffmann, 2006). Enfin, le conseil et l'ingénierie numérique fait généralement figure de marché du travail transitionnel pour de jeunes ingénieurs volatiles (Fablet *et al.*, 2014) cherchant à bâtir une expérience professionnelle valorisable par la suite auprès d'autres acteurs de la filière numérique (Fondeur, 2013a).

[327] Plusieurs dirigeants enquêtés ont par ailleurs souligné la tendance récente au développement de projets internes de R&D en sus des projets commerciaux de sous-traitance. Au sein de ces équipes d'experts, la relation client est nulle.

[328] Ces chiffres n'incluent pas les sociétés de conseil technologique, au contraire de notre analyse qui tend à regrouper ces deux types d'acteurs.

L'ensemble de ces spécificités sectorielles concourent à des tensions endogènes au système d'emploi (Afriat et Seibel, 2002 ; Simula et Roualdes, 2002 ; Zune, 2006) pointées par bon nombre de responsables rencontrés. Face à de tels déséquilibres, l'entrée en vigueur d'une offre ferroviaire améliorée entre le Grand Ouest et l'Île-de-France est source de réactions ambivalentes. Car si l'accueil à la semaine des compétences spécialisées venues d'Île-de-France s'en trouve facilité, la crainte d'une fuite du vivier d'ingénieurs locaux vers des projets franciliens plus rémunérateurs[329] est manifeste chez plusieurs responsables rencontrés. L'écart significatif entre la rotation de l'emploi (ou *turn over*) dans le Grand Ouest et dans la région-capitale pourrait également tendre à la baisse[330]. Il s'agit là des seules expressions recueillies, tous secteurs d'activité confondus, révélant clairement des inquiétudes vis-à-vis d'une possible hausse des relations concurrentielles sur des marchés du travail dorénavant moins disjoints.

B. Etablissements de la bancassurance : déplacements stratégiques internes vers Paris

Seuls douze établissements de la banque, de l'assurance et des mutuelles ont pu être enquêtés dans les territoires étudiés. Bien qu'il s'agisse d'entreprises parmi les plus importantes du secteur en France, on ne saurait prétendre à l'exhaustivité des perceptions de la LGV étant donné l'importante hétérogénéité des structures et du personnel. En première analyse, on pourrait s'attendre à ce que les résultats empiriques différencient les métiers de la banque – aussi vastes soient-ils – des métiers de l'assurance ou de ceux des mutuelles. Or, **la discrimination de la sensibilité des acteurs du secteur à l'accessibilité accrue se conçoit bien moins dans l'activité principale exercée qu'au travers du fondement statutaire interne des organisations**. En effet, le décloisonnement des sociétés bancaires a vu l'émergence dans le paysage sectoriel national de groupes multi-activités dits « universels », c'est-à-dire positionnés sur un large spectre de métiers qui court de la banque de détail à la banque d'affaires et d'investissement, à l'assurance, à la banque privée voire à la gestion d'actifs[331]. De cette multiplicité[332] et de l'évolution de l'approche du risque par les banques nait d'ailleurs le néologisme de bancassurance dans les années 1980 (Blondeau, 2005 ; Ansart et Monvoisin, 2012). Nous distinguons dès lors trois types d'acteurs principaux : les groupes bancaires et assurantiels à dominante coopérative, les grands acteurs nationaux structurés par des fondements capitalistiques, ainsi que les services financiers spécialisés, au premier rang desquels figurent les petites sociétés indépendantes de courtage.

[329] Notamment auprès des entreprises utilisatrices principalement localisées en région parisienne.

[330] Les chefs d'entreprise sollicités évoquent globalement un *turn over* deux fois plus élevé en Île-de-France que dans le Grand Ouest. S'il est souvent plus difficile de recruter des profils rares, la constitution d'équipes durables s'avèrerait en revanche plus aisée qu'en région parisienne.

[331] Le campus lavallois de la Fédération Maine-Anjou-Basse Normandie du Crédit Mutuel illustre l'imbrication des activités. Alors qu'environ 250 personnes sont en charge des activités bancaires centrales, plus de 200 autres se consacrent aux Assurances de Crédit Mutuel (deuxième implantation du groupe au niveau national après Strasbourg). Si on ajoute à ce décompte les quelques entités spécialisées, le site mayennais regroupe donc autant de personnels dédiés à la banque qu'aux autres activités financières.

[332] Depuis quelques années, acteurs de la grande distribution et opérateurs de réseaux de télécommunications investissent également les métiers bancaires (Lamarque, 1999).

B. 1. Groupes bancaires et assurantiels coopératifs

La caractéristique essentielle assurant la convergence des perceptions de la LGV par ces acteurs tient au **modèle d'affaires, d'organisation et de gouvernance coopératif ou mutualiste**. Ce principe de gestion s'inscrit théoriquement en opposition avec celui des entreprises commerciales à capital-actions. Il existe en effet historiquement une distinction scindant d'une part les compagnies ayant une logique globale capitalistique[333] et d'autre part les acteurs présentant un statut social fondateur particulier à caractère coopératif ou mutualiste[334] (Bessire, 1998). Dans les faits, ces bases statutaires sont particulièrement complexes étant donné la cohabitation paradoxale fréquente, au sein de groupes unifiés, d'entités à capital-actions et de structures coopératives[335].

Les établissements régionaux de ces entités hybrides souscrivent toutefois majoritairement à la logique coopérative de par leur structure et leur organisation[336]. Le modèle coopératif présente une hiérarchie décentralisée formée par un ensemble de caisses locales développant le réseau physique d'agences et regroupé au sein de caisses régionales. Ces dernières, bien qu'échangeant sur les intérêts communs et les coopérations au sein d'une ou plusieurs fédération(s) nationale(s), disposent d'une indépendance juridique et d'un plein exercice dans leur activité[337] (Séchet, 1997). De cette autonomie étendue résulte un large panel de fonctions au sein des sièges sociaux régionaux et un fort ancrage décisionnel local. Le sociétariat et l'organisation décentralisée historique permettent aux acteurs mutualistes de contribuer au développement socioéconomique des territoires (Alécian *et al.*, 1993 ; Séchet, 2002 ; Glémain, 2014 ; Trainart et Villeneuve, 2017). Il en résulte une appétence sensible pour les projets d'infrastructure comme les LGV qui dépasse largement l'échelle des organisations bancaires. Toutefois, très peu d'actions commerciales étant fournies au-delà du périmètre fédéral régional, **la réduction de la distance-temps avec Paris ne joue guère sur l'accès et le développement des marchés**.

En revanche, l'animation nationale au niveau de l'organe fédérateur central du groupe bancaire favorise la convergence fréquente et régulière des expertises et figures dirigeantes[338]. La numérisation des métiers en cours (De Vauplane, 2015) a imposé un besoin croissant de relations de coopération en « face-à-face » dans les lignes métiers et certains segments complexes tels la conjoncture ou les

[333] Les principaux représentants nationaux de la banque, au sens strict, sont BNP-Paribas, Le Crédit Lyonnais et Société Générale. Dans les assurances, le groupe français AXA est l'une des premières entreprises mondiales.

[334] Parmi lesquelles figurent le Crédit Mutuel, le Crédit Agricole, et la Banque Populaire. Dans les assurances, on retrouve des mutuelles comme Groupama ou des institutions de prévoyance comme AG2R La Mondiale.

[335] Le Crédit Agricole est un exemple parmi d'autres de telles ambigüités. Bien que l'ensemble des caisses locales et régionales soient régies par le projet coopératif, la tête de groupe est une Société anonyme (Crédit Agricole SA) de structure capitalistique. Le groupe détient par ailleurs depuis 2003 un véhicule coté en Bourse : le Crédit Lyonnais. En conséquence, certains auteurs interrogent la persistance des valeurs coopératives et mutualistes dans des entités construites sur des fondements idéologiques paradoxaux (Garabiol, 2012 ; Ory *et al.*, 2012). Si des rapprochements et des imitations existent, nous prenons ici le parti d'une vision simplifiée.

[336] Mutuelles du Mans Assurances (MMA), acteur coopératif majeur du secteur domicilié dans le Grand Ouest, se démarque avec une structure relativement peu décentralisée n'étant pas divisée en entités régionales juridiquement indépendantes. Le statut mutualiste n'induit donc pas nécessairement la régionalisation du réseau d'agences locales.

[337] A noter qu'il ne faut pas confondre chez les acteurs coopératifs de la banque comme le Crédit Agricole la Fédération Nationale, instance politique et parlementaire, et la Caisse Nationale, holding centrale de gouvernance du groupe bancaire.

[338] A titre d'exemple, les réunions mensuelles au sein du Crédit Agricole rassemblent à Paris les Présidents et Directeurs régionaux des 39 caisses régionales sur plusieurs jours.

risques. Les entretiens soulignent avec force le caractère foncièrement stratégique des contacts auxquels les déplacements en TGV vers l'Île-de-France servent de support. Aussi à l'avenir, grâce aux gains de temps de déplacement réalisés, les collaborateurs pourront envisager plus sereinement leurs allers-retours réguliers avec la capitale, lieu de convergence de leurs confrères en région. Ces réunions fonctionnelles et thématiques internes faisant converger les experts métiers nationaux dépassent les niveaux hiérarchiques et concernent tout spécialement les sujets de refinancement, de gestion du risque et d'informatique, souvent traités en codécision. Elles sont le signe d'une géographie des flux internes très inégale, puisque **l'immense majorité des déplacements s'effectue des sièges des instances régionales vers Paris**, l'inverse étant rare.

Enfin, la taille importante des principaux acteurs de la banque, de l'assurance et des mutuelles entraine fréquemment une dissociation entre la structure de rattachement du collaborateur et le lieu d'exercice de son activité. Il est répandu de compter au sein de l'établissement régional des cadres dépendant structurellement de directions domiciliées au siège francilien ou dans d'autres établissements régionaux. L'ouverture des nouveaux postes en priorité en interne favorise également la mobilité géographique du personnel[339] (Lallement et Sarfati, 2009). Enfin, la tendance au regroupement des moyens entre les différentes entités locales et à la spécialisation des sites (Séchet, 1997) conduit inexorablement à la **multiplication des interdépendances relationnelles** et à la croissance des flux informationnels au sein d'organisations bancaires intégrées. Le « management croisé » et hiérarchique par les processus (Pallas et Batac, 2006), s'il s'effectue de plus en plus à distance par les moyens de la visioconférence, n'en demeure pas moins une source importante de déplacements internes. Les études conduites sur la LGV Atlantique avaient par exemple constaté qu'une part importante du trafic d'affaires dans les TGV entre Niort et Paris relevaient des cadres des sociétés d'assurance chargés de coordonner les différentes fonctions entre la capitale et la province (Klein, 2003).

B. 2. Groupes bancaires et assurantiels capitalistiques

La perception de la LGV par les sociétés commerciales à capital-actions est plus difficilement saisissable. Le modèle centralisé, conférant au siège francilien la gestion des ressources humaines et l'essentiel du pouvoir décisionnel, prive en règle générale les établissements régionaux d'une importante latitude stratégique. Il renvoie ainsi l'appréhension de l'infrastructure ferroviaire nouvelle aux instances dirigeantes et aux personnels spécialisés localisés en Île-de-France[340]. Bien que les banques nationales commerciales puissent avoir un fonctionnement décentralisé de leur politique de crédit et être organisées autour de délégations régionales déconcentrées[341], ces dernières ne disposent pas des mêmes capacités d'orientation stratégique que les banques ou assurances

[339] A noter que s'agissant de l'incidence potentielle de la LGV BPL sur la capacité de recrutement, les acteurs de la bancassurance n'ont pratiquement pas développé leur perception. Il faut reconnaître qu'au contraire des métiers du numérique, les enjeux de recrutement externe de profils franciliens semblent bien moindres.

[340] Si plusieurs banques commerciales ont été sollicitées, le manque d'intérêt global du milieu parisien envers la LGV BPL explique sans doute l'absence d'entretiens. Nous présentons dès lors des hypothèses de sensibilité des acteurs capitalistiques fondées sur les rencontres avec les responsables locaux de structures coopératives.

[341] Même avant sa fusion avec le Crédit Agricole en 2003, le Crédit Lyonnais disposait de réseaux géographiques et de délégations régionales malgré son statut de Société Anonyme (Séchet, 1997). Les fondements statutaires ne sont donc pas toujours des gages d'une organisation spatiale particulière.

mutualistes (Séchet, 1997). On retrouve néanmoins parfois en région des établissements d'appui d'importance[342] susceptibles d'engendrer des déplacements internes depuis le Grand Ouest.

Pour autant, **il semblerait que les flux de déplacement en TGV soient moindres dans le cas des sociétés commerciales que dans celui des acteurs mutualistes[343]**. Si l'orientation affirmée vers des grands comptes majoritairement franciliens est facilitée par la concentration dans la région-capitale, la gestion de la clientèle régionale peut souffrir de coûts d'agence internes provenant d'une distance fonctionnelle entre les acteurs du marché local (les responsables d'agence) et les dirigeants du siège[344]. Les groupes financiers nationaux à réseau seraient plus enclins à proposer en région des produits standardisés destinés aux grandes entreprises. On ne saurait dès lors exclure « un biais domestique des banques à dimension nationale, fonctionnellement distantes, délaissant les marchés éloignés pour se replier sur leur marché central, celui du siège »[345] (Meslier *et al.*, 2014, p. 288).

Une organisation interne de la sorte induit inévitablement un besoin de contact physique entre les responsables locaux et les compétences stratégiques franciliennes. Cependant, les entretiens que nous avons pu mener auprès des dirigeants du Grand Ouest ne nous ont guère permis d'estimer de manière plus approfondie le rôle qu'occupent les déplacements en TGV dans la gestion de la distance fonctionnelle. Seuls les propos de quelques spécialistes du secteur et des cadres de sociétés mutualistes permettent d'approcher indirectement, souvent par la négative, une sensibilité des groupes nationaux de la bancassurance à l'accessibilité accrue entre le Grand Ouest et l'Île-de-France. Indéniablement, un travail spécifique auprès des acteurs commerciaux est indispensable.

B. 3. Sociétés indépendantes de services financiers

Dans le paysage local de la bancassurance et de la protection sociale, dominé à première vue par les grands groupes régionaux ou nationaux, évolue une myriade d'acteurs spécialisés de petite taille[346]. Ces derniers représenteraient près de 9 500 postes salariés à fin 2015 dans les treize aires urbaines du Grand Ouest, soit environ 16 % des effectifs de la bancassurance à cette même échelle (données Insee CLAP). Qu'il s'agisse d'experts du courtage, de la gestion d'actifs ou de l'évaluation des risques, ces fonctions d'intermédiation s'apparentent aux schémas structurels et fonctionnels des services de conseil aux entreprises que nous développons par la suite. Les courtiers d'assurances par exemple, qui

[342] Mentionnons par exemple le centre de relation client du Crédit Lyonnais ou S2E (Services Epargne Entreprise) à Nantes, une plate-forme mutualisée de tenue de compte d'épargne salariale créée en 2006 par la Société générale, BNP Paribas, HSBC et Axa. Ces quatre acteurs sont à la fois les actionnaires de l'entreprise et ses uniques clients.

[343] Cette hypothèse, formulée par deux responsables de banques coopératives, doit être entendue avec précaution et discernement. Seule une étude détaillée auprès des banques commerciales elles-mêmes permettrait de valider ou d'infirmer ce qui n'est autre qu'un sentiment.

[344] Cette distance fonctionnelle motive en partie les projets de réorganisation au sein de BNP Paribas prévus à partir de 2018. Ils prévoient entre autres la suppression des délégations régionales de la compagnie d'assurances Cardif et le regroupement au sein du siège : http://www.lemonde.fr/economie/article/2017/06/22/bnp-paribas-va-supprimer-640-postes-dans-son-reseau-en-france_5149203_3234.html

[345] La constitution de réserves sur les marchés et comparativement moins à partir des dépôts collectés explique aussi la forte concentration francilienne du personnel des banques et assurances commerciales. L'interbancarité et l'internationalisation des activités sont du reste plus facilement gérées depuis la capitale.

[346] Le Grand Ouest possède cela dit un acteur majeur du courtage en assurances : Verlingue. Avec près de 900 salariés en 2017, le groupe quimpérois ne correspond qu'imparfaitement à la description du secteur, axée sur des structures présentant généralement moins de 30 salariés.

sont des commerçants propriétaires de leur portefeuille de produits rémunérés par des commissions, formulent un besoin de proximité avec le client (Vincent, 2013). La distribution est indissociable du conseil et d'un accompagnement en face-à-face qui participe de la fidélisation[347]. Aussi, nombreux sont les acteurs du secteur à disposer d'une adresse parisienne complémentaire à l'établissement principal dans le Grand Ouest.

La réduction des temps de trajet ferroviaires avec l'Île-de-France est donc accueillie avec intérêt pour la fluidité accrue qu'elle est susceptible d'apporter à des activités bi-localisées. La présence dans la capitale des grands groupes de la bancassurance auprès desquels les courtiers achètent des produits occasionnent par ailleurs des déplacements fréquents. Enfin, les petites sociétés financières rencontrées dans le Grand Ouest expriment **un besoin de notoriété qu'elles ancrent dans leurs préférences de localisation**. L'accessibilité qu'elles tendent à afficher pour la visite de leurs clients conduit certains acteurs à s'implanter dans les quartiers de gare. « *Je suis reconnu comme le courtier de la gare de Rennes, c'est un atout* » affirme l'un des dirigeants rencontrés. Si cet enjeu impérieux de visibilité n'est pas spécifique aux services financiers, il contribue aux éléments de démarcation des sociétés indépendantes de petite taille face aux mastodontes connus de la bancassurance.

C. Services aux entreprises : enjeux de visibilité et surreprésentation des motifs de déplacement extra-professionnels vers Paris

Aussi différentes que puissent paraître les activités de services supérieurs aux entreprises (Chevalier *et al.*, 1990), les sensibilités à l'accessibilité nouvelle qui les caractérisent semblent sur certains points convergentes. Ceci étant dit, il faut rappeler que les choix d'échantillonnage de notre étude opèrent une distinction nette entre services opérationnels et services supérieurs aux entreprises en ne gardant que les seconds (cf. chapitre 3). Ces activités sont dès lors souvent fondamentalement marquées par **une relation de conseil qui nécessite la rencontre physique entre les individus**, dans la mesure où « il est extrêmement difficile de capitaliser un savoir et de le transmettre à distance » (Villette, 2003, p. 50). Alors que les activités du numérique regroupent des prestations associant le *conseil* au *faire* (Barcet et Bonamy, 1993), le service rendu par certaines fonctions supérieures se distingue par la quasi absence de production matérielle.

Une ligne de partage marquée au sein du secteur des services supérieurs aux entreprises apparaît toutefois entre les activités principales externalisées ou d'étude, qui sous-tendent en règle générale une production matérielle ou un service relativement opérationnel, et les activités de conseil au sens pur, interactives, immédiates et largement immatérielles (Gallouj, 1991). Nous présentons ainsi dans un premier temps les déterminants de la sensibilité des acteurs du conseil, que l'expertise ait trait au juridique, au comptable, au management, à la stratégie ou bien encore à l'audit[348]. **Les perceptions**

[347] Illustrant cette logique de fidélisation, Buisson *et al.* (1986) soulignent que « les compagnies d'assurances aiment bien travailler avec des experts qui ont fait leurs preuves et qui connaissent bien leur région. […] Lorsque l'expert connaît bien sa région et qu'il est reconnu comme compétent, sa clientèle lui est pratiquement garantie » (p. 46).

[348] L'audit se démarque cependant du conseil par une production non négligeable. En effet, l'auditeur conclut sa mission par le biais d'un rapport général communiqué aux actionnaires et déposé au greffe du tribunal de commerce. Participant éventuellement de la confusion entre audit et conseil (Richard, 2003), nous analysons

relativement différentes des activités d'étude, d'analyse, de publicité et de recherche privée, plus opérationnelles ou sous le régime de l'externalisation, justifient dans un second temps un énoncé particulier.

C. 1. Activités spécialisées de conseil

Assurément, la frontière entre les activités juridiques et comptables, les métiers du conseil et ceux de l'audit est globalement poreuse dans les services aux entreprises (Richard, 2003). L'immersion au sein du système-client, caractéristique de ces métiers, encourage la transdisciplinarité de la prestation et l'appréhension des fonctions en interrelation (Verstraeten, 2007). En outre, le positionnement pluridisciplinaire affiché par les grands acteurs historiques de l'audit et les fréquents mouvements capitalistiques (Villette, 2003) participent de l'imbrication des compétences juridiques, comptables, managériales et financières[349] (Moysan-Louazel, 2012). En ce qui concerne les plus petites structures toutefois, les cœurs de métier sont plus affirmés et la consultance de spécialité plus lisible localement. Si la taille des acteurs rencontrés est logiquement source d'hétérogénéité dans les perceptions, le secteur du conseil aux entreprises dans son ensemble est marqué par certains faits stylisés qui déterminent une sensibilité à la nouvelle offre TGV différente de celle des autres domaines économiques[350].

Celle-ci se formalise tout d'abord à travers **un besoin de proximité physique quasi continu avec le client au fil de la prestation**[351], même si les phases amont constituent le paroxysme de l'intensité relationnelle. « *Notre métier est attaché aux relations humaines, le client veut nous voir* » précise le dirigeant de l'un des principaux cabinets d'expertise comptable du Grand Ouest. Particulièrement stratégique, la phase préliminaire de prise de contact avec les potentiels clients sollicite les managers les plus expérimentés, quand il ne s'agit pas des dirigeants eux-mêmes. La prospection commerciale diffère toutefois de celle des consultants informatiques dans le sens où les relations de conseil s'instaurent souvent de gré à gré, par l'intermédiaire d'un réseau de relations[352] (Olivesi, 2005). Aussi l'effort commercial traditionnel s'adresse-t-il avant tout aux clients existants dans une logique de fidélisation et de proximité. Une fois la relation de confiance établie et le diagnostic effectué, la mise

---

néanmoins les activités juridiques et comptables au service des entreprises avec celles relatives au conseil (à l'exception du conseil informatique, cf. chapitre 3, p. 93-94).

[349] Alors que les principaux acteurs mondiaux du secteur de l'audit financier – notamment les fameux *Big Four* – avaient abandonné leur activité de consultance au début des années 2000, la tendance actuelle voit le retour dans leur giron de ce métier stratégique mais moins réglementé que l'expertise comptable. Les *Big Four* réalisent par ailleurs près de 20 % du chiffre d'affaires de la profession d'avocat d'affaires en 2010 sur le territoire national (Barszcz, 2012).

[350] Buisson *et al.* (1986) ont conduit à ce sujet une riche analyse des caractéristiques des activités d'études, conseils et assistance. Bien que des évolutions professionnelles notables aient eu lieu depuis le milieu des années 1980, notre propos présente de nombreuses similitudes avec ces travaux.

[351] Le dirigeant de l'un des cabinets d'expertise comptable principaux à l'échelle nationale mentionnait toutefois lors de notre entrevue le développement, certes largement marginal mais en rupture avec les caractéristiques professionnelles traditionnelles, d'offres d'expertise à distance grâce aux outils numériques. Le médium virtuel n'épargne donc pas totalement ces activités de face-à-face parmi les plus utilisatrices d'informations complexes, tacites et spécialisées.

[352] A noter que dans de nombreuses professions réglementées (tels les notaires, avocats, commissaires aux comptes, experts-comptables), le démarchage n'est autorisé, sous certaines conditions, que depuis le décret n° 2014-912 du 18 août 2014. Buisson *et al.* (1986) justifiaient eux de l'importance de la réputation et de la recommandation en mentionnant l'interdiction de l'époque.

en œuvre de la prestation mobilise généralement une équipe composée de quelques consultants en visite à la journée ou sur plusieurs jours chez le client (Lazega, 1999). Le caractère stratégique et complexe d'une consultance souvent contrainte par des délais très courts oblige les cabinets à une réactivité sans limite à laquelle la grande vitesse ferroviaire est en principe en mesure de contribuer. Encore faut-il que la localisation des clients principaux soit suffisamment distante pour l'usage du TGV.

Mentionnons à ce sujet **deux schémas organisationnels et spatiaux dominants en fin de compte assez semblables**, celui des *majors* nationaux et internationaux du secteur et celui des structures de taille plus modeste dont le centre de décision se situe dans le Grand Ouest. Pour les premiers, relativement discriminants dans leur localisation (Carrier et Demazière, 2012), le besoin de proximité se traduit par la couverture géographique de la clientèle sous forme d'agences. Les comportements relationnels prenant pesamment racine dans l'identité des acteurs, les règles professionnelles et les systèmes socio-économiques locaux (cf. chapitres 2 et 3), ne pas disposer d'une implantation sur le territoire est souvent une entrave de premier ordre dans la conquête d'un marché[353]. La clientèle gérée par les agences du Grand Ouest est donc quasi uniquement régionale[354]. En outre, les entités locales, légalement autonomes et indépendantes, sont en règle générale membres d'un même cabinet à travers un réseau international et ne peuvent être considérées comme les établissements d'une entreprise unique (Manita et Pereira, 2014). Ce schéma organisationnel caractéristique est à l'origine des **déplacements ferroviaires internes somme toute limités dans les grands cabinets de services supérieurs aux entreprises** en dehors des événements *corporate* péri-professionnels, de la formation[355] et des administrateurs[356].

En ce qui concerne les sociétés régionales individuelles, petites ou moyennes[357], moins pluridisciplinaires, elles sont nombreuses à disposer d'une adresse francilienne jugée nécessaire à leur activité. Basés au cœur du développement des entreprises, **les cabinets de conseil se développent en même temps que leurs clients**. L'exigence de proximité rend la présence sur Paris – et parfois dans les métropoles régionales – indispensable (Dietrich et Moysan-Louazel, 2012) tant « *le fait d'avoir une*

[353] Les comportements généraux d'implantation et de contact avec les clients semblent ainsi avoir évolué depuis les premiers temps de la grande vitesse ferroviaire française. En effet, Sands (1993) prend l'exemple de la société Arthur Andersen France qui, selon lui, pensait initialement installer une antenne régionale à Nantes avec une centaine de salariés. En fin de compte, toujours selon Brian Sands, l'entreprise d'audit se serait rendue compte qu'elle pouvait gérer les clients régionaux depuis la région parisienne avec le TGV et aurait abandonné ses projets d'implantation.

[354] Il n'est néanmoins pas rare que certains collaborateurs gardent les dossiers de quelques clients tout au long de leur carrière, et ce quelle que soit leur mobilité professionnelle. Dans ce cas, les déplacements longue distance en dehors du périmètre de clientèle peuvent avoir un motif commercial. En outre, lorsque certaines réunions font intervenir plusieurs clients disséminés à travers la France, Paris dispose d'une position idéale pour faire converger les individus.

[355] Chez KPMG par exemple, si certaines formations sont régionalisées, l'essentiel des modules proposés se déroulent en Île-de-France.

[356] Ces derniers sont impliqués dans les organes de gouvernance localisés en Île-de-France. Ils affichent dès lors une mobilité en TGV vers la capitale qui avoisine en moyenne une fréquence bimensuelle. Néanmoins, la présence d'administrateurs nationaux basés dans les entités régionales est faible parmi les grands acteurs de l'audit puisque « 80 % des administrateurs occupent des responsabilités à Paris contre 20 % seulement en province » (Manita et Pereira, 2014, p. 4).

[357] En 2000, seuls 68 cabinets de conseil en management en France dépassaient la trentaine de consultants (Hugot, 2001). Selon une étude de l'Observatoire des Métiers de l'Expertise Comptable et de l'Audit, moins de 0.1 % des acteurs (sociétés et associations) de l'expertise comptable en France ont plus de 250 salariés et 83 % des cabinets sont des entités de petite taille dont l'effectif est inférieur à 10 salariés (données OMECA, 2017).

double localisation attire et rassure le client ». Lieu de convergence et tête de pont, l'implantation parisienne constitue souvent un relais pour l'accompagnement sur le plan national et international des grands comptes régionaux (Buisson *et al.*, 1986)[358]. Quant à l'établissement principal, il fonctionne parfois comme un espace de réception adapté aux besoins des entreprises clientes. En outre, les projets de transformation des entreprises nécessitent parfois d'extraire les salariés de leur quotidien professionnel en les conviant à venir chez le prestataire. Sans que la clientèle soit nécessairement francilienne, et tout en préservant une forte dimension régionale, la LGV BPL participe donc de cette exigence de proximité en allégeant les contraintes de mobilité et les objections à la rencontre dans le Grand Ouest ou en région parisienne. Il semble toutefois que les cabinets d'avocats d'affaires et les acteurs du conseil de gestion régionaux témoignent d'un marché plus étendu – et conséquemment de déplacements en TGV plus élevés pour motifs commerciaux – que celui des entreprises locales d'expertise comptable. Ces dernières, plus réglementées, « *soumises à une vive concentration du marché en région* », présentent un périmètre géographique d'activité largement circonscrit au département ou à la région. De surcroît, la part dévolue à la prestation de conseil dans l'activité est souvent faible, ce qui tend à classer les métiers de l'expertise comptable locale dans la catégorie des activités d'analyse suivante.

On ne saurait enfin minimiser, quelles que soient les caractéristiques des acteurs, **l'importance des déplacements longue distance pour des motifs de sociabilités extra-professionnelles** (Olivesi, 2005). Dans ce secteur, il est particulièrement stratégique de pouvoir être présents aux événements et réunions « *after work* » où s'affichent les réseaux[359]. Sur le segment des ressources humaines par exemple, mais également pour les conseils juridiques ou les avocats d'affaires[360], la nouvelle proximité temporelle avec la capitale devrait faciliter ces opportunités de rencontres. Les contrats importants se nouent bien souvent à Paris, tout comme les échanges d'informations règlementaires, les innovations sociales et les avancées techniques. Le poids des réseaux de relations dans la mobilité vers la capitale est aussi le signe d'un besoin vital de notoriété pour les acteurs du Grand Ouest, car « pour conseiller, il faut être demandé, et pour être demandé, il faut être connu : la relation est première » (Villette, 2003, p. 33).

C. 2. Activités externalisées, de support, d'étude ou d'analyse

Intégrées dans la classification des activités principales de l'Insee parmi les activités juridiques et comptables, **certaines structures font figures de services externalisés à dominante opérationnelle**[361]

[358] L'établissement parisien est assez fréquemment dépourvu de collaborateurs. Il constitue avant tout une vitrine et un bureau logistique pour certaines taches ponctuelles comme des rendez-vous avec les clients.

[359] On retrouve ici une illustration de ce que Maskell *et al.* (2006) qualifient de clusters temporaires. Dans des lieux autres que ceux de l'activité quotidienne, cette concentration éphémère d'individus partageant des ressources communes apparaît favorable aux échanges d'information et au développement du réseau.

[360] Au sein de la vaste profession d'avocats, les avocats d'affaires ne représenteraient que 20 % des effectifs et seraient essentiellement concentrés en Île-de-France. Les associés et collaborateurs productifs des cabinets indépendants localisés en région ne représenteraient qu'environ 8 % des avocats d'affaires productifs en France (Barszcz, 2012). Les avocats d'entreprise se distinguent en outre par l'étendue géographique de leurs prestations des membres du barreau classique répondant à une demande locale des tribunaux (Bessy, 2016).

[361] Le caractère opérationnel de ces activités externalisées est en partie discutable car certains processus confiés aux prestataires sont sources de valeur ajoutée non négligeable pour les entreprises clientes (Scouarnec, 2005 ; Quélin, 2007).

(de La Villarmois *et al.*, 2003). En prenant en charge des processus ou des fonctions entières de l'organisation cliente telles que la paie[362], la facturation, la comptabilité, les ressources humaines, le marketing ou la communication, ces entreprises font valoir des motifs de déplacement relativement différents de ceux de leurs confrères opérant des prestations de conseil[363] (Lazega, 1999). Du fait de leur positionnement particulier vis-à-vis du client, la production, essentiellement technique, est empreinte de formes de routinisation et de standardisation similaires au fonctionnement des ESN[364] mais étrangères à l'essence même du conseil. La part du *faire* est ainsi prépondérante (Barcet et Bonamy, 1993). L'interface étroite entre les prestataires extérieurs et les équipes du client occasionne des déplacements relativement réguliers, bien que ceux-ci soient en partie remplacés par les outils de communication à distance[365]. **La proportion de mobilité longue distance à l'initiative des clients n'est pas négligeable** pour des visites de contrôle de la performance des processus les plus stratégiques. En somme, si la LGV BPL est un élément supplémentaire pour convaincre de la pertinence de services support gérés en région[366], elle n'éveille pour l'heure chez les dirigeants du Grand Ouest que peu de dynamiques locales structurantes.

S'agissant enfin des activités d'ingénierie technique, de contrôle et d'analyse, il n'est pas anodin de retrouver certaines formes de sédentarité évoquées dans le cas des services numériques. Les fonctions mobilisées dans les métiers d'ingénierie industrielle et celles que sollicite la relation de conseil technique trouvent en effet leurs semblables respectifs chez les spécialistes d'ingénierie informatique et les experts du conseil technologique. Bien qu'intégrant avant tout une clientèle locale[367], **les établissements du Grand Ouest des entreprises d'envergure nationale sont affectés par les logiques de spécialisation** et de déconcentration en un nombre limité de lieux des compétences les plus pointues. Le déploiement ponctuel sur l'ensemble du territoire national des salariés spécialisés locaux ne peut être que facilité par l'accessibilité ferroviaire accrue du Grand Ouest, sauf à ce que la mobilité d'affaires ne puisse être assurée par le fer. En effet, le transport fréquent de matériels volumineux nécessite parfois l'utilisation de véhicules motorisés.

[362] En 2004, environ 37 % des sociétés françaises cotées indiquaient externaliser tout ou partie de la gestion de la paie (Tort, 2006).

[363] La démarcation entre prestation simple de conseil et externalisation d'opérations plus opérationnelles est néanmoins parfois floue. Les principaux acteurs du conseil juridique et financier disposent de personnel de production. Certains auteurs font par ailleurs du conseil une nouvelle forme d'externalisation (Valérie, 2004) quand d'autres soulignent les efforts de positionnement des centres de gestion comptable sur le conseil (Dietrich et Moysan-Louazel, 2012). Enfin, parmi les principaux acteurs ayant recours à l'externalisation des activités comptables figurent les sociétés d'expertise comptable elles-mêmes.

[364] Les centres de gestion comptable font état de nombreuses similitudes avec les centres de services des ESN.

[365] En effet, bien que régi par l'immédiateté de l'action, le métier des services externalisés consiste aussi à éviter le déplacement des collaborateurs du prestataire et des clients. L'un des responsables interrogés ira jusqu'à dire que « *pour l'expertise comptable, l'influence ce n'est pas la LGV mais les nouvelles technologies de l'Internet* ».

[366] En complément d'autres phénomènes jugés plus redoutables comme le coût inférieur de la main-d'œuvre et des locaux ou la moindre volatilité du personnel. Dans les activités juridiques, l'identité régionale et les coûts des honoraires pratiqués en région sont également brandis comme remparts à une concurrence francilienne accrue.

[367] Outre quelques références nationales, le secteur se caractérise par une multitude de petits acteurs aux spécialisations variées répondant elle-aussi essentiellement à une demande locale.

D. Activités industrielles : des entreprises exportatrices préoccupées par l'accès aux hubs aériens franciliens

Au risque de forcer la répétition avec les secteurs précédents, indiquons tout de même l'hétérogénéité considérable des activités de fabrication ou de transformation industrielle[368]. Peu de choses rapprochent à première vue un sous-traitant de composants plastiques de petite taille d'une grande coopérative de produits agroalimentaires, si ce n'est leur localisation d'ordinaire périphérique et leur forte proportion de main-d'œuvre ouvrière. Devant cette extrême diversité, nous avons jugé pertinent de **concentrer l'analyse sur l'industrie agroalimentaire et l'industrie automobile**. Ces deux branches sont en effet les deux principales pourvoyeuses d'emplois industriels au sein des territoires étudiés, avec respectivement plus de 46 000 et 13 000 postes salariés à fin 2015 dans les treize aires urbaines du Grand Ouest[369] (données Insee CLAP). Elles figurent en outre parmi les activités principales de notre panel d'entreprises du secteur secondaire. La dizaine d'acteurs de l'industrie agroalimentaire visée par les entretiens équivaut à près de 5 350 emplois au sein des établissements visités[370] et celle de l'automobile à plus de 3 000 emplois[371]. Il n'en demeure pas moins que **la plupart des constats qui suivent peuvent sans doute être étendus à la majorité des filières industrielles locales**, notamment l'électronique et l'industrie maritime fortement représentées dans notre échantillon.

D. 1. Industrie agroalimentaire

En Bretagne, l'industrie agroalimentaire représente environ 40 % de l'emploi manufacturier régional et 45 % du chiffre d'affaires manufacturier en 2014 (données DRAAF). Jacques Gras affirme même que « le complexe agroalimentaire, avec les emplois induits en amont et en aval, dans l'industrie et les services, pèse près de 30 % de l'emploi total breton » en 2007 (2009b, p. 78). Avec sa voisine ligérienne, la Bretagne se positionne solidement au sommet des régions agricoles françaises. C'est dire l'empreinte de cet écosystème sur les territoires ruraux et urbains (Torre, 2000 ; Rieutort, 2009), ainsi que l'acuité des enjeux stratégiques que traverse le secteur (Margetic, 2014 ; Rasneur, 2018[372]). Les

[368] La section des industries manufacturières dans la NAF ne comporte pas moins de 23 divisions.

[369] L'industrie des produits métalliques, hors machines et équipements, regroupe exactement le même nombre de postes salariés que l'industrie automobile au sein de notre périmètre d'étude. Si l'aire urbaine rennaise pèse en faveur des activités automobiles, celle de Nantes vient gonfler la somme de la fabrication de produits métalliques en raison notamment de la filière navale, aéronautique et de la conserverie (Gras, 2009a,b). La LGV BPL bénéficiant à Rennes et à la Bretagne plus qu'à l'économie nantaise, nous privilégions l'examen de la filière automobile. A noter que les deux branches industrielles en question sont également première (près de 524 000 postes salariés en 2015 dans l'industrie alimentaire) et troisième (environ 205 000 postes salariés en 2015 dans l'industrie automobile) au niveau national, l'industrie des produits métalliques hors machines et équipements se plaçant en deuxième position. Au-delà d'une logique de spécialisation économique du Grand Ouest, nous espérons donc que les conclusions puissent avoir une portée plus globale.

[370] A noter qu'une vision élargie à l'agro-industrie, incluant le secteur de la cosmétique végétale, porte à près de 6 200 le nombre d'emplois dans les établissements locaux sollicités à travers les entretiens. Nous rappelons que seuls les effectifs de l'entité sur le territoire dans lequel l'entretien a eu lieu ont été retenus, et ce même si d'autres établissements existent souvent dans un ou plusieurs autre(s) territoire(s) de l'étude ou si l'interlocuteur a une responsabilité au-delà du territoire enquêté (cf. chapitre 3).

[371] Hors entreprises enquêtées de la mécanique, de l'industrie électrique ou de l'électronique dont le secteur automobile constitue le marché principal.

[372] Voir la première des deux références pour une analyse globale des enjeux, la seconde pour une traduction locale en Ille-et-Vilaine.

acteurs rencontrés, qui sont il faut le souligner parmi les plus engagés dans la transformation technologique et structurelle du monde agroalimentaire, appréhendent **la mise en service de la LGV BPL en congruence avec leurs projets stratégiques d'innovation et de montée en gamme**.

Premièrement, en relation avec le contenu technologique en hausse des outils industriels de production, les exigences de qualification dans le secteur agroalimentaire se sont considérablement accrues (Lagandré *et al.*, 2013). A l'automatisation tendancielle de l'appareil productif s'ajoute la nécessité d'innovation, dictée d'un côté par l'évolution des attentes et comportements des consommateurs et de l'autre, par les contingences réglementaires et les recompositions permanentes d'un paysage concurrentiel globalisé[373] (Chomel *et al.*, 2013). Cette mutation systémique n'est pas sans incidence qualitative sur l'emploi local. Elle aiguise un besoin criant de compétences sur les métiers techniques d'encadrement[374] et les fonctions transverses (spécialistes du marketing, informaticiens, ingénieurs de recherche…) dans un secteur globalement dévalorisé et peu attractif. La complexité structurelle du recrutement se double d'une discrimination géographique selon nos interlocuteurs. L'un d'eux illustre son propos par son expérience de chasseur de têtes pour les fers de lance de l'agroalimentaire locaux. « *Prenez Lactalis, je peux vous dire que c'est extrêmement compliqué de faire venir un candidat hautement qualifié dans l'usine de Craon [(en Mayenne)], spécialisée dans le lait infantile. Il en est de même pour le Centre Bretagne, c'est une tannée pour trouver preneur. La LGV dans ces considérations est bien loin. Pour autant, je crois que l'infrastructure sera globalement bénéfique pour Lactalis, mais pour les collaborateurs du siège de Laval* ».

De par ses principes de fonctionnement au profit des nœuds urbains principaux de l'espace régional (Dubois, 2010), **la LGV BPL participe à la dimension métropolitaine accrue de certains pans technologiques et fonctionnels de l'industrie agroalimentaire**. Tout du moins, elle ne semble guère pouvoir s'instituer contre l'inertie de ces évolutions économiques systémiques. On pourrait s'attendre à ce que les petites villes ou espaces ruraux du Grand Ouest (Baudelle, 2013 ; Tallec, 2014), bénéficiaires indirects de l'accessibilité ferroviaire accrue[375], tirent profit de la proximité avec la capitale dans leur capacité de recrutement. C'est sans compter sur les tendances préférentielles des profils rares, aujourd'hui plus enclins à choisir un cadre de vie métropolitain procurant un spectre varié d'aménités professionnelles et récréatives. Qu'en aurait-il été en l'absence de la LGV BPL ? Difficile de croire en tout cas à l'hypothèse d'un scénario tout autre tant les mutations sont profondes et multiples. Peut-être cet acteur majeur de l'agroalimentaire n'aurait-il pas fait le choix de la région rennaise pour l'implantation de son nouveau centre de recherche mondial mais aurait jeté son dévolu sur l'agglomération de Rouen ou de Lille. En tout état de cause, ligne à grande vitesse ou pas, son

[373] Celle-ci se caractérise avant tout par une concentration verticale et horizontale. Les unions, fusions, acquisitions se multiplient en vue d'atteindre une masse critique commerciale et industrielle. L'annonce d'un processus d'union puis de fusion de deux des principales coopératives agricoles bretonnes (Triskalia et D'Aucy) fin 2017 illustre ces dynamiques. Ensuite, la filialisation du secteur entraîne la complexification des périmètres capitalistiques (co-détention de marques, intégration de filiales commerciales dans les groupes coopératifs…) et la diversification des activités des principaux acteurs. Du point de vue des ressources humaines, si des économies d'échelle peuvent être affichées, les expertises spécialisées et les compétences d'interface sont en revanche en fort développement (Chomel *et al.*, 2013 ; Triboulet et Pérès, 2015).

[374] A la différence des métiers de la bancassurance ou de l'informatique, caractérisés par une forte proportion de cadres y compris pour les tâches de production, le taux d'encadrement de l'agroalimentaire (9 % fin 2012) est le plus bas des secteurs industriels (Lagandré *et al.*, 2013).

[375] Dans le sens où, s'ils bénéficient des gains de temps permis par l'infrastructure nouvelle, leur place réduite dans la hiérarchie urbaine régionale leur confère un faible niveau de desserte en TGV ou bien un accès indirect par l'intermédiaire d'autres modes de transport.

territoire historique en Centre Bretagne fut rapidement écarté, car aux enjeux des organisations correspondent différentes modalités d'ancrage dans les territoires.

Deuxièmement, l'internationalisation des logiques productives et des marchés stimule le besoin de déplacement à l'étranger. Si les coopératives agricoles sont sujettes au principe d'exclusivisme (Margetic, 2014), qui les oblige à collecter et transformer les produits de leurs agriculteurs adhérents implantés dans un périmètre géographique défini, la diversification des débouchés, les unions interentreprises, la filialisation (Latouille *et al.*, 2014) et les partenariats commerciaux ou scientifiques (Tanguy *et al.*, 2015) élargissent l'horizon des relations professionnelles. Les produits agroalimentaires représentent environ 38 % des exportations bretonnes en valeur en 2015[376], même si par nature le marché domestique constitue globalement le principal débouché[377] (Triboulet et Pérès, 2015). Outre l'accès aux compétences, **l'appétence des grandes entreprises industrielles de l'agroalimentaire pour l'accessibilité aux aéroports** favorise la recherche de proximité avec les principaux centres urbains du Grand Ouest et l'Île-de-France[378]. Dans ce contexte, bien que les situations d'accessibilité ferroviaire aux aéroports franciliens soient variables selon les territoires (Bozzani, 2005) et à défaut d'aéroport international dans le Grand Ouest[379], la LGV BPL véhicule des attentes fortes en termes de préacheminement en TGV. Aux dires des responsables interrogés dans l'agroalimentaire comme dans les autres industries, il s'agit en premier lieu de **faciliter la venue des investisseurs**[380]**, clients et partenaires** « *que l'on tire subtilement mais souvent difficilement par la manche étant donné [la] périphéricité de [la région]*. *Le seul fait de leur proposer de venir pose à chaque fois un réel cas de conscience* ». Plus que l'infrastructure à grande vitesse et les temps de trajet, la qualité de la desserte des hubs aériens franciliens cristallise ainsi la perception et l'argumentation des dirigeants rencontrés.

Enfin, il convient de noter le caractère d'urgence et de captivité attaché à certains déplacements essentiels pour les acteurs locaux de l'agroalimentaire. Les enjeux sanitaires de la transformation des produits de grande consommation donnent souvent lieu à des entrevues accaparantes dans les administrations nationales qu'il est bien difficile d'anticiper. En outre, les partenaires de la grande distribution, clients majeurs des entreprises du secteur dont les sièges sont majoritairement localisés

[376] Ce chiffre atteint 47 % avec l'automobile. (Source : Direction régionale des douanes de Bretagne, 2016 : http://www.themavision.fr/upload/docs/application/pdf/2016-06/le_commerce_exterieur_de_la_bretagne_en_2015.pdf

[377] En Ille-et-Vilaine, les entreprises de l'écosystème de l'alimentation représentent un quart des sociétés exportatrices du département en 2018 (Viel *et al.*, 2018). Cependant, une étude sur le commerce extérieur des Pays de la Loire souligne le faible taux d'exportation de l'industrie agroalimentaire (inférieur à 10 %) en comparaison avec les matériels de transport (près de 50 %). La forte proportion de produits agroalimentaires dans les exportations bretonnes et ligériennes explique en partie le classement peu favorable des deux régions en ce qui concerne les régions exportatrices françaises (14ème place pour la Bretagne et 11ème place pour les Pays de la Loire en 2015). Sources : Direction régionale des douanes de Bretagne, 2016 ; Ores, 2017 : ores.paysdelaloire.fr/uploads/HTML/lettre_internationalisation_V09_20170509.pdf

[378] D'autres acteurs, parmi les secteurs de la navale, de l'aéronautique et de l'électronique, ont exprimé leur souhait de se rapprocher des principales villes du Grand Ouest pour le double motif du recrutement et de l'accessibilité.

[379] A la date des entretiens, l'abandon du projet d'Aéroport du Grand Ouest n'avait pas encore été prononcé par le Gouvernement (puisque celui-ci a été rendu public en janvier 2018). L'indécision n'empêchait toutefois pas les dirigeants d'en faire état dans leurs propos.

[380] Une étude conduite par l'Audiar révèle par exemple qu'au sein de la zone d'emploi de Rennes « près d'une filiale et établissement sous contrôle étranger sur cinq relève de l'écosystème de l'alimentation » (Viel *et al.*, 2018, p. 18).

en Île-de-France, feraient couramment valoir leur position de force en sollicitant le déplacement au pied levé des responsables locaux de la filière.

D. 2. Industrie automobile

A la différence de l'industrie agroalimentaire, **l'industrie automobile apparaît géographiquement concentrée**. En Pays de la Loire, elle est peu représentée en Loire-Atlantique et en Vendée mais occupe une place importante dans les économies des agglomérations angevine, lavalloise, et surtout de la Sarthe. Les quelques 2 000 salariés de l'usine Renault du Mans représentent à eux seuls plus du quart de l'emploi automobile régional en 2005 (Joubert, 2006). En Bretagne, « la zone d'emploi de Rennes concentre près de 90 % des effectifs du secteur automobile [régional], celles de Saint-Brieuc et de Pontivy-Loudéac se partageant le reste[381] » (Gras, 2009b, p. 79). En définitive, les aires urbaines de Rennes, Le Mans, Angers et Laval concentrent environ 85 % de l'emploi industriel automobile des territoires de l'étude en 2015 (données Insee). Les problématiques d'accessibilité ferroviaire dans la filière automobile sont donc d'autant plus aigües qu'elles concernent pour l'essentiel un ensemble territorial au plus près du tracé de l'infrastructure nouvelle.

Une première caractéristique notable de la mobilité des acteurs locaux tient à la localisation des interlocuteurs productifs et commerciaux. En effet, bien que certains des principaux donneurs d'ordre et clients soient localisés en Île-de-France, l'usage du train est considérablement contrarié par la localisation des principaux constructeurs français en grande couronne parisienne[382]. La périphéricité de ces installations explique logiquement l'usage quasi exclusif de la voiture dans ces cas de figure. Car même si le Grand Ouest possède une concentration importante de l'outil de production des fers de lance nationaux de l'automobile, les interlocuteurs commerciaux des sous-traitants locaux sont en règle générale basés dans les directions franciliennes des sièges sociaux.

La relation historique entre le Grand Ouest et l'Île-de-France chez les champions français de l'automobile ne saurait toutefois exclure que **beaucoup de besoins d'interactions physiques trouvent leur place à l'étranger**, notamment en Allemagne et dans les pays d'Europe de l'Est. Avec 12 % des flux totaux bretons à l'exportation et 14 % des approvisionnements régionaux en 2015, l'Allemagne constitue de loin le premier client international de la Bretagne tous secteurs confondus (Rouxel, 2013). Il en est de même pour les Pays de la Loire, l'outre-Rhin atteignant plus de 15 % des exportations et 14 % des importations régionales en 2016 (Ores, 2017). La région parisienne reste de fait souvent une étape en attente de correspondance ferroviaire ou aérienne pour les ingénieurs et technico-commerciaux du Grand Ouest. Le gain de temps avec la capitale n'est alors réellement appréhendé par les entreprises que sous réserve qu'il concerne l'accès aux aéroports franciliens. « *Ce qui est déterminant c'est la praticité du trajet aéroport-usine* » résume un équipementier mayennais. Comme nous l'indiquions précédemment, c'est donc plus la fréquence des liaisons TGV avec Roissy-Charles de Gaulle (Bozzani, 2005) qui les préoccupe que les gains de temps réalisés avec la gare Montparnasse. Il s'agit là d'une revendication majeure exprimée par les figures de proue de l'industrie automobile dans

[381] Les établissements vannetais de Michelin et briochin de Hutchinson, qui avoisinent tous deux les 500 salariés, sont classés dans la division « fabrication de produits en caoutchouc et en plastique ». Bien qu'ils travaillent essentiellement pour l'industrie automobile, ils ne sont manifestement pas inclus dans le calcul de Jacques Gras.
[382] Essentiellement à Poissy, Vélizy-Villacoublay et Guyancourt pour les groupes Renault et PSA.

le Grand Ouest, qui déplorent le handicap que représentent, pour développer leurs affaires à l'étranger, les faibles possibilités de préacheminement direct en TGV vers les aéroports franciliens.

En outre, **les déplacements internes des établissements locaux des sous-traitants mondiaux présentent fréquemment un horizon international**. Les possibilités d'intermodalité fer-air sont pour plusieurs grands responsables industriels à l'égal de la proximité aux infrastructures autoroutières. Indiscutablement, à taille comparable et bien que situé en périphérie, un grand équipementier automobile présente aisément un volume de déplacements en TGV identique à une entreprise de conseil technologique. La stratégie d'innovation conduite en interne mobilise des équipes transnationales dont la communication à distance ne saurait exclure des face-à-face ponctuels entre pairs. Rallet et Burmeister estiment même que « plus on télécommunique, plus on a besoin de se rencontrer en face à face » (2002, p. 13). Les audits internes et la segmentation de la chaîne de production entre les sites du groupe industriel sont également des éléments générateurs de la mobilité des profils techniques spécialisés et des fonctions de coordination (Rallet et Torre, 2007). « *Les actifs industriels ne sont pas immuables, […] mais chaque amélioration de l'offre globale de transport est une chance supplémentaire de flexibilité et de productivité* » conclut le directeur général de l'un des principaux équipementiers des Pays de la Loire.

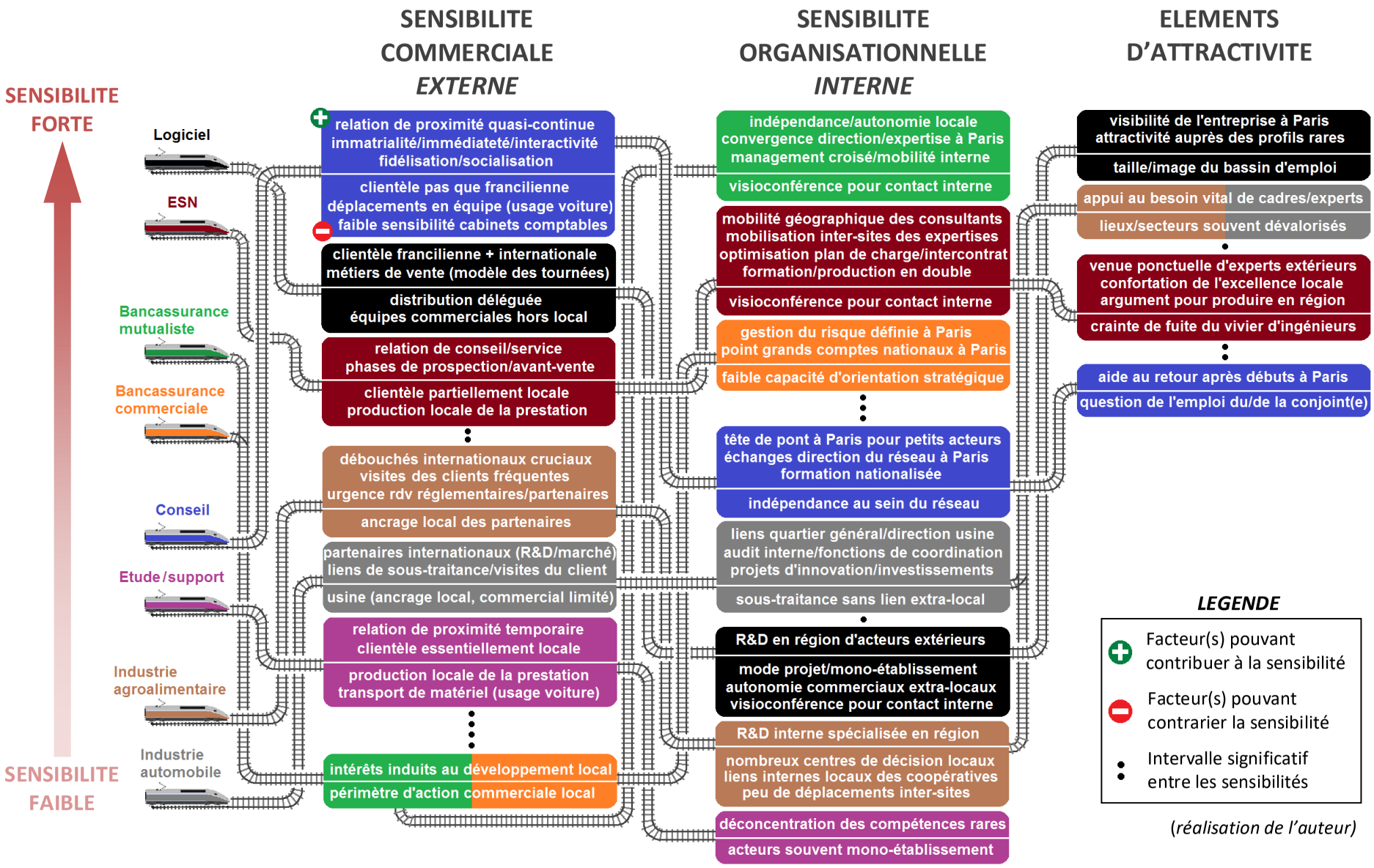
Au terme de ces éléments d'analyse sectorielle, on comprend assurément la complexité des déterminants multiples de la sensibilité des entreprises du Grand Ouest à l'accessibilité accrue. Les perceptions convergent néanmoins pour faire naître une sensibilité commerciale et une sensibilité organisationnelle au déplacement en TGV entre région et Île-de-France, ainsi qu'une diversité de sentiments liés à l'attractivité qui mettent en exergue les enjeux de recrutement et de visibilité des organisations enquêtées. La figure 22 ci-après esquisse une synthèse des principaux enseignements qui viennent d'être présentés.

Cet essai de classification issu des entretiens mériterait d'être confronté à une analyse quantitative auprès des différents types de structure. En l'état, il permet toutefois de formuler des lignes de partage entre les activités qui développent une sensibilité de nature commerciale à l'accessibilité ferroviaire accrue (édition de logiciels, conseil[383], industrie agroalimentaire), celles affichant une sensibilité prioritairement organisationnelle (bancassurance) et celles dont les logiques instigatrices sont mixtes ou difficilement perceptibles (ESN, industrie automobile, services supérieurs d'étude et de support aux entreprises). Ces partitions doivent inciter par ailleurs à la prudence dans l'interprétation. Il s'agit en effet d'une hiérarchisation simplifiée des perceptions et de la réceptivité *ex ante* des dirigeants, qui ne peut être foncièrement interprétée comme une formalisation de l'incidence projetée de la LGV BPL.

La place peu favorable accordée aux services supérieurs aux entreprises hors conseil dans la figure 22 peut notamment surprendre au regard des développements précédents de la littérature. Elle résulte en particulier d'une aire de marché généralement réduite des établissements locaux et de la

[383] En ce qui concerne le conseil, il s'agit plus largement d'une sensibilité externe relevant de formes multiples de socialisation. Ces dernières expliquent la place élevée des activités de conseil dans la figure 22, quand bien même les acteurs nationaux du secteur ont un périmètre d'action commerciale limité pour l'essentiel à un territoire réduit autour de l'agence locale.

proportion de structures à établissement unique. Il n'est toutefois pas improbable qu'un biais de perception ait existé dans notre analyse, dans le sens où notre échantillon comprend une large majorité de petits établissements locaux faiblement exportateurs de leurs compétences au-delà du périmètre régional. Cela étant, Buisson *et al.* (1986) mentionnent dans leur typologie la faible sensibilité au TGV « d'établissements, souvent de petite taille, fournissant des produits-services simples » (p. 42), aux déplacements internes peu nombreux et dans lesquels la prestation de conseil est très limitée voire inexistante. Les auteurs y incluent les activités d'informatique de gestion de la paie, de la facturation, les services locaux en publicité, l'expertise comptable locale. Sur ce point comme sur d'autres, bien qu'ayant environ 30 ans d'intervalle, leurs constats et les nôtres ne sont donc finalement pas sensiblement différents.



(réalisation de l'auteur)

Figure 22 : Essai de synthèse et de hiérarchie des sensibilités sectorielles à la LGV

2. Des sensibilités *ex ante* sans stratégies franches d'anticipation

L'entièreté de ce travail de thèse tient à la dialectique entre généralisation et singularisation[384] des sensibilités perçues. A l'issue des développements empiriques par territoire et par type d'entreprise, se pose la question des possibilités d'abstraction d'une appréhension commune de la grande vitesse ferroviaire par les firmes (Klein, 2001). Préambules à la troisième partie qui poursuit une visée prescriptive générique, les pages suivantes tentent de construire une brève représentation du déplacement en TGV dans le quotidien contemporain des acteurs économiques régionaux. Quel sens et quelles valeurs d'usage les entreprises donnent-elles à la grande vitesse ferroviaire ? Si des limites relatives aux préférences individuelles apparaissent rapidement, en questionnant le regard des chefs d'entreprise sur l'outil de communication actuel et en devenir, on perçoit toutefois certaines des raisons de la faible anticipation de l'infrastructure nouvelle.

2.1 Ces facteurs personnels déguisés qui ne disent pas leur nom

L'appréhension des modalités d'inscription des entreprises dans l'espace géographique ne saurait exclure l'analyse du rapport du dirigeant, en tant qu'individu, à l'espace. Au-delà des relations économiques, l'intégration des liens sociaux étendus à la sphère privée appelle à la reconsidération des stratégies d'entreprise. Dans une logique de remise en cause des hypothèses néoclassiques de rationalité absolue (cf. chapitre 2), l'élargissement du processus décisionnel à un système de choix global hors du cloisonnement apparent de l'activité professionnelle, souligne **la place décisive des facteurs subjectifs attachés à l'histoire et à l'espace vécu des dirigeants**.

Dans la lignée des travaux empiriques en management stratégique ou en sociologie, notre recherche fait état de multiples manifestations de l'intégration – parfois implicite – de référents spatiaux privés d'origine identitaire, amicale ou familiale dans les pratiques organisationnelles et les choix stratégiques (Aydalot, 1985 ; Figueiredo *et al.*, 2002 ; Torrès, 2003 ; Sergot, 2007 ; Ejermo et Hansen, 2015 ; Grossetti et Bouba-Olga, 2018)[385]. Qu'elle ne fut pas notamment notre surprise d'entendre l'une des figures de proue françaises des services aux entreprises louer la LGV BPL comme l'élément principal de son investissement récent en Bretagne, avant de reconnaître en toute fin d'entretien qu'il séjournait dans les alentours durant son enfance, qu'il y possède aujourd'hui une résidence secondaire

[384] C'est d'ailleurs pour la britannique Doreen Massey le fondement d'une ''nouvelle géographie'' caractérisée par « a rigorous analytical framework, with some understanding of the relation between the general and the particular » (1984, p. 120).

[385] Bertrand Sergot estime par exemple que les secteurs de l'édition logicielle et de l'industrie agroalimentaire se caractérisent par « une prégnance persistante des phénomènes d'agglomération et d'inertie spatiale qui signale l'intervention potentielle de facteurs personnels » (2006, p. 120). Reprenant à leur compte cette hypothèse, Grossetti *et al.* (2016), constatent qu'au sein des entreprises dites innovantes « presque les deux tiers des fondateurs sont nés dans la région où ils décident de créer leur entreprise » (p. 81). On renverra enfin à l'analyse passionnante de la genèse de l'entreprise *Armor Lux* (dont les dirigeants ont été rencontrés dans cette étude) proposée par Josselin Tallec dans sa thèse (2014, p. 504). Elle parvient en effet à transcrire l'incidence combinée des réseaux extra-professionnels, des relations amicales, du contexte familial et des événements fortuits dans le parcours souvent sinueux d'une aventure industrielle.

et qu'il considère le promoteur local en charge de la construction des nouveaux bureaux comme son ami. Dans cet exemple, nous apprendrons plus tard par un tiers que la décision d'implantation s'est en partie faite contre l'avis général des salariés. Invités à faire part de leurs préférences par le biais d'un sondage en ligne, ils avaient en effet été plus nombreux à imaginer leur déménagement prochain dans l'agglomération nantaise. Des auteurs comme Igalens et Roussel (1998) évoquent ainsi un potentiel biais de désirabilité sociale dans la communication de certains chefs d'entreprise lorsque la véritable pondération des facteurs de choix reflète un intérêt particulier inavouable du décideur.

Cette situation témoigne donc de la force avec laquelle les préférences individuelles des dirigeants pour des lieux familiers peuvent affecter le contexte décisionnel des organisations. Potentiellement, les biais induits tendent d'une part à conduire l'interlocuteur à la survalorisation de l'incidence de l'infrastructure à grande vitesse et d'autre part, à encastrer la décision dans un système de référents spatiaux parcellaires, subjectifs voire irrationnels qui contraint la projection sur des lieux étrangers (Greve, 2000 ; Suire, 2003 ; Fache, 2008) (cf. chapitre 4). D'autant plus que dans un contexte d'incertitude et d'anticipation tel que l'arrivée prochaine d'une LGV, la mobilisation de situations individuelles connues apparaît sur l'instant comme la plus engageante.

A plusieurs reprises au cours de notre enquête nous nous sommes interrogés sur **les limites du discours du seul dirigeant** (Pesqueux, 2015). Des biais communs de personnalisation, qui tendent à faire valoir la figure économique et sa mobilité individuelle plus que les comportements des composantes de l'entreprise, étaient parfois manifestes. Dans d'autres cas, il s'agissait d'une variabilité criante dans les propos des dirigeants d'une même entreprise (Markusen, 1994). Ce fut le cas par exemple lors d'une entrevue avec la présidente d'une société ligérienne qui, en tout état de cause, n'était guère convaincue du bien-fondé de la « Virgule de Sablé-sur-Sarthe » pour ses activités avant que ne fasse irruption le directeur général. Ce dernier, immédiatement invité par la dirigeante à formuler un avis, s'est alors livré à une argumentation particulièrement éclairée et convaincante sur les opportunités nouvellement permises par la Liaison rapide. Parfois enfin, c'est devant la méconnaissance de la mobilité des collaborateurs par le dirigeant que nous sommes restés perplexes (Lejoux et Ortar, 2015). Force est de constater dès lors que « les entreprises ont une faible perception de [certaines] mobilité[s] et de ses liens avec les choix d'organisation et de division spatiale du travail » (Aguiléra *et al.*, 2007, p. 32).

Ouvrir les entretiens aux collaborateurs aurait accordé une place plus directe aux différentes composantes des entreprises, dans une approche à la fois stratégique et opérationnelle. Nous aurions sans doute décelé dans l'examen des comportements individuels des actifs certains principes professionnels communs à l'entreprise ou au secteur mentionnés par le dirigeant, mais aussi des logiques dérivées et singulières qu'encourage l'autonomie conférée aux postes à responsabilité. A plusieurs reprises en effet, **la perspective de décision et de conduite du changement nous a semblé relever davantage de la discrétion individuelle que de la prescription managériale générique**. Selon Chrystelle Gaujard (2008), l'idéaltype organisationnel contemporain « répond au besoin d'autonomie [et] encourage les individus de la communauté à avoir une libre appréciation dans l'organisation de leur travail » (p. 173). Ainsi, pour des fonctions d'encadrement soumises à l'exigence de la « mission », les moyens du déplacement incombent d'ordinaire auxdits intéressés dans la limite des règles communes de l'entreprise (Bouffartigue et Bocchino, 1998).

2.2 La LGV BPL dans le système de significations économiques et sociales des entreprises

Les assomptions précédentes tendent à **réfuter la thèse d'un changement organisationnel prescrit par le dirigeant par anticipation des améliorations d'accessibilité ferroviaire** (Autissier et Moutot, 2003). Avant de discuter de l'absence presque totale d'enclenchement d'une quelconque mécanique stratégique au sein des instances dirigeantes dès avant la mise en service de la LGV BPL, il nous semble opportun de percevoir brièvement la signification économique et sociale à laquelle contribue la mobilité professionnelle à grande vitesse par le fer. En effet, le contenu discursif des acteurs économiques interrogés embrasse globalement **trois maîtres-mots imbriqués : accélération, qualité et incertitude**.

Qui de mieux qu'un chef d'entreprise pour illustrer l'intensification contemporaine des temps sociaux, l'emprise de l'information dans l'économie actuelle (Lash, 2002), hyper-industrielle et concurrentielle (Klein, 2001) ? Notre propos n'est pas de revenir ici sur un ensemble d'évolutions du fonctionnement spatial des activités économiques et des formes du lien social (cf. chapitre 2). Il s'agit en revanche de **cerner les manifestations de cette accélération systémique dans le vécu quotidien des responsables d'entreprise** (Wajcman, 2008), de sorte que l'essence de l'usage professionnel de la grande vitesse ferroviaire puisse être approchée. Car malgré les motifs d'apparences divergentes mentionnés au cours des entretiens, le déplacement en TGV est constitutif de certaines normes comportementales que Maurice Chevallier évoquait déjà en 1989 comme des « figures optimales ». L'aller-retour dans la journée ou le temps de trajet inférieur à trois heures sont par exemple des référentiels communs de la sensibilité des entreprises.

Paradoxalement, la compression spatio-temporelle entretient le diktat de l'urgence (Laïdi, 2000) et l'exigence d'ubiquité[386] en même temps qu'elle facilite la négociation des demandes de la vie professionnelle et de la vie privée (Belton et de Coninck, 2007). Tout est question d'usage du temps global fini dans un contexte de tensions voire de tiraillements (Crozet, 2016). L'autonomie dans l'exercice de leurs fonctions dont font preuve les usagers fréquents du TGV n'est pas étrangère à l'intensité de leur quotidien (Bouffartigue et Bocchino, 1998 ; Lesnard, 2006 ; Boboc *et al.*, 2007). Selon Alain Chenu, « être responsable de l'organisation de son temps de travail renforce le sentiment d'être débordé » (2002, p. 151). On ne s'étonne pas dès lors d'assister à l'évocation d'éléments qualitatifs d'ordre privé par les dirigeants. « *Et si je vous disais que la LGV est bénéfique uniquement parce qu'elle va me permettre de dormir un peu plus ?* » confie l'un d'entre eux, « *voire d'amener ma fille à l'école* » espère un autre. Parmi les commodités de transport, **confort et flexibilité priment** (Givoni et Banister, 2012), si bien que « ce n'est pas tant la vitesse qui importe aux utilisateurs, mais plutôt l'assouplissement qu'elle autorise dans l'organisation des activités » (Plassard et Cointet-Pinell, 1986, p. 4).

[386] Maurice Chevallier (1989), repris par Olivier Klein (2001), observe en effet que si les services ferroviaires à grande vitesse (dans leur globalité) permettent de réduire le temps du déplacement et celui consacré à sa planification, ils exposent les individus aux sollicitations de court terme, plus fréquentes et difficilement déclinables. Ce cercle vertigineux de fonctionnement, ni entièrement vertueux ni entièrement vicieux, participe de la systématisation de l'urgence.

Le train permet par ailleurs un temps de travail particulièrement apprécié par les responsables économiques (Delaplace, 2012), même s'ils ne sont généralement pas avares de critiques et pistes d'amélioration[387]. Cet intervalle productif (Aguiléra et Rallet, 2016) constitue l'élément différenciant majeur par rapport aux autres moyens de transport (Chevallier, 1989 ; Crozet, 2005), faisant du TGV « *le mode de déplacement naturel lorsque les conditions de temps et de desserte sont réunies* »[388]. On retrouve l'importance précédemment évoquée des facteurs qualitatifs individuels, opérationnels et subjectifs, qui éveillent sans conteste davantage la réceptivité des enquêtés que les potentielles incidences sur la stratégie.

En outre, le principe majoritaire de gestion de la distance dans les entreprises semble être celui de **la rationalisation des déplacements longue distance**[389] (cf. chapitre 3). Plusieurs responsables ont mentionné les signes tendanciels d'une acceptabilité sociale plus limitée envers une mobilité d'affaires exacerbée[390] . S'appuyant notamment sur les travaux de Sven Kesselring, Yves Crozet souligne que « la multiplication des voyages d'affaires et le coût que cela représente en fatigue commencent à devenir un problème spécifique de gestion des ressources humaines dans les entreprises » (2016, p. 158). Selon un spécialiste du recrutement, « *les chefs d'entreprise ont dû accepter de plus en plus de souplesse dans le temps et les conditions de travail des forces commerciales* ». Alors que la LGV BPL satisfait les partisans d'un effacement de la distance, elle interroge aussi les pourfendeurs d'un effacement du trajet lui-même[391]. « *Aujourd'hui le plus grand gain [serait] dans la suppression du voyage, aussi court soit-il* ». Bien que la littérature s'attache à illustrer la complexité de l'incidence des technologies de communication à distance sur les déplacements[392], les outils virtuels semblent pour

[387] Certaines offres, comme le complément parking ou les services d'un voiturier, peu connues et peu lisibles à la date des entretiens, ont été intégrées depuis dans la *Business Première*, un service TGV inOui accessible à la clientèle professionnelle sur le réseau Grandes lignes principal. L'un des principaux employeurs privés du Grand Ouest plaide néanmoins pour la création d'un *Pass* dématérialisé et non nominatif. Selon le dirigeant, il pourrait permettre le déplacement non individualisé d'un ensemble de salariés sur de nombreuses origines-destinations, le service étant facturé en fonction des kilomètres parcourus.

[388] Plusieurs responsables interrogés indiquent par ailleurs différentes contraintes dans les choix modaux de déplacement. Dans certaines entreprises, des restrictions hiérarchiques interdisent aux directeurs de se déplacer en voiture sur de longues distances pour des raisons de sécurité. Dans l'avion (et plus rarement dans le train), certains profils aux activités « sensibles » se voient interdire l'utilisation des ordinateurs portables pour des soucis de confidentialité de l'information.

[389] La reprise économique pourrait ceci étant alléger la contrainte qui pèse sur le budget *déplacement* des sociétés. La comptabilité nationale constate d'ailleurs une nouvelle tendance haussière du nombre de déplacements professionnels, après des années de baisse (Dorolle, 2018, cf. chapitre 3). Déjà à l'époque des entretiens, certains observateurs notaient un assouplissement des règles des voyages d'affaires aériens et ferroviaires.

[390] Cette tendance serait en opposition avec le constat de Cresswell (2006), pour qui « the kinetic elite are voluntarily mobile. They take pleasure in their mobility and experience mobility as freedom » (p. 256). A noter que les limitations proviennent parfois de l'employeur, en ce qui concerne les trajets domicile-travail à longue distance en TGV par exemple : « *je vais vous dire, les navettes entre Paris et Rennes me gênent, nous y sommes opposés. Pour cause évidente de fatigue, de stress dans les transports, pour l'équilibre personnel et familial du salarié aussi. Et je pense fondamentalement qu'il est bon de respirer l'environnement économique de là où on travaille* ».

[391] On est tenté d'y voir la pensée de Jean-Louis Servan-Schreiber, pour qui « la vitesse ultime, c'est l'immobilité » (source : intervention à TEDx Paris en janvier 2011, http://www.tedxparis.com/jean-louis-servan-schreiber-les-quatre-paradoxes-de-la-vitesse/).

[392] Entre complémentarité et substitution partielle, les recherches empiriques sur l'usage des nouvelles technologies de communication à distance dans les entreprises s'illustrent par la grande variété de leurs conclusions (Gaspar et Glaeser, 1998 ; Rallet et Burmeister, 2002 ; Aguiléra *et al.*, 2007 ; Aguiléra et Rallet, 2016).

les dirigeants rencontrés contribuer globalement à une réduction de la mobilité d'affaires. Une façon bien souvent non pas de gagner du temps mais de limiter le risque d'en perdre (de Lapparent, 2004).

En conséquence, ce retournement pourrait expliquer qu'en situation d'incertitude dans laquelle les acteurs économiques sont plongés avant la mise en service d'une LGV, la dormance de la stratégie contribue à se garder d'arrangements organisationnels risqués susceptibles d'augmenter la nécessité de la vitesse pour l'activité[393]. Dans cette limitation de la stratégie à un effet d'aubaine, on est tenté d'y voir un parallèle avec le concept de *motilité* avancé par Vincent Kaufmann (cf. chapitre 1), qui fait de la mobilité une forme de capital pour se prémunir des irréversibilités socio-spatiales (Kaufmann et Jemelin, 2008). Si une refonte horaire majeure des services ferroviaires est rarement une situation objectivable de décision stratégique, un avenir plus assuré peut éventuellement conduire à moyen terme à capitaliser sur l'opportunité ou la nécessité de la vitesse.

En somme, on ne saurait affirmer qu'aucune stratégie n'est envisagée, mais plutôt qu'elle demeure tout au mieux hésitante, encore à l'état de germe. Quelques acteurs évoquent informellement entre eux des possibilités de relocalisation interne à moyen terme, restant pour l'heure en veille sur la tournure de l'offre tertiaire locale. L'usage du TGV comme facteur premier de localisation s'efface ainsi, dans l'esprit des décideurs privés, devant les évolutions urbanistiques de l'offre de bureaux que la réalisation de l'infrastructure nouvelle a généralement contribué à dynamiser (cf. chapitre 6). Le ressenti global d'un manque d'informations sur la nouvelle offre de service ferroviaire[394] (Delaplace *et al.*, 2006), conjugué aux carcans personnels qui reflètent une connaissance limitée des territoires, contribue également à **la frilosité de l'action anticipatrice des entreprises** (Bikchandani *et al.*, 1992). « *Ce n'est pas comme si nous avions toutes les cartes en main* » déclare un dirigeant rennais.

On est tenté de voir dans cette attente observatrice ce que Farrell et Saloner (1986) ont appelé un « effet pingouin ». L'aversion au risque variable des firmes peut en effet être comparée au comportement des pingouins craignant que l'eau ne soit infestée de prédateurs et préférant qu'un congénère s'aventure en premier dans l'inconnu (cf. chapitre 6).

Certains travaux ont par ailleurs émis des critiques sur l'engouement démesuré et l'idéalisation des relations professionnelles d'acteurs médiatisées par la technologie (Batazzi-Alexis, 2002 ; Gallaud et Torre, 2007).

[393] Sur la base de données d'enquête d'usagers fréquents du TGV à Lyon et Valence, Maurice Chevallier distingue « deux types d'effet-TGV » (1989, p. 5). Le premier fait figure de déclencheur d'une mobilité disruptive, grâce à la vitesse, aux fréquences augmentées, mais aussi par le biais des modalités et fonctions nouvelles que la grande vitesse ferroviaire autorise. L'accessibilité renforcée engendre des changements opérationnels et stratégiques au sein des organisations. Olivier Klein apparente ce type d'effet à « la vitesse comme nécessité » (2001, p. 200). Le second confine à l'effet d'aubaine, dans la mesure où les paramètres qualitatifs globaux des déplacements longue distance n'évoluent pas. Olivier Klein avance dès lors une logique de « vitesse comme opportunité » (2001, p. 200).

[394] Rappelons que trois-quarts des dirigeants ont indiqué ne pas avoir pris connaissance de l'offre TGV Atlantique 2017 avant que nous ne la leur communiquions au cours des échanges (cf. chapitre 3). Difficile dans ces conditions d'imaginer de franches et générales stratégies d'anticipation de la part des chefs d'entreprise. Pour d'autres dirigeants, c'est l'incertitude sur l'évolution de l'offre ferroviaire à grande vitesse à moyen terme qui entrave les perspectives de relocalisation du siège social de l'entreprise.

2.3 La pratique préalable à l'action

Se figurer le déplacement en TGV comme l'usage d'un outil de communication tend à asseoir **l'hypothèse selon laquelle l'action est soumise à des expériences préalables**. Des facteurs valorisés par les décideurs privés dans l'absolu, avant la mise en service de la LGV, ne le seront plus nécessairement une fois l'infrastructure en service, lorsque la situation de décision éventuelle se présentera (Sergot, 2004). L'expérience est conçue comme expérimentation, comme épreuve de l'environnement dès lors que « les pratiques produisent du sens » (Muller, 1998, p. 65). Elle fait également figure d'outil de projection vers l'avenir (Zollo et Winter, 2002), à la fois ressource individuelle et collective, tout comme elle permet d'expliquer la forte émotivité associée à l'usage du train. La force d'une stratégie se nourrit de l'expérience vécue à travers **un travail de représentation-expérimentation** (Husser, 2010) qui donne à l'acteur compétent la capacité de s'approprier le sens du changement.

L'absence de pratique de l'outil technologique nouveau que constitue la LGV confère ainsi un caractère relativement abstrait à l'offre ferroviaire avant la mise en service. L'expression des dirigeants s'en ressent : « *c'est un peu difficile d'évaluer l'effet TGV, ce n'est pas encore concret* » ; « *pour des réorientations stratégiques c'est trop tôt et encore flou* ». En outre, la modestie des stratégies préalables à l'expérimentation expliquerait en partie l'écart que certains travaux ont mis en évidence entre perceptions *ex ante* et *ex post* des acteurs économiques. Dans la région de Nantes notamment, Lacostes *et al.* (1997) remarquent qu'environ 40 % des établissements enquêtés en 1996 indiquaient avoir fait évoluer l'organisation de leur marché tandis que 12 % seulement l'envisageaient avant la mise en service sept ans plus tôt[395]. L'effet de nouveauté que pouvait représenter le TGV à la fin des années 1980 et que nous évoquions dans le chapitre 3 ne saurait influencer aujourd'hui la réceptivité des acteurs économiques du Grand Ouest. Si changement il y a, force est de constater qu'il se concrétise dès lors dans la réaction à l'expérience effective de l'offre ferroviaire nouvelle plus que dans une anticipation *ex ante*, balbutiante, incertaine et risquée.

[395] On ne peut néanmoins totalement exclure un « *doctus post factum* » (Akrich *et al.*, 1988, p. 4), tendance implicite de l'esprit à la légitimation, à la recomposition et à l'imputation a *posteriori* d'effets au TGV, et ce sans qu'on ne puisse réellement s'assurer des liens de causalité avancés (Bonnafous, 2014).

Conclusion

Ce chapitre avait pour objectif de mettre en évidence certaines conditions de l'influence entre accessibilité accrue et organisation des entreprises. En pointant les facteurs générateurs du déplacement longue distance, nous avons ainsi cherché à identifier les sources de la sensibilité à l'accessibilité TGV inscrites dans l'organisation de chaque grand secteur économique.

La démarche se veut essentiellement inductive, par-delà les monolithes sectoriels usuels dont les limites sont manifestes (cf. chapitre 3). Il s'agissait non seulement de distinguer des déterminants sectoriels, mais également, par le biais du croisement de certaines dimensions organisationnelles (étendue de marché, relations siège-établissements, phase de développement, taille, caractéristiques de l'emploi), les dynamiques différenciées les plus typiques au sein même des secteurs. Quand on étudie les rouages de 179 entreprises, chacune marquée par le poids écrasant de ses spécificités, parvenir à des propositions d'ordre général n'est pas chose aisée. Notre propos est dès lors moins de montrer que tel ou tel secteur d'activité est davantage sensible à l'accessibilité ferroviaire accrue que de pointer les éléments constitutifs contextuels de sensibilités de natures différentes. Les enseignements passés, issus pour la plupart des enquêtes de mobilité conduites dans le cadre des projets français de LGV, permettent d'initier une segmentation. Pour riches qu'ils soient, ces travaux abordent toutefois que partiellement les articulations organisationnelles qui conditionnent les besoins de déplacement et d'accessibilité ferroviaires au sein des entreprises.

Nous faisons tout d'abord valoir les logiques commerciales et professionnelles différenciées au sein des activités informatiques locales. Celles-ci donnent lieu à des vecteurs de sensibilité distincts entre sociétés d'édition de logiciels et entreprises de services du numérique. Dans l'univers de la bancassurance, caractérisé par la nette prédominance des motifs de déplacements organisationnels internes vers l'Île-de-France, la principale ligne de partage semble se situer au niveau des statuts fondateurs des groupes plus qu'entre les métiers. De la même manière, la sensibilité au sein des services supérieurs aux entreprises résiderait moins dans les composantes des métiers que dans le positionnement et la nature de la relation de service. Un écart significatif, qu'il s'agirait néanmoins de vérifier plus spécifiquement, a pu être constaté entre les activités immatérielles de conseil et celles plus opérationnelles et distanciées d'étude ou de support. Enfin, malgré leur grande diversité, les acteurs industriels font preuve d'une sensibilité relativement élevée à l'accessibilité ferroviaire accrue entre le Grand Ouest et la capitale. Les mutations professionnelles de la main-d'œuvre et l'enjeu permanent de l'internationalisation apparaissent comme les deux promoteurs majeurs des espoirs d'attractivité et des attentes de préacheminement en TGV vers les aéroports franciliens.

Pour autant, très peu de stratégies d'anticipation émergent avant la mise en service de la LGV BPL. Des considérations personnelles parviennent parfois à lever le voile d'incertitude et d'information limitée qui entrave l'appropriation ainsi que l'action des chefs d'entreprise. Mais en règle générale, lorsque des changements organisationnels semblent envisageables, le processus stratégique apparaît en attente de formes d'apprentissage individuel et collectif par la pratique de l'accessibilité ferroviaire accrue du Grand Ouest.

<u>PARTIE 3</u> : Inclure les comportements des entreprises dans l'appréhension territoriale d'une LGV

« Voir clair dans les événements passés et dans ceux qui, à l'avenir,
du fait qu'ils mettront en jeu eux aussi des hommes,
présenteront des similitudes ou des analogies »

Thucydide, *La guerre du Péloponnèse*, 396 av. J.-C. (inachevée)

Introduction

Cette recherche existe grâce à la rencontre entre les préoccupations convergentes de plusieurs acteurs du territoire et des objectifs scientifiques ambitieux. Au-delà d'une visée académique, le contexte partenarial de nos travaux conduit à ce que la portée cognitive soit également orientée vers des recommandations. Des enseignements et des perspectives adressés d'abord aux commanditaires, mais aussi destinés plus largement à inclure, avec davantage de consistance, les comportements des entreprises dans l'appréhension territoriale d'une LGV. Car si les résultats empiriques présentés dans la deuxième partie ne sont pas nécessairement généralisables ni flagrants, ils peuvent toutefois être exemplaires sur certains aspects. L'exemple seul ne saurait certes faire la loi, mais il ouvre la voie à l'identification de similitudes et d'analogies qui ne sont pas dénuées d'intérêts. Mieux, pour Allan Cochrane, « l'exploration de l'unique semble offrir l'opportunité d'utiliser et de développer des techniques plus généralement applicables » (1987, p. 358). L'étude menée dans les chapitres 4 et 5 a ainsi illustré quelques marqueurs essentiels de potentielles évolutions territoriales et organisationnelles soutenues par l'activité des entreprises. Mais elle a aussi, en parallèle, posé certains garde-fous contre une reproduction illusoire et abrupte des constatations émanant de terrains fondamentalement singuliers (Delaplace, 2012).

Bien que la prudence scientifique soit donc toujours de mise, la dimension appliquée – et finalement réplicative – des résultats constatés sur la LGV BPL nous semble envisageable. Partant, nous poursuivons dans cette troisième partie l'objectif programmatique de l'étude des comportements des entreprises et ce, au fil du développement des projets de LGV. Nous pensons que la sensibilité observée et projetée des entreprises, bien que mince et fragile dans ses expressions directes, doit pouvoir constituer un guide cohérent de la réflexion scientifique et de l'action publique. L'enjeu de la connaissance des logiques des acteurs économiques interviendrait principalement au cours de deux contextes de politiques publiques, celui de l'accompagnement de la grande vitesse par les décideurs publics (cadre politique) et celui des analyses quantitatives et qualitatives à la base de l'évaluation socio-économique en France (cadre réglementaire).

C'est pourquoi nous examinons, dans un dernier chapitre, **l'intérêt pour les territoires desservis de mieux connaître les configurations productives des entreprises**. Faire de l'organisation industrielle et spatiale des firmes locales un outil de politiques publiques peut s'avérer opportun – sinon décisif – dans les stratégies d'accompagnement de la grande vitesse ferroviaire. D'autant plus que l'appareil statistique national sur les flux économiques ne permet guère d'outiller dûment les acteurs publics locaux face à de tels enjeux d'interdépendances territoriales. Or l'anticipation du projet apparaît comme une nécessité, ne serait-ce que dans les documents de planification et les grandes orientations de l'aménagement du territoire. Enfin, en associant dans la gouvernance territoriale les entreprises qui portent une partie du potentiel de transformation des opportunités de l'accessibilité accrue, le territoire s'engagerait plus solidement dans le projet de développement qu'il s'est collégialement fixé (**chapitre 6**).

Negre, Romaric. Sensibilité prospective des entreprises à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire : le cas de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire - 2018

Chapitre 6 : De l'intérêt, pour les territoires desservis, de mieux connaître l'organisation productive des entreprises

Introduction

L'amorce de ce chapitre provient d'un triple constat. D'une part, le modèle politique d'extension du réseau ferroviaire national à grande vitesse associe de plus en plus les collectivités territoriales dans le financement et la définition du tracé (Delaplace, 2012 ; Richer *et al.*, 2014). La mobilisation des décideurs publics locaux interroge ainsi leur faculté d'appréhension, d'intervention et de portage de l'intérêt des entreprises. D'autant plus que, d'autre part, l'implication de la puissance publique locale dans le domaine de l'économie tend à se renforcer[396]. Enfin, la recherche scientifique sur l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire dans les territoires ne cesse de faire valoir l'importance des dynamiques socioéconomiques en cours, de même que la coordination des acteurs locaux. La prospective du développement des entreprises s'appuie globalement sur un prolongement des tendances connues pour en esquisser les futurs possibles. L'infrastructure nouvelle s'inscrivant dans un processus territorial complexe, « la compréhension des logiques d'acteurs doit dès lors guider les stratégies d'accompagnement » (Koning *et al.*, 2015, p. 146).

Or, la considération des logiques des acteurs économiques souffre des limites patentes de l'appareil statistique conventionnel. Celui-ci n'est que faiblement compatible avec l'ambition de raisonner en systèmes territoriaux de flux, sauf à conduire localement des initiatives isolées de grande ampleur nécessitant des moyens conséquents. Devant la contingence qui pèse sur les effets induits de la mise en service d'une LGV, nous examinerons dès lors comment les organismes nationaux, la SNCF et les acteurs locaux, peuvent **converger vers une intelligence territoriale à la hauteur des faits économiques contemporains**.

Au-delà du contenu stratégique que peut représenter l'information quantitative ou qualitative, se profile **la voie d'une gouvernance inclusive publique-privée dans l'accompagnement local de l'offre ferroviaire nouvelle**. Celle-ci n'est pas sans soulever de vives problématiques sur l'intérêt, la légitimité et les limites d'une instance hybride participant à la maximisation de l'incidence socioéconomique locale de l'infrastructure (Gerbaux et Muller, 1992 ; Linossier, 2006). Nous tenterons d'illustrer l'étendue de ces enjeux de coopération à travers l'exemple du quartier de gare d'EuroRennes, nouvelle figure d'appel de la capitale bretonne en quête de rayonnement national et européen.

[396] En conséquence, notamment, de la décentralisation de compétences aux collectivités locales incarnée par les lois n° 2014-58 du 27 janvier 2014 dite MAPTAM et n° 2015-991 du 7 août 2015 dite Loi NOTRe.

1. Vers une intelligence technique territoriale à la hauteur de la complexité des faits économiques

1.1 Limites et tentatives de dépassement des statistiques nationales

A. Des données de mobilité structurelles, administratives et limitées aux ménages

Les enjeux de la donnée sont éminemment complexes (Verdier, 2015). Si on procède toutefois par étapes, l'existence de la donnée de base constitue l'interrogation première, dès lors qu'elle préside au traitement et à l'analyse. Principal producteur de données socio-économiques à l'échelle du pays, l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) fournit à l'analyste local quantité de données détaillées lui permettant d'examiner le positionnement de son territoire. D'autres organismes ministériels, tel le CEREMA[397], œuvrent à l'accompagnement des enquêtes de terrain conduites par les collectivités locales. Pour autant, en matière d'information sur les déplacements, **la statistique nationale s'avère extrêmement pauvre en dehors de la mobilité générale des ménages**. Tout au plus produit-elle par simplification d'informations issues du recensement de la population une base de données, *MobPro*, sur les déplacements domicile-travail des actifs occupés[398].

Deux raisons principales expliquent le manque constaté sur le plan de la mobilité d'affaires. Premièrement, l'appareil statistique national reflète **l'héritage d'un paradigme structurel des territoires**, essentiellement fondé sur les données permanentes, au détriment d'une logique de fonctionnement territorial par l'implication des flux. Les mouvements par le biais des modes de transport et de déplacement, ponctuels, éphémères et de géographie variable, s'inscrivent ainsi difficilement dans une approche périmétrée de stocks (Pivano, 2016). Les mobilités pendulaires, elles, supposées répétitives et fixées, se prêtent sans trop de difficultés au formalisme des matrices origine-destination.

Secondement, **la statistique nationale s'appuie essentiellement sur des informations de nature administrative** qui ne décrivent qu'imparfaitement le comportement complexe des individus en société ou des entreprises. Les fichiers administratifs évitent certes le recours systématique aux enquêtes nationales, lourdes et coûteuses, mais tendent par ailleurs à figer l'information. Les données sur les entités économiques proviennent par exemple du Système informatique pour le répertoire des entreprises et des établissements (Sirene), utilisé pour l'identification des organisations inscrites aux différents registres nationaux. L'approche qui en découle tient avant tout de la démographie des

[397] Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

[398] Le fichier détail anonymisé et pondéré *Mobilités Professionnelles*, issu de l'exploitation complémentaire du recensement de la population, autorise l'étude d'un certain nombre de variables sociodémographiques sur les actifs occupés de plus de 15 ans et leur ménage. Les flux de déplacement sont calculés entre la commune de résidence de l'individu et son lieu de travail. Cela n'est pas sans introduire quelques biais lorsque l'actif se rend quotidiennement dans un autre lieu que celui au sein duquel son employeur est immatriculé. C'est notamment le cas lorsque l'actif travaille à son domicile, de façon circulatoire ou dans un tiers lieu. L'interprétation des déplacements domicile-travail à longue distance est par ailleurs souvent difficile. Tous les déplacements domicile-travail supposés ne peuvent ainsi être traduits en mobilité réelle (Hubert *et al.*, 2016).

entreprises et de l'analyse structurelle. L'apparente vision en flux des transferts d'établissements relève davantage d'une migration que d'une mobilité, autrement dit d'un différentiel de stocks à deux instants distincts.

En définitive, « si la plupart des grands domaines d'étude statistique, comme la production économique ou la démographie naturelle, disposent de sources de données robustes et au minimum annuelles […], le champ des transports et des mobilités manque de données permettant un suivi régulier et de court terme des tendances à des échelles fines » (Hubert *et al.*, 2016, p. 165). Et ce, d'autant plus lorsque l'usager n'est pas considéré comme membre d'un ménage mais comme actif mobile dans le cadre de son activité professionnelle. Le passage de la sphère privée à celle professionnelle n'est pas opéré par les services statistiques ministériels à une échelle fine, si bien que la mobilité d'affaires fait figure de zone grise dans les données de déplacement géoréférencées produites en France.

Nous verrons plus loin qu'une appréciation de la mobilité d'affaires par la statistique nationale s'avère possible, sinon nécessaire à la compréhension des systèmes territoriaux contemporains de flux. Il convient au préalable, dans cette section qui se veut être **un bref état des lieux de la production actuelle de connaissances localisées sur les déplacements professionnels**, de saisir les tentatives d'appréhension de ces comportements dans les territoires.

B. Des enquêtes locales peu ouvertes à l'appréhension de la mobilité d'affaires

L'harmonisation nationale des dispositifs locaux d'enquête sur les transports et déplacements relève principalement des compétences du CEREMA. Ce dernier, à l'interface entre les services de l'Etat et les collectivités locales, oriente les commanditaires d'études à travers une méthodologie commune à l'ensemble du territoire national. En fonction de la taille de la collectivité, l'information provient de l'Enquête Globale Transport (EGT) pour l'Île-de-France, d'Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) pour les grandes agglomérations, ou bien encore d'Enquêtes Déplacements Grands Territoires (EDGT) et d'Enquêtes Déplacements Villes Moyennes (EDVM) (Guilloux *et al.*, 2015). Ces différentes sources abordent cependant avec ambigüité les trajets effectués à des fins professionnelles puisque seuls trois motifs en lien avec le travail figurent dans les questionnaires[399]. Elles excluent dès lors les déplacements commerciaux ponctuels de biens et services et, plus largement, l'ensemble des trajets que les personnes ont effectués dans l'exercice de leurs fonctions à partir du lieu de travail.

La connaissance de la demande de déplacements quotidiens d'un territoire se construit ainsi avec l'angle mort que constituent les déplacements d'affaires. Il faut dire que la portée géographique de la mobilité professionnelle dépasse en règle générale le périmètre déterminé relatif aux enquêtes locales[400]. **Hors du cadre, les besoins de déplacement des entreprises n'en demeurent pas moins des éléments essentiels d'une politique de transport à l'échelle d'une agglomération**, ne serait-ce que pour l'accès à la gare TGV ou aux principales zones d'emploi. En effet, ces problématiques de transport

[399] Ces trois motifs sont : réaliser une tournée professionnelle (absence de lieu de travail fixe), travailler sur le lieu d'emploi déclaré (domicile-travail) et travailler sur un autre lieu (télétravail/hors télétravail).
[400] A la différence de l'Enquête Nationale Transports, qui étend une partie du questionnaire aux déplacements à longue distance sur le dernier mois.

et d'urbanisme dépassent les seuls déplacements des résidents du territoire concerné pour englober ceux des visiteurs extérieurs.

Les décideurs locaux disposent toutefois d'un outil de production de connaissance davantage axé sur les entreprises, leurs salariés et leurs partenaires extérieurs : **le plan de mobilité**. A compter de 2018, la loi de 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a rendu obligatoire ce dispositif pour toute entreprise regroupant au moins cent travailleurs sur un même site dans le périmètre d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU)[401] (Lejoux et Ortar, 2015). D'une démarche exclusivement volontaire, qui engageait en grande majorité les établissements publics, le dispositif vise désormais l'adhésion accrue des acteurs de taille importante par la réglementation. Ces plans de mobilité s'attachent entre autres, au-delà des déplacements domicile-travail, à analyser les trajets professionnels ainsi que les déplacements des visiteurs ou fournisseurs[402]. Ils sont transmis par l'entreprise à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente, qui dispose alors d'un aperçu des pratiques et des besoins de déplacement de l'organisation.

Aussi prometteuse que puisse paraître cette source de données pour les collectivités locales, les périmètres d'enquête sont souvent circonscrits à une entreprise unique ou à une zone d'activité. Il serait illusoire de penser que les décideurs politiques locaux acquièrent une connaissance significative de la géographie des déplacements économiques à longue distance des acteurs du territoire par l'intermédiaire des seuls plans de mobilité. Dans l'état actuel, la réduction des émissions de polluants atmosphériques et la prévention des risques professionnels légitiment d'ailleurs bien plus le dispositif que les enjeux de production statistique.

C. Des approches complémentaires mais isolées à travers les systèmes productifs

Si la statistique publique laisse l'analyste local en partie démuni face à la diversité des déplacements d'affaires, force est de constater qu'il en est de même en matière de liens interentreprises (Rozenblat, 2015). A l'heure actuelle, seules les relations intra-entreprises entre sièges et établissements permettent d'entrevoir des interdépendances entre les acteurs économiques. L'enquête sur les liaisons financières (LIFI) réalisée par l'Insee, ainsi que la source Diane utilisée dans notre recherche (cf. chapitre 3), décrivent la structure capitalistique de chaque établissement. Dans le cas où l'entité n'est pas indépendante, elles précisent les ramifications d'appartenance à un groupe, ce qui permet de reconstituer la géographie structurelle des sociétés présentes sur le territoire national.

En revanche, **l'ensemble de relations interentreprises telles que les liens fournisseurs-clients, les partenariats productifs, scientifiques ou commerciaux, ne figurent que marginalement dans les attributions usuelles de l'Insee**. Bien qu'aucune base de données nationale n'existe à des niveaux géographiques fins, les questionnaires de l'Enquête Sectorielle Annuelle (ESA)[403] complétés par les

[401] L'article L.1214-2 du code des transports, qui présente les objectifs du Plan de Déplacements Urbains (PDU), ne prévoit qu'une incitation à la réalisation d'un plan de mobilité. En revanche, conformément à la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 article 51 (II), les dispositions du II de l'article L. 1214-8-2 du code des transports, s'appliquent à compter du 1er janvier 2018.

[402] Source : Institut national de recherche et de sécurité : http://www.inrs.fr/media.html?refINRS=ED%206202

[403] Depuis 2009, les Enquêtes Sectorielles Annuelles (ESA) ont remplacé les Enquêtes Annuelles d'Entreprise (EAE), davantage axées sur l'industrie, plus volumineuses et accaparantes en termes de traitement.

entreprises intègrent certains éléments fragmentaires d'interdépendance des activités. Selon les caractéristiques sectorielles, la documentation de collecte s'agissant des fournisseurs, de la clientèle et de la sous-traitance apparaît plus ou moins détaillée[404]. Il est néanmoins davantage question de typologie globale des partenaires ou de répartition catégorielle de l'activité que de localisation précise des acteurs. Tout au plus la clientèle des industries agroalimentaires est-elle répartie en fonction du chiffre d'affaires entre localisation régionale, nationale, européenne ou mondiale. Concernant les services aux entreprises, seule la répartition des dépenses de sous-traitance selon l'origine géographique des partenaires permet de se faire une idée très générale des sous-traitants français, européens ou mondiaux auxquels l'entreprise répondante est associée.

En partie en raison du secret statistique, la statistique publique ne permet donc pas à elle seule d'engager de réelles analyses localisées descriptives ou prospectives des systèmes productifs fondées sur la donnée. Dès lors, afin de pallier ce manque d'information, certains acteurs locaux se sont engagés depuis une dizaine années dans **des enquêtes de terrain ambitieuses en vue de restituer un portrait systémique et dynamique des relations productives impliquant les acteurs économiques du territoire**.

La Communauté urbaine de Dunkerque Grand Littoral fait figure de précurseuse de cet élan. Depuis 2009, elle dispose d'un outil qui synthétise les relations interindustrielles de la région Flandre-Dunkerque. Les relations productives (échanges de biens et de services, clientèle, sous-traitance, fourniture) et les coopérations marchandes sont identifiées aussi bien entre les acteurs du territoire qu'avec les partenaires extérieurs (Sauret, 2016). Mis à la disposition des décideurs publics comme des entreprises associées à la démarche, le dispositif continue à ce jour d'être actualisé et constitue une aide à l'action novatrice (Brullot, 2009). L'initiative baptisée *Toile industrielle®* a depuis fait des émules, si bien que d'autres territoires envisagent de se doter de cet outil[405]. D'une forme schématique initiale pour la région de Dunkerque, le concept se déploie dès le départ sous forme plus spatialisée et numérique dans le cas de l'Estuaire de la Seine.

Dans le Grand Ouest, la réalisation d'écosystèmes thématiques locaux[406] par l'Audiar s'inspire indiscutablement du principe d'interdépendance. A la différence de leurs voisins maritimes, les acteurs d'Ille-et-Vilaine se sont toutefois moins penchés sur l'identification des symbioses économiques que sur la production d'un recensement exhaustif des systèmes productifs (cf. figure 23) et de comparaisons territoriales. Le principe d'écosystème a en outre été mobilisé, sous une autre infographie, dans le cadre de l'économie digitale bretonne par la *West Web Valley*[407] et ses partenaires (cf. figure 24).

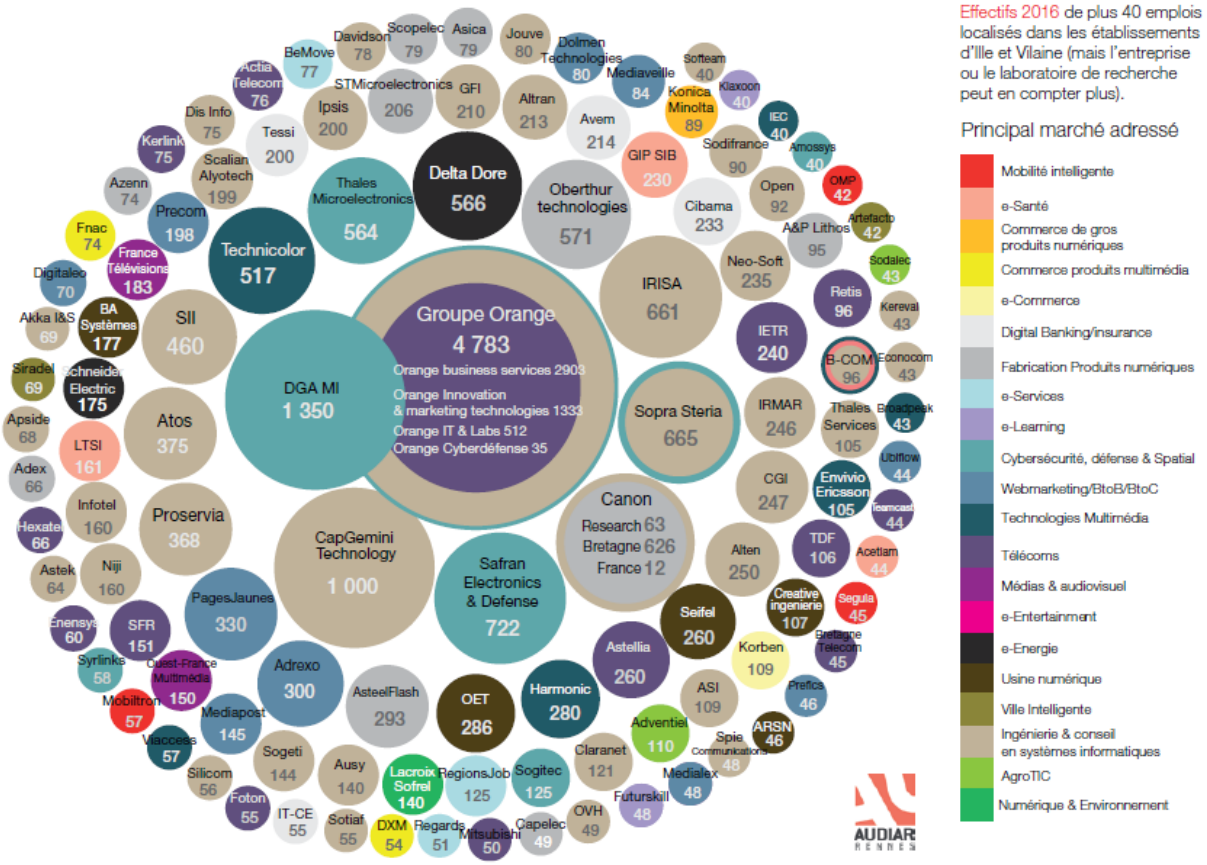
[404] Les questionnaires des neuf secteurs pris en compte dans l'enquête sont accessibles à l'adresse suivante : https://www.insee.fr/fr/metadonnees/source/s1269#documentation

[405] La toile industrielle® de l'Estuaire de la Seine a été lancée en 2014 par l'Agence d'Urbanisme de la région du Havre et de l'Estuaire de la Seine (AURH). Des études d'adaptation locale de l'outil seraient en cours dans les territoires de Saint-Nazaire (Sauret, 2016), Grenoble ou Besançon.

[406] Le choix de la terminologie pourrait être discuté. L'analogie naturelle – ou plutôt la métaphore – à la base de l'écologie scientifique présente toutefois l'avantage d'être aisément intelligible (Hess, 2009).

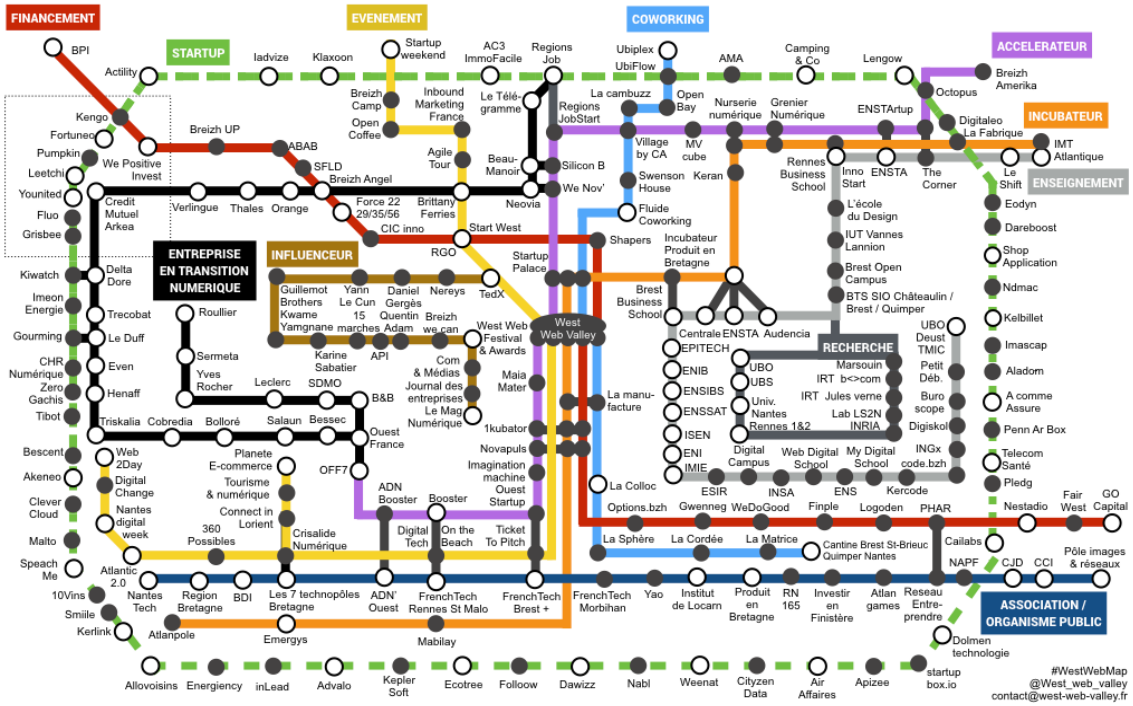
[407] Accélérateur et fonds d'investissement de l'Ouest basé dans l'agglomération brestoise. Il a pour mission d'accompagner les *startups* bretonnes et d'accélérer la transformation digitale des entreprises locales.

Figure 23 : Galaxie des grands acteurs du numérique d'Ille-et-Vilaine identifiés en 2017 par l'Audiar



Sources : Viel et Ferrand, 2016

Figure 24 : L'écosystème digital breton (à cinq départements) en 2018 par *West Web Valley*



Sources : www.west-web-valley.fr/map

Cependant, les représentations précédentes montrent que la logique instigatrice de ces travaux bretons n'est pas celle des déplacements extra-locaux, ni véritablement celle des liens économiques avec l'extérieur. L'ingénierie actuelle n'exclut pas pour autant la possibilité de les ajouter aux deux dispositifs dans des développements complémentaires ultérieurs. La *Toile industrielle®*, elle aussi, est construite avec l'argument des flux de marchandises et non celui des déplacements de personnes, bien qu'elle s'y prête aisément dans sa forme générique.

L'outil souscrit néanmoins pleinement à un fonctionnement économique « pluri-territorial » qui dépasse le paradigme administratif et ses bornes d'intervention exclusivement locales. L'agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque (AGUR) introduisait en 2016 sa création par une formule intelligible et percutante : « le Dunkerquois ne compte aucune usine de fabrication automobile. Pourtant, quand le marché de l'automobile se grippe, l'industrie locale tousse »[408]. Non seulement l'économie locale est intimement liée aux fluctuations extérieures, mais « le sens politique lui-même relève toujours plus de ce qui est produit au-delà des espaces de référence » (Offner, 2006, p. 32). C'est résolument dans cette direction qu'iront nos recommandations aux décideurs publics locaux.

1.2 Pour des outils coopératifs d'intelligence économique territoriale

Entrevoir les perspectives d'une meilleure connaissance technique de l'organisation productive des entreprises nécessite de veiller au **respect des compétences des acteurs aux niveaux national et local**. L'intérêt n'est d'ailleurs louable que dès lors qu'il est partagé par des partenaires aux attributions complémentaires. Le champ de l'entreprise a incontestablement changé de dimension. La réponse pertinente de l'analyste contemporain ne peut donc qu'être multifocale et coopérative. Dans cette optique, si l'intérêt concerne avant tout les territoires desservis par une LGV, nous tentons dans ce qui suit de dresser le cadre d'une appréhension raisonnée entre les acteurs locaux, les organismes ministériels producteurs de connaissances sur l'économie locale et la SNCF, acteur national de référence sur les mobilités.

Nous reprenons la logique descendante qui constituait le fil rouge implicite de la section précédente. Pour autant, il n'est nullement question d'affirmer la prééminence de ce principe de fonctionnement dans cette démarche. La statistique publique nationale soutient la conduite d'études locales détaillées par les données de base, mais elle se nourrit également de la connaissance de terrain qu'elle confronte et tend à harmoniser (Encadré 3). Le groupe SNCF, par l'intermédiaire de son entité SNCF Réseau, devrait pouvoir porter une expertise autonome qui soit susceptible de balancer les aspirations locales et les injonctions ministérielles (Encadré 4). Les acteurs des territoires desservis, eux, doivent pouvoir s'approprier l'information statistique et qualitative pour engager des mesures d'accompagnement avec la plus grande véracité possible (Encadré 5). Aussi la figure 25 synthétise-t-elle en fin de section les principales relations complémentaires entre les acteurs de manière multidirectionnelle.

[408] L'article complet publié dans *Urbislemag.fr*, la revue en ligne de l'AGUR, est accessible à l'adresse suivante : http://www.urbislemag.fr/quand-l-auto-va-l-industrie-dunkerquoise-a-le-sourire--billet-216-urbis-le-mag.html

Encadré 3 : AUX ORGANISMES MINISTERIELS ET A LEURS REPRESENTATIONS REGIONALES

Etant donné les limites précitées de la statistique publique en matière de comportements localisés des entreprises, le rôle de l'Etat et de ses établissements est indéniablement celui de **producteur**. Il revient également aux organismes ministériels et à leurs représentations en région d'**impulser** une dynamique stratégique d'enquêtes et de recherche, non dans la prescription, mais dans l'**harmonisation** des initiatives locales et la **diffusion** de bonnes pratiques (Verdier, 2015).

L'engagement au niveau national concerne essentiellement l'**Insee** (production), le **CEREMA** (impulsion, harmonisation et diffusion), ainsi que les services centraux et déconcentrés des **Ministères** compétents (DREAL, ADEME, SDES, ANR…).

► **Mettre en place une documentation de collecte** visant à la production de données géoréférencées sur les liens productifs des entreprises, les acteurs concernés, la fréquence des déplacements et le mode de transport privilégié. L'objectif étant de positionner l'Insee en centre de ressources et de connaissance multiscalaire sur l'appareil productif des territoires. Cette ambition, qui consiste à dépasser la logique structurelle des sources administratives pour appréhender les flux et les comportements des firmes, pourrait s'attacher techniquement à :

- intégrer des champs géographiques précis (localisation à la commune des principaux partenaires) dans les questionnaires de l'Enquête Sectorielle Annuelle (ESA). Cette dernière devrait en outre pouvoir inclure les activités industrielles autres que l'agroalimentaire.
- conduire, à la manière de l'Enquête mobilité des personnes réalisée avec le Service de la donnée et des études statistiques (SDES) du Ministère de la transition écologique et solidaire, une enquête nationale qui permette de décrire et comparer les conditions de déplacement professionnel sur l'ensemble du territoire. Son dimensionnement devrait favoriser un suivi régulier et de court terme des tendances observées à des échelles fines.

► **Etablir une méthodologie** claire, concise et pérenne des éléments obligatoires à inscrire dans les plans de mobilité, de sorte que l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) puisse se diriger vers une connaissance plus précise des pratiques et enjeux de mobilité des entreprises du territoire. Le CEREMA dispose des moyens et compétences requises. La méthodologie « standard CERTU », adoptée pour les enquêtes de transports et déplacements locales à destination des ménages, pourrait être déclinée dans le cas des plans de mobilité des entreprises. Elle permettrait une comparabilité des résultats et un recueil rigoureux.

► **Envisager des incitations nationales, des conseils et une diffusion des bonnes pratiques** en ce qui concerne l'élaboration volontaire des démarches d'écosystèmes industriels localisés.

► **Encourager la recherche**, par le PREDIT et le financement CIFRE, sur les problématiques :

- de décomposition et de prédiction de la productivité à un niveau géographique infrarégional,
- des effets économiques élargis des infrastructures de transport,
- de la sensibilité du secteur public à l'accessibilité ferroviaire accrue,
- d'inclusion du comportement des entreprises dans les élasticités sectorielles à l'agglomération.

Encadré 4 : AU GROUPE SNCF

La question de la donnée, de sa gestion et de sa confidentialité, constitue un enjeu de premier ordre au sein du Groupe SNCF. L'évolution rapide du contexte juridique interne de l'acteur historique français du ferroviaire, le bouleversement du marché concurrentiel et le recours à la contractualisation publique-privée ne semblent nullement de nature à atténuer la sensibilité de ces problématiques.

► **Veiller au respect des engagements de la SNCF sur la fourniture des données essentielles**, dans les conditions fixées de confidentialité, d'anonymat et de propriété. La qualité et le niveau de détail des analyses dans le cadre d'un Observatoire et du bilan LOTI dépendent en grande partie de la collecte des informations réalisée en amont. Certaines données essentielles doivent être fournies par SNCF Mobilités aux acteurs compétents, qu'il s'agisse de SNCF Réseau, de l'organisme de tutelle, de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) ou d'un acteur privé contractuel. L'évolution du statut juridique du Groupe SNCF conduite par le Gouvernement d'Edouard Philippe ne doit dès lors pas occulter les dispositions centrales liées à la production, à la gouvernance et à la circulation de données d'intérêt général.

► **Appréhender le risque du « détournement »** des données névralgiques de référence de SNCF. Paradoxe de la donnée de transport ferroviaire, l'absence de transmission de certaines informations détaillées de trafic, détenues par l'acteur national historique, encourage l'essor de solutions de contournement. L'intégration croissante d'acteurs privés du numérique dans la production de données de transport et le développement des modèles participent à l'émergence de « standards de fait » en concurrence relative avec le référentiel de SNCF (Verdier, 2016). L'ouverture prochaine du marché voyageurs domestique à la concurrence pose en outre la question de la centralisation, de la distribution et de l'accès, en particulier pour les Autorités Organisatrices des Transports (AOT), à des données exhaustives. Ces dernières sont en effet indispensables à la définition d'une offre de transport locale en cohérence avec l'offre ferroviaire nationale et la demande multimodale de déplacement.

► **Créer un pôle d'intelligence économique territoriale au sein de SNCF Réseau**, actuellement gestionnaire d'infrastructure unifié de plein exercice. Depuis la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, SNCF Réseau bénéficie des données techniques et financières nécessaires à une gestion autonome et efficace de son réseau. Les enjeux du développement – ou de la maintenance – du réseau national doivent en revanche pouvoir s'appuyer sur une structure d'évaluation et d'analyse dédiée à l'insertion de la desserte ferroviaire dans les territoires. Ce pôle s'appuierait sur la connaissance locale des Directions territoriales et, au besoin, sur l'expertise de SNCF Développement, filiale du Groupe dédiée au développement économique local et au soutien à l'entrepreneuriat. Qui de plus légitime en effet que le gestionnaire historique du réseau ferroviaire national pour reconnaître à la donnée le rôle d'infrastructure contemporaine majeure au service de l'action ? L'enjeu technique devrait pouvoir inclure, dans le cas des déplacements d'affaires :

- des travaux de recherche sur les besoins, en immersion dans le système productif des firmes ;
- une relation de clientèle à la rencontre des responsables d'entreprise (cf. conclusion générale).

Encadré 5 : AUX ACTEURS LOCAUX, DECIDEURS PUBLICS ET MILIEUX SOCIOECONOMIQUES

Décideurs publics, institutionnels locaux et acteurs des milieux socioéconomiques jouent un rôle central dans l'appropriation individuelle et collective de la grande vitesse ferroviaire (Sands, 1993). Ils sont assurément en première ligne des mesures d'anticipation et d'accompagnement des nouveaux usages ou services liés à la LGV (Delaplace, 2012). En s'appuyant sur la connaissance des systèmes industriels localisés et des mécanismes professionnels générateurs de déplacements ferroviaires, ils se positionnent pour projeter une configuration territoriale nouvelle et pertinente (Offner *et al.*, 2014).

► **Faire de l'hypothèse de la mise en service d'une LGV l'événement déclencheur d'études approfondies** sur les systèmes multiscalaires de déplacements des acteurs économiques locaux. Le contexte catalyseur de l'initiative *Toile industrielle*® de Dunkerque fut la crise de 2008, qui laissait à l'époque craindre des fermetures en chaîne au sein du bassin flamand. Pourquoi l'instigateur ne pourrait-il pas être la réalisation potentielle ou prévue d'un grand projet d'infrastructure de transport ?

► **Le lobbying local auprès de SNCF doit être accompagné d'une argumentation précise** issue des comportements et besoins observés sur le terrain. « Agiter le spectre du désenclavement, espérer que soit renforcée l'attractivité de tel ou tel territoire, regretter que l'on soit "oublié", affirmer que l'on occupe une situation stratégique, camper sur le respect d'un temps de transport [..], est-ce suffisant pour éclairer et influencer la décision […] ? » interrogeait le Président de la Commission nationale du débat public sur le projet de LGV POCL (Gaillard, 2012, p. 12). Il revient en effet aux acteurs locaux de convaincre du bien-fondé d'un projet d'infrastructure par la démonstration concrète et illustrée des relations socioéconomiques entre les territoires, au-delà des positions de principe (cf. chapitre 1 p. 28, exemple toulousain). Et ce, quelle que soit la nature dudit projet, qu'il s'agisse d'une ligne à grande vitesse, d'une ligne secondaire du réseau ferroviaire menacée de fermeture, d'une autoroute, etc.

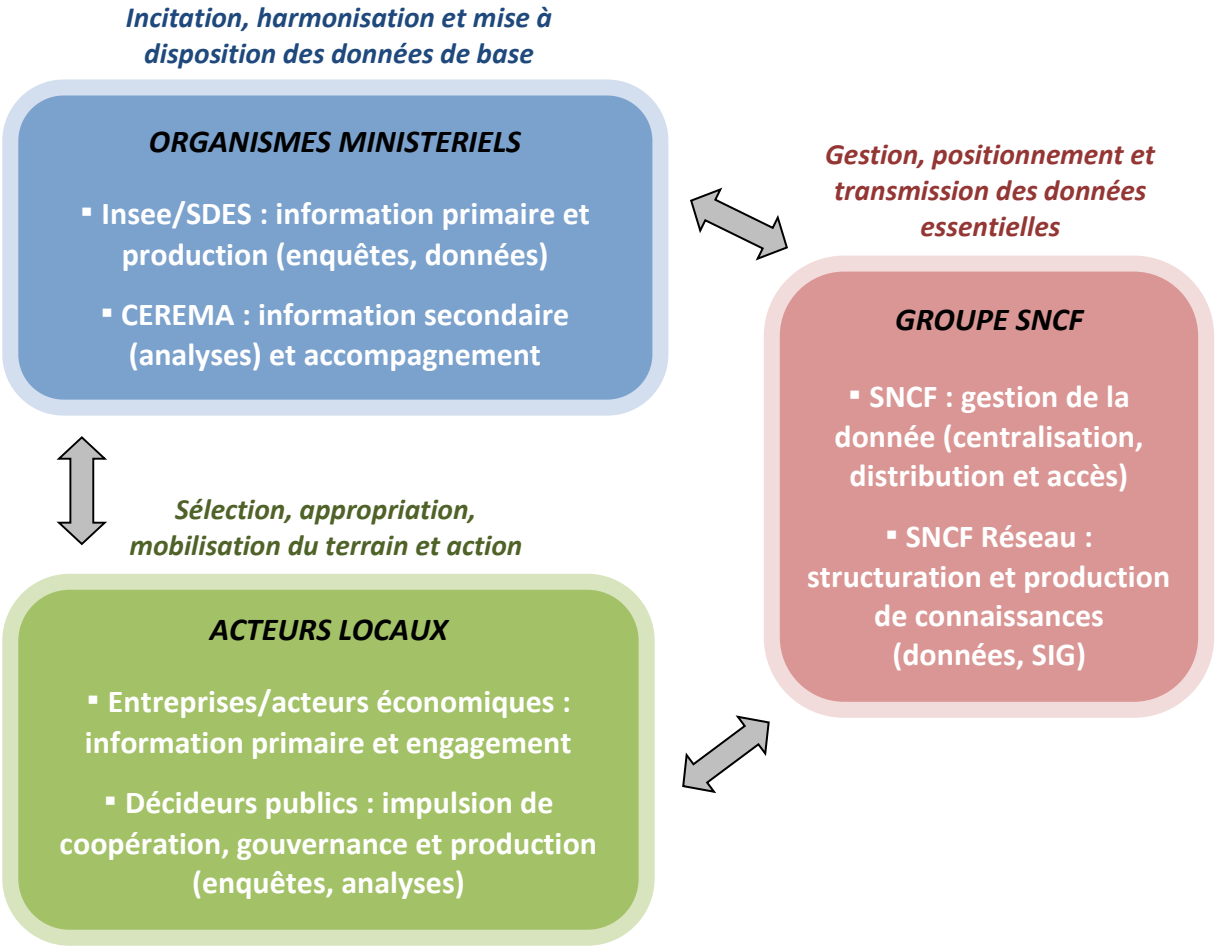
► **Edifier l'information stratégique sur les écosystèmes industriels multi-localisés comme outil d'attractivité**. Dans un contexte de concurrence interterritoriale, la connaissance fine des liens productifs associant les acteurs locaux et leurs partenaires extérieurs concourt à l'attractivité du territoire. Elle constitue un support de coordination pour les parties prenantes locales et de révélation de l'offre territoriale à destination des potentiels investisseurs exogènes. A titre d'exemple, savoir que le site de la Direction Générale de l'Armement dans l'agglomération rennaise constitue le principal client d'une *startup* versaillaise participe à la fois au soutien que les réseaux économiques peuvent apporter à leurs membres et au ciblage d'un acteur susceptible d'être intéressé par une implantation sur le territoire breton.

► **Concevoir une gouvernance locale innovante**, en complément des initiatives techniques conjointes. La complexité des mécanismes spatiaux de l'activité économique nécessite une collaboration avec les entreprises dans l'analyse. Au-delà, la coopération entre responsables économiques et élus facilite l'appropriation par ces derniers de logiques extérieures que leur environnement local et administratif ne contribue guère à repérer (Offner, 2006).

En définitive, l'approche qui vient d'être illustrée à travers l'articulation de trois types d'acteurs tient à ce qu'il est commun de nommer **l'intelligence économique territoriale**. Celle-ci est en effet transversale par nature, au sens où elle fédère des informations et des connaissances provenant de sources diverses (Bouchet, 2006). Yann Bertacchini et Philippe Herbaux la définissent comme « une culture d'organisation basée sur la mutualisation et le traitement des signaux en provenance des acteurs économiques destinés à fournir au donneur d'ordres, au moment opportun, l'information décisive » (2003, p. 4).

L'intérêt, pour les territoires desservis, n'est ainsi pas uniquement celui des acteurs politiques. Il est partagé par les chambres consulaires et certaines entreprises elle-même, car la connaissance territoriale révélée est à la fois collective et potentiellement utile à chacun des acteurs (Tholoniat et Bouabdallah, 2006). Au travers d'une ingénierie de l'analyse stratégique et tactique de l'information utile, figures locales, SNCF et organismes ministériels sont donc en mesure de construire une connaissance partagée des comportements de déplacements d'affaires à longue distance (cf. figure 25).

Figure 25 : Positionnement et contribution à la connaissance des logiques des entreprises par acteur



Sources : d'après Martre *et al.*, 1994 ; Bouchet *et al.*, 2007 *(réalisation de l'auteur)*

2. La voie d'une gouvernance inclusive publique-privée : du projet de territoires au territoire de projets

Le substrat technique que représentent les données sur les comportements de déplacement des entreprises constitue, pour Hatchuel et Weil (1992), l'une des trois composantes d'une technique managériale. Il convient cependant d'y ajouter une philosophie gestionnaire et une vision simplifiée des relations organisationnelles. La première définit les objets et objectifs poursuivis par la structure, quand la seconde caractérise les rôles que chaque acteur associé se voit attribuer (Chia *et al.*, 2008).

Suivant cette construction théorique, nous tâchons dans ce qui suit d'**entrevoir les éléments organisationnels attachés aux enjeux socioéconomiques des territoires nouvellement desservis par la grande vitesse ferroviaire**. Notre propos attache une importance particulière à la mise en œuvre d'une gouvernance territoriale concertée entre acteurs publics et privés. Si certains présupposés théoriques paraissent attrayants, des questions de fond demeurent quant à la légitimité et à l'incarnation pratique d'une telle entité (Gerbaux et Muller, 1992 ; Pasquier *et al.*, 2013). L'exemple du système d'acteurs rennais illustre à ce titre les accomplissements, entraves et perspectives qui entourent l'arrivée d'une LGV et la mise en action des forces locales.

2.1 Intérêts, légitimité et limites d'une instance locale publique-privée

L'appropriation collective des grandes infrastructures de transport ferroviaire a fait l'objet de multiples publications[409]. Ces dernières recouvrent en réalité des cibles (une diversité d'acteurs), des échelles d'analyse (territorialisation nationale, régionale, locale voire infra-locale) ainsi que des temporalités (de l'hypothèse de projet à la situation de projet *ex ante* ou *ex post*) différentes. Partant, nous situons notre approche de l'appropriation conjointe des acteurs publics et privés sur un socle local à l'échelle de l'agglomération, dès avant l'arrivée de la LGV mais sur une période qui appelle à être prolongée quelques années après la mise en service de l'infrastructure.

A. <u>La difficile conciliation des intérêts publics et privés : vers des objectifs partagés</u>

Envisager une appréhension conjointe des acteurs publics et privés dans le cadre de la mise en service d'une LGV nécessite de **se saisir des opportunités de conciliation d'intérêts en apparence différents au travers d'objectifs partagés**. Le lien entre la grande vitesse ferroviaire et une forme dimensionnée

[409] On se réfèrera selon les projets français recherchés aux travaux suivants, sans exhaustivité : Bellanger (1991) pour la LGV Atlantique, Menerault (1996) pour la LGV Nord, Boursier-Mougenot et Ollivier-Trigalo (1996) pour la LGV Est européenne, Carrouet (2013) pour la LGV Rhin-Rhône, Rui et Fourniau (1996) pour la LGV SEA et Camillerapp (1997) dans le cas de la LGV BPL. Pour des études de cas internationales ou des publications plus générales sur la territorialisation de l'infrastructure ferrée, mentionnons entre autres Menerault (2000), Ollivier-Trigalo (2000) et Delmer *et al.* (2012).

de gouvernance locale ne va toutefois pas de soi. On doit en particulier à Philippe Menerault (1997) l'exposé d'un processus par lequel le TGV devient l'événement catalyseur pour la construction d'un projet concerté de développement du territoire régional. D'autres auteurs ont préféré s'engager sur la voie des infrastructures ferroviaires nouvelles comme vectrices de services nouveaux et instigatrices d'innovations relationnelles (Blanquart et Delaplace, 2009 ; Delaplace, 2012). La LGV et la desserte qui lui est associée constituent dès lors un horizon de convergence d'intérêts entre des acteurs du territoire qui poursuivent à première vue des préoccupations dissemblables (Leloup *et al.*, 2005).

Dans le cas présent, cette **convergence d'intérêts entre les décideurs publics et les responsables d'entreprise** nous semble relever de **trois éléments principaux**. Ceux-ci sont envisagés à partir du discours des responsables d'entreprise rencontrés au cours du travail de terrain et mis en perspective avec les caractéristiques des décideurs publics[410]. Premièrement, le paradigme économique qui fonde la perception des dirigeants tend en règle générale vers un pragmatisme sur le développement local. Cette **philosophie des applications pratiques** se nourrit d'une vision multifocale de l'activité économique et des territoires, si bien que l'expérience professionnelle et la comparaison sont à la base de toute chose pensée. Il en résulte chez certains une acuité particulière à identifier des éléments concrets « supra-déterminés » de stabilité et d'inertie au changement que l'orientation administrative et localiste des décideurs publics peine souvent à percevoir.

Deuxièmement, les acteurs de l'entreprise manifestent, pour la plupart et sous diverses formes, **un besoin d'accompagnement institutionnel**. Celui-ci découle de modes nécessaires d'ancrage territorial des activités à travers l'insertion dans les réseaux socioéconomiques. Il interroge les dirigeants sur les relations qui lient leur organisation à la collectivité, alors même que les élus font état de questionnements sans cesse renouvelés sur les fondements de l'action économique publique locale (Linossier, 2006). Une fenêtre de convergence de priorités partagées apparaît ainsi entre le positionnement complexe des élus quant à leur ambition d'intervention économique et le besoin de relations plurielles exprimé par la majorité des entreprises (Houllier-Guibert *et al.*, 2017).

Enfin, la perspective de l'accessibilité ferroviaire accrue réveille chez nombre de responsables d'entreprise l'intérêt qu'ils peuvent attacher à l'étoffement de l'écosystème économique local. Tel sentiment résulte, au-delà de l'intérêt individuel, de la nécessaire prise de conscience d'opportunités partagées entre des acteurs aux trajectoires liées par l'appartenance au territoire. Cette aspiration, mêlée à un attachement personnel au territoire vécu, conduit certains dirigeants à exprimer clairement leur **volonté de contribuer à l'action locale**. Dans un régime contemporain de concurrence territoriale qui consacre la mise en œuvre de mesures d'attractivité différenciantes, il apparaît dès lors déplacé d'imaginer faire l'impasse sur des initiatives privées singulières potentiellement démultiplicatrices. On atteint de fait un stade de reconnaissance du rôle moteur exercé par les entreprises dans les dynamiques locales et de leurs qualités intéressantes d'ambassadrices du territoire[411].

[410] Cette mise en relation provient notamment d'échanges avec les élus locaux de l'agglomération rennaise lors d'une restitution de l'enquête en juin 2016. Une publication de l'Audiar (Lalau-Keraly, 2016), sur laquelle nous nous appuyons dans l'étude du cas rennais présentée *infra*, développe une approche de la gouvernance locale sur la base de ces enseignements.

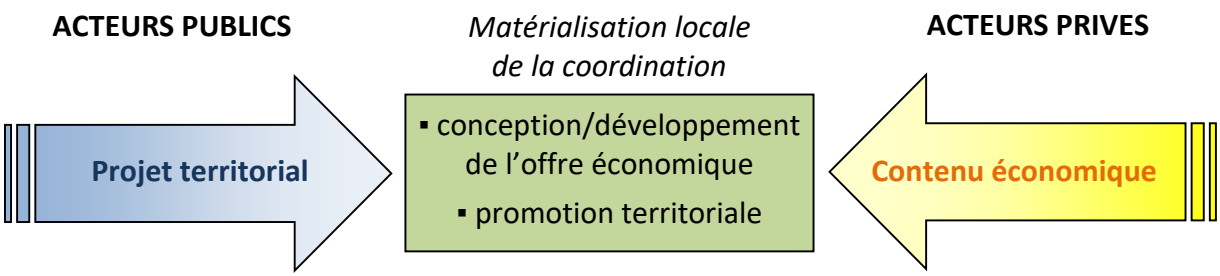
[411] On est tenté de rappeler ici l'évocation d'un industriel rennais, pour lequel « *les entreprises sont les meilleures ambassadrices du territoire [...]. En expliquant pourquoi on maintient les sièges ici on donnerait aussi envie à d'autres de s'installer* » (cf. chapitre 4, p. 128).

En conséquence, l'objectif poursuivi par une instance de coopération publique-privée dans les territoires desservis par une infrastructure ferroviaire majeure réside dans **la définition et la projection du territoire en adéquation avec les dynamiques socioéconomiques préexistantes et futures** (cf. introduction générale). Cet objectif se matérialise par deux objets principaux (cf. figure 26).

Le premier consiste à **enrichir l'offre économique locale** par le concours des entreprises elle-même (Bazin-Benoît, 1998), dans une logique d'apport de connaissance et de propositions. La contribution du milieu économique apparaît pour le moins indispensable dans le cadre des projets de quartiers d'affaires, figures urbanistiques souvent emblématiques d'une modification significative de l'accessibilité ferroviaire aux abords des gares (Troin, 1995 ; Mannone, 1997 ; Delage, 2013 ; Woessner, 2014). Par-delà les acteurs spécialisés de la construction et de l'immobilier, les entreprises du territoire disposent d'une expertise globale comme sectorielle souvent sous-exploitée dans les projets urbains adossés à l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire[412]. On ne saurait toutefois réduire le rôle des responsables économiques à celui d'experts désignés du développement de l'offre tertiaire. Leurs positions sur la politique de l'habitat, sur l'animation culturelle ou les infrastructures et équipements ne sont pas dénuées d'intérêt au vu des enjeux de recrutement, de logistique et de déplacement des entreprises. Les firmes sont en outre porteuses de besoins naissants et d'actions innovantes dans la façon de concevoir le travail, dans ses lieux, ses rythmes, ses liens sociaux et caractéristiques émergentes. De tels regards sur l'articulation entre la fonction travail et le territoire ne peuvent être ignorés dans une optique de développement économique équilibré.

Le second concerne la capacité des acteurs économiques locaux à **participer à la promotion du territoire** par l'intermédiaire de leurs réseaux professionnels et personnels. Nous avons évoqué dans les chapitres précédents l'importance des proximités géographiques et relationnelles qui concourent à la concentration spatiale de certains acteurs interdépendants (cf. chapitre 2). Le chapitre 5 a quant à lui mis en exergue l'incidence des relations personnelles dans les choix économiques des responsables d'entreprise. Ces deux constats contribuent à faire de la communication entre pairs économiques un outil implicite mais potentiellement discriminant en faveur de l'attraction d'activités exogènes. La mise en relief des réalisations locales et de la capacité des acteurs à travailler de concert constitue par ailleurs un marqueur non négligeable dans la course à l'attractivité des territoires.

Figure 26 : Principes généraux des objets de la coordination locale



Sources : d'après Piquant, 2005 ; Carrouet, 2013 (réalisation *de l'auteur*)

[412] Maximilien Piquant (2005) notait au sujet de l'arrivée de la LGV Est européenne dans le Sillon Lorrain que les projets d'aménagement apparaissaient plus avancés sur le plan urbanistique que sur le contenu économique. En outre, Dumont et Le Corre (2013) pointaient dans le cadre d'EuroRennes, l'enjeu crucial autour du fait que « le contenu de ces activités économiques [ne] soit [pas] clairement élucidé a priori » (p. 91, axe thématique 2).

B. Une légitimité questionnée : cerner le rôle et le pouvoir de chaque acteur

La mise en œuvre pratique d'une telle instance appelle à l'acceptation préalable, d'ordre déontologique et démocratique, de son existence. Les difficultés insolubles de conciliation de l'intérêt général et de l'intérêt privé interrogent en réalité plus largement le positionnement et le pilotage de l'action publique (Linossier, 2006). En incluant les responsables d'entreprise dans un processus représentatif, parlementaire et décisionnel qui s'empare des problématiques contextuelles d'offre économique et d'attractivité, plusieurs questions essentielles de légitimité se font jour.

La principale nous semble avoir trait à la capacité des décideurs publics à **assumer les risques de leur position novatrice** et à **accepter de nouvelles formes partagées d'exercice du pouvoir** (El Akremi *et al.*, 2004 ; Bouchet *et al.*, 2007). Ce changement profond renvoie au rôle de la puissance publique au sein d'une scène plurielle caractérisée par l'horizontalisation des décisions, alors même que certains auteurs estiment que « l'action économique des collectivités locales reste à légitimer » (Demazière, 2005, p. 157). Du gouvernement à la gouvernance (Pagès et Pélissier, 2000), il apparaît dès lors nécessaire d'expliciter les modalités du pouvoir et de la décision.

Bien entendu, il ne s'agit pas ici de formuler des axes normatifs qui ne seraient qu'imparfaitement adaptés à la variété des territoires desservis par une infrastructure nouvelle[413]. Pour autant, si l'appropriation collective passe par la capitalisation de dispositions singulières propres à chaque territoire, certains questionnements s'avèrent généraux. Ainsi, jusqu'où la puissance publique locale est-elle légitime dans son rôle d'intervention économique ? Cette acculturation sert-elle réellement l'intérêt général ? Les décideurs publics sont-ils prêts, dans leurs intentions et dans leurs pratiques, à s'engager sur des modes de coordination redéfinis de l'action territoriale qui empruntent aux règles de l'entreprise (Marcou *et al.*, 1997 ; Linossier, 2006) ?

Cela interroge notamment sur **l'intégration d'une telle structure** parmi les dispositifs et modes opératoires traditionnels de la mission économique dans les territoires (Houllier-Guibert *et al.*, 2017). Il ne s'agit pas de remplacer ni même de court-circuiter l'action d'accompagnement plus générale mise en place par les acteurs locaux. Mais dans le même temps, la fragmentation des thématiques et la multiplication des structures ne doit pas laisser planer le risque d'un émiettement des politiques locales[414] (Chia *et al.*, 2008). C'est donc vers un questionnement global du positionnement, des leviers et des outils usuels de l'action publique que la modification significative de l'accessibilité d'un territoire tend à amener les acteurs locaux.

En outre, **la représentativité des personnalités** issues du milieu économique n'est pas sans susciter le débat. Dans son portrait historique de la construction d'une culture de la régulation économique au sein de l'agglomération lyonnaise, Rachel Linossier (2006) met en lumière les oppositions qu'a pu en

[413] L'étude de cas dans la métropole rennaise propose un mode de fonctionnement sur le modèle de l'initiative *French Tech* (Lalau-Keraly, 2016). Des territoires de plus petite taille trouveraient sans doute une plus grande pertinence dans un organe de consultation voire un groupe de réflexion dédié qui serait piloté par les organismes d'accompagnement et de représentation des entreprises (CCI, syndicats professionnels, réseaux d'entreprises…).
[414] Alors même que de nombreux dirigeants interrogés ne sont pas avares de critiques concernant la multitude de structures publiques d'accompagnement des entreprises.

Negre, Romaric. Sensibilité prospective des entreprises à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire : le cas de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire - 2018

son temps soulever la prise de pouvoir d'entreprises nationales et internationales jugées peu représentatives du tissu économique régional. L'affirmation locale des intérêts économiques est souvent d'autant plus critiquée que le centre de décision se situe hors du territoire. On est cependant tenté de voir dans la cohabitation des fers de lance locaux et des acteurs nationaux une richesse notable. Qu'elle que soit la localisation du siège social, la sélection des membres devrait pouvoir faire valoir les qualités d'engagement et d'expertise, ainsi que les profils d'« influenceurs » au service du développement local[415].

Enfin, plusieurs arguments divergents peuvent être entendus quant à **la durée d'exercice** d'une structure publique-privée d'action économique et de promotion territoriale accompagnant l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire. Une telle scène n'est d'ailleurs pas nécessairement conditionnée à l'infrastructure nouvelle. Il semble toutefois important de veiller à doter la structure des moyens d'une évaluation multidimensionnelle et de long terme afin de juger de sa pertinence (Demazière, 2002) dans une optique de performance de l'action publique (Bartoli *et al.*, 2011). Lorsque son existence est en partie expliquée par des projets urbanistiques d'envergure, comme la réalisation d'un nouveau quartier d'affaires, la mise en œuvre complète de ce dernier et son développement initial devraient pouvoir être couverts, jusqu'à l'essoufflement naturel de l'initiative ou sa reconversion.

2.2 Avancées récentes et décalages persistants dans la coopération publique-privée au sein de la métropole rennaise

Après une première section normative, l'effectivité de la coordination et de la gouvernance publique-privée dans le territoire métropolitain de Rennes[416] autorise l'observation de dynamiques et d'inerties dans l'appropriation collective de la grande vitesse ferroviaire. A travers l'exemple des jeux d'acteurs et du management stratégique public au sein de la capitale bretonne, nous proposons **un focus sur les relations mouvantes qui lient les acteurs politiques à ceux de l'entreprise**. Le cas rennais s'avère être illustrateur des innovations relationnelles construites en partie autour des grands projets d'infrastructure et d'urbanisme. Il est également symptomatique des décalages persistants entre l'ambition économique publique et la réalisation complexe des processus économiques, notamment au sein des quartiers de gare (Delage, 2013 ; Bathellier et Marie, 2015).

Après avoir évoqué les changements d'approche de la politique économique métropolitaine, nous évaluerons quelles en sont les manifestations concrètes à travers l'état d'avancement du quartier de gare EuroRennes. Or, les difficultés de ce dernier ne sont pas sans rappeler le devenir de la quasi-totalité des grandes opérations immobilières tertiaires aux abords des gares TGV. Nous tentons donc de détailler un schéma de gouvernance métropolitaine de l'offre économique et de l'attractivité qui

[415] Si le choix se porte sur un fonctionnement de type directoire et conseil de surveillance (modèle *French Tech*), il reviendrait aux partenaires publics de désigner un membre sur proposition du collège des acteurs économiques. Dans des territoires de petite taille, des dispositifs légers ou informels plaideraient sans doute pour une association plus directe des responsables d'entreprise désireux de contribuer à l'initiative.

[416] Le choix de Rennes comme étude de cas s'est imposé comme une évidence. Outre des changements riches de sens dans la perception des élus et des dynamiques urbaines majeures, notre proximité avec l'Audiar et les acteurs locaux explique l'analyse territoriale qui suit.

puisse contribuer aux défis de commercialisation et d'animation de l'offre de bureaux dans l'agglomération rennaise.

A. Prise de conscience des élus locaux et innovations relationnelles émergentes

De l'aveu même des décideurs publics locaux, Rennes a longtemps quelque peu tourné le dos au milieu de l'entreprise. A l'occasion d'un événement rassemblant en février 2018 acteurs politiques et acteurs économiques sous la bannière « #*Rennes accélère* », le président de Rennes Métropole reconnaissait qu' « il y a pu y avoir des réticences, des méfiances » entre les collectivités locales et les entreprises. Dans son sillage, sa confrère, maire de Rennes, évoquait le « *coming out* » d'un territoire se voulant dorénavant indiscutablement « *business friendly* »[417].

Cette entrée en matière sur le cas rennais n'est pas sans rappeler certains propos de responsables d'entreprise mentionnés dans le chapitre 4. L'évocation de projets de développement avortés à cause d'une mainmise rigide de la collectivité sur l'aménagement urbain (Dumont et Le Corre, 2013), de difficultés dans les relations avec les élus, mais aussi la reconnaissance d'une amélioration récente de la coopération, a en effet sensiblement marqué la campagne d'entretiens conduite dans la région rennaise. Ce sentiment général, s'il n'est pas unanime, ne saurait toutefois être insignifiant. Il convient dès lors d'en chercher les facteurs explicatifs à travers un bref historique du positionnement des décideurs locaux vis-à-vis des entreprises (Nègre et Baudelle, 2016).

De manière générale, mentionnons tout d'abord une tendance ancrée des actions de communication publique de l'institution rennaise à cibler la population locale sur des thèmes tels que la qualité de vie, la cohésion sociale ou la culture urbaine. A la fin des années 1980, la construction du projet intercommunal, symbolisé par l'expression « Vivre en intelligence », s'appuie sur deux piliers préalables, transversaux et complémentaires aux axes socioéconomiques que sont la qualité de vie et la solidarité (Guy et Givord, 2004). Ainsi que l'indique Charles-Edouard Houllier-Guibert (2008), la culture figure également en bonne place comme base de la communication territoriale rennaise. Elle représente l'élément vital de l'urbanité, l'un des principaux moteurs du processus de métropolisation des années 1980 au milieu des années 2000 (Houllier-Guibert, 2009 ; Judde de Larivière, 2013). Durant cette période de croissance démographique intense[418], la communication publique, principalement interne, s'est en effet concentrée sur le développement d'un sentiment citoyen d'appartenance locale à travers une idéologie de proximité et de « bonheur territorial » (Guillier, 2002).

Quant à la stratégie économique à proprement dite, elle est longtemps marquée – voire parfois subordonnée – par la stratégie de l'enseignement et de la recherche. Rattachée à cette dernière jusqu'en 2013, l'innovation est confortée comme l'un des leviers principaux de l'économie locale et de sa mise en récit (Houllier-Guibert *et al.*, 2017). Elle demeure néanmoins inscrite dans un paradigme qui la soustrait quelque peu aux actions institutionnelles poursuivies dans le cadre du développement

[417] Source : Yann-Armel Huet, « Entreprises. Rennes veut s'assumer business friendly », paru dans Ouest France le 07/02/2018: https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/economie-rennes-veut-s-assumer-business-friendly-5548874

[418] Selon les données de l'Insee, l'unité urbaine rennaise est passée de 234 000 habitants en 1982 à 314 000 habitants en 2011 (Nègre et Baudelle, 2016).

économique[419]. A l'instar de la majorité des collectivités, la politique d'action économique territoriale dans l'agglomération se manifeste par l'impulsion de démarches et une offre d'accompagnement à destination des entreprises, au travers notamment du financement, de l'intermédiation et de la promotion (Linossier, 2006). Il résulte du positionnement des grandes figures d'élus certaines manœuvres dirigistes qui confinent à l'institutionnalisation forcée des processus et des réseaux. Entre interventions lourdes parfois contreproductives ou inefficientes et implications légères parcellaires ou fugaces, la culture partenariale dans le domaine de l'économie peine longtemps à se distinguer.

Il faut dire que selon Marc Dumont, « Rennes ne dispose pas, comme à Nantes ou Lyon, d'un climat d'affaires et de corporatismes sur lesquels pourrait s'appuyer la collectivité pour dialoguer » (2015, p. 1). En revanche, dans le numérique, Raphaël Suire estime que « l'histoire du territoire [rennais] pèse de tout son poids sur les choix ou les non choix qui sont fait aujourd'hui » (Suire, 2013, p. 104 de l'axe thématique 1). En effet, l'empreinte vertueuse d'installations exogènes puissantes dans les télécommunications, catalysant des acteurs essentiellement publics et nationaux autour de relations économiques fortement hiérarchisées, a longtemps fait paraître comme secondaire la définition locale d'une stratégie territoriale ambitieuse pour le numérique. Et pourtant, selon le chef d'entreprise Hugues Meili, les grandes firmes de l'informatique sont initialement « venues à Rennes pour être au service des télécoms, et non pas pour développer des services pour l'économie au sens large » (Meili, 2013, p. 48). « Risqué [donc], très risqué dans un régime de concurrence internationale où la visibilité compte plus que tout et où les réels gagnants seront peu nombreux » poursuit Raphaël Suire (*ibid.*, [emphase]).

Pour autant, selon plusieurs responsables d'entreprise consultés, un tournant actoriel et qualitatif prend forme autour de l'initiative *French Tech* Rennes-Saint Malo[420]. L'attribution du label *Métropole French Tech* en 2014[421] participe en effet d'une affirmation territoriale ouvertement partagée. En offrant l'opportunité d'une adaptation de l'action publique aux enjeux socioéconomiques contemporains, cette impulsion nationale révèle une capacité locale de coopération entre acteurs publics et privés inassumée à ce niveau jusqu'alors. Sur la base d'initiatives passées, la logique partenariale acquiert désormais une existence affermie, reconnue et ancrée dans le long terme. Les accents néolibéraux d'une politique institutionnelle d'attrait envers les créatifs et les profils rares (Grossetti et Bouba-Olga, 2018) s'inscrivent sur un nouvel étendard. « La décennie rennaise » serait réellement lancée, aux dires des figures communicantes locales.

Il ne faudrait toutefois pas confondre les signes de nouveauté dans le management stratégique public local avec la définition immédiate de formes renouvelées d'intervention économique, encore moins « assimiler l'action publique à ses effets sans avoir même mesuré ceux-ci » (Demazière, 2002, p. 3).

---

[419] Cette spécialisation « innovation et numérique » dans la communication et le marketing territorial de l'agglomération rennaise tend à faire quelque peu ombrage aux autres domaines de compétence locaux. On est tenté d'y voir un parallèle avec les propos d'un industriel rennais rencontré, pour qui « *[la] représentation [de Rennes] à l'extérieur est trop faiblarde, en particulier sur les activités traditionnelles* » (cité *supra* dans le chapitre 4).

[420] Cette assertion est partiellement évoquée, selon la date des publications, par les travaux empiriques qui ont été conduits dans le cadre du programme de recherche POPSU2 sur l'économie de la connaissance dans l'agglomération rennaise. Ce matériau est assemblé dans un rapport final duquel sont issues les contributions suivantes : Suire (2013), Houllier-Guibert (2013), Dumont et Le Corre (2013). La recherche est également à la base de deux publications référencées dans ce mémoire (Dumont, 2015 ; Houllier-Guibert *et al.*, 2017).

[421] A laquelle on peut ajouter le statut de métropole de droit commun depuis le 1er janvier 2015.

Negre, Romaric. Sensibilité prospective des entreprises à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire : le cas de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire - 2018

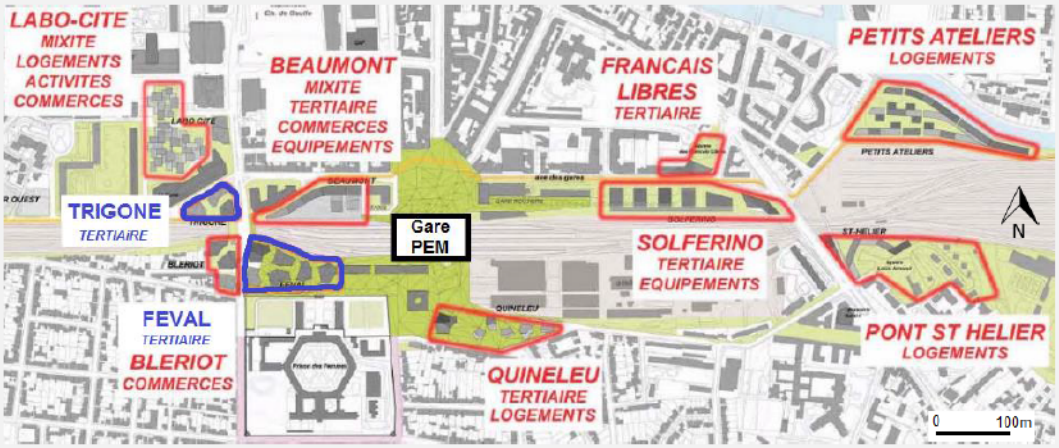
Gardons-nous donc bien d'un déterminisme qui n'est pas sans rappeler celui qui habite encore aujourd'hui l'analyse des effets des grandes infrastructures de transport sur le développement local (cf. chapitre 1).

B. Matérialisation lente et performance limitée de la coopération économique dans le projet de quartier de gare EuroRennes

La communication métropolitaine trouve assurément dans le projet urbain EuroRennes, autour de l'objet gare (Delage, 2013), un terrain propice à un marketing territorial ambitieux (Nègre et Baudelle, 2016). L' « opportunité LGV » ne se limite pas à la réalisation de cette nouvelle polarité urbaine aux abords de la gare, elle intègre la congruence d'un ensemble de réalisations urbanistiques complémentaires[422] destinées principalement à accroître l'attractivité de la capitale bretonne auprès des profils créatifs et des entreprises extérieures[423] (Encadré 6).

Encadré 6 : Le projet de quartier de gare EuroRennes, vitrine métropolitaine

En 2008, Rennes Métropole lance le projet de Zone d'Aménagement Concerté EuroRennes. Sur 58 ha, quelque 125 000 m² de bureaux devraient coexister avec 1 400 logements, 30 000 m² de commerces et 9 500 m² d'équipements publics à l'horizon 2025 (Buron, 2016 ; Billard *et al.*, 2017). Les deux principales opérations immobilières tertiaires en cours début 2018 (en bleu ci-dessous) sont *Urban Square* (îlot Trigone, 12 980 m² de bureaux, livraison initialement prévue mi-2017) et *Identity* (îlot Féval, 18 876 m² de bureaux, livraison d'un immeuble fin 2018-début 2019).



Sources : FGP(u), Rennes Métropole, Dumont et Le Corre (2013)

Interpelé en tant que catalyseur et occasion d'expérimenter un management local partagé entre acteurs publics et figures de l'entreprise, le quartier de gare EuroRennes demeure cependant le théâtre indirect de convergences d'intérêts plus générales à l'échelle de l'agglomération. Dès lors, il

[422] Parmi lesquelles le Centre de convention des Jacobins, la réalisation du PEM Gares ou de la ligne b du métro.
[423] Voir également Wolff (2018) pour une étude des politiques urbaines et économiques menées à l'échelle de l'agglomération bordelaise dans le cadre de l'arrivée de la LGV Sud-Europe-Atlantique.

s'agit en quelque sorte d'**évaluer la performativité du discours politique**, en comparant le récit institutionnel aux résultats pratiques, dans le quartier ou son environnement, un an après la mise à disposition de la LGV BPL[424].

Le récit local identitaire autour d'EuroRennes s'inscrit en effet dans un *storytelling* communautaire plus global, édifié autour d'une sémantique qui emprunte aux deux valeurs en apparence difficilement conciliables de proximité et de rayonnement européen (Troin, 2015). Pareille mise en récit n'est pourtant pas inhabituelle étant donné la logique multiscalaire des flux qui constitue l'essence des gares (Facchinetti-Mannone et Bavoux, 2010), archétypes des approches du point et de la ligne (Cattan et Frétigny, 2011) comme de l'ambigüité (Ollivro, 1996). Elle sous-tend une appréhension duale des dynamiques locales et d'un ailleurs dans lequel le territoire se projette. Transcrit dans le champ de l'économie, ce positionnement laisse entendre de la part de l'institution publique une proximité avec les acteurs privés locaux et une attractivité renouvelée auprès des investisseurs extérieurs.

Or, **la matérialisation de ces espérances demeure quelque peu poussive et inaboutie aujourd'hui en ce qui concerne le contenu économique effectif du projet EuroRennes**. Certes, ce dernier s'est avéré être l'activateur de coopérations incontournables avec les acteurs des transports et de l'immobilier sur la définition et l'aménagement de l'offre globale de services (Dumont et Le Corre, 2013 ; Dumont, 2016). La ZAC EuroRennes, dans sa composante « mobilités » incarnée par le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) et son volet urbain autour de la réalisation d'un nouveau quartier, est dans ses fondements même un choix de partenariat puisque coexistent la maîtrise d'ouvrage portée par SNCF Gares & Connexions et celle emmenée par Rennes Métropole.

Les auteurs du programme de recherche POPSU2 décrivent ainsi un modèle de « convergence différenciée » dans la nature de la gouvernance du projet. Organismes publics locaux, figures du ferroviaire et autres protagonistes s'accordent sur des caractéristiques partagées, non sans peine[425], si bien que l'horizontalité et l'équilibre partenarial permettent la mobilisation salutaire d'acteurs diversifiés « en rentrant par un objectif qui leur est prioritaire » (Dumont et Le Corre, 2013, p. 111 de l'axe thématique 2). Dans la sphère immobilière, outre que le projet urbain se soit montré réceptif à l'engagement des promoteurs-constructeurs locaux, l'envergure d'EuroRennes et la LGV BPL ont donné à la préfecture bretonne l'occasion de se signaler aux radars d'une foncière d'envergure nationale[426].

Pour autant, n'en déplaise aux acteurs impliqués dans le développement du quartier d'affaires, **l'appréhension des enjeux et des besoins des entreprises extérieures susceptibles de jeter leur dévolu sur EuroRennes démontre pour l'heure certaines faiblesses**. Les quelques difficultés que traverse l'opération (Debontride, 2016) sont relayées sporadiquement par la presse locale, à défaut de communication de l'institution publique sur le sujet. On notera tout d'abord le retard pris dans la

[424] Autrement dit à la mi-2018, date de finalisation de l'écriture de ce chapitre. Cette précision temporelle est importante, car notre propos constitue un point à date dans les dynamiques particulièrement longues, mouvantes et contextuelles des projets urbains.

[425] On se réfèrera à Dumont et Le Corre (2013) pour une généalogie détaillée (ou Dumont, 2016, pour un aperçu) des relations tendues mais constructives entre les acteurs mobilisés de longue date sur le quartier de la gare de Rennes.

[426] En novembre 2015, la Société civile de placement immobilier (SCPI) Perial asset management a acquis les actifs d'*Urban Square* en VEFA (Vente en l'état futur d'achèvement) auprès des deux promoteurs nationaux Icade et La Poste Immo (Nègre et Baudelle, 2016).

livraison du programme *Urban Quartz*, porté par des acteurs nationaux de la promotion, de la gestion et de la commercialisation immobilière. Alors que le projet devait initialement être livré à la mise en service de la LGV BPL[427], aucun futur occupant n'a semble-t-il pu prendre possession des locaux en août 2018. Interrogée en février 2018[428], la Poste Immo précise que seules 30 % des surfaces locatives seraient louées ou en cours de l'être à cette date[429]. Concernant le programme *Identity* financé sur fonds propres par le promoteur Giboire, si le chantier semble être dans les temps avec la livraison d'un des trois immeubles en décembre 2018, aucun plateau n'est vendu ni loué aux utilisateurs finaux[430] à la fin avril 2018 selon le président du groupe immobilier rennais, qui affiche toutefois son optimisme quant à la commercialisation[431].

En outre, alors que les annonces d'implantations exogènes ou de relocalisations internes dans l'agglomération bordelaise tendent à se multiplier dans différents médias au cours des derniers mois, créant engouement et dynamiques cumulatives, la communication de la place rennaise est sur ce point relativement muette[432]. Peut-être se souhaite-t-elle pour l'heure inaudible. Toujours est-il que la conjoncture locale autour de la commercialisation des surfaces tertiaires d'EuroRennes a conduit

[427] Selon Hervé le Manet, Président d'Icade Promotion, « l'intérêt et la demande qui avait été celle du territoire, c'est de livrer cette opération en même temps que l'arrivée de la LGV » (entretien vidéo consultable sur le site internet du programme : www.urbanquartz.fr). Le site internet du projet indique par ailleurs toujours, début septembre 2018, une livraison en 2017 sur sa page d'accueil. Sans qu'on connaisse les raisons de ce retard, cela ne semble guère de nature à faciliter la commercialisation du programme. Le dossier « Ligne à grande vitesse : le grand pari » paru dans le Mensuel de Rennes (n° 92, juin 2017, p. 28-41) évoque par exemple l'entreprise Ciprès assurances qui, souhaitant quitter Vitré et n'ayant pu trouver des bureaux disponibles à l'été 2017 sur EuroRennes, s'est finalement installée dans la commune voisine de Chantepie (p. 32). On ne sait si les dirigeants de cette société francilienne implantée depuis 2009 à Vitré visaient précisément *Urban Quartz*, mais il apparaît néanmoins que l'incertitude quant à la date de livraison du programme participe de l'opacité des dynamiques commerciales autour du quartier de gare (voir également l'article à l'adresse suivante : https://www.lejournaldesentreprises.com/ille-et-vilaine/article/ille-et-vilaine-cipres-assurances-delaisse-vitre-pour-rennes-non-sans-mal-94472).

[428] Source : Camille Allain, « Rennes : le nouveau quartier d'affaires EuroRennes a-t-il la folie des grandeurs », article paru dans 20 minutes Rennes le 14/02/2018 : https://www.20minutes.fr/rennes/2220199-20180214-rennes-nouveau-quartier-affaires-eurorennes-folie-grandeurs.

[429] A noter que dans un article paru en mars 2016, soit près de deux ans avant les propos de la branche immobilière du Groupe La Poste, l'investisseur Perial asset management indiquait avoir « des touches sur 50 % du futur Urban Quartz » (https://www.lejournaldesentreprises.com/france/article/rennes-des-touches-sur-50-du-futur-urban-quartz-101312). Dans le dossier « Ligne à grande vitesse : le grand pari » paru dans le Mensuel de Rennes (n° 92, juin 2017, p. 28-41), les auteurs affirment que « les entreprises pressentant de s'installer sur EuroRennes restent également assez rares » (p. 31). A notre connaissance, seule l'entreprise de services du numérique Apside, dont le siège social se situe à Boulogne-Billancourt, a clairement fait état sur les réseaux sociaux de son emménagement futur dans *Urban Quartz*. Actuellement installée dans des locaux vieillissants à une centaine de mètres du nouveau programme, elle devrait transférer la soixantaine de salariés rennais.

[430] Fin juin 2018, la Française Real Estate Managers (REM), société de placement immobilier, a annoncé avoir signé une promesse de vente auprès de Giboire pour l'un des immeubles du programme *Identity*.

[431] Source : Virginie Monvoisin, « Interview Michel Giboire : nous misons beaucoup sur la construction du Grand Paris », Le journal des entreprises paru le 02/05/2018 : https://www.lejournaldesentreprises.com/ille-et-vilaine/article/michel-giboire-nous-misons-beaucoup-sur-la-construction-du-grand-paris-121436

[432] Nous renvoyons le lecteur intéressé aux propos de Stéphane Dauphin, Président de la Fédération nationale de l'immobilier entreprises 35, parus dans le dossier « Ligne à grande vitesse : le grand pari » du Mensuel de Rennes (n° 92, juin 2017, p. 28-41). L'acteur déclare que « le problème sur Rennes, c'est que la communication est arrivée trop tard. Nantes et Bordeaux, par exemple, proposent une communication ultra-agressive sur leur métropole depuis des années. A Rennes, on n'a pas pris le virage à ce moment-là » (p. 34).

Rennes Métropole à commander début 2018 un rapport afin de repenser sa stratégie d'attractivité vis-à-vis des entreprises d'Île-de-France[433].

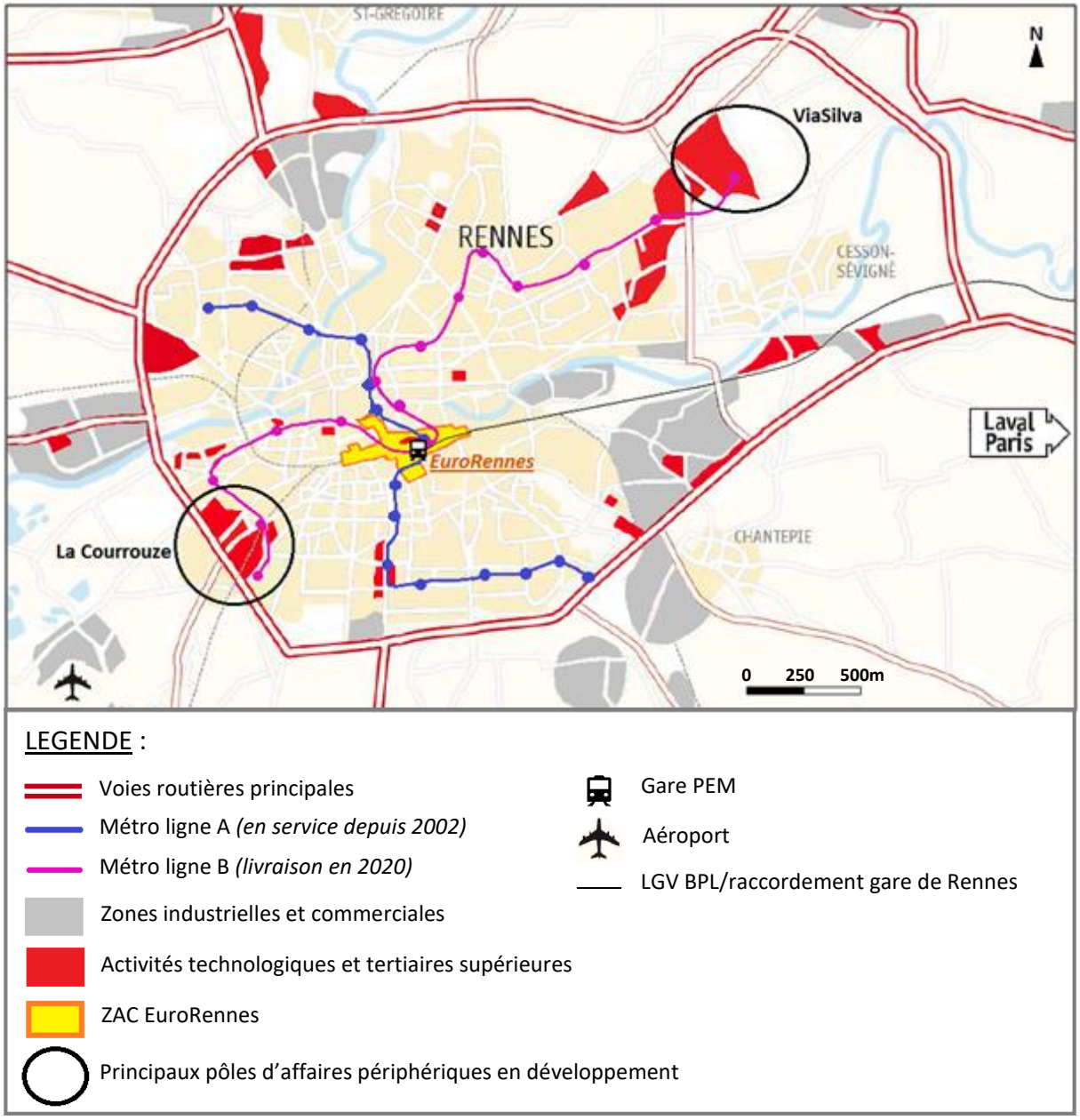
Notre propos n'est ni fataliste, ni accusateur. Il se voudrait même optimiste quant à l'émergence récente d'un changement de paradigme sur le développement partagé de l'offre économique et de la promotion territoriale. Reste un souci intransigeant de pragmatisme qui, malgré l'incertitude insoluble attachée aux grands projets métropolitains, refuse d' « esquiver la reconnaissance du fossé abyssal séparant les espérances virtuelles et la réalité fastidieuse du long terme immobilier dans la production urbaine » (Dumont et Le Corre, 2013, p. 116 de l'axe thématique 2).

On est tenté de voir, dans l'exemple rennais, **certaines difficultés communes aux premiers temps du développement de nombreux projets tertiaires aux abords des gares TGV**. L'ampleur actuelle de l'activité d'Euralille masque par exemple une longue période de dépression dans le remplissage des surfaces de bureaux (Kokoreff *et al.*, 2000 ; Ménerault et Barré, 2001 ; Baudelle, 2016). Même lors du précédent aménagement du quartier de la gare de Rennes pour l'arrivée du TGV en 1989, les expectatives n'ont pas rencontré la réalité du marché immobilier. Si le programme prévisionnel de logements a été entièrement livré en 1998, la surface allouée aux espaces de bureaux a été réduite de 13 000 m² initialement prévus à 9 000 m² livrés à la même date (Menerault et Barré, 2001).

A l'inverse, EuroRennes prend forme dans une conjoncture de reprise économique et de dynamisme retrouvé sur les marchés de bureaux dans la plupart des grandes métropoles françaises. Localement cependant, la concurrence interne (Koning *et al.*, 2015 ; Debontride, 2016) représentée par les secteurs de la Courrouze ou des Champs-Blancs, deux pôles actuels majeurs de développement de l'offre tertiaire en périphérie du cœur d'agglomération, interfère probablement dans le rythme de décollage d'EuroRennes (Nègre et Baudelle, 2016). Si les offres ne sont pas entièrement substituables, la demande ne l'est a priori pas davantage. Les entreprises du numérique semblent globalement privilégier leur essor dans la technopole Atalante Beaulieu et sa continuité géographique que forme la zone des Champs-Blancs/ViaSilva. Deux grands acteurs mutualistes de la bancassurance ont fait réaliser leur vaisseau-amiral régional en bordure de rocade au cours de la dernière décennie. La mise en service à l'horizon 2020 d'une seconde ligne de métro reliant la gare à d'importants bassins d'activités économiques périphériques desserre la contrainte de proximité et déconsidère en partie l'hypercentralisation géographique distinguant le quartier de la gare TGV (cf. figure 27).

[433] La source de cette information issue d'un entretien avec un responsable de Rennes Métropole reste confidentielle. A la veille de la mise en service de la LGV BPL, le Président de Rennes Métropole rappelait l'objectif fixé de 25 % d'entreprises franciliennes sur EuroRennes. Source : http://www.leparisien.fr/flash-actualite-economie/lgv-la-bretagne-croise-les-doigts-le-sud-ouest-se-frotte-les-mains-28-06-2017-7095126.php

Figure 27 : EuroRennes et autres zones de développement du tertiaire dans l'agglomération rennaise



Sources : d'après Blot, Rennes Métropole, 2014 ; Nègre et Baudelle, 2016 (*réalisation de l'auteur*)

Dans ces conditions, quelles entreprises du territoire seraient intéressées par une relocalisation au plus près de la gare TGV [434]? La question est première. Elle réclame désespérément **une appréhension du regard des figures locales de l'entreprise** d'autant plus importante que celles-ci manifestent en règle générale un attentisme certain au sujet d'une potentielle implantation au sein d'EuroRennes (cf. chapitre 4). Avant que ne naisse officiellement la ZAC dans sa configuration actuelle, une grande figure

[434] Aurélie Delage (2013) s'empare d'une interrogation relativement similaire dans le cas du quartier de la gare de Saint-Etienne Châteaucreux. Elle constate qu' « alors que s'esquisse une vision claire des potentialités foncières, […] il ne semble en revanche pas y avoir de trace d'une étude de marché pour savoir qui (quel secteur, quelle taille d'entreprise) serait susceptible de venir s'installer à Châteaucreux » (p. 315).

de l'économie rennaise avait pourtant émis le souhait d'implanter sur 15 000 m² son nouveau siège social à proximité immédiate de la gare (Dumont et Le Corre, 2013). Occasion manquée ; l'entreprise choisira finalement les bords de rocade, à proximité de la ligne de métro, plus accessibles en voiture et moins contraignants en termes de normes de construction[435].

Pour autant, l'histoire des quartiers de gare en cœur de ville souligne à plusieurs reprises le positionnement anticipé d'au moins une figure de proue privée locale. A Saint-Etienne, la décision d'implantation du nouveau siège social du Groupe Casino a contribué à enclencher le renouveau économique et urbain du quartier de gare de Châteaucreux en 2003 (Delage, 2013). La rencontre précoce entre l'intérêt de la ville et celui d'une organisation porte-drapeau du territoire caractérise également le quartier Novaxis au Mans, au sein duquel sont implantés le centre de formation en 1989 puis le siège des Mutuelles du Mans Assurances à partir de 2007 (Chevalier *et al.*, 1997). Notons que dans ces deux exemples, la menace d'une délocalisation du centre de décision vers la région parisienne[436] vient grossir les enjeux de l'adéquation entre la planification des acteurs publics et le besoin des forces privées.

Ceci étant dit, quel pourrait être le nouveau premier de cordée privé local du quartier EuroRennes, dans le sillage de l'implantation du siège d'Yves Rocher France en 2013 ? Le Groupe Orange, premier employeur privé et fer de lance historique de la métropole rennaise, a fait part de ses projets de campus dans la zone des Champs-Blancs/ViaSilva à l'horizon 2022[437]. Plusieurs autres grands acteurs (Groupe Le Duff, Crédit Agricole d'Ille-et-Vilaine, Technicolor, Banque Populaire du Grand Ouest…) ont achevé il y a peu leurs opérations immobilières en confortant leurs activités en périphérie de la ville de Rennes et à proximité de la rocade (Morineau, 2011). En revanche, le groupe Samsic, figure économique emblématique de la région rennaise, a publiquement annoncé le 21 septembre 2018 le lancement d'un vaste programme immobilier de bureaux (dont le nouveau siège social de l'entreprise), de logements et d'activités aux abords de la gare. Avec une livraison prévue à l'horizon 2024, cet important investissement privé constitue une manifestation d'intérêt capitale pour le devenir du quartier d'affaires[438].

Dans cette continuité, nous pensons que « le marketing territorial doit […] être privilégié à l'adresse de firmes bien identifiées qui, en privilégiant le territoire concerné, sont ensuite susceptibles d'accompagner plus rapidement le mécanisme de réduction des incertitudes » mentionnées dans le chapitre précédent (Suire, 2003, p. 24). Comme l'indique l'un des chefs d'entreprise rencontrés, « *il est bien illusoire de penser que la capitale bretonne peut accueillir à EuroRennes le siège de grandes multinationales comme Saint-Gobain ou Total* ». Cependant, nous avons souligné *supra* l'importance

[435] Les normes de stationnement, les lourdeurs procédurales et les difficultés d'accès au quartier de gare durant les travaux sont parmi les facteurs principaux qui, pour les responsables d'entreprise rencontrés, dévaluent actuellement les éventuels projets d'implantation sur EuroRennes.

[436] On peut toujours s'interroger sur la réalité et l'ampleur de cette menace, à laquelle nous avons été confrontés à plusieurs reprises lors des entretiens avec les responsables d'entreprise.

[437] Source : Laurent Le Goff, « High-tech. Les 4 labos d'orange à Rennes regroupés sur un seul campus », article paru dans Ouest France le 24/11/2016 : www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/les-4-labos-d-orange-rennes-regroupes-sur-un-seul-campus-en-2019-4630807

[438] Source : Dominique Macelot, « Rennes va s'offrir une tour ''signature'' » paru dans les Echos le 21/09/18 : https://www.lesechos.fr/industrie-services/immobilier-btp/0302281827149-rennes-va-soffrir-une-tour-signature-2207177.php

des éléments personnels et historiques dans les choix de localisation des firmes[439]. Dès lors, il convidendrait de continuer à s'attacher pointilleusement au dialogue et à l'argumentation auprès de certains acteurs d'envergure présentant une culture, une tradition ou une simple affinité bretonne[440] (cf. chapitre 2).

Rappelons par exemple que le géant mondial de l'édition de jeux vidéo, Ubisoft, n'occupe à Rennes qu'une adresse pour le moins discrète au sud de la ville. Celle-ci fait pourtant fonction de siège social pour la société-mère du groupe, Ubisoft Entertainment S.A., quand le siège historique se situe à Carentoir (Morbihan) et le siège administratif à Montreuil. Les projets urbanistiques aux abords de la gare de Rennes n'offrent-ils pas une fenêtre d'opportunité de développement pour cet acteur incontournable du numérique breton similaire à celle qu'a connue le Groupe Rocher à la fin des années 2000[441]?

Sur ce point précisément, Christian Guillemot, dirigeant d'Ubisoft, déclarait en 2014 dans le magazine *Bretons*[442] : « Nous avons ce regret de ne pas avoir plus développé en Bretagne […]. A un moment, Ubi était à Carentoir, puis nous sommes allés à Redon. Il y avait ensuite un tel taux de développement qu'il fallait trouver des locaux importants avec de l'espace. On a cherché à Rennes mais la ville était trop chère. Et c'est pour cela que nous nous sommes installés à Compiègne, puis à Montreuil. Le coût des locaux était la moitié de ce que nous trouvions à Rennes. Et pour la petite histoire, actuellement AMA [Advanced Mobile Applications, société sœur d'Ubisoft] est à Rennes, et nous avons exactement la même expérience qu'il y a vingt-cinq ans sur la difficulté de trouver des locaux suffisamment grands et à un prix normal à Rennes » (p. 46-47).

Assurément, ces propos surprennent. A plus forte raison quand on sait, comble de l'histoire, qu'Ubisoft a ouvert en septembre 2017 à Bordeaux le premier studio créé par l'éditeur dans l'Hexagone depuis 21 ans. Celui-ci devrait atteindre près de 200 personnes dans les prochains mois[443]. Dès lors, l'ambition

[439] Christian Roulleau, fondateur du Groupe Samsic, insiste par exemple sur son identité bretonne pour justifier de ses importants investissements sur EuroRennes. Source : https://www.letelegramme.fr/economie/rennes-tour-de-98-metres-et-nouveau-siege-a-la-gare-samsic-voit-grand-21-09-2018-12085461.php

[440] C'est en substance ce qui nous a conduit à solliciter certaines entreprises extérieures dont le dirigeant est originaire de Bretagne, y a étudié ou y a suivi une partie de son parcours professionnel (cf. conclusion du chapitre 2, p. 63). Nous nous sommes également penchés sur quelques grandes firmes ayant fait le choix de transférer leur siège social de l'agglomération rennaise vers la région parisienne (comme Néosoft en 2016) ou l'étranger (comme le Groupe Legris Industries en 2014 pour Bruxelles). Quand la première invoque des questions de visibilité mais garde l'essentiel de ses fonctions stratégiques en Bretagne, la seconde poursuit indirectement des investissements dans sa ville historique. Olivier Legris, vice-président du conseil de surveillance du Groupe, a entre autres initié la réhabilitation des halles Oberthür (autre société à l'histoire rennaise) pour en faire un pôle d'affaires à la mi-2018 (Sources : https://www.rennesbusinessmag.fr/olivier-legris-dirigeant-de-lentreprise-vannest/).

[441] Le groupe familial de cosmétique dispose d'un siège social dans ses terres historiques de La Gacilly (Morbihan), d'un siège administratif mondial à Issy-les-Moulineaux et d'un siège France à Rennes (regroupant notamment la majorité des fonctions commerciales). Lors de notre entrevue, le responsable du site rennais évoquait le vœu du fondateur, Yves Rocher, de s'implanter, le jour où l'occasion foncière se présenterait, aux abords de la gare de Rennes. Comme Ubisoft, ces deux fleurons bretons originaires du Morbihan n'ont pas fondamentalement de racines dans l'agglomération rennaise, mais la capitale bretonne constitue un pôle intermédiaire de taille importante entre leurs implantations historiques et l'Île-de-France.

[442] L'article est disponible de la page 44 à 50 à l'adresse suivante : https://issuu.com/bretons/docs/n103

[443] Source : Nicolas César, « Ubisoft inaugure son studio à Bordeaux et recrute encore », article paru dans Sud Ouest le 19/10/2017 : www.sudouest.fr/2017/10/19/ubisoft-inaugure-son-studio-a-bordeaux-et-recrute-encore-3876762-4725.php

citoyenne bretonne du dirigeant est-elle réellement aussi forte qu'affichée ? L'argument de l'espace et du prix est-il le premier facteur de l'absence d'investissement dans la capitale bretonne ? N'y a-t-il pas en filigrane un manque de communication entre l'entrepreneur et la collectivité rennaise, voire même des différends de personnes ou d'orientation politique ?

Pourtant, les dispositifs institutionnels de coopération économique et de promotion territoriale se sont considérablement étoffés depuis les cinq dernières années. *Destination Rennes*, une Société Publique Locale (SPL) chapeautée par les collectivités locales, s'est vu confier en 2013 la promotion de la place métropolitaine et l'animation du Centre des congrès. Plusieurs déclinaisons en émanent depuis, comme le *Business Service* de la mission « Entreprendre à Rennes », auquel est rattaché au premier semestre 2018 un Club rassemblant les forces vives désireuses de promouvoir le territoire[444].

Ce qu'il convient assurément de qualifier d'innovation relationnelle (Delaplace, 2012) dans le paysage institutionnel local n'apparaît toutefois que banal dans une perspective nationale ou européenne. On parvient difficilement à y voir davantage qu'un rattrapage organisationnel, voire même un conformisme dans la manière d'approcher les enjeux des entreprises (Dumont et Le Corre, 2013) et du développement territorial[445] (Bérion, 2011 ; Grossetti et Bouba-Olga, 2018). Confortés par l'approche rassurante du *benchmarking*, les outils et leviers développés peinent encore à faire preuve de franches innovations disruptives et réflexives. Porté par l'habitude de se positionner par rapport aux autres – Nantes notamment –, n'en oublierait-on pas quelque peu de se demander ce qu'on peut faire par et pour soi-même ?

Enfin, considérant l'ancienneté de la mobilisation locale sur le projet de LGV BPL, comment ne pas esquisser un sentiment de frustration à voir le premier atelier « prospection et promotion du territoire » organisé par le Club le 15 mai 2018, soit un an tout juste après la mise à disposition de la nouvelle infrastructure ferrée par le groupe Eiffage ? Certes, rien n'est jamais trop tard, mais l'avenir appartient souvent à ceux qui se lancent tôt. Ou alors différemment.

[444] Source : www.rennes-business.com

[445] Voir également les propos de Jean Ollivro dans le dossier « Ligne à grande vitesse : le grand pari » paru dans le Mensuel de Rennes, n° 92, juin 2017, p. 28-41). L'universitaire questionne EuroRennes : « est-ce qu'on ne reproduit pas quelque chose qui n'est plus tout à fait de l'innovation ? […] Il y a un sentiment de répétition, avec la même sémantique que Lille, mais vingt ans après. L'approche est présentée comme moderne, alors qu'elle semble un peu ringarde. On a raté le coup d'après, basé sur le numérique, l'écologie… » (p. 30).

Conclusion

Ce chapitre a été structuré en deux temps notablement distincts. Il a poursuivi l'objectif global de démontrer l'intérêt, pour les territoires desservis, de mieux connaître l'organisation productive des entreprises dans le cadre de l'arrivée d'une infrastructure de transport majeure. La première partie a développé une approche systémique de la collaboration multiscalaire par l'objet technique que constituent l'information et la donnée sur le fonctionnement des sociétés. La seconde partie a opéré une focalisation à l'échelle du territoire, au travers des problématiques théoriques et pratiques des démarches partenariales associant figures publiques locales et responsables des entreprises.

Les manquements de l'appareil statistique national à produire et diffuser des données sur la géographie relationnelle des firmes privent l'analyste local d'une information de base. Or, il apparaît d'autant plus nécessaire de comprendre le fonctionnement complexe des entreprises que « l'occupation de l'espace résulte de raisonnements qui sont loin de correspondre à ceux de l'entrepreneur logique, informé, œuvrant dans un marché idéal » (Fache, 2008, p. 117). Bien que des initiatives enrichissantes mais isolées fourmillent dans les territoires pour approcher l'organisation productive élargie des activités, un enjeu de développement de données et de convergence de vues se dessine. Une appréhension raisonnée entre les acteurs locaux, les organismes ministériels producteurs de connaissances sur l'économie locale et la SNCF, devrait accorder les compétences de chacun aux besoins partagés de savoirs.

Localement, les reliefs d'un nouveau management public intégrant les démarches partenariales et l'action qualitative auprès des entreprises se font jour à des degrés divers. Des formes de gouvernance territoriale concertée entre acteurs publics et privés apparaissent, non sans questions de fond quant à la légitimité et à l'incarnation pratique d'une telle instance. A l'approche de la mise en service d'une LGV, l'enjeu est celui de la définition et de la prospective territoriale en adéquation avec les dynamiques socioéconomiques préexistantes et futures. Dans cet exercice complexe, marqué par l'incertitude inhérente aux grands projets urbains, l'association des entreprises constitue une voie à l'enrichissement de l'offre économique locale et à la promotion territoriale.

Dans l'agglomération rennaise, le quartier de gare EuroRennes s'avère ainsi un révélateur de ce nouveau paradigme institutionnel dans sa mise en récit et ses visées initiales. Ambitieux et disruptif qu'il soit localement, ce positionnement novateur a cependant les défauts de sa jeunesse. Un an après la mise à disposition de la LGV BPL, l'exercice spécifique de la collaboration entre acteurs publics et entreprises sur l'offre économique métropolitaine n'en n'est semble-t-il qu'à ses développements premiers.

Conclusion générale

Déroulé et principaux apports de la recherche

Dans l'introduction, nous nous engagions à **démontrer comment l'appréhension des perceptions des dirigeants d'entreprise participe des enjeux des territoires impliqués dans un contexte d'infrastructure ferroviaire à grande vitesse**. Partant, nous fondions nos travaux sur l'intérêt multiple de la connaissance des logiques productives et relationnelles des firmes. La recherche n'est donc pas seulement une prospective des comportements des acteurs économiques privés vis-à-vis de l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire dans le Grand Ouest. Elle se veut plus globalement un manifeste pour une appréhension élargie de l'entreprise dans des configurations multiples de politiques publiques de transport ferroviaire à grande vitesse.

Le **chapitre 1** envisageait de montrer l'étendue et la complexité des appréciations de la relation entre infrastructure de transport et développement économique des territoires. En proposant une entrée en matière sur une problématique générale passablement éprouvée par la littérature scientifique et l'opinion publique, nous souhaitions pointer les lignes de partage et principaux éléments d'achoppement du sujet de la recherche. Nous avons vu que les paramètres de temps et d'espace, couplés aux éléments individuels et aux composantes techniques du système de transport, étaient particulièrement discriminants dans les résultats. L'occasion s'est également présentée d'**entrevoir la faible place accordée aux études comportementales des entreprises**. Que ce soit dans les travaux de recherche sur les transports ou les documents réglementaires d'évaluation des projets (bilans LOTI), la connaissance des stratégies des firmes apparaît bien mince. L'inconsistance des conclusions traduit en un sens cette partie insuffisamment inexplorée pour laquelle l'esprit scientifique se montre souvent aveugle. Cela est d'autant plus étrange que **les entreprises renferment une logique économique dont la notion d'accessibilité est dépourvue**. Elles apparaissent dès lors comme des clefs de voute de la compréhension de dynamiques territoriales associées à la mise en service d'une ligne ferroviaire à grande vitesse.

Une fois l'état de l'art général sondé, le **chapitre 2** a consisté à préciser la logique économique des firmes sur les territoires. Une attention particulière a été portée aux significations théoriques globales de l'élément transport dans l'activité des entreprises ainsi qu'aux répercussions potentielles des changements environnementaux fonctionnels sur les systèmes spatiaux. Les fondements originels de l'économie spatiale et régionale ont permis d'appréhender le coût du transport comme facteur essentiel de localisation des entreprises. Les travaux continuateurs ont étendu le déplacement des biens matériels à celui des individus et des idées, érigeant dès lors les dynamiques d'agglomération comme mécanismes principaux de la formation et de la pérennité des trajectoires économiques des régions. Le développement de contre-tendances théoriques, initiées à partir du territoire et non plus des entreprises, a par ailleurs souligné l'intérêt de positionner l'analyse à l'échelle du système productif et relationnel des acteurs. Seulement, en mettant l'accent sur la coordination locale des agents, la proximité spatiale encensée par ce type de travaux tend à rendre l'appréhension des liens à longue distance moins évidente. Aussi, afin de dépasser un fort postulat localiste, nous avons pris connaissance de certains développements récents réintroduisant le concept de mobilité. Sous l'égide

Negre, Romaric. Sensibilité prospective des entreprises à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire : le cas de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire - 2018

de ce qu'il est commun d'appeler « l'Ecole de la proximité », plusieurs travaux ont ainsi illustré **les configurations théoriques complexes et dynamiques qui entourent la gestion de l'espace dans les logiques productives intra et inter-firmes**. C'est donc au travers d'une mobilisation circonstanciée de la littérature de différentes disciplines, qui a pleinement conscience de la singularité des situations et de l'évolutivité des appréhensions, que nous avons abordé le cadrage théorique de cette recherche.

Le **chapitre 3** se voulait transitif. En suivant les constats qui ont émergé des deux chapitres précédents, il a consacré l'entreprise au cœur de notre approche. La place des déplacements professionnels dans le fonctionnement des systèmes territoriaux a été analysée et les responsables d'entreprise ont été définis en tant qu'acteurs incontournables des territoires. La **notion de sensibilité** des chefs d'entreprise fut également spécifiée. Elle recouvre selon nous **deux dimensions non exclusives, l'une de nature émotive sans réels fondements stratégiques moteurs, l'autre pouvant potentiellement donner le jour à des politiques réfléchies d'anticipation ou d'adaptation des acteurs**. Si l'intérêt scientifique de la seconde dimension est indéniable, les quelques études empiriques antérieures – et anciennes – ayant analysé la perception *ex ante* des dirigeants convergent vers ce qui s'apparente à une forme d'insensibilité stratégique au-delà des questions d'image et de trajectoire économique générale. Aussi, la confirmation ou l'infirmation actualisée d'une telle conclusion a-t-elle nécessité un protocole d'enquête minutieux dans le but d'obtenir l'adhésion des acteurs de l'entreprise privée, leur fine appréciation des enjeux et leur mise en représentation du changement. Le chapitre 3 a ainsi introduit les bases méthodologiques sur lesquelles repose la campagne d'entretiens qualitatifs menée auprès de 179 responsables d'entreprise de 14 unités territoriales du Grand Ouest et d'Île-de-France.

L'exploitation directe du riche matériau collecté a dès lors animé les deux chapitres suivants. Le **chapitre 4** a proposé, sous la forme d'une typologie, une analyse territoriale des sensibilités des acteurs et des trajectoires supposées dans les 13 agglomérations de Bretagne et des Pays de la Loire qui composent notre périmètre d'étude. Car « comprendre les stratégies spatiales de l'entreprise est aujourd'hui crucial pour analyser la formation des réseaux territoriaux » (Carluer, 2006, p. 193). Bien que limités et relativement hétérogènes, **les discours de préfiguration ou d'anticipation ont permis d'identifier 5 trajectoires au sein des territoires urbains du Grand Ouest**. A la pointe bretonne, les enjeux de déplacement professionnel restent essentiellement aériens, même si un report modal limité vers le TGV peut être pressenti en Cornouaille, et ce, dans un contexte d'incertitude particulièrement vif sur la plateforme aéroportuaire de Quimper à la date des entretiens. A Lorient et ses environs, les paramètres des choix modaux tendent désormais à favoriser le train, sous réserve de prix jugés convenables et dans l'attente du rétablissement d'une liaison arienne avec Roissy-Charles de Gaulle pour les déplacements professionnels à l'étranger. Dans les régions vannetaise, briochine et malouine, l'amélioration de l'accessibilité bénéficierait surtout aux visites des partenaires éloignés. Concernant l'attractivité vis-à-vis des profils rares, il s'agit davantage d'espoirs d'évolutions favorables que de préfigurations relatives à l'économie locale. Malgré les atouts qualitatifs de ces zones littorales, l'effet d'aubaine de l'accessibilité accrue ne semble guère être de nature à bousculer les dynamiques productives de villes moyennes pour lesquelles les interdépendances avec la capitale bretonne sont relativement fortes. Dans les territoires ligériens étudiés, un gradient d'indifférence peut être ressenti plus l'on s'éloigne de la région parisienne. Au Mans toutefois, la sensibilité se fait émotion. La crainte de voir la position de la préfecture sarthoise progressivement altérée par une diminution de la qualité de la desserte TGV avec Paris agite les responsables locaux rencontrés. Les acteurs privés saboliens, eux, saluent une avancée dans le positionnement global de l'agglomération mais sont conscients de l'ampleur limitée des liaisons ferroviaires nouvelles vers la Bretagne étant donné le niveau d'offre et

la concurrence du mode routier sur ces trajets régionaux. Reste qu'à Laval, mais également à Vitré, l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire fait ressurgir les appréhensions de la coopération avec le voisin rennais. Des appréhensions néanmoins relativement unilatérales, peu étant fait dans la métropole rennaise et dans l'offre TGV locale pour accroître notablement les partenariats et les échanges. En effet, chez les dirigeants de la région de Rennes, les enjeux du tropisme économique de la capitale bretonne vers l'Île-de-France surpassent allégrement les attentes de liens locaux, exception faite des relations avec l'agglomération nantaise. En outre, si la flexibilité accrue dans la gestion des temps professionnels et privés est saluée, le gain d'attractivité différenciant suscité par la grande vitesse ferroviaire ne fait pas l'unanimité.

Dans la continuité, le **chapitre 5** a proposé une analyse jugée insuffisamment approfondie dans les travaux antérieurs, celle des spécificités sectorielles et organisationnelles des firmes vis-à-vis de la perception de l'accessibilité ferroviaire accrue. La littérature empirique a certes apporté des résultats contextuels intéressants *a posteriori*, mais souvent brouillés par l'imprécision ou la parcellarité attachée à la notion de sensibilité. Par exemple, affirmer que les entreprises d'études et de conseil sont particulièrement sensibles au TGV apparaît particulièrement réducteur en l'absence d'approfondissement du contenu de la sensibilité. Pis, il s'agit parfois d'une simplification erronée, en ce sens où seule une sensibilité sectorielle dans les trafics a réellement pu être décelée dans les enquêtes, l'évolution de l'emploi et les relocalisations d'établissement n'ayant globalement pas pu montrer de résultats discriminants en France. En s'attachant aux **singularités professionnelles des métiers du numérique, de la bancassurance, des services supérieurs aux entreprises et de l'industrie**, ce chapitre a dès lors permis de dégager, en amont de la mise en service de la LGV, des convergences et des oppositions structurelles, stratégiques ou fonctionnelles dans la manière qu'ont les entreprises d'appréhender l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire. Ont été spécialement étudiés les facteurs de déplacement et d'attraction, à travers la localisation du marché et des partenaires externes, l'importance des relations intra-firmes, la taille et la phase de développement ainsi que les caractéristiques des besoins de recrutement. La recherche aura notamment mis en évidence **une sensibilité commerciale externe et une sensibilité organisationnelle interne**, chaque domaine d'activité ne présentant pas nécessairement un niveau équivalent sur ces deux échelles de grandeur. Nos travaux ont ainsi contribué à **préciser la nature diverse, les déterminants singuliers et les potentielles incidences d'une sensibilité polymorphe des entreprises privées à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire**. Et pourtant, exception faite de certains choix intrinsèquement personnels, cette sensibilité détectable est dans la plupart des cas passive. Très peu de stratégies économiques d'anticipation émergent quelques mois avant la mise en service de la LGV BPL. L'appropriation et l'action des dirigeants apparaissent inhibées par l'incertitude, l'information limitée et le risque d'un changement organisationnel quasi irrécupérable, qui valoriserait déraisonnablement la nécessité de la vitesse de déplacement en TGV pour l'activité. Il nous semble dès lors que le processus stratégique, s'il s'immisce dans l'esprit de certains responsables avant la mise en service de l'infrastructure, se tient néanmoins en attente de formes d'apprentissage individuel et collectif par la pratique de l'accessibilité ferroviaire accrue du Grand Ouest.

Transposant cette sensibilité observée dans l'arène des politiques publiques locales et des jeux d'acteurs, le **chapitre 6** s'est vu assigner **l'objectif d'une meilleure intégration des perceptions privées dans l'accompagnement de la grande vitesse ferroviaire au sein des territoires desservis**. La connaissance des particularités professionnelles de déplacement et d'organisation productive, la perception et l'éventuelle anticipation des acteurs de l'entreprise, sont autant d'informations capitales

afin de positionner le territoire sur la voie d'une action de valorisation pertinente. La statistique nationale et les enquêtes locales ne permettent que partiellement d'outiller l'analyste sur les comportements spatiaux des firmes. Aussi, nous avons fait état de recommandations articulant acteurs locaux (décideurs publics et milieux socio-économiques), nationaux (ministères et services déconcentrés) et spécialistes (Groupe SNCF) pour une production, une diffusion et une collaboration pratique sur la donnée. Il nous a par ailleurs semblé intéressant de **proposer une étude de cas sur la coopération locale entre acteurs institutionnels et figures économiques**. La mise en œuvre du projet urbanistique de quartier de gare EuroRennes illustre en effet les relations évolutives et complexes qui accompagnent l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire dans les territoires desservis. Notre analyse des jeux d'acteurs locaux aura tenté de mettre en exergue, d'une part, les avancées notoires dans la manière dont les acteurs politiques appréhendent le lien avec les entreprises, et d'autre part, les limites encore nombreuses dans la façon d'anticiper conjointement les potentielles incidences locales de l'infrastructure nouvelle.

Pour une poursuite des initiatives visant à affermir l'appréhension des évolutions d'accessibilité ferroviaire par les entreprises

Etymologiquement, le terme anglais *travel* dériverait du français *travail* (Costas, 2013). Et pourtant, le paradoxe apparaît criant. Malgré la relation essentielle qui lie les deux concepts, il est peu de dire que la connaissance scientifique ignore encore beaucoup de leur parenté (Becuwe, 2011). Au-delà de l'appréciation habituelle des déplacements domicile-travail, cette recherche aura modestement contribué à découvrir certaines *terra incognita* dans la manière dont les dirigeants d'entreprise appréhendent *ex ante* les modifications des paramètres d'accessibilité ferroviaire. Mais bien d'autres approches complémentaires ou continuatrices, scientifiques ou pratiques, demandent à être conduites. Tout d'abord car les enjeux politiques, financiers et sociétaux associés aux grandes infrastructures de transport ne sont pas négligeables. Ensuite parce que les comportements des agents économiques évoluent à un rythme exponentiel, rendant d'autant plus nécessaire l'actualisation fréquente des savoirs[446]. Enfin, devant les débats passionnés qui entourent les grands projets d'infrastructure, il nous semble indispensable d'objectiver la thématique, car la réalité des observations n'atteint pas sa mythification.

Considérant dès lors notre recherche, envisager un dispositif *ex post* d'entretiens qualitatifs à l'attention des responsables économiques rencontrés avant la mise en service de la LGV BPL et d'actifs s'avère une orientation évidente. Les enseignements seraient assurément riches et variés, quand on sait que « peu d'évaluations ex-post ont été conduites » (Offner *et al.*, 2014, p. 57). Pour autant, nous ne pensons pas qu'il s'agisse de la suite prioritaire à donner à ce travail. De notre point de vue, il serait

[446] *A fortiori*, du point de vue de l'opérateur ferroviaire historique, dans un contexte de segmentation croissante de l'offre de services TGV, qui vise à la différenciation entre l'offre Ouigo et l'offre inOui.

davantage question de **viser l'inscription des comportements des entreprises dans l'évaluation étendue des grands projets ferroviaires**.

Nous formulons donc quelques remarques conclusives avec la conviction qu'il est possible de mieux répondre à la difficile représentation des transformations territoriales dans l'évaluation usuelle des infrastructures de transport en mobilisant les configurations spatiales des entreprises. Ces dernières peuvent, dans une certaine mesure, **éclairer le processus de décision et enrichir les multiples analyses à la base de l'évaluation socio-économique en France**. Par-delà le cadre politique qui est celui de l'accompagnement de la grande vitesse par les décideurs locaux (cf. chapitre 6), des enjeux complémentaires de politiques publiques s'immiscent dans le champ réglementaire des analyses quantitatives et qualitatives.

Lors des **phases amont des projets de transport**, l'usage des données spatio-productives *ex ante* dans le cadre du débat public et des phases de concertation contribuerait à **pallier la difficile projection des dirigeants sur le long terme**. Nous avons évoqué, à travers les exemples de *Toile industrielle®*, les avantages en termes de prospective et de figuration des enjeux que peuvent procurer les outils coopératifs d'intelligence économique territoriale. En donnant vie à l'articulation des dimensions du territoire, la représentation des systèmes spatio-productifs des entreprises devient à la fois le révélateur d'une complexité insoupçonnée et le vecteur de la compréhension. Enrichi de ce type d'outils méthodologiques, le débat public s'arme face aux enjeux de détermination et d'illustration des incidences spatio-temporelles des politiques publiques de transport et d'aménagement (Frémont, 2014). Car comme le rappelait le statisticien américain John Wilder Tukey, « il semble qu'il n'y ait pas réellement d'alternative à la visualisation des données » (Tukey, 1969, p. 83, cité dans Banos, 2001, p. 212).

Reste néanmoins **l'enjeu de la mobilisation des responsables d'entreprise dans les dispositifs de concertation**. On se rappellera que lors d'un atelier avec les acteurs économiques conduit à Rennes début 2017 dans le cadre de la concertation complémentaire au projet LNOBPL[447], aucun dirigeant d'Ille-et-Vilaine n'était présent autour de la table[448] (Leyrit, 2015 ; Radureau, 2017). Dans l'optique d'une « évaluation ''explicative'', voire même pédagogique, dont la finalité essentielle serait de comprendre les mécanismes du changement » (Faivre d'Arcier, 1998, p. 15), peut-être l'approche du maître d'ouvrage envers les entreprises est-elle partiellement à reconsidérer. Il conviendrait sans doute de dépasser progressivement la logique relationnelle actuelle, fondée sur l'invitation à participer à des échanges de groupe, pour **entrevoir la sollicitation directe d'une rencontre dans les locaux de l'entreprise**[449].

Les données relationnelles fines sur les comportements des entreprises se présentent également comme **aide à la modélisation**. Cette dernière souffre en effet d'une limite empirique certaine en ce

[447] Dans la continuité de la LGV BPL, le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire (LNOBPL) associe différents objectifs d'amélioration systémique des dessertes ferroviaires entre les territoires bretons, mais également entre Rennes et Nantes.

[448] Et pourtant, si l'acuité des enjeux d'accessibilité avec la pointe bretonne ne faisait pas l'unanimité auprès des dirigeants d'Ille-et-Vilaine que nous avons rencontrés, les liaisons avec la métropole nantaise figuraient au premier plan des revendications locales.

[449] Cette relation plus franche avec les responsables d'entreprise concernerait également les études portées aux bilans LOTI. A l'heure actuelle, SNCF Réseau (et dans les faits ses prestataires) ne semble pas vouloir s'engager sur des rencontres individuelles sur site avec les acteurs économiques.

qui concerne les données relationnelles non agrégées (Ferru, 2009). Dans un rapport ministériel récent, Florian Mayneris affirme notamment que, « comme pour les études sur le lien entre densité d'activité et performance productive, il est clair que les données individuelles d'entreprises et de travailleurs permettent de mieux contrôler des biais d'endogénéité, et concluent systématiquement à des élasticités plus faibles que les études sur données plus agrégées » (2017, p. 26). Plus largement, on ne peut parfois que déplorer le « fossé entre les représentations théoriques et les faits historiques et géographiques décrits comme des « abstractions concrètes » (Harvey et Scott, 1988, p. 299). Visée somme toute classique, un niveau de cohérence par rapport à la réalité des faits économiques est indéniablement à atteindre, entre généralisation et singularisation. Or, sans contredire l'enjeu indiscutable d'opérationnalisation et de modélisation, veillons tout de même à se garder de n'entrevoir qu'une « accumulation de données [chiffrées] sans une accumulation correspondante de perspicacité » (Thrift et Olds, 1996, p. 333).

Dans une optique d'**amélioration des méthodes du calcul économique**, il apparaît dès lors intéressant d'envisager un parallèle entre les éléments qualitatifs sectoriels soulevés dans notre recherche et certains travaux de microéconomie appliquée. Car en l'état, on ne peut que pointer le décalage entre la nature qualitative des connaissances apportées par cette recherche et le principe d'agrégation des comportements qui fonde le caractère majoritairement quantitatif du calcul économique. Bien que nous ne les ayons pas mobilisés dans notre étude, des ressorts encore insuffisamment documentés ayant trait aux fonctions de production des firmes ou à l'intégration de la fonction d'utilité du transport dans la théorie du consommateur demandent à être étudiés. L'élan des recherches sur les effets économiques élargis des infrastructures de transport (Chèze et Nègre, 2017) souscrit ainsi à l'idée selon laquelle « l'évaluation des grands projets doit accorder une plus grande attention aux décisions d'investissement du secteur privé et aux changements associés en termes d'emploi et d'activité économique » (Venables *et al.*, 2014, p. 5).

Une seconde série de remarques concerne **la situation de projet et les études ex post**. Une fois le projet engagé, la coordination des acteurs offre généralement aux entreprises des scènes plurielles (Clubs TGV, observatoires, réseaux professionnels...), qui ne réussissent pourtant que difficilement à informer et à mobiliser les chefs d'entreprise. Il s'agit dès lors d'envisager des pistes pour accroître la dynamique contributive des entreprises et identifier de plus amples synergies entre les démarches, avant comme après la mise en service de l'infrastructure.

L'un des enjeux les plus significatifs tient à **l'information des milieux économiques**, car celle-ci est indispensable à l'amorçage de toute réflexion stratégique avancée. Il apparaît ainsi presque inconcevable que près de trois-quarts des dirigeants rencontrés n'aient pas eu connaissance de l'offre TGV Atlantique 2017 avant que nous ne la leur communiquions au cours des échanges. Certes, tous n'y portait pas un grand intérêt, mais la plupart étaient désireux de conserver les documents que nous leur transmettions[450]. Plusieurs responsables regrettant l'absence d'information sur la LGV BPL ont par ailleurs suggéré un tournant dans leurs relations de clientèle avec la SNCF. « *Nous sommes l'un des principaux employeurs privés du Morbihan et je suis en charge des relations institutionnelles. A partir de là, comment expliquez-vous que nous n'ayons eu aucun contact avec la SNCF sur le sujet de la desserte ? Mes clients, je vais directement les voir pour m'enquérir de leur besoin ; c'est la base des*

[450] A plusieurs reprises les responsables d'entreprise sollicités ont indiqué vouloir diffuser une note d'information aux salariés sur la nouvelle offre TGV Atlantique 2017. Il ne s'agit donc pas simplement d'informer les dirigeants mais, plus largement, l'ensemble des corps constituants de l'organisation.

relations de clientèle. A aucun moment je ne les convie, ni même ne les convoque » argumente l'un d'eux. A l'instar de ce que nous évoquions plus haut à propos des relations entre les entreprises et le gestionnaire d'infrastructures, il semble que des améliorations visant l'opérateur ferroviaire historique soient également envisageables.

A noter que cet enjeu, voire ce devoir d'information, incombe généralement aux Clubs TGV mis en place et animés par SNCF Mobilités dans certains territoires desservis. Cependant, en l'absence d'obligations réglementaires, la géographie de la mobilisation coopérative et informelle des Clubs TGV ne correspond généralement pas au périmètre d'évolution de l'offre. Sur le projet de la LGV BPL par exemple, seuls les quatre départements bretons se sont lancés dans l'initiative, soulevant dès lors la question des instances ou procédures d'information prévues à destination des acteurs économiques des Pays de la Loire. De plus, les Clubs TGV peinent à remplir la difficile tâche d'information et de mobilisation qui leur est dévolue. Bertrand Desplat et Dominique Lecomte, respectivement président et animateur du Club TGV Côtes-d'Armor, déclaraient : « un mois avant la mise en service, plus de la moitié [des chefs d'entreprise] s'estimaient encore insuffisamment informés quant à la nouvelle offre. Et si l'immense majorité considère que c'est une bonne nouvelle pour les entreprises des Côtes-d'Armor […], un tiers pense que leur entreprise ne bénéficiera d'aucun effet TGV. Et près des deux tiers commencent seulement leur réflexion sur l'impact de cette nouvelle offre sur leur activité ». Et de poursuivre : « les chefs d'entreprises ne s'approprient vraiment les changements que lorsqu'ils y travaillent concrètement »[451].

Il ne serait pas inutile, dès lors, de se pencher sur l'efficience des Clubs TGV. De l'aveu même de certains acteurs engagés dans les dispositifs bretons, il semble qu'un décalage existe entre la volonté de rassembler largement et l'implication effective d'un nombre limité d'acteurs économiques locaux. Le bilan LOTI de la LGV Rhin-Rhône, en cours de finalisation, pointait également dans sa version intermédiaire la faible mobilisation des entreprises bisontines au sein du Club TGV Rhin-Rhône. Nous pensons par conséquent qu'il conviendrait de dissocier la mission d'information à destination de chaque entreprise et la richesse qualitative qui émane du travail en commun de quelques participants activement engagés dans le dispositif. Ou tout du moins serait-il judicieux de reconnaître que ces deux objectifs ne sont guère conciliables en l'état, puisque l'un s'adresse au plus grand nombre quand le second rassemble logiquement l'engagement d'une minorité intéressée.

Enfin, nous laissons aux continuateurs de cette recherche ou aux responsables de projets futurs le soin d'**entrevoir une plus grande collaboration entre les différents dispositifs d'accompagnement de la grande vitesse ferroviaire dans les territoires**. Sur le projet de la LGV BPL, l'absence quasi-totale de dialogue entre l'observatoire socioéconomique, piloté par Eiffage, SNCF Réseau et l'Etat, et les Clubs TGV de Bretagne, émanation de SNCF Mobilités, ne fut que préjudiciable à la richesse des connaissances et des actions. Il ne s'agit nullement de fondre ces différentes initiatives, ni même d'en compliquer la mise en place spontanée, mais plutôt de veiller à ce qu'à l'avenir, de forts antagonismes ne conduisent à desservir l'élan local d'anticipation de l'accessibilité ferroviaire accrue.

[451] L'article complet est consultable à l'adresse suivante : http://www.clubtgvbretagne.eu/bertrand-desplat-dominique-lecomte/. Nous renvoyons également aux résultats d'une étude conduite sous l'égide du Club TGV Bretagne début 2018 auprès de 250 décideurs économiques bretons. Bien qu'*ex post*, l'enquête souligne que « seulement 29 % des décideurs sont déjà dans l'action […], 39 % ''y pensent'', et 19 % ''vont y penser'' » et que, par ailleurs, « pour l'ensemble de la Bretagne, 40 % affirment ne pas encore ressentir d'effet sur l'activité de leur entreprise » (Bossez à l'Ouest : la newsletter des clubs TGV Bretagne, octobre 2018, p. 5).

Bibliographie

A'urba (Agence d'urbanisme de Bordeaux Métropole Aquitaine) (2007), *Les effets du TGV sur l'aménagement des quartiers de gare : quelques expériences d'agglomérations françaises*, 87 p.

ADEUPa (Agence d'urbanisme de Brest-Bretagne) (2012), *Maintien et développement des centres de décision en Finistère*, Rapport d'étude pour l'association Investir en Finistère, 44 p.

ADEUPa (Agence d'urbanisme de Brest-Bretagne) (2015), *Les centres de décision dans le Finistère : quelles tendances entre 2012 et 2015 ?*, Rapport d'étude pour l'association Investir en Finistère, 31 p.

Afriat C., Seibel C. (2002), Chômage et difficultés de recrutement en France, *Futuribles*, n° 272 (février), p. 29-48.

Agence économique de Bretagne (2009), *Les TIC en Bretagne : une nouvelle ambition collective*, Rapport du groupe de travail pour une stratégie de la filière TIC en Bretagne, 164 p.

Agences d'urbanisme de Bretagne (2010), *Les territoires bretons et le projet Bretagne à grande vitesse*, 43 p.

Agences d'urbanisme de Bretagne (2016), Ambitions, dynamiques, solidarités : quelle Bretagne en 2040 ?, *Les rencontres sur l'avenir des villes en Bretagne*, Brest, 2 mars, 18 p.

Aguiléra A. (2003), La localisation des services aux entreprises dans la métropole lyonnaise : entre centralité et diffusion, *L'Espace géographique*, tome 32, n° 2, p. 128-140.

Aguiléra A. (2009), Les services aux entreprises dans les espaces périurbains : un développement encore mesuré, In : Mignot D., Villazreal Gonzales D.R. (coord.), *Les formes de la métropolisation : Costa Roca, France et Mexique*, Les collections de l'INRETS, n° 277, p. 113-132.

Aguiléra A., de Coninck F., Hauchard P. (2007), Le rôle des déplacements professionnels dans les entreprises industrielles multi-établissements : le cas d'un fournisseur de l'automobile, *Recherche Transport Sécurité*, vol. 24, n° 96, p. 29-49.

Aguiléra A., Lethiais V. (2011), Transmission des connaissances dans les relations de coopération inter-entreprises : TIC versus face à face, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, tome 2, p. 269-293.

Aguiléra A., Massot M-H. (2009), Recompositions urbaines et distance à l'emploi, In : Gaschet F., Lacour C. (dir), *Métropolisation et ségrégation*, Pessac : Presses Universitaires de Bordeaux, p. 216-253.

Aguiléra A., Proulhac L. (2012), Les déterminants des déplacements professionnels à longue distance : une analyse socio-spatiale, *colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française (ASRDLF) : industrie, villes et régions dans une économie mondialisée*, Belfort, 9-11 juillet, 23 p.

Aguiléra A., Rallet A. (2016), Mobilité connectée et changements dans les pratiques de déplacement, *Réseaux*, vol. 200, n° 6, p. 17-59.

Aguiléra-Bélanger A., Bloy D., Buisson M-A., Cusset J-M., Mignot D. (1999), *Localisation des activités et mobilité*, Rapport pour le Ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, 276 p.

Ahlfeldt G.M., Feddersen A. (2010), From periphery to core: economic adjustments to high speed rail, London School of Economics and University of Hamburg working paper, 95 p.

Albalate D., Bel G. (2012a), *The economics and politics of high-speed rail – Lessons from experiences abroad*, Lanham: Rowman and Littlefield (Lexington Books), 210 p.

Albalate D., Bel G. (2012b), High-speed rail: lessons for policy makers from experiences abroad, *Public Administration Review*, vol. 72, n° 3, p. 336-349.

Alécian S., Fabre R., Zuccarelli J. (1993), Réseaux bancaires : la course aux guichets, In : Savy M., Veltz P., *Les nouveaux espaces de l'entreprise*, La Tour-d'Aigues : Editions de l'Aube, 199 p.

Allix-Desfautaux E., Renaud M. (2010), L'animation managériale d'un réseau territorialisé : le cas du Réseau de Développement Technologique (RDT) de la Région Pays de la Loire, *La Revue des Sciences de Gestion*, vol. 241, n° 1, p. 33-41.

Allouche J., Huault I. (1998), Contrôle, coordination, régulation : les nouvelles formes organisationnelles, *Finance, Contrôle, Stratégie*, vol. 1, n° 2, p. 5-31.

Alphandéry P., Bergues M. (2004), Territoires en questions : pratiques des lieux, usages d'un mot, *Ethnologie française*, vol. 34, n° 1, p. 5-12.

Amar G. (1993), Pour une écologie urbaine des transports, *Les annales de la recherche urbaine*, vol. 59-60, p. 140-151.

Angeon V., Rieutort L. (2007), L'attractivité territoriale en questions, In : Actes de la journée d'étude du 21 septembre 2006 : *Nouvelles attractivité des territoires et engagement des acteurs*, Clermont-Ferrand : Presses universitaires Blaise Pascal, 240 p.

Angers M. (2000), *Initiation pratique à la méthodologie des sciences humaines*, Montréal : CEC, 198 p.

Ansart S., Monvoisin V. (2012), Le métier du banquier et le risque : la dénaturation des fonctions de financement du système bancaire, *Cahiers d'économie Politique*, vol. 62, n° 1, p. 7-35.

Armoogum J., Hubert J-P., Roux S., Le Jeannic T. (2010), Plus de voyages, plus de kilomètres quotidiens : une tendance à l'homogénéisation des comportements de mobilité des Français, sauf entre ville et campagne, In : Le Jeannic T. (coord.) *et al.*, La mobilité des Français, panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, La Revue du CGDD*, p. 5-24.

Assens C. (2003), Le réseau d'entreprises : vers une synthèse des connaissances, *Management international*, vol. 7, n° 4, p. 49-59.

Atzema O., Wever E., Krol M. (2008), Philips: a global electronics firm restructuring its home base, In: Pellenbarg P.H., Wever E. (eds.), *International business geography: case studies of corporate firms*, p. 187-215.

Audélor (Agence d'urbanisme et de développement économique du pays de Lorient) (2013), *Le poids économique de la course au large dans le pays de Lorient*, 24 p.

Audélor (Agence d'urbanisme et de développement économique du pays de Lorient) (2017), *Les emplois maritimes du pays de Lorient : évolution 2012-2016*, Communication n° 94 (septembre), 24 p.

Audet M., Larouche V. (1988), Paradigmes, écoles de pensée et théories en relations industrielles, *Relations industrielles*, vol. 43, n° 1, p. 3-31.

Audrr (Agence d'urbanisme de la région de Reims) (2012), TGV Est : approche des impacts socio-économiques sur Reims et sa région, *Paroles d'acteurs*, n° 40 (mai), 23 p.

Auphan E. (1975), Les nœuds ferroviaires, phénomène résiduel ou points forts de l'espace régional, *L'Espace Géographique*, n° 2, p. 127-129.

Autant-Bernard C., Massard N., Largeron C. (2003), Technologies de l'information et de la communication (TIC), diffusion spatiale des connaissances et agglomération, *Géographie Economie Société*, n° 3-4, p. 311-330.

Autissier D., Giraud L., Johnson K.J., Moutot J-M. (2013), Les liens entre les caractéristiques et le succès des changements organisationnels : le cas d'une start-up, *Question(s) de management*, vol. 3, n° 2, p. 11-24.

Autissier D., Moutot J-M. (2003), *Pratiques de la conduite du changement : comment passer du discours à l'action*, Paris : Dunod, coll. Stratégies et management, 248 p.

Auzet L., Le Guen S. (2016), Un fort maillage des villes moyennes en Bretagne, *Insee Analyses Bretagne*, n° 45, [en ligne].

Auzet L., Vauléon T. (2016), Une répartition plus homogène de l'emploi en Bretagne, *Insee Analyses Bretagne*, n° 33, [en ligne].

Aydalot P. (1985), *Economie régionale et urbaine*, Paris : Economica, coll. Economie, 487 p.

Badie B. (1995), *La fin des territoires – Essai sur le désordre international et l'utilité sociale du respect*, Paris : Fayard, 278 p.

Bailly A. (1977), *La perception de l'espace urbain : les concepts, les méthodes d'études, leur utilisation dans la recherche urbanistique*, Paris : CRU, 264 p.

Banister D., Berechman Y. (2001), Transport investment and the promotion of economic growth, *Journal of Transport Geography*, vol. 9, n° 3, p. 209-218.

Banos A. (2001), *Le lieu, le moment, le mouvement : pour une exploration spatio-temporelle désagrégée de la demande de transport en commun en milieu urbain*, thèse de doctorat en géographie, Université de Franche-Comté : Besançon, 355 p.

Barcet A., Bonamy J. (1993), Différenciation des prestations de services aux entreprises, *Revue d'économie industrielle*, n° 64, 2ème trimestre, p. 95-103.

Baron J.N., Burton M.D., Hannan M.T. (1999), Engineering bureaucracy: the genesis of formal policies, positions, and structures in high-technology firms, *Journal of Law, Economics, and Organization*, vol. 15, n° 1, p. 1-41.

Baron J.N., Hannan M.T. (2002), Organizational blueprints for success in high-tech start-ups: lessons from the Stanford project on emerging companies, *California Management Review*, vol. 44, n° 3, p. 8-36.

Barré M., Goin A., Lecomte A. (2016), Marché du travail : les mobilités des actifs entre les territoires impactent les équilibres locaux, *Insee Analyses Pays de la Loire*, n° 39, [en ligne].

Barszcz C. (2012), La typologie de la profession d'avocat : l'exemple des avocats d'affaires, *Pouvoirs*, vol. 140, n° 1, p. 21-32.

Barthélemy J., Gonard T. (2003), Quels déterminants pour les frontières de la firme ?, *Revue française de gestion*, vol. 143, n° 2, p. 67-80.

Barthélémy V., Paris T. (2006), Start-up en quête de business model ou l'art du tâtonnement stratégique, *Les Annales des Mines*, n° 84, p. 4-11.

Bartlett C.A., Ghosbal S. (1987), Managing across borders: new organizational responses, *Sloan Management Review*, vol. 29, n° 1, p. 43-53.

Bartoli A., Keramidas O., Larat F., Mazouz B. (2011), Vers un management public éthique et performant, *Revue française d'administration publique*, vol. 140, n° 4, p. 629-639.

Bassand M., Brülhard M-C. (1981), La mobilité spatiale en tant que système, *Revue suisse d'économie politique et de statistique*, vol. 3, p. 505-519.

Batazzi-Alexis C. (2002), Les technologies de l'information et de la communication (TIC) dans un processus d'apprentissage organisationnel : pour une coordination émergente entre le local et le global, *Communication et organization*, n° 22, [pages indéterminées].

Bathellier V., Marie J-B. (2015), Des métropoles sous tension, *Premier plan*, n° 32 (janvier-juin), [en ligne].

Baudelle G. (1994), *Le système spatial de la mine : l'exemple du bassin houiller du Nord-Pas-de-Calais*, Thèse de doctorat en lettres, Université Panthéon-Sorbonne, 1228 p.

Baudelle G. (2008), La Bretagne. Une région périphérique… à la pointe de l'aménagement, In : Jean Y., Vanier M. (eds.), *La France : aménager les territoires*, Paris : Armand Colin, p. 126-140.

Baudelle G. (2013), Small and medium-sized cities as catalysts for territorial development in France, *Urban Planning International*, vol. 8, n° 5, p. 23-28.

Baudelle G. (2016), La grande vitesse ferroviaire accélère-t-elle la croissance des villes ?, *Place Publique*, n° 39 (janvier-février), p. 40-44.

Baudelle G., Brugioni I., Lepetit A. (2018), L'impact de la LGV Bretagne-Pays de la Loire sur le développement régional : une évaluation prospective à l'horizon 2040, *Norois*, vol. 248, n° 3, sous presse.

Baudelle G., Fache J. (dir.) *et al.* (2015), *Les mutations des systèmes productifs en France*, Rennes : PUR, coll. Didact Géographie, 376 p.

Baudelle G., Guy C. (2004), The peripheral areas of Western Europe and EU regional policy: prospective scenarios, *Regional Studies Association conference "Europe at the margins: EU regional policy, peripherality and rurality*", 15-16 avril, Angers, 10 p.

Baudelle G., Krauss G., Marinos C. (2017), How networking and social embeddedness make entrepreneurs successful in medium-sized cities of peripheral areas: a location case study in Brittany (France), *57th ERSA Congress*, 29 août-1 septembre, Groningen.

Baudelle G., Nègre R. (2015), Quel impact de la LGV sur Rennes en 2040 ?, *Place Publique*, n° 35 (mai-juin), p. 72-75.

Baudelle G., Ollivro J. (2000), La localisation des fonctions stratégiques : entre attractivité métropolitaine et convivialité résidentielle, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, tome 2, p. 195-214.

Baudequin I., Maillochon A. (2013), Le tissu industriel des pays de Fougères et Vitré : une armature solide confrontée à de nouveaux défis, *Insee Bretagne – Octant Analyse*, n° 42 (janvier), [en ligne].

Baudequin I., Poupard G. (2015), Aire urbaine de Lorient : une convergence du tissu productif, de l'emploi et de l'attractivité, Insee Analyses Bretagne, n° 21, [en ligne].

Baudry B. (2003), *Économie de la firme*, Paris : La Découverte, 128 p.

Bauman Z. (2007), *Liquid times: living in an age of uncertainty*, London: Polity Press, 128 p.

Baumont C., Huriot J-M. (1996), *De von Thünen à Fujita : continuité ou rupture ?*, Rapport de recherche du Laboratoire d'analyse et de techniques économiques (LATEC), 38 p.

Bavoux J-J., Beaucire F., Chapelon L., Zembri P. (2005), *Géographie des transports*, Paris : Armand Colin, coll. « U. Géographie », 231 p.

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. (2006), *Analyse prospective des impacts de la Ligne Grande Vitesse Est-Européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne*, Rapport final remis à la région Champagne-Ardenne, 555 p.

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. (2009), Desserte TGV et localisation des entreprises dans les quartiers d'affaires : nouvelle accessibilité ou nouvelle offre de bureaux ?, *Les cahiers scientifiques du transport*, vol. 56, p. 37-61.

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. (2013b), Desserte TGV et villes petites et moyennes : une illustration par le cas du tourisme à Arras, Auray, Charleville-Mézières et Saverne, *Les cahiers scientifiques du transport*, n° 63, p. 33-61.

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. (2017), Grande vitesse ferroviaire et choix de localisation des entreprises autour des gares centrales et périphériques : le cas des deux gares de Reims, *colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française (ASRDLF)*, 5-7 juillet, Athènes : Université Panteion, 30 p.

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., Blanquart C., Vandenbossche L. (2011), Grande vitesse ferroviaire et développement économique local : une revue de la littérature, In : *Colloque de l'ASRDLF : identité, qualité et compétitivité territoriale - développement économique et cohésion dans les territoires alpins,* Aoste, 23 p.

Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., Blanquart C., Vandenbossche L. (2013a), Dessertes ferroviaires à grande vitesse et dynamiques locales : une analyse comparée de la littérature, *Géotransports*, n° 1-2, p. 15-34.

Beaud S., Pialoux M. (1999), *Retour sur la condition ouvrière*, Paris : Fayard, 488 p.

Beaud S., Weber F. (2003), *Guide de l'enquête de terrain*, Paris : Editions La Découverte, 288 p.

Becattini G. (1992), Le district marshallien : une notion socio-économique, In : Benko G., Lipietz A. (dir.), *Les régions qui gagnent*, Paris : PUF, p 35-56.

Beckerich C. (2000), *Biens publics et valorisation immobilière*, Thèse de doctorat en sciences économiques, Université Lumière Lyon 2, 231 p.

Beckouche P., Damette F. (1993), Une grille d'analyse globale de l'emploi : le partage géographique du travail, *Economie et statistique*, vol. 270, n°10, p. 37-50.

Becuwe A. (2011), Analyse des travaux récents sur Le Temps et le Travail, *Humanisme et Entreprise*, vol. 302, n° 2, p. 101-108.

Béfort N., Nieddu M. (2017), De la variété des ancrages territoriaux des firmes en chimie doublement verte, *Géographie, économie, société*, vol. 19, n° 1, p. 133-152.

Belhedi A. (2010), *Les modèles de localisation des activités économiques*, Support de cours à l'Université de Tunis, 203 p.

Bellanger F. (1991), *Le TGV Atlantique au Mans, à Saint-Pierre-des-Corps, à Tours et à Vendôme : opportunités, acteurs et enjeux*, Rapport de la Maison des Sciences de la Ville – Université de Tours, 198 p.

Bellet C., Alonso P., Casellas A. (2010), Infrastructuras de transporte y territorio. Los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España, *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, vol. 52, p. 143-163.

Belot R. (2015), Les « fictions instituantes » du projet de LGV Rhin-Rhône (1986-2000) : décryptage rhétorique des mythes du discours politique des grandes infrastructures, *Revue Géographique de l'Est*, vol. 55, n° 3-4, [en ligne].

Belot R., Lamard P. (2009), *Alstom à Belfort : 130 ans d'aventure industrielle*, Boulogne : ETAI, 377 p.

Belton L., de Coninck F. (2007), Des frontières et des liens : les topologies du privé et du professionnel pour les travailleurs mobiles, *Réseaux*, vol. 140, n° 1, p. 67-100.

Benko G. (1996), Géographie économique et théorie de la régulation, *Finisterra*, vol. 31, n° 62, p. 7-28.

Benko G. (1998), *La science régionale*, Paris : P.U.F, coll. Que sais-je ?, 126 p.

Benko G., Lipietz A. (2002), De la régulation des espaces aux espaces de régulation, In : Boyer R., Saillard Y., *Théorie de la régulation, l'état des savoirs*, Paris : La Découverte, coll. « Recherches » (2e éd.), p. 293-303.

Berechman J. (2003), Transportation – Economic aspects of Roman highway development: the case of Via Appia, *Transportation Research Part A*, n° 37, p. 453-478.

Bérion P. (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 P. (2002), La construction d'une grande infrastructure de transport et ses premiers effets territoriaux : le cas de l'autoroute A39, section de Dole à Bourg-en-Bresse, *Géocarrefour*, vol. 77, n° 1, p. 7-20.

Bérion P. (2011), Des rails au développement territorial : comprendre la dynamique des projets initiée par le TGV Rhin-Rhône, *Images de Franche-Comté*, n° 43, p. 8-11.

Bérion P., Facchinetti-Mannone V. (2012), Grande vitesse ferroviaire et développement territorial, *conférence des jeudis des villes ADUrables*, Montbéliard : CCI du Doubs, 15 mars, 44 p.

Bérion P., Joignaux G., Langumier J-F. (2014), L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : enrichir les approches du développement territorial, *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, tome 4, p. 651-676.

Berrebi-Hoffmann I. (2006), Les consultants et informaticiens : un modèle d'encadrement de professionnels à l'échelle industrielle, *Revue française de gestion*, vol. 168-169, n° 9, p. 157-176.

Berroir S., Cattan N., Dobruszkes F., Guérois M., Paulus F., Vacchiani-Marcuzzo C. (2017), Les systèmes urbains français : une approche relationnelle, *Cybergeo : European Journal of Geography*, coll. Espace, Société, Territoire, document 807, [en ligne].

Bertacchini Y., Herbaux P. (2003), Mutualisation et intelligence territoriale, *ISDM*, vol. 9, n° 72, [pages indéterminées].

Bertrand L., Billard G., Pereira V. (2018), Observer l'impact des lignes à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire et Sud Europe Atlantique : acteurs et territoires de l'Ouest français, *Norois*, vol. 248, n° 3, sous presse.

Bessire D. (1998), Logiques d'entreprise et design du contrôle de gestion : une comparaison entre le commerce de détail intégré et la banque commerciale, *Revue Finance Contrôle Stratégie*, vol. 1, n° 4, p. 5-37.

Bessy C. (2016), Transformation du marché du travail des avocats et nouveaux intermédiaires du recrutement, *Droit et société*, vol. 92, n° 1, p. 201-227.

Bigando E. (2006), *La sensibilité au paysage ordinaire des habitants de la grande périphérie bordelaise (communes du Médoc et de la basse vallée de l'Isle)*, Thèse de doctorat en géographie, Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, 490 p.

Bikhchandani S., Hirshleifer D., Welch I. (1992), A theory of fads, fashion, custom, and cultural change as informational cascades, *Journal of Political Economy*, vol. 100, n° 5, p. 992-1026.

Billard G., Charpentier S., Buron L-T. (2017), *Les quartiers de gare dans le Grand Ouest : l'exemple de Rennes*, Note pour l'Observatoire de la LGV BPL, 4 p.

Billaudot B. (2004), Proximité, réseaux et coordination industrielle : quelle articulation conceptuelle ?, *4èmes Journées de la Proximité*, Marseille, 17-18 juin, 25 p.

Bizeray N., Blanquart C., Burmeister A., Colletis-Wahl H-K. (1996), Infrastructures de transport et développement : de l'effet vers l'interaction. Transports, n° 377 (mai-juin), p. 202-208.

Blanquart C. (1998), *Infrastructures de transport et développement : l'apport de l'économie des réseaux – Une analyse comparative des littoraux du Nord Pas-de-Calais et du Kent*, Thèse de doctorat en Sciences Economiques, Université de Lille 1, 262 p.

Blanquart C., Delaplace M. (2009), Innovations relationnelles, nouvelles offres de services et valorisation des nouvelles infrastructures de transport**,** *Les cahiers scientifiques du transport*, n° 56, p. 63-86.

Blanquart C., Koning M. (2017), The local economic impacts of high-speed railways: theories and facts, *European Transport Research Review*, vol. 9, n° 12, [pages indéterminées].

Blondeau C. (2005), Banque, assurance, bancassurance, assurfinance, lignes de partages : une spécificité française ?, *Entreprises et histoire,* vol. 39, n° 2, p. 91-114.

Blot N., Le Bris F., Le Guen S., Ribouleau S., Pellet F. (coord.) (2011), Mutations économiques par zone d'emploi en Bretagne, *Dossier Web d'Octant*, n° 13, [en ligne].

Boboc A., Dhaleine L., Mallard A. (2007), Travailler, se déplacer et communiquer : premiers résultats d'enquête, *Réseaux*, vol. 140, n° 1, p. 133-158.

Bocajero J-P. (2008), *Evaluation économique de l´impact des politiques publiques liées à la mobilité, les cas de Paris, Londres, Bogota et Santiago*, Thèse de doctorat en transport, Université Paris-Est : Marne-la-vallée, 335 p.

Bodineau B., Bouillet J., Legrand C., Yvo C. (2017), Cartographie et analyse territoriale des offres d'emploi cadre par secteur, *Apec – Les études de l'emploi cadre*, n° 39 (décembre), 72 p.

Bondon A. (2012), Laval, ville moderne : les promesses d'une ère nouvelle, *colloque de l'European Association for Urban History*, Prague, 29 août-1er septembre, 15 p.

Bonnafous A. (1987), The regional impact of the TGV, *Transportation*, vol. 14, n° 2, p. 127-137.

Bonnafous A. (1996), Le système des transports urbains, *Economie et statistique*, n° 294-295 (mai), p. 99-108.

Bonnafous A. (2014), *Les observatoires permanents comme instruments d'évaluation ex post : le cas français*, Document de référence pour l'OCDE/FIT, Paris : OCDE, 33 p.

Bonnafous A., Chen M., Joho P., Manceau-Antoniazzi E. (2016), LGV Tours-Bordeaux : temps disponible à destination et effet vitesse, *Transports*, n° 495, p. 43-50.

Bonnafous A., Crozet Y. (1997), Evaluation, dévaluation ou réévaluation des lignes à grande vitesse ?, *Les cahiers scientifiques du transport*, n° 32, p. 45-55.

Bonnafous A., Plassard F. (1974), Les méthodologies usuelles de l'étude des effets structurants de l'offre de transport, *Revue économique*, vol. 25, n° 2, p. 208-232.

Bonnefoy V., Gicqaud N., Joseph S. (2012), À Laval, renforcer l'attractivité pour préserver la cohésion sociale, *Insee Pays de la Loire Etudes*, n° 107 (juillet), [en ligne].

Bonnet J. (1976), L'essor du tertiaire supérieur à Lyon : le centre régional de la Part-Dieu, *Revue de géographie de Lyon*, vol. 51, n° 1, p. 5-33.

Bonnevaux L., Thernisien S., Bertrand N., Pronier R. (2006), Les pratiques de recrutement des SSII, *Apec – Les études de l'emploi cadre*, n° 32 (juin), 22 p.

Boschma R. (2004), Proximité et innovation, *Economie rurale*, vol. 280 (mars-avril), p. 8-24.

Boschma R., Ter Wal A.L.H. (2007), Co-evolution of firms, industries and networks in space, *Regional Studies*, vol. 45, n° 7, p. 919-933.

Bouba-Olga O., Chauchefoin P. (1997), Le rôle des réseaux productifs dans la dynamique territoriale : perspectives et enjeux en terme d'équité socio-spatiale, *Flux*, n° 27-28, p. 59-69.

Bouba-Olga O., Chauchefoin P. (2001), Le conflit de la surface et du réseau : proximité géographique et proximité économique, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 90, p. 6-14.

Bouba-Olga O., Grossetti M. (2006), Socio-économie de proximité, *5th Proximity Conference*, Bordeaux, 28-30 juin, 17 p.

Bouba-Olga O., Grossetti M. (2018), *La mythologie CAME (Compétitivité, Attractivité, Métropolisation, Excellence) : comment s'en désintoxiquer ?*, document de travail, 19 p.

Bouchet Y. (2006), *Dispositif d'intelligence économique territoriale et gouvernance hybride*, Document de travail, Université Jean Moulin Lyon 3, 13 p.

Bouchet Y., Bertacchini Y., Herbaux P. (2007), La mise en place d'un dispositif d'intelligence économique territoriale dans une municipalité : méthodologie d'un projet de recherche ingénierique, *colloque international VSST (Veille stratégique, scientifique et technologique)*, Marrakech, 21-25 octobre, 14 p.

Bouf D., Desmaris C. (2015), *Trains à grande vitesse et équité spatiale en France*, document de travail, 21 p.

Bouffartigue P., Bocchino M. (1998), Travailler sans compter son temps ? Les cadres et le temps de travail, *Travail et Emploi*, n° 74, p. 37-50.

Bouinot J. (2002), *La ville compétitive ; Les clés de la nouvelle gestion urbaine*. Paris : Economica, coll. Gestion, 180 p.

Bouinot J., Bermils B. (1995), *La gestion stratégique des villes : entre compétition et coopération*, Paris : Armand Colin, coll. U Géographie, 208 p.

Boulin J-Y. (2008), *Villes et politiques temporelles*, Paris : La documentation française, coll. Villes et société, 244 p.

Bounie N. (2017), *La zone d'activité logistique comme levier de développement économique des territoires*, Thèse de doctorat en économies et finances, Université Paris-Est, 319 p.

Bourdieu P. (2000), *Les structures sociales de l'économie*, Paris : Le Seuil, 296 p.

Boursier-Mougenot I., Ollivier-Trigalo M. (1996), *Pratiques d'évaluation et territorialisation d'une politique publique : le cas de la grande vitesse ferroviaire – Tome 3 : le projet TGV-Est, entre consensus et incertitude*, Rapport de l'INRETS pour le Commissariat Général du Plan, 133 p.

Bouvier G., Diallo F. (2010), Soixante ans de réduction du temps de travail dans le monde, *Insee Première*, n° 1273 (janvier), [en ligne].

Bouvier-Patron P. (2014), *Économie et management de l'entreprise innovante – Réseaux, territoire et développement durable*, Paris : L'Harmattan, 352 p.

Bozzani S. (2005), L'intermodalité air-fer à grande vitesse au service du rayonnement métropolitain : étude de l'articulation modale à l'aéroport de Roissy-Ch. de Gaulle au départ de Lille, *Les cahiers scientifiques du transport*, n° 47, p. 61-88.

Braudel F. (1967), *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*, tome 1 (les structures du quotidien), Paris : Armand Colin, 736 p.

Braudel F. (1986), *L'identité de la France*, Paris : Flammarion, coll. Champs, tomes 1-3, 1187 p.

Bret C. (2005), L'histoire des 40 premières années des SSII en France à travers leurs hommes et leurs activités, *Entreprises et histoire*, vol. 40, n° 3, p. 9-14.

Bretagnolle A. (2000*), Villes et réseaux de transport : des interactions dans la longue durée (France, Europe, États-Unis)*, Habilitation à Diriger des Recherches, Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 203 p.

Bretagnolle A. (2003), Vitesse et processus de sélection hiérarchique dans le système des villes françaises, In : Pumain D., Mattéi F. (eds.), *Données urbaines*, tome 4, Paris : Economica, coll. Anthropos, p. 309-323.

Bretagnolle A. (2009), *Villes et réseaux de transport : des interactions dans la longue durée (France, Europe, Etats-Unis),* Habilitation à Diriger des Recherches, Université Paris 1, 203 p.

Bricout T. (1996), *Impact du TGV sur les entreprises du tertiaire supérieur*, Mémoire de maîtrise en sciences économiques, Université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis, [pages indéterminées].

Brullot S. (2009), *Mise en œuvre de projets territoriaux d'écologie industrielle en France : vers un outil méthodologique d'aide à la décision*, Thèse de doctorat en développement durable, Université de Technologie de Troyes, 427 p.

Brunet R. (1972), Les nouveaux aspects de la recherche géographique : rupture ou raffinement de la tradition ?, In : *Espace géographique*, tome 1, n°2, p. 73-77.

Brunet R. (1990), *Le territoire dans les turbulences*, Montpellier : GIP-Reclus, 224 p.

Bué J., Coutrot T. (2009), Horaires atypiques et contraintes dans le travail : une typologie en six catégories, *Premières Synthèses (DARES)*, vol. 22, n° 2, p. 1-7.

Buisson M-A., Bonnafous A., Bernadet J-L., Jafflin C., Mignot D. (1986), *Effets indirects du TGV et transformations du tertiaire supérieur en Rhône-Alpes*, Rapport de recherche pour le Ministère des transports, 87 p.

Bunge W.W. (1962), *Theoretical Geography*, Lund: CWK Gleerup, 210 p.

Burmeister A., Colletis-Wahl H-K. (1996), TGV et fonctions tertiaires : grande vitesse et entreprises de service à Lille et Valenciennes, *Transports Urbains*, n° 93 (octobre-décembre), p. 11-16.

Burmeister A., Colletis-Wahl H-K. (1997), Les interactions production transport-espace : quelles logiques de proximité ?, *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, tome 3, p. 363-386.

Burmeister A., Joignaux G. (dir.) *et al.* (1997), *Infrastructures de transport et territoires : approches de quelques grands projets*, Paris : L'Harmattan, 319 p.

Buron L-T. (2016), *Portrait des quartiers de gare : l'exemple des quartiers de gare principaux du Grand Ouest français*, Mémoire de master en géographie et aménagement, Université du Maine, 103 p.

Burton R.M., DeSanctis G., Obel B. (2011), *Organizational design: a step-by-step approach*, Cambridge: University Press (2nd edition), 272 p.

Button K. (1994), The Channel Tunnel and the economy of southeast England, *Applied Geography*, vol. 14, p. 107-121.

Camagni R. (2005), Attractivité et compétitivité : un binôme à repenser, *Territoires 2030,* n° 1, p. 11-15.

Camagni R., Maillat D. (éd.) (2006), *Milieux innovateurs, théories et politiques*, Paris : Economica, 502 p.

Camillerapp I. (1997), *Projet de TGV Bretagne/Pays de Loire : analyse du processus de territorialisation de la grande vitesse ferroviaire*, Mémoire de fin d'études à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées - Université Paris XII, [pages indéterminées].

Campos J., de Rus G. (2009), Some stylized facts about high-speed rail: a review of HSR experiences around the world, *Transport Policy*, vol. 16, n° 1, p. 19-28.

Cap S., Rivoal F., Viel R., Léon O. (2014), La géographie des échanges privilégiés des 56 aires urbaines bretonnes : une architecture départementale pour les flux de proximité, régionale ou transrégionale pour les flux économiques, *Insee Bretagne – Octant Analyse*, n° 63, [en ligne].

Caralp-Landon R. (1988), Transports et développement régional : les cas du Shin Kansen et du TGV Sud-Est, *Hommes et Terres du Nord*, n° 1-2, p. 13-19.

Cardon D. (1996), L'entretien compréhensif (Jean-Claude Kaufmann), *Réseaux*, vol. 14, n° 79, p. 177-179.

Carluer F. (2006), Réseaux d'entreprises et dynamiques territoriales : une analyse stratégique, *Géographie, économie, société*, vol. 8, n° 2, p. 193-214.

Carré D., Levratto N. (2011), Dynamique des territoires, agglomération et localisation des firmes, *Innovations*, vol. 35, n° 2, p. 183-206.

Carrier M., Demazière C. (2012), La socio-économie des villes petites et moyennes : questions théoriques et implications pour l'aménagement du territoire, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, vol. avril, n° 2, p. 135-149.

Carrouet G. (2013), *Du TGV Rhin-Rhône au "Territoire" Rhin-Rhône : réticularité, mobilité et territorialité dans un espace intermédiaire*. Thèse de doctorat en géographie, Université de Bourgogne, 527 p.

Carrouet G., Facchinetti-Mannone V., Bérion P., Richer C. (2013), Les stratégies d'anticipation des "effets" territoriaux des grands équipements de transport : le cas du TGV Rhin-Rhône, *Géotransports*, n° 1-2, p. 35-50.

Casabianca C., Chaplault C., Cufay M., Erny I., Kauffman E., Lagardère A., Latimier A-C., Le Gall V., Le Saux T., Rouge T. (2015), *L'arrivée de la LGV SEA à Bordeaux : points de vue des acteurs économiques*, Rapport de master en aménagement et développement des territoires (Université de Bordeaux) pour le compte de l'Observatoire socio-économique de la LGV SEA, 68 p.

Cascetta E., Certeni A., Montanino M. (2013), A new measure of accessibility based on perceived opportunities, *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, vol. 87, p. 117-132.

Cattan N., Frétigny J-B. (2011), Les portes d'entrée de la France et les systèmes territoriaux des flux : état des lieux et problématiques, *Territoires 2040 : revue d'études et de prospective*, n° 3, p. 60-77.

CCI (Chambres de Commerce et d'Industrie) de Champagne-Ardenne (2007), *Ce que les entreprises disent du TGV Est*, 4 p.

CCI des Côtes-d'Armor (2016), *Quelle vision du développement économique du Pays de Saint-Brieuc ?*, 23 p.

CERNA (Centre d'économie industrielle de l'Ecole des Mines de Paris), LET (Laboratoire d'Economie des Transports) (1996), *Coûts de transport, économies d'échelle et organisation spatiale de la production industrielle*, Rapport final pour le Ministère de l'environnement, 48 p.

CESER Bretagne (2012), *Optimiser les projets Bretagne à Grande Vitesse*, Rapport du Conseil économique social et environnemental de Bretagne, 390 p.

Chalard L. (2006), France : le palmarès des agglomérations, *Population & Avenir*, vol. 680, n° 5, p. 4-8.

Chandler A. (1962), *Strategy and structure: chapters in the history of the industrial enterprise*, Cambridge: M.I.T. Press, 463 p.

Chardonnel S., André-Poyaud I., Charleux L., Tabaka K. (2008), La mobilité au cœur des emplois du temps des citadins, In : Chalas Y., Paulhiac F. (dir.) (2008), *La mobilité qui fait la ville*, Lyon : CERTU, p. 67-95.

Charnoz P., Lelarge C., Trevien C. (2017), L'infrastructure TGV est-elle un facteur de compétitivité pour les entreprises ?, *Insee Analyses*, n° 31, [en ligne].

Chen C-L., Hall P. (2011), The impacts of high-speed trains on the British economic geography: a study of the UK's IC125/225 and its effects, *Journal of Transport Geography*, vol. 19, n° 4, p. 689-704.

Chen G., de Abreu e Silva J.A. (2013), Regional impacts of high-speed rail: a review of methods and models, *Transportation Letters*, vol. 5, n° 3, p. 131-143.

Chen M. (2014), *Impacts of French high-speed rail investment on urban agglomeration economies*, Doctor of Philosophy in City and Regional Planning, University of Pennsylvania, 195 p.

Chen Z., Haynes K-E. (2017), Impact of high-speed rail on regional economic disparity in China, *Journal of Transport Geography*, n° 65, p. 80-91.

Chenu A. (2002), Les horaires et l'organisation du temps de travail, *Economie et statistique*, n° 352-353, p. 151-167.

Cheruel J. (2015), Le Pôle métropolitain Loire-Bretagne et ses territoires d'échanges, *Dynamiques métropolitaines de l'espace Loire-Bretagne*, n° 8 (juillet), [en ligne].

Chevalier J. (coord.), Amiard D., Djeridi N., Dodier R. (1997), *Le Mans : 6 ans après l'arrivée du TGV*, Rapport d'étude de l'Université du Maine pour la DATAR/OEST/DTT, vol. 1-2-3, 180 p.

Chevalier J. (coord.), Berirand J-R., Gerbouin J-J., Kabtouri M., Amiard D., Djeridi N., Hérin M., Véré L., Gac G. (1990), *Le Mans à l'arrivée du TGV Atlantique*, Rapport d'étude de l'Université du Maine pour la DATAR/OEST/DTT, 187 p.

Chevallier M. (1989), *La redistribution du temps et de l'espace des usagers fréquents du TGV à Lyon et à Valence : de l'effet TGV à l'outil TGV*, Rapport de recherche pour le compte du Ministère de l'équipement, Bron : ARCADES, 142 p.

Chèze C., Nègre R. (2017), Wider economic impacts of high-speed rail: example of agglomeration benefits assessment on Bretagne Pays de Loire high speed rail project, *Transportation Research Procedia*, vol. 25, p. 5307-5324.

Chia E., Torre A., Rey-Valette H. (2008), Conclusion : vers une « technologie » de la gouvernance territoriale ! Plaidoyer pour un programme de recherche sur les instruments et dispositifs de la gouvernance des territoires, *Norois*, vol. 209, n° 4, p. 167-177.

Chomel C., Declerck F., Filippi M., Frey O., Mauget R. (2013), *Les coopératives agricoles : identité gouvernance et stratégies*, Paris : Larcier, 491 p.

Claisse G., Duchier D. (1993), Des Observatoires d'effets T.G.V. : réflexions méthodologiques, *colloque Villes et TGV*, Lyon : Laboratoire d'Économie des Transports, décembre 1993, 16 p.

Claval P. (1981), Chronique de géographie économique XV : Les économistes et la ville, *Revue Géographique de l'Est*, tome 21, n° 3 (juillet-septembre), p. 213-225.

Claval P. (1984), *Géographie humaine et économique contemporaine*, Paris : PUF, 442 p.

Cliquet G., Josselin J-M. (2002), *Stratégies de localisation des entreprises commerciales et industrielles : de nouvelles perspectives*, Louvain-la-Neuve : De Boeck Université, 312 p.

Cochrane A. (1987), What a difference the place makes: the new structuralism of locality, *Antipode*, vol. 19, n° 3, p. 354-363.

Coffey W.J., Polèse M., Drolet R. (1996), Examining the thesis of central business district decline: evidence from the Montreal metropolitan area, *Environment and Planning A*, vol. 28, n° 10, p. 1795-1814.

Coissard S. (2007), Perspectives – La nouvelle économie géographique de Paul Krugman : apports et limites, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, tome 1, p. 111-125.

Colletis-Wahl H-K. (1999), L'évaluation des infrastructures de transport. Quelle représentation théorique des liens entre l'infrastructure et le développement ?, *Politiques et management public*, vol. 17, n° 1, p. 17-35.

Colletis-Wahl H-K., Meunier C. (2003), *Infrastructures de transport et développement économique en espace rural : quelles méthodes pour quels ''effets'' ?*, rapport pour le PREDIT, 75 p.

Combes P.P., Mayer T., Thisse J-F. (2006), Krugman, increasing returns and economic geography, *Journal of Political Economy,* n° 99, p. 483-499.

Combes S., Hasiak S., Menerault P. (2009), *Transport ferroviaire régional à grande vitesse : des exemples européens*, coll. « les rapports » du SETRA, 49 p.

Coris M. (2003), les sociétés de services en logiciels libres : l'émergence d'un système de production alternatif au sein de l'industrie du logiciel ?, *Onzième rencontre internationale du GERPISA*, Paris, 11-13 juin, 23 p.

Coris M. (2008), Proximités et délocalisations : le cas du logiciel, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, tome 3, p. 361-380.

Corriol V., Baury G., Johans E., Maillet L. (2013), Introduction, *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, tome 120, p. 9-26.

Costas J. (2013), Problematizing mobility: a metaphor of stickiness, non-places and the kinetic elite, *Organization Studies*, vol. 34, n° 10, p. 1467-1485.

Couclelis H. (2000), From sustainable transportation to sustainable accessibility: can we avoid a new tragedy of the commons?, In : Jannelle D.G, Hodge D.C. (ed.), *Information, place and cyberspace : issues in accessibility*, New-York: Springer, p. 341-361.

Cour des comptes (2014), La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence, Rapport public thématique (octobre), 173 p.

Cresswell T. (2006), *On the move: mobility in the modern western world*, London: Routledge, 340 p.

Cresswell T., Merriman P. (eds) (2011), *Geographies of mobilities: practices, spaces, subject*, Farnham: Ashgate, 276 p.

Crosier S. (2001), Johann-Heinrich von Thünen: balancing land-use allocation with transport cost, *CSISS Classics*, [en ligne].

Crozet M., Lafourcade M. (2009), *La nouvelle économie géographique*, Paris : La Découverte, coll. Repères, 125 p.

Crozet Y. (2005), Le temps et les transports de voyageur, In : CEMT (ed.), *Conférence Européenne des Ministres des transports - table ronde 127 : "Le temps et les transports"*, Paris : OCDE, p. 27-67.

Crozet Y. (2010), TGV : le temps des doutes ?, *Transports,* Editions techniques et économiques, p. 87-92.

Crozet Y. (dir.) (2013), *En quoi les politiques de transports de voyageurs (urbains et interurbains) peuvent aider à surmonter la crise ?*, rapport de la tâche 5 pour le PREDIT du groupe 6 « Enjeux spatiaux, économiques et politiques des scénarios de mobilité durable à l'horizon 2050 », 50 p.

Crozet Y. (2014), Accessibilité des transports terrestres et développement économique : nous devons changer d'époque !, *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*, vol. 3, n° 75, p. 30-34.

Crozet Y. (2015a), High speed rail and urban dynamics: wider or targeted economic effects?, *colloque High-speed rail and the city: urban dynamics and tourism*, Université Paris-Est : Champs-sur-Marne, 21-23 janvier.

Crozet Y. (2015b), *Les transports et le financement de la mobilité*, Note de la Fondation pour l'innovation politique, 31 p.

Crozet Y. (2016), *Hyper-mobilité et politiques publiques - Changer d'époque ?*, Paris : Economica, coll. Méthodes et Approches, 190 p.

Crozet Y. (2017), Economie de la vitesse : Ivan Illich revisité, *L'Economie politique*, vol. 76, n° 4, p. 24-37.

Crozier M., Friedberg E. (1977), *L'Acteur et le système*, Paris : Editions du Seuil, coll. Sociologie politique (2nde édition 1981), 436 p.

Da Cunha A., Schmid O. (2006), *Objet, démarches et méthodes : les paradigmes de la géographie*, Lausanne : Matériaux pour les cours et les séminaires, n° 48, 213 p.

DATAR (2013), *Les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire en France*, Paris : éd. La Documentation française, 94 p.

Dauphiné A. (1991), Espace terrestre et espace géographique, In : Bailly A. (dir.), *Les concepts de la géographie*, Paris : Masson, p. 43-54.

Davezies L. (2008), *La République et ses territoires – La circulation invisible des richesses*, Paris : Seuil, coll. « La république des idées », 109 p.

De La Morinerie D. (2011), *L'engagement des entreprises dans le développement local de quartiers défavorisés : la démarche innovante du Groupe Mutuelle dans le Mantois*, cahier de recherche de l'observatoire du management alternatif d'HEC Paris, 91 p.

De La Villarmois O., Tondeur H., Huynh T.N.V. (2003), L'externalisation de la fonction comptable et financière : définition et facteurs explicatifs, *Cahiers de la Recherche du CLAREE*, [sans numérotation.], p. 1-15.

De Lapparent M. (2004), *De la valeur du temps à la valeur du risque de perte en temps dans les transports : les cas des déplacements domicile-travail*, Thèse de doctorat en économie, Université Paris 1, 172 p.

De Vauplane H. (2015), Les nouveaux acteurs de la finance, *Revue d'économie financière*, vol. 118, n° 2, p. 27-35.

Debontride X. (2016), Immobilier d'entreprise : les promoteurs misent sur le haut de gamme, *Place Publique*, n° 39 (janvier-février), p. 37-39.

Delage A. (2013), *La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle – Le retournement de valeur dans les projets urbains de quartiers de gare à Saint-Etienne Châteaucreux (France) et Liège-Guillemins (Belgique)*, Thèse de doctorat en géographie, aménagement et urbanisme, Université Lumière Lyon 2, 542 p.

Delage A. (2016), “Give me a high-speed rail station, or nothing!” How private stakeholders consider investing in the high-speed rail station’s area in shrinking cities, *Belgeo*, n° 3, [en ligne].

Delaplace M. (2012), TGV, développement local et taille des villes : une analyse en termes d'innovation de services, *Revue d’Économie Régionale et Urbaine*, tome 2, p. 265-290.

Delaplace M., Bazin S., Beckerich C., Blanquart C. (2013), *Les enjeux et opportunités de la Grande Vitesse Ferroviaire en termes de développement local et de développement durable : une analyse fondée sur la production et l'appropriation des innovations de services*. Rapport de recherche PREDIT, 188 p.

Delaplace M., Perrin J. (2013), Multiplication des dessertes TGV et Tourismes urbains et d’affaires : regards croisés sur la Province et l’Île-de-France, *Recherche Transport et Sécurité*, n° 29, p. 177-191.

Dellis P., Picard P. (2005), Les SSII : déjà près de 40 ans d'histoire, *Entreprises et histoire*, vol. 40, n° 3, p. 6-7.

Delmer S., Facchinetti-Mannone V., Menerault P., Richer C. (2012), L'appropriation locale de la grande vitesse ferroviaire en Europe : trajectoires croisées : Anvers, Lille, Metz-Nancy, Saragosse, *Revue d'histoire des chemins de fer*, p. 319-348.

Delmond M-H. (1996), L'externalisation du développement d'applications informatiques : concepts et analyse des déterminants, *Systèmes d'Information et Management*, vol. 1, n° 3, p. 3-28.

Demazière C. (1996), *Développement économique et structuration de l’espace urbain*, Thèse de doctorat en sciences économiques, Université des sciences et technologies de Lille, 483 p.

Demazière C. (2002), L’action économique locale et l’environnement : les collectivités locales prennent-elles en compte les contraintes et opportunités qu’offrent les ressources naturelles pour l’économie d’un territoire ?, *Développement durable et territoires*, dossier 1, [en ligne].

Demazière C. (2005), Le développement économique local, In : Bonnard M., *Les collectivités territoriales en France*, Paris : La Documentation française, coll. Les Notices, p. 156-160.

Demazière C., Ménage P. (2002), Les agglomérations moyennes françaises à l'ère des TIC et de la « nouvelle économie », *colloque Villes moyennes et mondialisation*, Montréal : Université de Montréal - Institut d'Urbanisme, 15-18 septembre.

Demotz P. (1987), L'évaluation des déplacements professionnels à partir des trafics ferroviaires « grandes lignes » au départ de Lyon, *Revue de géographie de Lyon*, vol. 62, n° 1, p. 65-87.

Deng G. (1999), Chinese maritime activities and socioeconomic development: c. 2100 B.C.-1900 A.D., *Journal of World History*, vol. 10, n° 1, p. 213-215.

Denis M. (1973), Rennes au XIXe siècle, ville « parasitaire » ?, *Annales de Bretagne*, tome 80, n° 2, p. 403-439.

Desage F., Godard J. (2005), Désenchantement idéologique et réenchantement mythique des politiques locales, *Revue française de science politique*, vol. 55, n° 4, p. 633-661.

Devisme L. (2005), La *ville décentrée. Figures centrales à l’épreuve des dynamiques urbaines*, Paris : L’Harmattan, coll. Villes et entreprises, 302 p.

Di Méo G. (1991), *L’Homme, la Société, l’Espace*, Paris : Anthropos, 319 p.

Di Méo G. (1996), *Les territoires du quotidien*, Paris : L’Harmattan, coll. Géographie sociale, 207 p.

Di Méo G. (1998), *Géographie sociale et territoire*, Paris : Nathan, coll. Fac-géographie, 320 p.

Didier M., Prud’homme R. (2007), *Infrastructures de transport, mobilité et croissance*, rapport pour le Conseil d’Analyse Economique, Paris : La Documentation française, 241 p.

Dietrich A., Lozier F. (2012), Entre relation d’emploi et relation de services : Les stratégies de deux sociétés de services en ingénierie informatique (SSII), *Formation emploi*, n° 119, p. 29-46.

Dietrich A., Moysan-Louazel A. (2012), Conflits de territoire dans la profession d'expert-comptable, *Revue Française de Socio*-Économie, vol. 9, n° 1, p. 227-245.

Dockès P. (1969), *L'espace dans la pensée économique du XVIe au XVIIIe siècle*, Paris : Flammarion, 464 p.

Donaldson D. (2010), *Railroads of the Raj: estimating the impact of transportation infrastructure*, Asia research centre working paper 41, 54 p.

Donzelot J., Mevel C., Wievekens A. (2003), *Faire société : La politique de la ville aux États-Unis et en France*, Paris : Seuil, coll. La couleur des idées, 368 p.

Dornbusch J. (1990), Nantes, 7 ans après l'arrivée du TGV Atlantique, *Notes de Synthèse de l'OEST*, mai-juin, [pages indéterminées].

Dorolle A. (2016), La mobilité à longue distance des Français en 2015, *Datalab essentiel*, n° 58 (novembre), [en ligne].

Dorolle A. (2018), La mobilité à longue distance des Français en 2016, *Datalab essentiel*, n° 138 (février), [en ligne].

Dubois S. (2010), TGV : un quart de siècle de bouleversements géoéconomiques et géopolitiques, *Géoéconomie*, vol. 52, n° 1, p. 89-104.

Dubresson A., Jaglin S. (2005), Gouvernance, régulation et territorialisation des espaces urbanisés : approches et méthode, In : Antheaume B., Giraut F. (eds.), *Le territoire est mort : vive les territoires ! Une refabrication au nom du développement*, Paris : IRD, p. 337-352.

Dumont G-F. (2012), *Diagnostic et gouvernance des territoires : concepts, méthode, application*, Paris : Armand Colin, coll. « U. Géographie », 304 p.

Dumont G-F. (2017), Territoires : le modèle « centre-périphérie » désuet, *Outre-Terre*, vol. 51, n° 2, p. 64-79.

Dumont M. (2015), Rennes, vers une culture partenariale, Dossier « Métropoles, entre fiction et réalités » du POPSU (Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines), p. 11.

Dumont M. (2016), Genèse d'EuroRennes : nouvelles méthodes pour un vieux projet, *Place Publique*, n° 39 (janvier-février), p. 19-23.

Dumont M., Le Corre T. (2013), Chapitre II : gare, partenariat et stratégies métropolitaines, In : Dumont M. (coord.) *et al.*, *Rennes : rapport final du POPSU (Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines)*, p. 81-184 (axe thématique 2 : gares, pôles d'échanges et leurs quartiers).

Dupont J-P., Olivard P. (rapps.) *et al.* (2012), *Optimiser le projet Bretagne à grande vitesse*, Rapport du CESER de Bretagne, 390 p.

Dupuy G. (1999), From the ''magical circle'' to ''automobile dependence'': measurements and political implications, *Transport Policy*, vol. 6, p. 1-17.

Duranton G., Puga D. (2001), Nursery cities: urban diversity, process innovation, and the life cycle of products, *American Economic Review*, vol. 91, n° 5, p. 1454-1477.

Duranton G., Puga D. (2004), Micro-foundations of urban agglomeration economies, In: Henderson J.V., Thisse J-F. (ed.), *Handbook of Regional and Urban Economics*, vol. 4, p. 2063-2117.

Duranton G., Puga D. (2005), From sectoral to functionnal urban specialisation, *Journal of Urban economics*, vol. 57, n° 2, p. 343-370.

Duranton G., Rodriguez-Pose A. (2005), When economists and geographers collide, or the tale of the lions and the butterflies, *Environment and Planning A*, vol. 37, p. 1695-1705.

Duranton G., Turner M. (2012), Urban growth and transportation, *Review of Economic Studies*, vol. 79, n° 4, p. 1407-1440.

Dziedzicki J-M. (2003), La gestion des conflits d'aménagement entre participation du public et médiation, *Annuaire des collectivités locales*, tome 23, p. 635-646.

Egelhoff W.G. (1991), Information-processing theory and the multinational enterprise, *Journal of International Business Studies*, vol. 22, n° 3, p. 341-368.

Eickelpasch A., Hirte G., Stephan A. (2016), Firms' evaluation of location quality: evidence from East Germany, *Journal of Economics and Statistics*, vol. 236, n° 2, p. 241-273.

Ejermo O., Hansen H.K. (2015), How important are local inventive milieus: the role of birthplace, high school and university education, *Geoforum*, vol. 65, p. 387-397.

El Akremi A., Igalens J., Vicens C. (2004), Flexibilité organisationnelle : complexité et profusion conceptuelles, In : Beaujolin-Bellet R. (dir.), *Flexibilités et performances*, Paris : La Découverte, coll. « Recherches », p. 21-50.

Elissalde B. (2002), Une géographie des territoires, *L'information géographique*, vol. 66, n° 3, p. 193-205.

Ellison G., Glaeser E.L., Kerr W.R. (2010), What causes industry agglomeration? Evidence from coagglomeration patterns, *American Economic Review*, vol. 100, n° 3, p. 1195-1213.
Everaere C., Grimand A., Laviolette M. (2003), Formation, conditions de travail et relations sociales dans les sociétés de services informatiques, *Education Permanente*, vol. 155, n° 3, p. 147-155.
Ewing R. (1996), *Best development practices: doing the right thing and making money at the same time*, Chicago: Planners Press, 180 p.
Faber P. (2000), *La motivation du dirigeant de PME : un processus à gérer pour soi-même et l'organisation*, Thèse de doctorat en gestion, Université Lille 1, 471 p.
Fablet A., Serval S., Zeller C. (2014), La relation entre mobilisation collective, engagement multiple et intention de quitter des consultants : le cas d'une SSII, *Management & Avenir*, vol. 74, n° 8, p. 97-116.
Facchinetti-Mannone V. (2011), Quels effets territoriaux pour les nouvelles gares de la LGV Rhin-Rhône ?, *Images de Franche-Comté*, n° 43, p. 16-19.
Facchinetti-Mannone V. (2013), Les nouvelles gares TGV périphériques : des instruments au service du développement économique des territoires ?, *Géotransports*, n° 1-2, p. 51-66.
Facchinetti-Mannone V., Bavoux J-J. (2010), L'implantation des gares TGV en France : tensions interscalaires, jeux d'acteurs et recompositions spatiales, *Belgeo*, n° 1-2, [en ligne].
Facchinetti-Mannone V., Richer C. (2008), Gares centrales et gares TGV bis en France : l'enjeu du doublement de la fonction ferroviaire, *3.ª jornada europea sobre alta velocidad y territorio*, Ciudad Real : Universidad de Castilla-la Mancha, 20 novembre, 16 p.
Facchinetti-Mannone V., Richer C. (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.
Fache J. (2008), *Acentralité spatiale : de la centralité théorique au projet territorial*, Habilitation à Diriger des Recherches, Université Paris-Nord - Paris XIII, 291 p.
Falcoz C. (2001), La carrière 'classique' existe encore : le cas des cadres à haut potentiel, *Annales des Mines*, n° 64 (juin), p. 4-17.
Farrell J., Saloner G. (1986), Installed base and compatibility: innovation, product preannouncements, and predation, *American Economic Review*, vol. 76, n° 5, p. 940-955.
Farrington J.H. (2007), The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography, *Journal of Transport Geography*, vol. 15, p. 319-330.
Fearon D. (2002), Theory of the Location of Industries – 1909, *CSISS Classics*, [en ligne].
Féré C. (2011), *Concilier accès à la mobilité pour tous et mobilité durable : la prise en compte des inégalités d'accès à la mobilité dans les politiques urbaines de l'agglomération lyonnaise*, Thèse de doctorat de géographie, aménagement et urbanisme, Université Lumière Lyon 2, 445 p.
Ferru M. (2009), *La géographie des collaborations pour l'innovation : le rôle des contraintes de ressources et de mise en relation*, Thèse de doctorat en sciences économiques, Université de Poitiers, 352 p.
Figueiredo O., Guimarães P., Woodward D. (2002), Home-field advantage: location decisions of Portuguese entrepreneurs, *Journal of Urban Economics*, vol. 52, n° 2, p. 341-361.
Fol S., Gallez C. (2013), Mobilité, accessibilité et équité : pour un renouvellement de l'analyse des inégalités sociales d'accès à la ville, *colloque international du Labex Futurs Urbains*, Marne-la-Vallée, 16-18 janvier, 10 p.
Fondeur Y. (2013a), Introduction – Systèmes d'emploi et pratiques de recrutement, *La Revue de l'Ires*, vol. 76, n° 1, p. 31-43.
Fondeur Y. (2013b), Services de conseil en informatique : recruter pour placer, *La Revue de l'Ires*, vol. 76, n° 1, p. 99-125.
Fondeur Y., Sauviat C. (2003), Les services informatiques aux entreprises : un « marché de compétences », *Formation Emploi*, n° 82, p. 107- 123.
Foucqueron G. (2008), *Saint-Malo : histoire et géographie contemporaine*, Quimper : Editions Palantines, 223 p.

Fourniau J-M. (2001), Le conflit du TGV Méditerranée : la structuration d'un espace public de discussion de la légitimité des décisions, In : Donzel A. (dir.), *Métropolisation, gouvernance et citoyenneté dans la région urbaine marseillaise,* Paris : Maisonneuve & Larose, p. 467-485.

Frémont A. (2014), Les effets structurants ou les raccourcis de l'explication géographique, In : Beaucire F., Delaplace M., Ninot O., Bretagnolle A., Pumain D., Offner J-M. (dir.), Les effets structurants des infrastructures de transport. L'*Espace géographique*, n° 43, tome 1, p. 65-67.

Frey U. (2009), Les étapes du développement d'une entreprise, *pe - Gestion de la petite entreprise*, vol. 3, n° 1, p. 4-10.

Fritsch B. (2008), Réseau routier national et développement économique régional : une approche par fonction de production revisitée, *Les cahiers scientifiques du transport*, n° 53, p. 3-28.

Fugier P. (2010), Les approches compréhensives et cliniques des entretiens sociologiques, *¿ Interrogations ? Revue pluridisciplinaire de sciences humaines et sociales*, n° 11, [en ligne].

Fujita M., Thisse J-F. (1986), Spatial with a land market: Hotelling and von Thünen unified, *Review of Economic Studies*, vol. 53, p. 819-841.

Fujita M., Thisse J. (2003), *Economie des villes et de la localisation*, Louvain-la-Neuve : De Boeck Supérieur, 560 p.

Gac G. (1990), Effets socio-économiques du TGV A au Mans : restructuration du centre, conséquence la plus immédiate, *Notes de Synthèse de l'OEST*, février, p. 7-10.

Gaillard M. (2012), *Bilan du débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse Paris / Orléans / Clermont-Ferrand / Lyon*, Rapport du Président de la Commission nationale du débat public, 18 p.

Gallez C., Kaufmann V. (2009), Aux racines de la mobilité en sciences sociales : contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine, In : Flonneau M., Guigeno V. (dir.) (2009), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Rennes : PUR, 331 p.

Gallouj C., Leloup F., Mérenne-Schoumaker B., Moyart L., *et al.* (2006), *Services aux entreprises et développement régional – Bilan et perspectives*, Louvain-la-Neuve : De Boeck, coll. Economie Société Région, 429 p.

Gallouj F. (1991), Les formes de l'innovation dans les services de conseil, *Revue d'économie industrielle*, vol. 57, 3ème trimestre, p. 25-45.

Gannon F. (1995), Réseaux de villes et réseaux d'entreprises : quelle intégration ?, *Flux*, n°20, p. 28-39

Garabiol D. (2012), Le modèle de la banque mutualiste : la création de valeur au bénéfice des clients ?, *Revue d'économie financière*, vol. 106, n° 2, p. 139-151.

Garmendia M., Ribalaygua C., Ureña J.M. (2012), High speed rail: implication for cities, *Cities*, vol. 29, n° 2, p. 26-31.

Garmendia M., Ribalaygua C., Ureña J.M., Leal J., Coronado J-M. (2008), Urban residential development in isolated small cities that are partially integrated in metropolitan areas by high speed train, *European Urban and Regional Studies*, vol. 15, n° 3, p. 249-264.

Garnier J. (1942), Le Mans, *Bulletin de l'Association de géographes français*, n° 149-150, p. 117-130.

Garnier J. (2005), Proximités lourdes, proximités légères : une trajectoire de l'appareil productif dans l'aire métropolitaine marseillaise, *Géographie, économie, société*, vol. 7, n° 4, p. 365-380.

Garnier J., Mercier D. (2007), Les logiques spatiales dans les processus de création et de développement de start-up : comparaison de deux processus dans l'aire métropolitaine marseillaise, *colloque "Logiques spatiales de l'innovation"*, Bordeaux, 15-17 novembre, 17 p.

Gaspar J., Glaeser E.L. (1998), Information technology and the future of cities, *Journal of Urban Economics*, Elsevier, vol. 43, n° 1, p. 136-156.

Gaujard C. (2008), Vers un nouvel idéaltype organisationnel : une application de la méthode wébérienne aux start-up actuelles, *Innovations*, vol. 27, n° 1, p. 163-182.

Geertz C. (2002), Culture, esprit, cerveau, In : Rastier F., Bouquet S. (eds.), *Une introductin aux sciences de la culture*, Paris : PUF, p. 229-241.

Géneau de Lamarlière I. (2002), Commentaire de l'article « De la localisation industrielle. Première partie : la théorie pure de la localisation » de A. Weber, *Géographie, Economie, Société*, n° 4, p. 377-386.

Géneau de Lamarlière I. (2008), Une relecture des travaux d'Alfred Weber sur la localisation – A l'articulation de l'économique et du socioculturel, *Annales de géographie*, vol. 664, n° 6, p. 50-69.

Géneau de Lamarlière I., Staszak J-F. (2000), *Principes de géographie économique*, Paris : Bréal, coll. « Grand Amphi Géographie », 448 p.

Gérardin B., Cusset J-M., Bonnafous A., Valère J. (1981), *Système permanent d'observation du triangle Lyon-Chambéry-Grenoble (SPOT)*, Rapport du Laboratoire d'économie des transports, 237 p.

Gerbaux F., Muller P. (1992), Interventions économiques des collectivités locales, *Pouvoirs*, n° 60, p. 99-114.

Geslin C. (dir.) *et al.* (2001), *La vie industrielle en Bretagne : une mémoire à conserver*, Rennes : PUR, coll. Histoire, 279 p.

Geurs K.T., van Wee B. (2004), Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions, *Journal of Transport Geography*, vol. 12, p. 127-140.

Ghemawat, P. (2007), Managing differences: the central challenge of global strategy, *Harvard Business Review*, vol. 85, n° 3, p. 58-68.

Gilly J-P., Torre A. (eds.) (2000), Dynamiques de proximité, Paris : L'Harmattan, coll. Emploi, Industrie et Territoire, 306 p.

Giuliano G. (2004), Land use im*pact*s of transportation investments, In: Hanson S., Giuliano G. (eds.), *The geography of urban transportation*, New York: Guilford, p. 237-273.

Givoni M., Banister D. (2012), Speed: the less important element of the high-speed train, *Journal of Transport Geography*, vol. 22, p. 306-307.

Glaeser E.L., Kohlhase J.E. (2004), Cities, regions and the decline of transport costs, *Papers in Regional Science*, vol. 83, n° 1, p. 197-228.

Glémain P., Bioteau E., Poutier E., Billaudeau V. (2014), Les proximités des microcrédits sociaux, une analyse en région Pays-de-la-Loire, *Géographie, économie, société*, vol. 16, n° 1, p. 33-46.

Godard F., Boulin J-Y., Dommergues P. (dir.) (2003), *Temps et territoires*, La Tour-d'Aigues : Editions de l'Aube, 208 p.

Goldblum C., Fabre M-H. (1997), *Effets du TGV sur l'aménagement du territoire sud-coréen*, note de synthèse pour la DATAR, ARDU-IFU, Laboratoire Théorie des mutations urbaines, 127 p.

Gordon P., Kumar A., Richardson H-W. (1989), The influence of metropolitan spatial structure on commuting time, *Journal of urban* economics, vol. 26, p. 138-151.

Gotman A. (1985), La neutralité vue sous l'angle de l'E.N.D.R., In : Blanchet A. (dir.*), L'entretien dans les sciences sociales*, Paris : Dunod, coll. Psycho Sup, p. 149-182.

Gouedard-Comte O. (1983), *Nouvelles technologies de transmission de l'information et insertion régionale des firmes*, Thèse de doctorat en analyse et politique économique, Université Lumière Lyon 2, 322 p.

Gould P. (1969), *Spatial diffusion: resource paper n° 4*, Commission on college geography, Association of American geographers, Washington D.C, 80 p.

Gourlay F. (2002), *La mondialisation à l'échelle d'une ville moyenne maritime*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Bretagne Sud, 536 p.

Gourlay F., Marinos C. (2017), Bretagne Sud : de la construction interterritoriale à la métropole en réseau, *Journée scientifique L' « alliance des territoires » : usages de la notion et perspectives scientifiques*, Rennes, 19 octobre.

Graham D.J., Kim H.Y. (2007), An empirical analytical framework for agglomeration economies, *Annals of Regional Science*, vol. 42, n° 2, p. 267-289.

Gramlich E.M. (1994), Infrastructure investment: a review essay, *Journal of Economic Literature*, vol. 32, n° 3, p. 1176-1196.

Granovetter M. (1992), Economic institutions as social constructions: a framework for analysis, *Acta Sociologica,* vol. 35, n° 1, p. 3-11.
Granovetter M. (2000), *Le marché autrement*, Paris : Edition Desclée de Brouwer, coll. « Sociologie économique », 238 p.
Gras J. (2009a), Chapitre 19 - Pays de la Loire, In : Boyer J-C. (dir.) *et al.*, *La France – Les 26 régions*, Paris : Armand Colin, coll. « U. Géographie », p. 262-277.
Gras J. (2009b), Chapitre 6 - Bretagne, In : Boyer J-C. (dir.) *et al.*, *La France – Les 26 régions*, Paris : Armand Colin, coll. « U. Géographie », p. 71-86.
Greffe X. (2002), *Le développement local*, La Tour-d'Aigues : Editions de l'Aube, 199 p.
Greve H. (2000), Market niche entry decisions: competition, learning, and strategy in Tokyo banking, 1894-1936, *Academy of Management Journal*, vol. 43, n° 5, p. 816-836.
Grimal R. (2011), *Estimation des circulations à partir de l'Enquête Nationale Transports*, Note du SETRA n° 5 (septembre), coll. « Mobilités à longue distance », 38 p.
Grossetti M., Barthe J-F., Chauvac N. (2016), *Innovateurs ordinaires : une enquête sociologique sur des startups françaises*, Document de travail (texte provisoire d'un ouvrage), 96 p.
Guérin-Pace F. (2006), Sentiment d'appartenance et territoires identitaires, *L'Espace géographique*, vol. 35, n° 4, p. 298-308.
Guilbault M., Muller M., Ollivier-Trigalo M. (1984), Eléments pour un bilan socio-économique du TGV, In : *Les aspects socio-économiques des trains à grande vitesse*, Paris : La Documentation française, p. 377-404.
Guillaume H., Gressier C., de Fenoyl C., de Saint-Pulgent N., Seligmann B. (2003), *Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport*, Rapport de l'Inspection générale des Finances et du Conseil général des Ponts et Chaussées, 115 p.
Guillier C. (2002), *Imitation et/ou innovations dans les politiques publiques de communication des villes ?*, Mémoire de master en sciences de la communication, Université Rennes 2, 111 p.
Guilloux T., Rabaud M., Richer C. (2015), De l'enquête-ménage aux enquêtes-déplacements : comment l'action publique a fait évoluer ses instruments d'évaluation, In : Armoogum J., Guilloux T., RicherC. (dir), *Mobilité en transitions. Connaître, comprendre et représenter*, éd. CEREMA-IFSTTAR, coll. Rapport d'études et de recherches, p. 15-29.
Guitton H. (1954), Chardonnet (Jean) – Les grands types de complexes industriels, *Revue économique*, vol. 5, n° 2, p. 320.
Gury G. (2012), *Les temps de déplacement professionnel*, Mémoire de master en droit et pratique des relations de travail, Université Panthéon-Assas, 186 p.
Gutierrez J. (2001), Location, economic potential and daily accessibility: an analysis of the accessibility impact of the high-speed line Madrid-Barcelona-French border, *Journal of Transport Geography*, vol. 9, n° 4, p. 229-242.
Guy C., Givord L. (2004), *Rennes, le pari d'une agglomération multipolaire : trente ans de développement d'une métropole*, La Tour-d'Aigues : Editions de l'Aube, 219 p.
Gwiazdzinski L. (1997), Sentiment d'appartenance et développement des territoires, *Les Échos du développement durable*, [en ligne].
Gwiazdzinski L. (2009), Bureau des temps, plan de déplacement des entreprises, plans de déplacements urbains, organisation générale des mobilités, quid des outils de la mobilité ?, In : Gwiazdzinski L. *et al.*, *Les paradoxes de la mobilité*, La Tour-d'Aigues: Editions de l'Aube, p. 217-238.
Hägerstrand T. (1970), What about people in regional science?, *Papers of the Regional Science Association*, vol. 24, p. 7-21.
Halden D. (2002), Using accessibility measures to integrate land use and transport policy in Edinburgh and the Lothians, *Transport Policy*, vol. 9, p. 313-324.
Han J., Hayashi Y., Jia P., Yuan Q. (2012), Economic effect of high-speed rail: empirical analysis of Shinkansen's impact on industrial location, *Journal of Transportation Engineering*, vol. 138, n° 12, p. 1551-1557.

Hansen N-M. (1965), Unbalanced growth and regional development, *Western Economic Journal*, n° 4, p. 3-14.

Harvey D., Scott A.J. (1988), La pratique de la géographie humaine : théorie et spécificité empirique dans le passage du fordisme à l'accumulation flexible, *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 32, n° 87, p. 291-301.

Hatchuel A., Weill B. (1992), *L'expert et le système : suivi de quatre histoires de systèmes-experts*, Paris : Economica, 263 p.

Hatzfeld N. (2002), *Les gens d'usine : 50 ans d'histoire à Peugeot-Sochaux*, Paris : Éditions de l'Atelier, 598 p.

Havinden M.A., Queniart J., Stanyer J. (eds.) (1991), *Centre and periphery: Brittany and Cornwall & Devon compared*, Exeter: University Press, 260 p.

Haynes K.E. (1997), Labor markets and regional transportation improvements: the case of high-speed trains, an introduction and review, *The Annals of Regional Science*, vol. 31, n° 1, p. 57-76.

Hayter R. (1997), *The dynamics of industrial location*, Chichester: Wiley, 504 p.

Healey M.J., Rawlinson M.B. (1993), Interviewing business owners and managers: a review of methods and techniques, *Geoforum*, vol. 24, n° 3, p. 39-55.

Hébert C. (1984), *Caractéristiques spatio-fonctionnelles des entreprises et mobilité d'affaires : application au cas de Rhône-Alpes*, Rapport du Laboratoire d'Économie des Transports, 183 p.

Hess G. (2009), L'écosystème industriel : difficulté épistémologique d'une telle analogie, *Natures Sciences Sociétés*, vol. 17, n° 1, p. 40-48.

Hirota M., Iwata M. (1985), Impact du Shinkansen, In : Ministère de l'urbanisme, du logement et des transports : Secrétariat d'Etat chargé des transports, *Les aspects socio-économiques des trains à grande vitesse*, tome 2, éd. La Documentaire française, p. 655-665.

Hirota R. (1985), Present situation and effects of the Shinkansen, *Transport Policy and Decision Making*, vol. 3, n° 3, p. 255-270.

Houée M., Calzada C. (1996), Impact du TGV Nord-Européen sur la mobilité (I), *Notes de Synthèse du SES*, n° 102 (mai), p. 15-20.

Houllier-Guibert C-E. (2008), *Les politiques de communication rennaises pour un positionnement européen. Idéologies territoriales et images de la ville*, Thèse de doctorat en géographie, Université Rennes 2, 539 p.

Houllier-Guibert C-E. (2009), Evolution de la communication territoriale : les limites de l'idéologie de la proximité, *Les Enjeux de l'Information et de la Communication*, n° 1, p. 45-61.

Houllier-Guibert C-E. (2012), De la communication publique vers le marketing des territoires : approche microsociologique de la fabrication de l'image de marque, *Gestion et Management public*, vol. 1-2, n° 2, p. 35-49.

Houllier-Guibert C-E. (2013), I. Eléments de cadrage : organisation, dispositifs et relations entre les acteurs locaux à Rennes, pour le développement métropolitain, In : Dumont M. (coord.) *et al., Rennes : rapport final du POPSU (Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines)*, p. 8-24 (axe thématique 1 : économie de la connaissance et de la créativité).

Houllier-Guibert C-E., Suire R., Bailleul H. (2017), La mise en réseau des entrepreneurs innovants : un défi pour les dispositifs de soutien à l'innovation à l'échelle de la métropole ?, *Innovations*, vol. 52, n° 1, p. 179-210.

Huart Y. (1994), *Les effets du TGV sur l'aménagement du territoire*, Synthèse OEST (septembre), 4 p.

Hubert J-P., Delay-Artous C., Madre J-L., Pistre P. (2016), *La face cachée de la dynamique de la mobilité : rôle des zones peu denses dans l'évolution à long terme des territoires et de la mobilité*, Rapport de recherche dans le cadre du programme GO3 du PREDIT « Mobilités dans les régions urbaines », 194 p.

Hubert J-P., Delisle F. (2010), L'allongement des déplacements quotidiens contribue à l'émergence d'espaces urbains multipolaires, tandis que la mobilité baisse au centre des grandes agglomérations, *Revue du CGDD*, coll. « La mobilité des français », p. 47-64.

Hugot J-B. (2001), *Guide des cabinets de conseil en management*, Paris : Du management eds., 512 p.

Huriot J-M. (1989), *La rente de Thünen retrouvée (quelques réflexions en histoire de la pensée spatiale)*, Rapport de recherche au Laboratoire d'analyse et de techniques économiques (LATEC), 29 p.

Huriot J-M. (1994), *Von Thünen – Economie et espace*, Paris : Economica, 352 p.

Husser J. (2010), La théorie de la structuration : quel éclairage pour le contrôle des organisations ?, *Vie & sciences de l'entreprise*, vol. 183-184, n° 1, p. 33-55.

Igalens J., Roussel P. (1998), *Méthodes de recherche en gestion des ressources humaines*, Paris : Economica, coll. Recherche en gestion, 207 p.

Illeris S. (1996), *The service economy: a geographical approach*, Chichester: Wiley, 236 p.

Ino T. (1986), Speed-up on the Tohoku Shinkansen and its impact on regional transport and economy, World Conference on Transport Research, *Research for Tomorrow's Transport Requirements*, Vancouver, p. 1082-1849.

Ionescu V-R. (2014), *Regional sustainable development under the crisis' impact – A new regional approach*, Sarrebruck: Lambert Academic Publishing, 290 p.

Jayet H. (2000), Villes et marchés du travail, In : Perrin E., Rousier N., *Ville et emploi. Le territoire au cœur des nouvelles formes du travail*, La Tour-d'Aigues : Editions de l'Aube, p. 53-64.

Jensen-Butler C., Madsen B. (2005), Transport and regional growth, In: Button K-J., Hensher D-A. (dir.), *Handbook of transport strategy, policy and institutions*, Oxford: Elsevier, vol. 6, p. 191-223.

Jobert B. (1992), Représentations sociales, controverses et débats dans la conduite des politiques publiques, *Revue française de science politique*, vol. 42, n° 2, p. 219-234.

Joffre P., Koenig G. (1985), *Stratégie d'Entreprise – Antimanuel*, Paris : Economica, 247 p.

Johnson G., Scholes K., Whittington R., Fréry F. (2008), *Stratégique*, Paris : Pearson Education (7ème édition), 720 p.

Joubert M. (2006), L'industrie automobile : un poids modéré dans les Pays de la Loire, *Insee Pays de la Loire Informations statistiques*, n° 237, [en ligne].

Jouvaud M. (1996), Vers une typologie des services selon leurs facteurs de localisation?, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, tome 2, p. 598-625.

Judde de Larivière B. (2013), L'Ille-et-Vilaine ou le mirage du dynamisme perpétuel, *Place Publique*, n° 26 (novembre-décembre), p. 122-126.

Kahn R. (2010), La dimension culturelle du développement territorial, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, tome 4, p. 625-650.

Kantor S. (2008), *The economic impact of the California high-speed rail in Sacramento/Central Valley Area*, Merced: University of California, 37 p.

Kaufmann J-C. (1996), *L'entretien compréhensif*, Paris : Nathan, 126 p.

Kaufmann V. (2002), *Re-thinking mobility*, Burlington: Ashgate, 227 p.

Kaufmann V. (2004), Indispensable et indésirable : les paradoxes de l'automobile en ville, In : Allemand S., Ascher F., Lévy J. (2004), *Les sens du mouvement*, Paris : Belin, p. 239-248.

Kaufmann V., Jemelin C. (2003), Articulation entre urbanisme et transports : quelles marges de manœuvre ?, *Revue internationale de sciences sociales*, n° 176, p. 329-240.

Kawamura K. (2004), Transportation needs, location choice, and perceived accessibility for business establishments, *83rd annual meeting of the Transportation Research Board*, Washington D.C, 33 p.

Ke X., Chen H., Hong Y., Hsiao C. (2017), Do China's high-speed-rail projects promote local economy? New evidence from a panel data approach, *China Economic Review*, vol. 44, p. 203-226.

Kechidi M., Talbot D. (2010), Institutions and coordination: what is the contribution of a proximity-based analysis? The case of Airbus and its relations with the subcontracting network, *International Journal of Technology Management*, vol. 50, n° 3-4, p. 285-299.

Kerdommarec L., Martineau D. (2014), Une mosaïque de zones d'emploi plutôt attractives dans les Pays de la Loire, *Insee Pays de la Loire Etude*, n° 132 (avril), [en ligne].

Kirat T., Lung Y. (1995), Innovations et proximités : le territoire lieu de déploiement des processus d'apprentissage, In : Lazaric N., Monnier J-M. (dir.), *Coordination économique et apprentissage des firmes*, p. 206-227.

Klein O. (1992), La logique de la grande vitesse et les liaisons entre agglomérations, *Transports urbains*, n° 74, p. 17-24.

Klein O. (1998), Les modifications de l'offre de transport : des effets automatiques à l'innovation sociotechnique : l'exemple de la grande vitesse, *Espaces et Sociétés*, tome 1, n° 95, p. 95-126.

Klein O. (2001), *Les horizons de la grande vitesse : le TGV, une innovation lue à travers les mutations de son époque*, Thèse de doctorat en Economies and Finances, Université Lumière - Lyon II, 308 p.

Klein O. (2003), Le travail métropolitain : un outil géographique pour révéler l'usage sélectif de la grande vitesse, *Espace Géographique*, vol. 32, n° 2, p. 113-127.

Klein O., Claisse G., Pochet P. (1997), *Le TGV-Atlantique : entre récession et concurrence : évolution de la mobilité et mise en service du TGV-Atlantique*, Rapport de recherche du Laboratoire d'économie des transports, coll. Etudes et Recherches, n° 7, 163 p.

Klein O., Million F. (2005), *La grande vitesse ferroviaire, le développement socio-économique et l'aménagement des territoires : étude bibliographique et analyse des expériences passées*, Rapport pour Direction Départementale de l'Equipement (DDE) de la Charente, 84 p.

Koenig G. (1974), Théorie économique de l'accessibilité urbaine, *Revue Economique*, vol. 25, n° 2, p. 275-297.

Kokoreff M., Steinauer O., Valdenaire P. (2000), *Anatomie d'un « quartier de gares » : recompositions urbaines, logiques d'acteurs et pratiques d'espace dans la métropole lilloise*, Rapport de recherche pour le PUCA, 223 p.

Koning M. (coord.) *et al.* (2015), Dessertes TGV et dynamiques économiques locales : un éclairage à partir de la distinction entre territoires productifs, résidentiels ou intermédiaires, Rapport final pour le groupement opérationnel n°6 du PREDIT « Crise, Evolution des modes de vie, Mobilité et Politiques de transport », 197 p.

Koning M., Blanquart C., Delaplace M. (2013), Dessertes ferroviaires à grande vitesse et dynamisme économique local : une analyse économétrique exploratoire sur les unités urbaines françaises, *50ème conférence de l'Association des sciences régionales de langue française (ASRDLF)*, Mons, juillet, 32 p.

Krauss G. (2009), Les jeunes entreprises pionnières face à l'incertitude : la construction sociale de l'échec, *Revue Française de Socio-Économie*, vol. 3, n° 1, p. 169-186.

Krugman P. (1991a), *Geography and trade*, Cambridge: The MIT Press, 156 p.

Krugman P. (1991b), Increasing returns and economic geography, *Journal of political economy*, vol. 99, n° 3, p. 483-499.

Krugman P. (1998), What's new about the new economic geography?, *Oxford Review of Economic Policy*, vol. 14, n° 2, p. 7-17.

L'Hostis A. (2014), *Le détour, la pause et l'optimalité – Essai sur la distance et ses apports au transport et à l'urbanisme*, Habilitation à Diriger des Recherches, Université Paris-Est, 225 p.

L'Hostis A., Leysens T., Liu L. (2014), *Contribution de la future ligne ferroviaire à grande vitesse Tours-Bordeaux au développement des réseaux des villes, une évaluation par le potentiel de contact*, Document de travail, 21 p.

Lacostes (coord.) *et al.* (1997), *Nantes, 7 ans après l'arrivée du TGV Atlantique*, Rapport d'étude pour la DATAR/OEST/DTT, 174 p.

Lacour C. (1995), Les fondements théoriques de l'intégration de l'aménagement et de l'environnement, In : Carrière J-P., Mathis P. (dir.), *L'aménagement face au défi de l'environnement*, Paris : Edition de l'ADICUEER, p. 21-39.

Lagandré V., Bazin V., Yahyaoui K. (2013), Industrie : évolution et tendances sur le marché de l'emploi cadre, *Apec – Les études de l'emploi cadre*, mars, 12 p.

Laïdi Z. (2000), *Le sacre du temps présent*, Paris : Flammarion, coll. Champs, 278 p.

Lalau-Keraly A. (2016), *EuroRennes et l'atractivité rennaise post-2020 : le point de vue des PME locales*, Note de l'Audiar, 15 p.

Lallement M., Sarfati F. (2009), La carrière contre le travail ? Savoirs, activités et trajectoires de jeunes experts de la finance et de l'informatique, *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. 126, n° 1, p. 115-130.

Lamarque E. (1999), Les activités clés des métiers bancaires : une analyse par la chaîne de valeur, *Revue Finance Contrôle Stratégie*, vol. 2, n° 2, p. 135-158.

Lanciano E. (2003), Comment justifier de la nécessité d'une rencontre « productive » ? Les enseignements de la littérature des districts industriels, *SASE – Education, connaissances et sociétés futures*, 26-28 juin, Aix-en-Provence, 21 p.

Lane B.W. (2012), On the utility and challenges of high-speed rail in the United States, *Journal of Transport Geography*, n° 22, p. 282-284.

Lash S. (2002), *Critique of information*, London: Sage, 256 p.

Latouille N., Latouche K., Rousselière S. (2014), *Internationalisation des coopératives agricoles françaises*, Document de travail de l'INRA n° 14-05, 29 p.

Laumière F., Wolff J-P. (2013), Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse : des perceptions territoriales différenciées, *Annales de géographie*, vol. 689, n° 1, p. 95-107.

Lawrence P., Lorsch J. (1967), Differentiation and integration in complex organizations, *Administrative Science Quarterly*, vol. 12, p. 1-30.

Lawrence P., Lorsch J. (1994), *Adapter les structures de l'entreprise,* Paris : Les Editions d'Organisation (2ème édition), 237 p.

Lazega E. (1999), Le phénomène collégial : une théorie structurale de l'action collective entre pairs, *Revue française de sociologie*, vol. 40, n° 4, p. 639-670.

Le Bart C. (1989), Sur l'intervention économique des communes, *Politix*, vol. 2, n° 7-8 (octobre-décembre), p. 104-107.

Le Berre M. (1992), Territoires, In : Bailly A., Ferras R., Pumain D (dir.), *Encyclopédie de géographie*, Paris : Economica, 1132 p.

Le Bollan C. (2008), L'arrivée du chemin de fer à Brest ou les effets d'une logique stratégique, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 38, p. 72-86.

Le Carrer M-A. (2017), *Accessibilité et mobilités dans le bassin de Vitré*, Rapport de stage au Laboratoire ESO-Le Mans, Université du Maine, 29 p.

Le Page C., Rasneur H. (2016), *Rennes Métropole et les territoires bretons, une relation profitable à l'ensemble des partenaires*, Note de l'Audiar, 59 p.

Le Rhun P-Y. (dir.) *et al.* (1994), *Géographie et aménagement de la Bretagne*, Morlaix : Skol Vreizh, 240 p.

Lebahy Y. (2014), Les déséquilibres spatiaux, In : Le Rhun P-Y. (dir.) *et al.*, *La Bretagne face à la mondialisation*, [en ligne].

Leboeuf M. (2013), *La grande vitesse ferroviaire*, Paris : Editions Cherche Midi, 832 p.

Lee Y.S. (2007), A Study of the development and issues concerning High Speed Rail (HSR), *Transport Studies Unit Working paper series*, Working paper n° 1020, Oxford: University Centre for the Environment, 19 p.

Lefebvre E., d'Auzay H., Niffle X., Dupuis D., Rafal O. (2015), *Les éditeurs de logiciels à l'export : quelles stratégies pour se développer à l'international ?*, Rapport d'étude de KPMG France/CXP Group pour le Ministère de l'économie, de l'industrie et du numérique, 183 p.

Leguay J-P. (dir.) (1988), *Histoire de Vannes*, Toulouse : Editions Privât, 320 p.

Lejoux P. (2006), *Localisation des consommateurs et organisation spatiale de l'économie – Une mesure de la consommation touristique nette générée par les flux touristiques dans les régions françaises*, Thèse de doctorat en urbanisme, aménagement et politiques urbaines, Université Paris XII – Val de Marne, 316 p.

Lejoux P. (2007), Des temporalités de la production aux temporalités de la consommation, *Espace populations sociétés*, p. 285-297, [en ligne].

Lejoux P., Ortar N. (2015), Les pratiques de mobilité des ménages et des entreprises à l'épreuve de la transition énergétique : quelles dynamiques de changement ? Le cas des territoires périurbains de l'agglomération lyonnaise, In : Scwarwell H-J., Leducq D., Groux A. (dir.), *Transitions énergétiques : quelles dynamiques de changement ?*, Paris : L'Harmattan, p. 107-119.

Leloup F., Moyart L., Pecqueur B. (2005), La gouvernance territoriale comme nouveau mode de coordination territoriale ?, *Géographie, Economie, Société*, vol. 7, n° 4, p.321-331.

Lemoigne J-L. (1984), *La Théorie du système général, théorie de la modélisation*, Paris : PUF, 330 p.

Lenntorp B. (1978), A time-geographic simulation model of individual activity programmes, In: Carlstein T., Parkes D., Thrift N.J. (eds.) (1978), *Timing space and spacing time (part 2)*, London: Arnolds, p. 162-180.

Lesnard L. (2006), Flexibilité des horaires de travail et inégalités sociales, In : Insee, *Données sociales : la société française - Édition 2006*, p. 371-378.

Lethuillier J. (1999), Falaise hors du réseau ferré, *Annales de Normandie*, tome 49, n° 1, p. 39-73.

Levine J., Grengs J., Shen Q., Shen Q. (2012), Does accessibility require density or speed?, *Journal of the American Planning Association*, vol. 78, n° 2, p. 157-172.

Lévy J. (1991), A-t-on encore (vraiment) besoin du territoire ?, *EspacesTemps*, n° 51-52, p. 102-142.

Lévy J. (2003), Capital social, In : Lévy J., Lussault, M. (dir) (2003), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris : Belin, p. 124-126.

Li H., Strauss J., Shunxiang H., Lui L. (2018), Do high-speed railways lead to urban economic growth in China? A panel data study of China's cities, *The Quarterly Review of Economics and Finance*, sous presse.

Lie J. (1997), Sociology of markets, *Annual Review of Sociology,* vol. 23, p. 341-360.

Linossier R. (2006), *La territorialisation de la régulation économique dans l'agglomération lyonnaise (1950-2005)*, Thèse de doctorat en géographie, aménagement et urbanisme, Université Lumière Lyon 2, 486 p.

Litman T. (2007), *Build for comfort, not just speed: valuing service quality impacts in transport planning*, Transportation report of the Victoria Transport Policy Institute, 17 p.

Liu T. (2016), *Qu'est-ce qu'un startuper ?*, Document de travail de l'Université Paris-Saclay (ENS Cachan), 11 p.

Lolive J. (1999), *Les contestations du TGV-Méditerranée*, Paris : L'Harmattan, coll. « Logiques politiques, 314 p.

Loubet J-L. (1994), PSA, Peugeot Citroën 1973-1992 : Histoire d'un groupe automobile dans la crise, In : *Actes du GERPISA*, n° 10, p. 109-147.

Lundquist K-J., Oland L-O., Henning, M.S. (2008), Producer services: growth and roles in long term economic development, *The Service Industries Journal*, vol. 28, n° 4, p. 463-477.

Maillochaud J-F. (2006), *La qualité de service d'un système de transport collectif interurbain, l'exemple du transport ferroviaire régional : les impacts régionaux d'une modification nationale de l'offre de transport*, Mémoire de master en géographie et aménagement, Université de Tours, 68 p.

Maillochon A., Neveu-Cheramy L. (2016), Les travailleurs qualifiés attirés par les métropoles, les retraités et les touristes plutôt par le littoral, *Insee Analyses Bretagne*, n° 46, [en ligne].

Malecki E.J., Bradbury S.L. (1992), R&D facilities and professional labour: labour force dynamics in high technology, *Regional Studies: The Journal of the Regional Studies Association*, vol. 26, n° 2, p. 123-136.

Mangematin V., Lemarié S., Boissin J-P., Catherine D., Corolleur F., Coronini R., Trommetter M. (2003), Development of SMEs and heterogeneity of trajectories: the case of biotechnology in France, *Research Policy*, vol. 32, n° 4, p. 621-638.

Manita R., Pereira V. (2014), La gouvernance des grands cabinets d'audit en France et le profil type de leurs administrateurs, Revue Française de Comptabilité, n° 481, p. 2-5.

Mannone V. (1995), *L'impact régional du TGV Sud-Est*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Provence, 567 p.

Mannone V. (1997), Gares TGV et nouvelles dynamiques en centre-ville : le cas des villes desservies par le TGV Sud-Est, *Les cahiers scientifiques du transport*, n° 31, p. 71-97.

Mannone V. (2000), L'impact de la desserte TGV des villes du Midi, *Provence historique*, tome 50 (fascicule 201), p. 331-341.

Marcou G., Rangeon F., Thiébault J-F. (dir.) (1998), *La coopération contractuelle et le gouvernement des villes*, Paris : L'Harmattan, coll. Logiques juridiques, 430 p.

Margetic C. (2014), Des industries agroalimentaires françaises face à des enjeux majeurs, *L'information géographique*, vol. 78, n° 4, p. 27-47.

Marié M., Tamisier C. (1982), *Un territoire sans nom : pour une approche des sociétés locales*, Paris : Librairie des Méridiens, 176 p.

Marinos C. (2015), *Le développement des entreprises et des territoires en ville moyenne analysé au prisme des réseaux : le cas de la Bretagne Sud*, Thèse de doctorat en géographie, Université Rennes 2, 344 p.

Martin P. (2009), *Deux siècles d'assurance mutuelle : le groupe Azur*, Paris : Editions du CTHS, 614 p.

Martin R. (1999), The new ''geographical turn'' in economics: some critical reflections, *Cambridge Journal of Economics, vol.* 23, p. 65-91.

Martin R., Sunley P. (2000), L'économie géographique de Paul Krugman et ses conséquences pour la théorie du développement régional : une évaluation critique, In : Benko G., Lipietz A. (dir.), *La richesse des régions*, Paris : PUF, p. 32-84.

Martin R., Sunley P. (2007), Complexity thinking and evolutionary economic geography, *Journal of Economic Geography*, vol. 7, n° 5, p. 573-601.

Martin-Brelot H., Grossetti M., Eckert D., Gritsai O., Kovács Z. (2010), The spatial mobility of the 'creative class': a European perspective, *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 34, n° 4, p. 854-870.

Martínez Sánchez-Mateos H.S., Givoni M. (2009), *The accessibility impact of a new High-speed Rail line in the UK – A preliminary analysis of winners and losers*, working paper of the University of Oxford, 18 p.

Martre H., Clerc P., Harbulot C. (1994), *Intelligence économique et stratégie des entreprises*, Rapport du Commissariat général du plan, 167 p.

Marty J. (1939), Le Mans, nœud de voies ferrées [Le confluent du trafic ferroviaire de la Bretagne], *Annales de Bretagne*, tome 46, n° 3-4, p. 209-236.

Marty O. (2002), La vie de start up : (s') investir dans les entreprises innovantes. Gérer et Comprendre, *Les Annales des Mines*, n° 67, p. 4-15.

Maskell P., Bathelt H., Malmberg A. (2006), Building global knowledge pipelines: the role of temporary clusters, *European Planning Studies*, vol. 14, n° 8, p. 997-1013.

Massey D. (1984), *Spatial divisions of labour*, London: Macmillan, 339 p.

Massot M-H., Proulhac L., Wenglenski S. (2010), *Prospective de la mobilité dans les villes moyennes françaises*, rapport final de contrat pour l'Association Futuribles International, 145 p.

Mayère A. (1990), *Pour une économie de l'information*, Paris : Editions du CNRS, 317 p.

Mayneris F. (2017), *Analyse bibliographique des effets des infrastructures de transport sur la localisation et le niveau de l'activité économique*, Rapport pour le Ministère de la transition écologique et solidaire, 42 p.

Mazars M., Moati P., Pouquet L. (2006), Croissance des jeunes entreprises et territoires, *Revue d'économie industrielle*, vol. 113, n° 4, p. 61-82.

Meili H. (2013), « Le numérique est au cœur de la transition énergétique », *Place Publique*, n° 25 (septembre-octobre), p. 47-50.

MEITO (Mission pour l'Electronique, l'Informatique et les Télécommunications) (2005), *Paysage des technologies de l'information, Côtes-d'Armor, Finistère, Ille-et-Vilaine, Morbihan*, 30 p.

Melo P.C., Graham D.J., (2011), Assessment of wider economic impacts of high-speed rail for Great Britain, *Transportation Research Board*, n° 2261, p. 15-24.

Melo P.C., Graham D.J., Brage-Ardao R. (2013), The productivity of transport infrastructure investment: a meta-analysis of empirical evidence, *Regional Science and Urban Economics*, n° 43, p. 695-706.

Mendez A. (2002), Globalisation de la R&D : quel rôle pour la mobilité internationale ? Le cas de firmes multinationales implantées en Europe, *13ème Congrès international de AGRH « Gestion des ressources humaines et stratégie »*, Nantes, 21-22 novembre, 14 p.

Menerault P. (1996), *Pratiques d'évaluation et territorialisation d'une politique publique : le cas de la grande vitesse ferroviaire – Tome 2 : Le TGV Nord, appropriation locale d'un grand projet*, Rapport de l'INRETS pour le Commissariat Général du Plan, 96 p.

Menerault P. (1997), Dynamiques et politiques régionales autour du tunnel sous la Manche et du T.G.V. Nord, *Annales de Géographie*, vol. 106, n° 593-594, p. 5-33.

Menerault P. (2000), *Appropriation régionale de la grande vitesse ferroviaire et rôle des régions dans la dynamique des réseaux : le cas du TGV en Wallonie et en Bretagne*. Rapport du Groupement Régional pour la Recherche dans les Transports, 105 p.

Menerault P. (2011), Une troisième gare TGV pour Lille ? « Elle est passée par ici elle repassera par là… », *Place Publique*, n° 11 (mai-juin), p. 44-49.

Menerault P., Barré A. (2001), Gares et quartiers de gares : signes et marges. Actes de l'INRETS, 2001

Mercenier J. (2013), Un modèle spatio-temporel d'équilibre général pour l'évaluation des effets des investissements d'infrastructure liés au "Grand Paris", Document de travail, 30 p.

Merciol J-C. (1988), D'une métropole régionale à l'autre, qualité des dessertes voyageurs, *Notes de Synthèse de l'OEST*, février, p. 19-22.

Merciol J-C., Huart Y., Lorentz G., Sappey M. (1988), *D'une métropole régionale à l'autre, qualité des dessertes voyageurs*, Rapport de l'OEST, 89 p.

Mérenne-Schoumaker B. (1991), *La localisation des industries*, Paris : Nathan, coll. « Géographie d'aujourd'hui », 192 p.

Mérenne-Schoumaker B. (1996), *La localisation des services*, Paris : Nathan, 190 p.

Mérenne-Schoumaker B. (2002), Mutations des localisations des services et mutations urbaines – Questionnements et perspectives, *Revista de Geografia*, vol. 17, n° 2, p. 41-56.

Merlin P. (1991), *Géographie, économie et planification des transports*, Paris : PUF, coll. Fondamental, 472 p.

Meslier C., Rous P., Sauviat A., Torre P. (2016), Structure bancaire locale et évolution du crédit à l'échelle des départements français : l'expérience de la crise financière de 2007-2008, *Revue économique*, vol. 67, n° 2, p. 279-314.

Metz D. (2008), *The limits to travel: how far will you go?*, London: Routledge, 176 p.

Mignerey P. (2012), *Les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire en France*, Rapport pour la DATAR, Paris : La Documentation française, 94 p.

Mintzberg H. (1982), *Structure et dynamiques des organisations*, Paris : Editions d'organisation, 440 p.

Mintzberg H., Waters J.A. (1985), Of Strategies, deliberate and emergent, *Strategic Management Journal*, vol. 6, n° 3, p. 257-272.

Moine A. (2006), Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie, *L'Espace géographique*, tome 35, n° 2, p. 115-132.

Morineau M. (2015), Le marché de l'immobilier de bureaux : dynamiques et perspectives, *Dynamiques métropolitaines de l'espace Loire-Bretagne*, n° 3 (novembre), [en ligne].

Morris J.M., Dumble J-L., Wigan M.R. (1979), Accessibility indicators for transport planning, *Transportation Research A*, vol. 13, p. 91-109.

Moulaert F., Gallouj C. (1995), Advanced producer services in the French space economy: decentralization at the highest level, *Progress in Planning*, vol. 42, n° 2-3, p. 139-154.

Muller M., Papinutti M., Reynaud C. (1988), *Six ans de diffusion des effets du TGV Sud-Est (analyse et problèmes méthodologiques)*, Rapport de l'OEST, 25 p.

Muller P. (1990), *Les politiques publiques*, Paris: Que sais-je?, 127 p.

Muller P. (1998), Politiques publiques et risques collectifs – Point de vue de Pierre Muller, *Acte de la douzième séance du séminaire du programme Risques collectifs et situations de crise (CNRS)*, Paris : Ecole Nationale Supérieure des Mines, 12 novembre, p. 63-74.

Musso P. (2003), *Critique des réseaux,* Paris : PUF, coll. « La politique éclatée », 384 p.

Nakamura H., Ueda T. (1989), The impacts of the Shinkansen on regional development, *Proceedings of the Fifth World Conference on Transport Research*, vol. 3, p. 95-109.

Narotzky, S. (2001), Un nouveau paternalisme industriel ? Les liens affectifs dans les rapports de production des réseaux économiques locaux, *Anthropologie et Sociétés*, vol. 25, n° 1, p. 117-140.

Natagawa D., Hatoko D. (2007), Reevaluation of Japanese high-speed rail construction: recent situation of the north corridor Shinkansen and its way to completion, *Transport Policy*, vol. 14, n° 2, p. 150-164.

Naulin A., Poupard G., Léon O. (2014), Les 10 principales aires urbaines bretonnes : des échanges privilégiés avec les Pays de la Loire et importants avec Paris, *Insee Bretagne – Octant Analyse*, n° 62, [en ligne].

Nègre R. (2018), Regards prospectifs spatialisés des entreprises bretonnes et ligériennes sur l'accessibilité ferroviaire nouvelle, *Norois*, vol. 248, n° 3, sous presse.

Nègre R., Baudelle G. (2016), City planning related to the completion of the new High Speed Line in Rennes (Brittany), *Belgeo*, n° 3, [en ligne].

Oco Global (2007), *Etude sur la perception de la Bretagne économique*, Rapport pour le compte de l'Agence Economique de Bretagne, 188 p.

Offner J-M. (1993), Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique, *L'espace géographique*, vol. 22, n° 3, p. 233-242.

Offner J-M. (2006), Les territoires de l'action publique locale : fausses pertinences et jeux d'écarts, *Revue française de science politique*, vol. 56, n° 1, p. 27-47.

Offner J-M., Beaucire F., Delaplace M., Frémont A., Ninot O., Bretagnolle A., Pumain D. (2014), Les effets structurants des infrastructures de transport, *L'Espace géographique*, tome 43, n° 1, p. 51-67.

Olivesi S. (2005), Michel Vilette (2003) – Sociologie du conseil en management, *Communication*, vol. 23, n° 2, p. 268-273.

Ollivier-Trigalo M. (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.

Ollivro J. (1996), L'ambiguïté des gares – Clé du développement contemporain, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 71, p. 34-44.

Ollivro J. (1997), Les critères spatiaux, éléments primordiaux de la contestation à l'encontre du T.G.V. Méditerranée, *Annales de Géographie*, vol. 106, n° 593-594, p. 51-80.

Ollivro J. (1999), Quand la vitesse recompose les territoires : localisation des gares TGV et organisation urbaine, *Annales des Ponts et Chaussées*, n° 89, p. 26-31.

Orain O. (2009), *De plain-pied dans le monde : écriture et réalisme dans la géographie française au xxe siècle*, Paris : L'Harmattan, 432 p.

Orfeuil J-P. (2000), L'évolution de la mobilité quotidienne, *Synthèse INRETS*, n° 37, 146 p.

Orfeuil J-P. (2010), La mobilité, nouvelle question sociale ?, *Revue électronique Sociologies*, [en ligne].

Ory J-N., Jaeger M., de Serres A. (2012), Comment résister à l'effet de normalisation : le défi des banques coopératives. Analyse du processus de convergence de la banque coopérative française vers un modèle dominant de gouvernance actionnariale, *La Revue des Sciences de Gestion*, vol. 258, n° 6, p. 69-82.

Paez A., Scott D.M., Morency C. (2012), Measuring accessibility: positive and normative implementations of various accessibility indicators, *Journal of Transport Geography*, vol. 25, p. 141-153.

Pagès D., Pélissier N. (dir.) (2000), *Territoires sous influence*, Paris : L'Harmattan, 191 p.

Paillé P., Mucchielli A. (2003), *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales*, Paris : Armand Colin, coll. U Sciences sociales, 211 p.

Pallas V., Batac J. (2006), La gestion par les processus dans la banque : de l'intention à la mise en œuvre, *Comptabilité, contrôle, audit et institution(s)*, 10-12 mai, Tunis, 35 p.

Pancher A. (2014), *Construction de la sensibilité socio-spatiale : l'exemple de la vallée de la Sarthe*, Thèse de doctorat en géographie, Université du Maine, 333 p.

Pasquier R., Simoulin V., Weisbien J. (2013), *La gouvernance territoriale : pratiques, discours et théories*, Paris : L'Extenso, 332 p.

Paumier J-Y. (1990), *Nantes à l'arrivée du TGV Atlantique*, Rapport d'étude pour la DATAR/OEST/DTT, 76 p.

Pecqueur B. (dir.) *et al.* (1996), *Dynamiques territoriales et mutations économiques*, Paris : L'Harmattan, coll. « Géographies en liberté », 252 p.

Pecqueur B. (2006), Le tournant territorial de l'économie globale, *Espaces et Sociétés*, vol. 124-125, n° 1, p. 17-32.

Pecqueur B., Zimmerman J-B. (2002*), Les fondements d'une économie de proximités*, Document de travail du GREQAM, 23 p.

Peeters D., Thisse J-F., Thomas I. (2000), On high-speed connections and the location of activities, *Environment and Planning A*, vol. 32, n° 12, p. 2097-2112.

Pélissier M. (2002), Une évaluation épistémologique de l'économie biologique chez Alfred Marshall, *Cahiers d'économie politique*, vol. 42, n° 1, p. 7-27.

Pereira V., Formstecher B., Nègre R. (2017), L'observatoire socio-économique et environnemental de la LGV : un autre regard sur les territoires, *Revue Générale des Chemins de Fer*, n° 277 (décembre), p. 141-151.

Pernet J-C. (coord.) *et al.* (2017), Top 250 des éditeurs de logiciels français, Etude d'EY et Syntec Numérique, 7ème édition (octobre), 40 p.

Perrat J. (2000), Dynamiques des firmes et politiques de développement régional et local : éléments pour une lecture de la géographie des interdépendances, In : Gilly J-P., Torre A. (eds), *Dynamiques de proximité*, Paris : L'Harmattan, p. 251-280.

Perrat J., Zimmermann J-B. (2003), Stratégies des firmes et dynamiques territoriales, In : Dupuy C., Burmeister A., *Entreprises et territoire*, Paris : La Documentation Française, p. 15-32.

Perret J-F. (2005), L'évolution d'une industrie, *Entreprises et histoire*, vol. 40, n° 3, p. 20-27.

Pesqueux Y. (2015), *Du changement organisationnel*, Document de travail, 66 p.

Petersen M.A., Rajan R.G. (2002), Does distance still matter? The information revolution in small business lending, *Journal of Finance*, vol. 57, n° 6, p. 2533-2570.

Phlipponneau M. (1996), Le rôle de l'industrie dans les villes moyennes de Bretagne, *Norois*, n° 171, p. 563-572.

Pinchemel P. (1961), Jean-Pierre Rousselot – La Théorie de l'espace chez Auguste Lösch. Préface de P. Bauchet. 1960, *Revue du Nord*, tome 43, n° 171, p. 111.

Piquant M. (2005), Le projet de LGV Est-européenne : quels effets socio-économiques attendre pour le Sillon Lorrain ?, *Conférences du Festival International de Géographie*, Saint-Dié-des-Vosges, 30 septembre-2 octobre, 17 p.

Pivano C. (2016) *Désagrégation spatiale des données de mobilité du recensement de la population appliquée à l'Ile-de-France*, Thèse de doctorat en architecture et aménagement de l'espace, Université Paris-Est, 304 p.

Plassard F. (1988), Le réseau TGV et les transformations de l'espace : la région Rhône-Alpes, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 39, p. 112-116.

Plassard F., Cointet-Pinell O. (1986), *Les effets socio-économiques du TGV en Bourgogne et Rhône-Alpes*, Rapport DATAR/INRETS/OEST/SNCF, 20 p.

Plassard-Buguet F. (1987), L'espace économique existe-t-il ?, *Espace géographique*, tome 16, n° 2, p. 143-149.

Poirot J., Gérardin H. (2010), L'attractivité des territoires : un concept multidimensionnel, *Mondes en développement*, tome 1, n° 149, p. 27-41.

Pol P.M.J. (2003), The economic impact of high-speed train on urban regions*, 43rd congress of the European Regional Science Association (ESRA)*, Jyväskylä (Finlande), 27-30 août, 20 p.

Polèse M. (1990), La thèse du déclin économique de Montréal, revue et corrigée, *L'Actualité économique*, vol. 66, n° 2, p. 133-146.
Polèse M. (1994), *Economie urbaine et régionale : logique spatiale des mutations économiques*, Paris : Economica, 400 p.
Polèse M., Shearmur R.G. (2005), *Economie urbaine et régionale : introduction à la géographie économique*, 2ème édition, Paris : Economica, 376 p.
Ponsard C. (1956), Note sur Lösch et l'analyse de l'espace économique (Réflexions autour d'une traduction), *Revue d'économie politique*, vol. 66, n° 1, p. 75-85.
Ponsard C. (1958), *Histoire des théories économiques spatiales*, Paris : Armand Colin, 202 p.
Poorman J. (2005), A holistic transportation planning framework for management and operations, *ITE Journal*, vol. 17, p. 28-35.
Porras J., Silvers R.C. (1991), Organization development and transformation*, Annual Review of Psychology*, n° 42, p. 51-78.
Poulit J. (1974), *Urbanisme et transport : les critères d'accessibilité et de développement urbain*, Rapport pour le Sétra-Division urbaine, 55 p.
Presskorn-Thygesen T. (2015), The ambiguous attractiveness of mobility: a view from the sociology of critique, *Ephemera: Theory and Politics in Organization*, vol. 15, n° 4, p. 725-753.
Pumain D. (1997), Pour une théorie évolutive des villes, *Espace géographique*, tome 26, n° 2, p. 119-134.
Pumain D. (2004), *Lieux centraux*, Hypergéo, [en ligne].
Pumain D., Saint-Julien T. (2010), *L'analyse spatiale – Volume 1 : « Localisations dans l'espace », et volume 2 : « Les interactions »,* Paris : Armand Colin, coll. « Cursus » (2nde édition), 168 p.
Quélin B. (2007), L'externalisation : de l'opérationnel au stratégique, *Revue française de gestion*, vol. 177, n° 8, p. 113-128.
Quinet (coord.) *et al.* (2013), *L'évaluation socioéconomique des investissements publics*, rapport du Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective, 352 p.
Rabin G., Gwiazdzinski L. (2008), *La fin des maires : dernier inventaire avant disparition*, Paris : Fyp, Collection Présence, 160 p.
Raffestin C. (1982), Remarques sur les notions d'espace, de territoire et de territorialité, *Espaces et Sociétés*, n° 41, p. 167-171.
Rallet A. (2002), L'économie de proximités : propos d'étape, *Etudes et Recherches sur les Systèmes Agraires et le Développement*, n° 33, p. 11-25.
Rallet A., Burmeister A. (2002), *Recherche sur la complémentarité des télécommunications et des transports et ses effets sur la localisation des activités et la mobilité des personnes*, Rapport pour le PREDIT « Recherches stratégiques », 109 p.
Rallet A., Torre A. (dir.) (2007), La proximité à l'épreuve des technologies de communication, Paris : L'Harmattan, coll. « Géographies en liberté », 238 p.
Randolf S. (rapp.) (2008), *California high-speed rail economic benefits and impacts in the San Francisco Bay Area*, San Francisco: Bay Area Council Economic Institute, 36 p.
Rasneur H. (2018), *L'écosystème de l'alimentation en Ille-et-Vilaine : diagnostic, enjeux et perspectives*, Note de l'Audiar, 89 p.
Razemon O. (2016), *Comment la France a tué ses villes*, Paris : Editions Rue de l'Échiquier, coll. Diagonales, 208 p.
Reid J. (1968), *The theory of industrial location: Alfred Weber's contribution reappraised*, Mémoire de master à l'Université de Glasgow, 39 p.
RFF (Réseau Ferré de France) (2005), *Etude des effets de la réalisation d'une LGV entre Bordeaux et Narbonne sur le développement des aires urbaines d'Agen et de Montauban et sur l'aménagement des territoires traversés*, Etude réalisée par Setec pour le compte du maître d'ouvrage, 16 p.
RFF (2010), Trente ans de grande vitesse : les LGV à l'heure du bilan, *Lignes d'avenir*, n° 8, p. 7-9.
RFF (2006), *Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la LGV BPL – Pièce G : évaluation socioéconomique et financière*, 59 p.

Richard C. (2003), L'indépendance de l'auditeur : pairs et manques, *Revue française de gestion*, vol. 147, n° 6, p. 119-131.

Richer C., Bérion P. (2010), Le rôle des grandes infrastructures dans la structuration des espaces régionaux : le cas de l'arrivée du TGV dans le réseau métropolitain Rhin-Rhône, *Belgeo*, n° 1-2, [en ligne].

Richer C. (dir.) *et al.* (2014), *Évaluation 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 pour le CEREMA, coll. Les rapports, 71 p.

Rietveld P., Bruinsma F.R. (1998), *Is transport infrastructure effective? Transport infrastructure and accessibility; impacts on the space economy*, Berlin: Springer-Verlag, 383 p.

Rietveld P., Bruinsma F.R., van Delft H.T., Ubbels B. (2001), *Economic impacts of high-speed trains: experiences in Japan and France, expectations in The Netherlands*, Research Memorandum, Amsterdam: Vrije Universiteit, 28 p.

Rieutort L. (2009), Dynamiques rurales françaises et re-territorialisation de l'agriculture, *L'information géographique*, vol. 73, n° 1, p. 30-48.

Rivoal F. (2015), L'économie numérique dans le Pôle métropolitain Loire-Bretagne, *Dynamiques métropolitaines de l'espace Loire-Bretagne*, n° 9 (décembre), [en ligne].

Rogers C.R. (1998), Les caractéristiques des relations d'aides, In : *Le développement de la personne*, Paris : Dunod, p. 24-63.

Rouxel M. (2013), Les entreprises de taille intermédiaire présentes en Bretagne : un accès à l'export plus fréquent mais moins intense, *Insee Bretagne – Octant Analyse*, n° 55, [en ligne].

Ruggeri C. (2013), La ligne à grande vitesse californienne : entre mythes et réalités, *Recherche Transports Sécurité*, vol. 29, n° 3, p. 229-244.

Rui S., Fourniau J-M. (1996), *Mobilisation politique, routine institutionnelle et expérience démocratique : observation et analyse de la conduite du débat public en amont de la décision de réalisation du TGV Aquitaine*, Rapport de l'INRETS pour la DTT, 112 p.

Saives A-L. (2000), Territoire et compétitivité de l'entreprise : une analyse contingente des processus de construction de la compétitivité sur une base territoriale : le cas de la territorialisation des industries agroalimentaires des Pays de la Loire, Thèse de doctorat en sciences de gestion, Université de Nantes, 429 p.

Salais R. (2008), Conventions de travail, mondes de production et institutions : un parcours de recherche, *L'Homme et la société*, vol. 170-171, n° 4, p. 151-174.

Salbert J. (1997), Le Grand Transversal de l'Ouest ou le mirage fugace d'un Eldorado mayennais, In : Lagrée M., Sainclivier J. (dir.), *L'Ouest et le politique : mélanges offerts à Michel Denis*, Rennes : PUR, coll. Histoire, p. 33-43.

Salmon H. (2013), *Les effets attendus de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire sur les principales villes desservies : le point de vue des acteurs du développement économique et du transport*, Mémoire de master en aménagement et collectivités territoriales, Université de Rennes 2, 129 p.

Samson I. (*2004*), Leçon 4 : un *monde de régions économiques*, In : Samson I. (dir.), *L'économie contemporaine en 10 leçons*, Paris : Editions Dalloz, p. 191-259.

Sanders L. (dir.) (2001), *Modèles en analyse spatiale*, Paris : Lavoisier, coll. « Hermès Sciences », 336 p.

Sands B. (1993), The development effects of high-speed rail stations and implications for California, *Built Environment*, vol. 19, n° 3-4, p. 257-284.

Saouzanet A-S. (2002), *Les liens ferroviaires du sud de la Bretagne avec Nantes*, Paris : L' Harmattan, coll. Transport développement humain, 141 p.

SAPRR (1994), *Observatoire de l'environnement et des effets économiques de l'autoroute A39*, Actes du colloque du 9 décembre 1993, Paris : éditions TEC&DOC, 77 p.

Sartorius E. (2011), *Rapport sur les sociétés françaises d'ingénierie et de conseil en technologies*, Rapport pour le Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, 42 p.

Saur H. (1965), Marques et histoire, *Mémoires de l'Académie Nationale de Metz*, tome 46 (années 1963-1964), p. 5-20.

Sauret M. (2016), *L'écologie industrielle : un levier de gouvernance durable des territoires industrialo-portuaires – Application au cas nazairien*, Mémoire de master « villes et territoires », Université de Nantes, 85 p.

Sauvée S. (2000), *Mobilisation contre les infrastructures d'intérêt général : cas du projet de TGV-Ouest*, Paris : L'Harmattan, 322 p.

Savoie-Zajc L. (2007), Comment peut-on construire un échantillonnage scientifiquement valide ?, *Recherches Qualitatives*, n° 5 (hors-série), p. 99-111.

Savy M., Veltz P. (1993), *Les nouveaux espaces de l'entreprise*, La Tour-d'Aigues : Editions de l'Aube, 199 p.

Scott A.J. (1988), Flexible production systems and regional development: the rise of new industrial spaces in North America and western Europe, *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 12, n° 2, p. 171-186.

Scott A.J., Storper M. (2003), Regions, globalization, development, *Regional Studies,* vol. 37, n° 6-7, p. 579-593.

Scouarnec A. (2005), Le DRH de demain : esquisse d'une rétro-prospective de la fonction RH, *Management & Avenir*, vol. 4, n° 2, p. 111-138.

Séchet R. (1997), Réseaux bancaires et banques en réseaux en Bretagne, *Norois*, vol. 176, n° 44, p. 605-622.

Séchet R. (2002), Le Crédit agricole et la proximité : vingt ans d'itinéraire géographique, Les *Cahiers Nantais*, n° 58, p. 83-93.

Serboff T. (2013), La mise en œuvre de la stratégie des groupes par l'espace : la spatialisation du réseau structure, *50ème colloque de l'Association des sciences régionales de langue française (ASRDLF)*, Mons, juillet, 21 p.

Sergot B. (2004), *Les déterminants des décisions de localisation – Les créations de nouveaux sites des entreprises françaises de l'industrie et des services*, Thèse de doctorat en gestion, Université Paris I – Panthéon Sorbonne, 563 p.

Sergot B. (2006), Comportements de localisation et performance : les effets de l'inertie spatiale, du mimétisme et du recours, par les décideurs, à leurs réseaux sociaux sur le fonctionnement de nouveaux sites, *15ème Conférence Internationale de Management Stratégique*, Annecy-Genève, 13-16 juin, 34 p.

Sergot B. (2007), La personnalisation des décisions de localisation : le cas des créations de nouveaux sites dans les secteurs de l'industrie manufacturière et de l'édition de logiciels, *Revue Finance Contrôle Stratégie*, vol. 10, n° 4, p. 111-140.

Setec (2004), *LGV PACA : étude relative aux effets socio-économiques et en terme d'aménagement – Volet 2 : évaluation des premiers effets de la LGV Méditerranée*, 64 p.

Setec (2010), *Effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire. Ligne à Grande Vitesse Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon*, 32 p.

Setec (2011), *Benchmark sur les effets de la grande vitesse ferroviaire : ligne nouvelle Paris – Normandie - Etudes Aménagement du territoire*, 66 p.

Setra (2005), *Comment établir un bilan des grandes infrastructures ?*, Note du SETRA et de la Direction générale des routes, 7 p.

Simon H. A. (1956), Rational choice and the structure of the environment, *Psychological Review*, vol. 63, p. 129-138.

Simula P., Roualdes D. (2002), Les prestataires de services informatiques : une branche en expansion, des salariés qui bougent, *Céreq-Bref*, n° 189 (septembre), [en ligne].

Smith N. (1987), Dangers of the empirical turn: some comments on the CUR initiative, *Antipode*, vol. 19, n° 1, p. 59-68.

SNCF (1981), *Projet de desserte de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France par trains à grande vitesse : TGV Atlantique*, 83 p.

Soot S., Kawamura K. (2000), *Travel behavior and employment decentralization – Technical appendix: business location preference and transportation system,* Urban Transportation Center report, Chicago: University of Illinois Press, 74 p.

Staszak J-F. (1999),

Les prophéties autoréalisatrices, *Sciences Humaines*, n° 94, p. 42-44.

Stopford J., Wells L. (1972), *Managing the multinational enterprise*, New York: Basic Books, 280 p.

Storper M., Harrison B. (1991), Flexibility, hierarchy and regional development: the changing structure of industrial production systems and their forms of governance in the 1990s, *Research Policy*, vol. 20, n° 5, p. 407-422.

Storper M., Walker R. (1989), *The capitalist imperative: territory, technology and industrial growth*, New York: Wiley-Blackwell, 292 p.

Strange W., Hejyzi W., Tang J. (2006), The uncertain city: competitive instability, skills, innovation and the strategy of agglomeration, Journal of Urban Economics, vol. 59, p. 331-351.

Sue R. (1993), La sociologie des temps sociaux : une voie de recherche en éducation, *Revue Française de Pédagogie*, n° 104, p. 61-72.

Suire R. (2003), Stratégies de localisation des firmes du secteur TIC : du cyber district au district lisière, *Géographie Economie Société*, vol. 5, n° 3-4, p. 379-397.

Suire R. (2013), 1. Deux villes, deux histoires et la dépendance au passé, In : Dumont M. (coord.) *et al.*, *Rennes : rapport final du POPSU (Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines)*, p. 101-104 (axe thématique 1 : économie de la connaissance et de la créativité).

Talbot D. (2008), Les institutions créatrices de proximités, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, tome 3, p. 289-310.

Tallec J. (2014), *La construction socio-spatiale de l'innovation en ville moyenne face aux objectifs de compétitivité et d'attractivité des politiques d'aménagement : les cas des agglomérations d'Albi (Midi-Pyrénées), Alès (Languedoc-Roussillon), Fougères et Quimper (Bretagne)*, Thèse de doctorat en géographie, Université Toulouse le Mirail - Toulouse II, 847 p.

Tanguy C., Gallaud D., Martin M., Reboud S. (2015), Quelle est la propension des entreprises à coopérer pour innover et à quelles échelles spatiales ? Une analyse des entreprises agroalimentaires françaises sur la période 2006-2008, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, tome 3, p. 453-479.

Thaler R.H. (2000), From Homo economicus to Homo sapiens, *Journal of Economic Perspectives*, vol. 14, n° 1, p. 133-141.

Thévenot L. (2006), *L'action au pluriel : sociologie des régimes d'engagement*, Paris : Editions la Découverte, coll. « Textes à l'appui – Série Politique et sociétés », 310 p.

Thisse J-F. (1997), L'oubli de l'espace dans la pensée économique, *Région et Développement*, n° 6, p. 13-39.

Thoenig J-C., Duran P. (1996), L'État et la gestion publique territoriale, *Revue française de science politique*, n° 4, p. 580-623.

Tholoniat A., Bouabdallah K. (2006), Pôle de compétitivité et Intelligence économique territoriale : contours et enjeux d'une nouvelle politique industrielle territoriale, *8ème Forum Européen IES « Intelligence économique, Veille et Innovation »*, Nice, 8-10 novembre, 21 p.

Thomas D.R. (2006), A general inductive approach for analyzing qualitative evaluation data, *American Journal of Evaluation*, vol. 27, n° 2, p. 237-246.

Thompson L.S. (1994), High-speed rail (HSR) in the United-States – Why isn't there more?, *Japan Railway and Transport Review*, n° 3, p. 32-39.

Thrift N.J., Olds K. (1996), Refiguring the economic in economic geography, *Progress in Human Geography*, vol. 20, n° 3, p. 311-337.

Tobler W.R. (1961), *Map transformations of geographic space*, Thèse de doctorat en géographie, University of Washington (Seattle), 114 p.

Todorovich P., Hagler Y. (cords.) (2011), *High-speed rail in America*, New York: Regional Plan Association, 55 p.

Törnqvist G. (1968), Flows of information and the location of economic activities, *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, vol. 50, n° 1, p. 99-107.
Torre A. (2000), Economie de la proximité et activités agricoles et agro-alimentaires, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, tome 3, p. 407-426.
Torre A. (2010), Jalons pour une analyse dynamique des Proximités, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, tome 3, p. 409-437.
Torrès O. (2003), Petitesse des entreprises et grossissement des effets de proximité, *Revue française de gestion*, vol. 144, n° 3, p. 119-138.
Tort E. (2006), Les pratiques comptables et financières des sociétés cotées : le cas français, Gestion, vol. 31, n° 1, p. 21-31.
Trainar P., Villeneuve S. (2017), Introduction, *Revue d'économie financière*, vol. 126, n°2, p. 9-16.
Triboulet P., Pérès S. (2015), La répartition spatiale des industries agroalimentaires dans le secteur coopératif français, *Economie rurale*, vol. 346, n° 2, p. 49-69.
Troin J-F. (1995), *Rail et aménagement du territoire – Des héritages aux nouveaux défis*, Aix-en-Provence : Edisud, 261 p.
Troin J-F. (1997), Les gares TGV et le territoire : débats et enjeux, *Annales de Géographie*, n° 593-594, p. 34-50.
Troin J-F. (2015), TGV et métropolisation : rêve ou réalité ?, *Géotransports*, n° 5-6, p. 45-56.
Ureña J.M., Menerault P., Garmendia M. (2009), The high-speed rail challenge for big intermediate cities: a national, regional and local perspective, *Cities*, vol. 26, n° 5, p. 266-279.
Urry J. (2002), Mobility and proximity, *Sociology*, vol. 36, n° 2, p. 255-274.
Urry J. (2007), *Mobilities*, London: Polity, 335 p.
Valérie M. (2004), *Externalisation des ressources humaines : les enjeux et les motivations des entreprises*, Mémoire pour Etudes et Analyses n° 29, 59 p.
Van den Berg L., Pol P.M.J. (1998), The urban implications of the developing European high-speed-train network, *Environment and Planning C: Government and Policy*, vol. 16, n° 4, p. 483-497.
Van Puymbroeck C., Reynard R. (2010), Répartition géographique des emplois : les grandes villes concentrent les fonctions intellectuelles, de gestion et de décision, *Insee Première*, n° 1278, [en ligne].
Vanier M. (1997), Les limites du territoire : regards de géographes élus locaux, *Revue de géographie de Lyon*, vol. 72, n° 3, p. 239-249.
Vanier M. (2015), *Demain les territoires : capitalisme réticulaire et espace politique*, Paris : Hermann, 213 p.
Varlet J. (2000), Géographes et recherche finalisée : les observatoires d'autoroutes en France, *Flux*, n° 41, p. 46-49.
Vecchi, A. and Wickham, J. (2006) Clusters and pipelines, commuters and nomads: business travel in the Irish software industry, *5th Proximity Conference*, Bordeaux, 28-30 juin, [pages indéterminées].
Veltz P. (2002), *Des lieux et des liens – Politiques du territoire à l'heure de la mondialisation*, La Tour-d'Aigues : Editions de l'Aube, 160 p.
Veltz P. (2005), *Mondialisation, villes et territoires*, Paris : PUF, coll. Quadrige, 288 p.
Venables A.J. (1996), Equilibrium locations of vertically linked industries, *International Economic Review*, vol. 37, n° 2, p. 341-359.
Venables A.J., Laird J., Overman H. (2014), *Transport investment and economic performance: implications for project appraisal*, UK Department for Transport report, 78 p.
Verdier H. (2015), *Les données au service de la transformation de l'action publique*, Rapport au Premier ministre sur la gouvernance de la donnée, 51 p.
Verdier H. (2016), *La donnée comme infrastructure essentielle*, Rapport au Premier ministre sur la donnée dans les administrations, 67 p.
Verstraeten M. (2007), *Consultants en organisation – Stratégies et pratiques de l'intervention*, Louvain-la-Neuve : De Boeck Supérieur, 264 p.

Viard J. (1994), *La société d'archipel ou les territoires du village global*, La Tour-d'Aigues : Editions de l'Aube, 126 p.

Vickerman R.W. (1991), *Infrastructure and regional development*, London: Pion Ltd, 209 p.

Vickerman R.W. (2007), *Recent evolution of research into the wider economic benefits of transport infrastructure investments*, OECD/ITF Joint Transport Research Centre Discussion Papers n° 2007-9, 21 p.

Vickerman R.W. (2017), Wider impacts of megaprojects: curse or cure?, In: Flyvbjerg B. (ed.), *The Oxford handbook of megaproject management*, Oxford: Oxford University Press, p. 389-405.

Vickerman R.W., Ulied A. (2009), Indirect and wider economic impacts of high speed rail, In: de Rus G. (ed.), *Economic Analysis of High Speed Rail in Europe*, Madrid: Fundación BBVA, p. 89-118.

Viel R., Ferrand S. (2016), *L'écosystème numérique de Rennes et de l'Ille-et-Vilaine : principaux éléments de diagnostic*, Note de l'Audiar, 48 p.

Viel R., Lalau-Keraly A. (2014), *L'attractivité internationale de Rennes : positionnement dans les classements et éléments d'appréciation de son image et de sa renommée*, Note de l'Audiar, 12 p.

Viel R., Morvan K., Hintzy V. (2018), *L'internationalisation de l'économie rennaise : filiales, export et salons internationaux*, Note de l'Audiar, 30 p.

Villette M. (2003), *Sociologie du conseil en management*, Paris : La Découverte, coll. « Repères », 128 p.

Vincent A. (2013), Le secteur des assurances, *Courrier hebdomadaire du CRISP*, vol. 2182, n° 17, p. 5-46.

Von Kanel M. (2017), *TGV et attractivité immobilière : entre utopie et réalité*, rapport de recherche de JLL (Jones Lang LaSalle), 18 p.

Wajcman J. (2008), Life in the fast lane? Towards a sociology of technology and time, *The British Journal of Sociology*, vol. 59, n° 1, p 59-77.

Wang J., Charles M-B. (2010), The potential impacts of high speed rail on regional economic development in Australia: towards a multi-regional input-output approach, *7th world congress on high speed rail*, Pékin, 7-9 décembre.

Wang L., Liu Y., Sun C., Liu Y. (2013), Accessibility impact of the present and future high-speed rail network: a case study of Jiangsu Province- China, *Journal of Transport Geography*, n° 54, p. 161-172.

Weick K.E., Quinn R.E. (1999), Organizational change and development, *Annual Review of Psychology*, vol. 50, p. 361-386.

Weterings A., Boschma R. (2009), Does spatial proximity to customers matter for innovative performance? Evidence from the Dutch software sector, *Research Policy*, vol. 38, n° 5, p. 746-755.

Wiel M. (2009), L'approfondissement de la notion de cohérence entre urbanisme et transport par le chrono aménagement, In : CERTU (2009), *Chronoaménagement et autoroute autrement ; la proximité au secours du territoire*, n° 67, p. 17-20.

Williamson O.E. (1975), *Market and hierarchies: analysis and antitrust implications*, New York: Free Press, 286 p.

Williamson O.E. (1989), Transaction cost economics, In: Schmalensee R., Willig R. (ed.), *Handbook of industrial organization*, vol. 1, p 135-182.

Willigers J. (2006), *Impact of high-speed railway accessibility on the location choices of office establishments*, Thèse de doctorat, Utrecht University, 213 p.

Willigers J., van Wee B. (2007), Accessibility indicators for location choices of offices: an application to the intraregional distributive effects of high-speed rail in the Netherlands, *Environment and Planning A*, vol. 39, n°9, p. 2086-2098.

Woessner R. (1996), *Mythe et réalité de l'espace Rhin-Rhône : la dynamique industrielle comme facteur de recomposition territoriale*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Franche-Comté, 531 p.

Woessner R. (2000), *Mythe et réalité de l'espace Rhin-Rhône : la dynamique industrielle comme facteur de recomposition territoriale*, Thèse de doctorat en géographie, Besançon : Presses Universitaires Franc-Comtoises, 360 p.

Woessner R. (2014), L'Europe de la grande vitesse ferroviaire, diversités nationales et logiques métropolitaines, *Géoconfluences* [en ligne].

Wolff J-P (2004), Réseaux de villes et réseaux culturels dans l'Ouest : l'exemple du théâtre et de la musique classique, *Norois*, n° 190, p. 97-109.

Wolff J-P. (2005), Evolution ferroviaire dans le Grand Ouest, *Norois*, p. 107-119.

Wolff J-P. (2011), Bordeaux et Toulouse : les grandes infrastructures de transport au cœur d'une rivalité renouvelée, *Sud-Ouest Européen*, n° 32, p. 103-117.

Wolff J-P. (2018), Quels effets de la LGV Océane pour Bordeaux ?, *Norois*, vol. 248, n° 3, sous presse.

Yeung H.W-C. (2005), Organizational space: a new frontier in international business strategy?, *Critical perspectives on international business*, vol. 1, n° 4, p. 219-240.

Yoshino N., Abidhadjaev U. (2017), An impact evaluation of investment in infrastructure: the case of a railway connection in Uzbekistan, *Journal of Asian Economics*, n° 49, p. 1-11.

Yzambart P. (dir.) *et al.* (2009), *L'attraction de l'Est des Pays de la Loire vers d'autres régions : risque de fragilisation ou bénéfice de l'ouverture ?*, Rapport du CESER des Pays de la Loire, 12 p.

Zanetti T. (2012), *Une ville et sa multinationale, une multinationale et sa ville : emprise spatiale, organisation sociale, fonction économique et régulation politique du « territoire Michelin » à Clermont-Ferrand (fin* XIX*e à nos jours)*, Thèse de doctorat en géographie, aménagement et urbanisme, Université Lumière Lyon 2, 837 p.

Zembri-Mary G. (2018), Configurations complexes d'acteurs locaux et négociation des projets et des financements des LGV : le cas de la LGV Bretagne Pays de Loire et de la LGV Sud Europe Atlantique, *Norois*, vol. 248, n° 3, sous presse.

Zimmermann J-B. (1998), Nomadisme et ancrage territorial : propositions méthodologiques pour l'analyse des relations firmes-territoires, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, tome 2, p. 211-230.

Zollo M., Winter S.G. (2002), Deliberate learning and the evolution of dynamic capabilities, *Organization Science*, vol. 13, n° 3, p. 339-351.

Zuliani J., Jalabert G. (2005), L'industrie aéronautique européenne : organisation industrielle et fonctionnement en réseaux. *L'Espace géographique*, tome 34, n° 2, p. 117-144.

Zune M. (2006), De la pénurie à la mobilité : le marché du travail des informaticiens, *Formation emploi*, n° 95, p. 5-24.

Table des figures

Figure 1 : La Ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire au sein du réseau ferré français (2018) 8
Figure 2 : Inscription de la thèse dans les thèmes de l'observatoire socio-économique de la LGV BPL 10
Figure 3 : Principales évolutions de l'offre ferroviaire avec la LGV BPL entre le Grand Ouest et Paris 12
Figure 4 : Principales évolutions de l'offre ferroviaire du Grand Ouest grâce à la LGV et la « Virgule » 12
Figure 5 : Evolution de la place relative des thématiques économiques et territoriales dans les bilans LOTI des LGV (diffusés à la mi-2018) 30
Figure 6 : Interactions des composantes et effets de l'accessibilité sur les systèmes territoriaux 34
Figure 7 : Synthèse des processus relationnels entre LGV et développement territorial 41
Figure 8 : Motifs du déplacement en TGV à l'échelle nationale selon l'ENTD de 2008 et la SNCF 66
Figure 9 : Motifs du déplacement en TGV dans des contextes plus spécifiques 67
Figure 10 : Synthèse du cadre logique de la recherche 79
Figure 11 : Thèmes portés à discussion avec les chefs d'entreprise 82
Figure 12 : Critères de sélection de l'échantillon d'entreprises à partir de la base de données et des connaissances des partenaires locaux 84
Figure 13 : Distribution et phasage des 179 entretiens au cours de l'année 2016 88
Figure 14 : Quelques éléments statistiques de l'échantillon et des entreprises rencontrées par territoire étudié 90
Figure 15 : Nombre de salariés par établissement enquêté 91
Figure 16 : Nomenclature d'activités utilisée pour qualifier les entreprises enquêtées 92
Figure 17 : Répartition géographique et sectorielle des 179 entretiens 95
Figure 18 : Cinq types de sensibilité territoriale à l'accessibilité ferroviaire accrue 100
Figure 19 : Evolution de l'accessibilité entre Paris et les gares du Grand Ouest après mise en service de la LGV BPL (1) 132
Figure 20 : Evolution de l'accessibilité entre Paris et les gares du Grand Ouest (2) 133
Figure 21 : Evolution de l'offre TER et TGV (inOui) sur les liaisons Rennes-Laval et Laval-Le Mans ... 137
Figure 22 : Essai de synthèse et de hiérarchie des sensibilités sectorielles à la LGV 179
Figure 23 : Galaxie des grands acteurs du numérique d'Ille-et-Vilaine identifiés en 2017 par l'Audiar 194
Figure 24 : L'écosystème digital breton (à cinq départements) en 2018 par *West Web Valley* 194
Figure 25 : Positionnement et contribution à la connaissance des logiques des entreprises par acteur 199
Figure 26 : Principes généraux des objets de la coordination locale 202
Figure 27 : EuroRennes et autres zones de développement du tertiaire dans l'agglomération rennaise 211

Note : *Afin que l'ensemble des illustrations soient regroupées dans une même table, nous n'avons pas introduit de différence entre les figures et les tableaux.*

Annexes

Annexe 1: liste des entreprises interrogées dans le cadre des entretiens

REGION BRETAGNE (121 entretiens)

Agglomération de Rennes (64 entretiens)

Nom de l'entreprise	Fonction de la personne rencontrée	Effectif*
6TM Groupe	Responsable du développement	25
Accacia (Abaka conseil)	Présidente	18
Acsystème	Président Directeur Général	13
Addviso	Dirigeant co-fondateur	7
Aladom	Dirigeant fondateur	10
Ambitio	Président Directeur Général	3
Amossys	Directeur Général	45
AR ingénierie	Président Directeur Général	16
Artefacto	Président Directeur Général	46
Astellia	Président Directeur Général	311
Atos	Resp. RH Grand Ouest, Directeur du site	312
AUA structures (gr. Archipole)	Président Directeur Général	15
Banque Populaire de l'Ouest	Directeur Général	431
Bluekango	Directeur administratif et financier	29
BMS Atlantique assurances	Directeur Général	8
Bretwin / Script&Go	Directeur Général	17
Cabinet Carcreff	Directrice associée	10
Cap code (Groupe Colbert)	Directeur associé	4
Catalys conseil	Président Directeur Général	3
CGI	Manager	300
Claranet	Directeur du site	75
Concept image Bretagne	Dirigeant	12
Cooper standard	Président Directeur Général	735
Crédit agricole 35	Directeur Général	500
Delta dore	Président du directoire	444
Digitaleo	Président Directeur Général	52
Direct assurance	Directeur du site	375
Elderis	Directeur	4
Eliga	Dirigeante co-fondatrice	1
Groupama Loire Bretagne	Directeur Général	486
Groupe Avril	Directeur Général FeedAlliance	500
Groupe Etiam	Président	36
Groupe IT Link (Ipsis)	Directeur Général Ipsis	199
Groupe Legendre	Président Directeur Général	362
Groupe Regards	Directeur des Ressources Humaines	89
Groupe Rocher	DRH marque Yves Rocher	292
Groupe Secob	Directeur associé	114
Harmonie mutuelle	Directeur Général Bretagne Normandie	159
Images et Réseaux	*Directeur Général*	-
JBG consultants	Directeur	7
JCP-connect	Directeur	7
Kelbillet	Président Directeur Général	18
KPMG	Directeur régional Ouest délégué	110

Lamotte constructeur	Président	42
Matis technologies	Directeur Régional Ouest	4
Mobizel	Dirigeant fondateur	14
MS3D	Responsable administrative	15
Neotec-vision	Co-gérant	2
Niji	Président Directeur Général	200
NV communication Paris	Directeur	8
Orange	Délégué régional Bretagne	5 000
Ouest France	Directeur Général délégué	1 054
Régionsjob	Directeur Général	117
Safège (filiale Suez)	Directeur du développement Ouest	73
Samsic	Directeur Général Samsic RH	1 304
Secure-IC	Président	19
Sodifrance	Président du directoire	90
Strateys	Directeur associé	15
Streamezzo (filiale Amdocs)	Directeur du développement France	26
SystemGie	Dirigeante	8
TDF	Directeur du site	98
Telitem	Directeur	15
Theodore search	Directeur associé	5
Un enquêté n'a pas souhaité que son entreprise soit mentionnée		**14 309**

Agglomération de Vannes (10 entretiens)

DL patrimoine	Gérant	1
Isatech	Président Directeur Général	83
Kaptalia monitoring	Président fondateur	7
MGDIS	Directeur Général	104
Multiplast	Directeur Général	105
Mutualia Grand Ouest	Directeur Général	20
Neovia (Groupe InVivo)	Directeur Projets, SI et Communication	459
RetailMeNot	Directeur Général & VP	49
Sigmaphi	Président Directeur Général	134
Socomore (Groupe Méaban)	Directeur Général	100
		1 062

Agglomération de Brest (11 entretiens)

B&B hotels	Directeur Général France	103
Cabasse (filiale Awox)	Directeur Général	30
Cityzen data	Directeur Général fondateur	5
Cogedis	Directeur Général	100
Financo (filiale CM Arkéa)	Directeur Général	277
Imascap	Président Directeur Général fondateur	10
Lessonia	Président fondateur	76
Portances conseils	Gérant	3
Savéol	Directeur Général	100
Ydeos	Dirigeant fondateur	5
Zip	Président	11
		720

Agglomération de Quimper (8 entretiens)

Appnexus	Directeur technique	11
Armor lux	Président	388
Axon' Mechatronics	Directeur Général	112
CIMUT	Directeur Général	120
Henaff	Président Directeur Général	217
Krampouz	Président	56
Socogec	Directeur associé	45
Verlingue	Directeur communication et marketing	291
		1 240

Agglomération de Lorient (12 entretiens)

Blew stoub	Commerciale	8
DCNS (aujourd'hui Naval group)	Directeur gestion de site	2 158
ERTF	Directeur	9
Gras Savoye Ouest	Directeur Général adjoint	36
Le Béon manufacturing	Président Directeur Général	91
Lorima	Président conseil de surveillance	27
Loxam	Président Directeur Général	50
Nautix	Co-dirigeant	23
Sofresid engineering	Directeur du site	120
STX France	Directeur Général	42
Technicob	Dirigeant	8
Turbiwatt	Président	3
		2 575

Agglomération de Saint-Brieuc (6 entretiens)

CetSI	Responsable d'agence Ouest	8
ETA (Etudes Travaux Armor)	Directeur	89
Groupe Expansion 5	Président	49
Hutchinson (filiale Total)	Directeur du site	500
Info.DB (Groupe Up)	Directeur Général	73
Winco technologies	Président	12
		731

Agglomération de Saint-Malo (7 entretiens)

Amarok biotech	Directeur	9
Asica	Président Directeur Général	80
Faurecia automo. composites	Directeur du site	175
Groupe Roullier	Directeur Général adjoint	1 451
Phytomer	Président	180
Sabord recrutements	Dirigeant	0
Seifel	Président	257
		2 152

Agglomération de Vitré (3 entretiens)

Allflex	Président Directeur Général	220
BCM cosmétique	Directeur Général	472
Webhelp	Directeur du site	423
		1 115

REGION PAYS DE LA LOIRE (52 entretiens)

Agglomération de Laval (29 entretiens)

Aedificantes	Gérant	0
Altays	Directeur du site	11
Altoneo conseil	Président	15
Atlantic santé	PDG fondatrice	12
Comptacom	Président	15
Crédit mutuel MABN	Directeur Général adjoint	693
Eon reality France	Président	62
Farago Mayenne Anjou	Directeur	24
Faral	Président Directeur Général	68
Faros	Co-dirigeant	1
Feljas et Masson	Président Directeur Général	53
Fengtech	Dirigeant	2
Genius mundi	Dirigeante	0
Groupe Actual	Président du directoire	70
Groupe AIM	Directeur administratif et financier	310
Groupe Isore bâtiment	Président Directeur Général	61
Groupe Projevia	Président	33
Intrest	Gérante	9
Leader link	Directeur	0
Mann+Hummel France	Directeur Général	481
NDP systèmes	Co-fondateur et directeur commercial	6
Prisma	Dirigeant	8
Shortways	Président Directeur Général fondateur	9
Sofidem (Groupe Talenz)	Directeur associé	40
Studio version 2	Dirigeant	8
Tennaxia	Directeur Général	13
Tenneco automotive	Président	250
Thalès communication&secu.	Directeur du site	200
Wilo Salmson	Responsable Ressources Humaines	490
		9 676

Agglomération du Mans (9 entretiens)

Artéo conseil	Dirigeant fondateur	3
C.M.B	Président Directeur Général	12
EES assurances (filiale BK cons.)	Président	27
Groupe Covéa (MMA)	Secrétaire général Ressources Humaines	3 665
Groupe Lelièvre	Directeur Général	45
Groupe O2 (aujourd'hui Ouicare)	Président Directeur Général	400
Regus / Club Novaxis	*Responsable d'agence / Président*	-
Serveurcom	Gérant	23
ST Microelectronics	Directeur des sites du Mans et Rennes	274
		4 449

Agglomération de Sablé-sur-Sarthe (4 entretiens)

Kephas	Dirigeant	6
LDC	Président du directoire	2 329
Posson packaging	Présidente	115
Salesky	Président Directeur Général	93
		2 543

Agglomération d'Angers (6 entretiens)

Afone	Président Directeur Général	160
Nor-Feed	Président	22
Soregor	Dirigeant associé	100
Strego	Directeur Général	147
Telelogos	Directeur Général	34
Utilities performance	Vice-Président fondateur	43
		506

Agglomération de Nantes (4 entretiens)

ID4CAR	*Directeur Général*	-
Accomplir	Dirigeant	5
Conserto	Président fondateur	198
Tibco	Responsable du site de Laval	163
		366

REGION FRANCILIENNE (6 entretiens)

Advenis	Directeur investissements	50
BDO France	Président	893
Numa	Directeur Général	43
Photon lines	Dirigeant	14
Wallix / *Systematic Paris-Rég.*	Président du directoire / Vice-Président	45
Ynsect	Directeur Général co-fondateur	50
		1 095

***** *Rappelons que seuls les effectifs de l'entité sur le territoire dans lequel l'entretien a eu lieu ont été retenus (cf. chapitre 3).*

Au-delà de ces entreprises rencontrées sur site ou interrogées par téléphone, il convient de mentionner des échanges instructifs (oraux ou par mails) avec les sociétés suivantes : Degetel, HRV, Mors Smitt France, SII, Siradel, Sogitec Industries, Sopra Steria, et Technicolor.

Annexe 2 : Guide d'entretien

Contexte et objectif de l'entretien

- **Présentation de l'objectif de l'entretien**
- **Exposé des éléments d'offre et d'accessibilité au regard des relations économiques actuelles**

- temps de parcours, gains de temps, nombre de dessertes quotidiennes, complémentarité TER, comparaison intermodale (données route, air pour les principales OD)…
- complémentarité sectorielle et technologique des territoires, flux DT majeurs…

A/ Organisation fonctionnelle de l'entreprise/du groupe

1. Informations générales

● Pouvez-vous définir l'activité précise de votre entreprise/groupe ?
● Quelles sont, en quelques mots, les principales perspectives d'évolution de l'entreprise/groupe ?

2. Localisation de l'activité dans l'Ouest

► Etat présent :
● Quels ont été les facteurs stratégiques expliquant la décision d'implantation de l'établissement ? *(développement de l'activité, rachat…)*
Cerner les facteurs de choix discriminants, de la stratégie managériale (potentiellement a-territoriale) à la localisation précise de l'établissement en passant par le choix du territoire : *« Pourquoi une nouvelle implantation, pourquoi l'agglomération de Rennes, et pourquoi au 2 bd de Bretagne ? »*
● Quels ont été les facteurs influençant la localisation de l'établissement ?
Observer l'importance relative des facteurs de choix de localisation et les proximités sous-tendues : économies d'agglomération : image et attractivité de la ville, marché local intéressant, densité d'entreprises et d'entités partenaires (laboratoires de recherche, Pôle de compétitivité…) économies de localisation : clusters technologiques et spécialisation éco-territoriale, soutien institutionnel local (aides publiques), opportunités foncières…)
● D'autres sites avaient-ils été envisagés à l'époque ? Pourquoi n'ont-ils pas été retenus ?
Compléter « par la négative » les facteurs de localisation évoqués dans la réponse précédente

► Insertion du projet de LGV BPL dans la stratégie d'entreprise/de groupe :
● Pensez-vous que la LGV BPL soit susceptible de conduire à une réflexion nouvelle sur les choix de localisation ou de relocalisation des établissements de l'entreprise ?
(Importance à accorder selon les cas aux relations Rennes-Nantes et à la création nette d'activités pour les entreprises parisiennes).

3. Fonctionnement interne de l'activité

► Etat présent :
● Quels sont à l'heure actuelle vos liens avec le siège/les établissements de l'Ouest ?
(nature des coopérations, fréquences, moyens)

► Insertion du projet de LGV BPL dans la stratégie d'entreprise/de groupe :
● La LGV BPL est-elle en mesure de faire évoluer les relations inter-établissements ou siège-établissements ?
● Pensez-vous que la LGV BPL soit susceptible de conduire à une réflexion nouvelle sur l'allocation des fonctions et activités aux différentes entités de l'entreprise/groupe ?
(dans le cas d'une entreprise multi-établissements ou d'un groupe).
Evaluer les potentielles incidences de la LGV BPL sur la composition spatiale de la chaîne de valeur interne de l'entreprise : tendances à la concentration ou à la dissociation spatiale et organisationnelle accrue des fonctions/services intra-firme.

4. Fonctionnement externe de l'activité

► Etat présent :
● Quels sont à ce jour les fonctions et services que vous externalisez ?
(ancienneté du partenariat, localisation des prestataires, fréquence des échanges/de la contractualisation…)

► Insertion du projet de LGV BPL dans la stratégie d'entreprise/de groupe :
● La LGV BPL est-elle selon vous un élément pouvant modifier votre stratégie d'externalisation ? *(accès facilité à la R&D externe, aux prestations intellectuelles rares franciliennes, services divers à fort contenu technologique et valeur ajoutée…)*

5. Recrutement et marchés de l'emploi

► Etat présent :
● Au regard de vos besoins en RH, comment jugez-vous le marché local de l'emploi ?

► Insertion du projet de LGV BPL dans la stratégie d'entreprise/de groupe :
● Envisagez-vous un impact de la LGV BPL sur votre politique de recrutement ?
Tester l'hypothèse selon laquelle la GVF serait un facilitateur de la rencontre entre offre et demande sur le marché de l'emploi (hypothèse peu vérifiée par l'enquête ex-post LGV Est européenne)

B/ Mobilité et relations économiques

1. Déplacements professionnels et évolution éventuelle des pratiques de mobilité

► Etat présent :
● Quels sont les principaux motifs de déplacements de vos collaborateurs ?
(échanges d'informations interne/externe à l'entreprise, relations clients, motifs marchands (achat/vente)…)
● Quels sont les modes de déplacements principaux utilisés ?
● Quelles sont vos pratiques personnelles de déplacements professionnels ?
● Que permet (le mode principal utilisé) que les autres modes de déplacement ne permettent pas ?
Identifier des valeurs d'usage spécifiques des modes en lien avec l'activité et le profil des individus
● Comment jugez-vous l'état actuel de l'accessibilité ferroviaire de (votre territoire) ?
Etre en mesure de sonder, au terme de cette question, les éléments d'accessibilité valorisés par le dirigeant et les éventuelles attentes en matière d'infrastructure de transport
● En définitive, comment définiriez-vous la GVF pour votre activité ?

► Insertion du projet de LGV BPL dans la stratégie d'entreprise/de groupe :
● En quoi la LGV BPL est-elle susceptible de répondre aux besoins de mobilité de votre entreprise ?
● Au regard de votre activité, quels profils de collaborateurs sont particulièrement sensibles à ces opportunités renforcées de déplacement en TGV ?
● Disposition à payer pour un trajet en (1h27, 1h10, etc.)

2. Coopérations interentreprises

► Etat présent :
● Quels liens partenariaux entretient aujourd'hui votre entreprise/groupe avec d'autres acteurs économiques ?
(localisation précise des acteurs, nature de la coopération, fréquences de contacts, moyens des échanges)

Relations interterritoriales :

- locales
- avec la région francilienne
- à l'international

Evaluer les dissociations/conjonctions de proximités (géographique et organisationnelle)
● Pouvez-vous me parler de vos liens fonctionnels hors marché, je pense notamment aux réseaux d'entreprises et aux acteurs institutionnels de développement économique ?
Identifier les liens à « vocation non purement commerciale »

► Insertion du projet de LGV BPL dans la stratégie d'entreprise/de groupe :
● La LGV est-elle de nature à modifier les échanges et coopérations (marchandes et non marchandes) que vous entretenez avec les autres entreprises (aux différentes échelles) ?

3. Recomposition des aires de marché

► Etat présent :
● Pourriez-vous m'indiquer votre aire de marché actuelle ?

► Insertion du projet de LGV BPL dans la stratégie d'entreprise/de groupe :
● Pensez-vous que la LGV BPL aura une influence sur les marchés que vous ciblez ou ciblerez ?

4. Concurrence inter-firmes

► Etat présent :
● Quels sont aujourd'hui vos principaux concurrents locaux ?
● Subissez-vous la concurrence d'entreprises franciliennes ou d'entreprises implantées dans une autre agglomération hors Bretagne/Pays de la Loire ?

► Insertion du projet de LGV BPL dans la stratégie d'entreprise/de groupe :
● Selon vous, la LGV BPL peut-elle avoir un effet concurrentiel sur le(s) marché(s) sur le(s)quel(s) vous êtes présent ?
● Si oui, de quelles entreprises mais aussi de quelles régions cette concurrence accrue pourrait-elle provenir ?

C/ Attractivité et communication

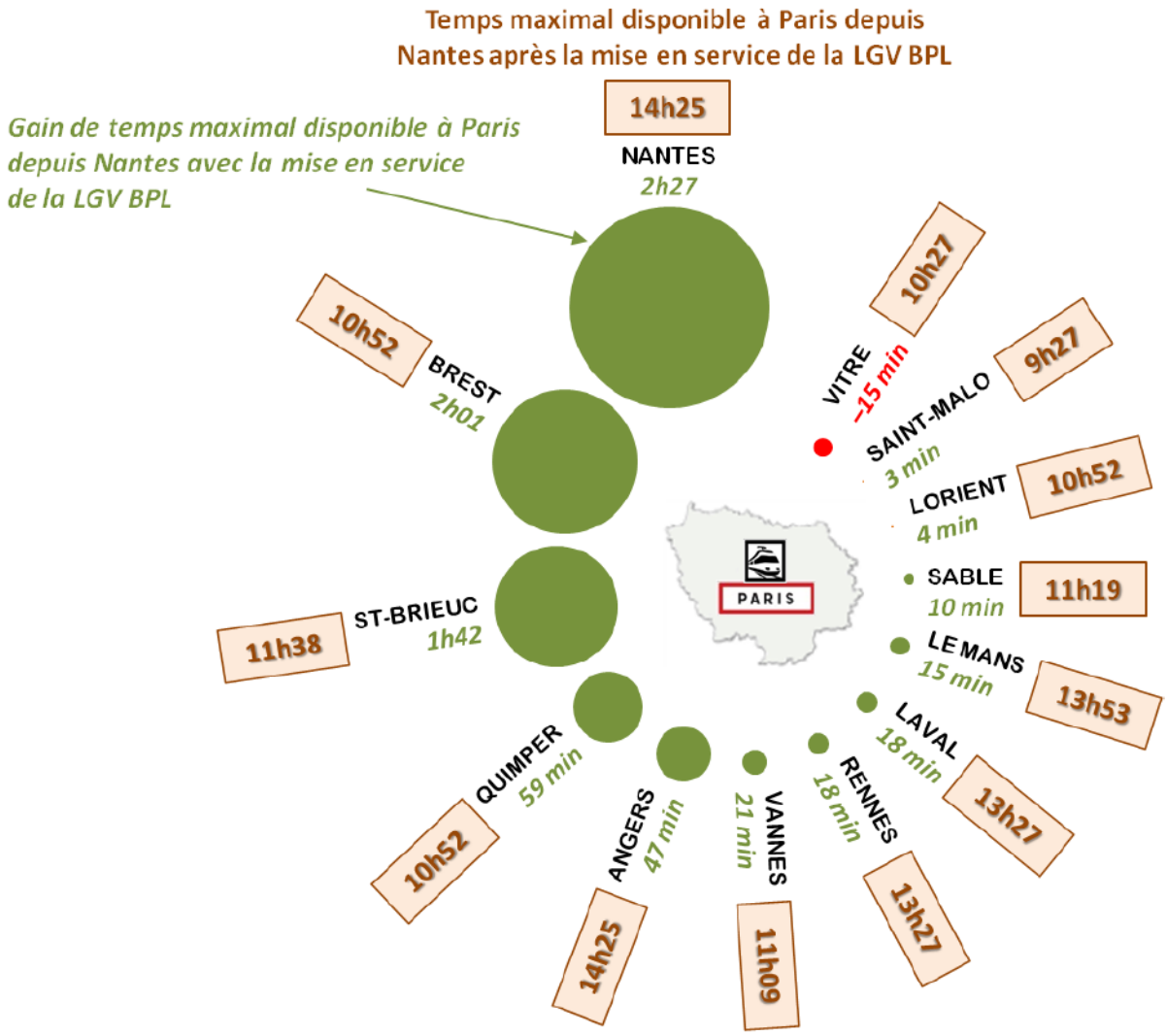
1. Image et attractivité

► Insertion du projet de LGV BPL dans la stratégie d'entreprise/de groupe :
● Percevez-vous la LGV comme un élément d'attractivité pour votre entreprise ?
● Auprès de qui valoriserez-vous particulièrement cette attractivité accrue ? Avec quels objectifs ? *(auprès des investisseurs, des clients, des futurs collaborateurs potentiels…)*
Comment intégrerez-vous et exploiterez-vous cette attractivité renforcée :
- dans votre communication ?
- dans votre processus de recrutement ?
- dans vos relations avec les autres agents économiques (fournisseurs, clients…) ?

On aimerait pouvoir cerner si l'élément LGV fait l'objet d'une stratégie de valorisation spécifique de l'entreprise, i.e. comment l'entreprise projette-t-elle (ou pas) de faire usage de la proximité temporelle renforcée dans sa communication.
● Y-a-t-il des stratégies, qu'elles soient liées au développement de l'activité, au marché de l'emploi, à la communication ou autre, que vous envisagez spécifiquement dans l'optique de la mise en service de la LGV BPL ?
(consolidations et stratégies capitalisées sur le TGV)

Annexe 3 : Indicateurs complémentaires sur la qualité de la desserte TGV dans les territoires étudiés

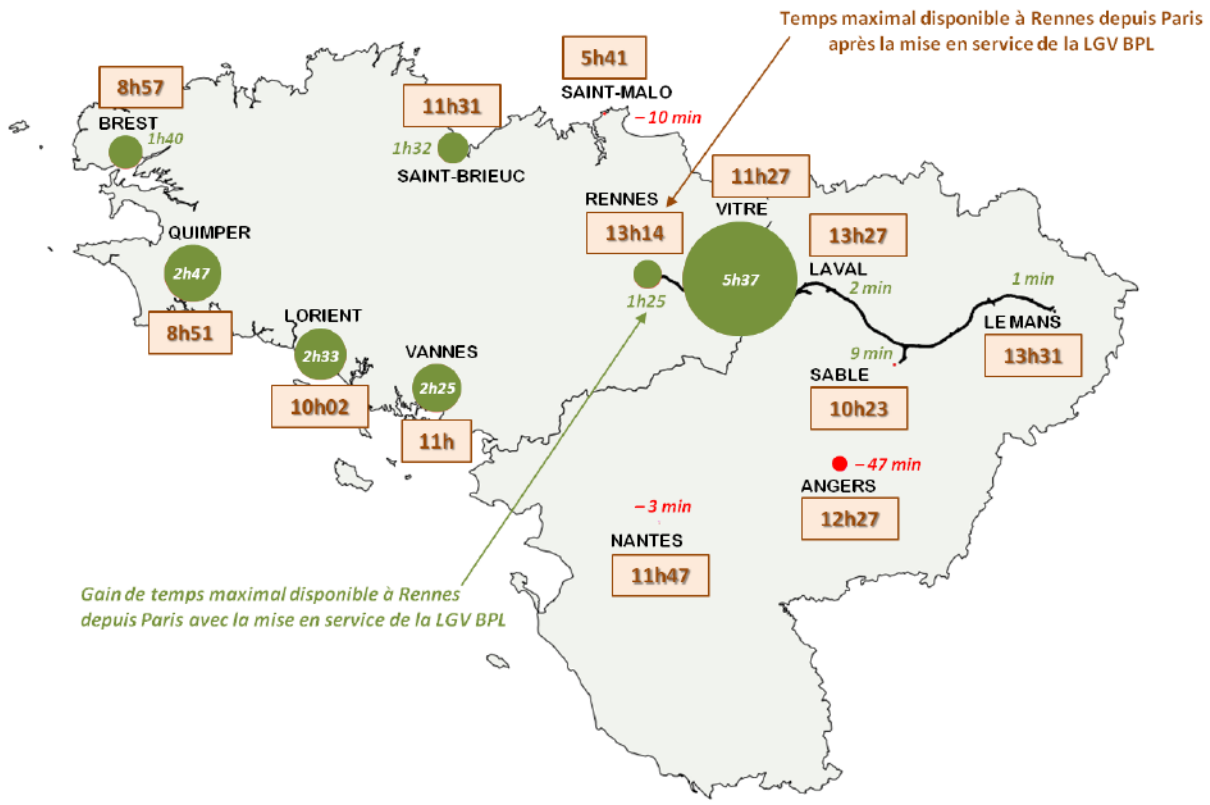
► <u>Temps de séjour maximal à Paris avec aller-retour TGV depuis le Grand Ouest</u> :



Notes : *Le gain de temps maximal disponible à Paris depuis Nantes avec la mise en service de la LGV BPL peut surprendre. Il semble que les travaux de renouvellement des voies sur la ligne classique Nantes-Angers aient eu une incidence sur la reconstitution de l'offre pré-LGV (effectuée en janvier 2017). En effet, un service TGV tardif au départ de Nantes avait été supprimé afin d'étendre la plage horaire dédiée aux travaux, raccourcissant ainsi l'étendue du temps disponible à Paris pour les voyageurs nantais (et probablement angevins). Ces travaux s'étant achevés peu avant la mise en service de la LGV BPL, le gain pour Nantes (et Angers) est donc en un sens surévalué.*

A noter qu'à l'instar de l'ensemble du présent mémoire, les caractéristiques de la grille horaire post-LGV sont celles en vigueur à l'automne 2017, le service estival pouvant être quelque peu modifié par la période de vacances scolaires.

► <u>Temps de séjour maximal dans le Grand Ouest avec aller-retour TGV depuis Paris</u> :



UNIVERSITE / SOCIETES
BRETAGNE \ TEMPS
LOIRE / TERRITOIRES

UNIVERSITÉ RENNES 2

Titre : Sensibilité prospective des entreprises à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire : le cas de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire

Mots clés : Ligne à grande vitesse, sensibilité des entreprises, dynamiques territoriales

Résumé : La mise en service d'une ligne ferroviaire à grande vitesse n'a qu'insuffisamment été étudiée au prisme des stratégies anticipatrices des firmes. Si la littérature scientifique se montre relativement circonspect sur la relation générale entre infrastructure de transport et développement économique, les enjeux et les attentes des acteurs sont nombreux dans les territoires desservis.

Au-delà d'un éclairage prospectif sur l'intégration éventuelle de la LGV Bretagne-Pays de la Loire par les entreprises du Grand Ouest, la thèse aborde de manière large les stratégies des firmes face aux politiques publiques de transport ferroviaire à grande vitesse. La sensibilité des dirigeants d'entreprise est étudiée à travers sa nature, ses déterminants et l'incidence potentielle qu'elle tend à augurer sur les dynamiques territoriales locales.

La rencontre de 179 dirigeants appartenant à une quinzaine d'entités territoriales du Grand Ouest et d'Île-de-France constitue le matériau principal de cette recherche empirique. L'appréhension de l'accessibilité ferroviaire accrue y est distinguée selon les singularités professionnelles des métiers du numérique, de la bancassurance, des services supérieurs aux entreprises et de l'industrie.

Cette approche par l'activité spatiale des firmes participe ainsi d'une meilleure intégration des perceptions et stratégies privées dans l'accompagnement de la grande vitesse ferroviaire au sein des territoires desservis.

Title: Prospective sensitivity of companies to rail accessibility improvements: an analysis of the new high-speed line *Bretagne – Pays de la Loire*, France

Keywords: high-speed line, firms' sensitivity, local dynamics

Abstract: The commissioning of a new high-speed rail was not sufficiently studied in light of companies' strategy. Despite a wary scientific view on the correlation between transport infrastructure and economic development, many local stakes and expectations remain in the served areas.

Beyond a prospective understanding on the potential integration of the *Bretagne-Pays de la Loire* high-speed rail by France's *Grand Ouest* (western regions) companies, this thesis provides an analysis of firms' integration into high-speed transportation public policies. Company heads' sensibility is studied through its nature, determinants and potential impact that it could foresee on local dynamics.

This empirical research consists mainly of interviews with 179 company leaders, on 14 areas in *Grand Ouest* and Paris region. Increased railway accessibility is analysed according to the specificities of digital activities, banking and insurances, business services and industry.

Firms' spatial activity leads to a better integration of perceptions and private strategies when developing high-speed rail within served areas.

Imp. Service Reprographie - Rennes 2