

## Forum THNS 2011 – Shanghai

### Les enjeux du transport à grande vitesse pour le développement territorial

*Marc GUIGON, conseiller en charge du transport voyageur à l'UIC (International Union of Railways)*

#### Présentation

Marc GUIGON travaille à l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) qui est une structure mondiale de coopération entre les entreprises ferroviaires. Il est en charge du transport à grande vitesse, des applications télématiques et des gares de voyageurs. Auparavant, pendant ces années, Marc GUIGON était en poste à la DATAR, un organisme interministériel de coordination et d'aménagement du territoire. C'est au sein de cette institution qu'il a développé des coopérations avec les échelons central et territorial du gouvernement chinois.

#### Transport à grande vitesse et développement territorial

Marc GUIGON salue les autorités présentes et fait part de la joie qu'il éprouve d'être, cette année encore, présent à ce forum sur le THNS. Il précise que l'Union Internationale des Chemins de fer où il travaille depuis quelques mois compte parmi ses membres le ministère chinois des chemins de fer (MOR) et l'académie chinoise des sciences ferroviaires (CARS). Il précise que sa présentation sera basée sur les résultats d'une grande étude, pilotée par la DATAR, portant sur les effets de la grande vitesse ferroviaire sur les territoires français.

#### Le contexte

La France a été le deuxième pays qui s'est engagé dans la grande vitesse ferroviaire après le Japon. La première ligne TGV, reliant Paris à Lyon a été ouverte en 1981 ; aujourd'hui, la France dispose d'environ 2000 km de lignes à grande vitesse qui sont parcourues par des trains qui roulent entre 300 et 320 km/h.



Le réseau français est articulé autour de Paris et dessert la plupart des grandes villes. Un système d'interconnexion permet également de relier les villes françaises et européennes entre elles (Bruxelles, Londres, Cologne, Amsterdam et bientôt Barcelone). La planification française prévoit de nouveaux développements, en particulier vers l'ouest (Bretagne) et le sud-ouest (Bordeaux dont la construction démarre en ce moment).

L'objectif est d'assurer, grâce au TGV, un développement plus équilibré et plus durable des territoires (grâce au report modal de l'avion vers le train, de la voiture vers le train mais aussi de nouvelles mobilités générées par l'existence des liaisons à grande vitesse). Cette politique s'inscrit dans le cadre d'une politique européenne de développement de la grande vitesse ferroviaire le long de corridors européens est - ouest et nord - sud.

### La grande vitesse ferroviaire

La grande vitesse ferroviaire modifie le lien entre les villes par une diminution importante des temps de parcours ; elle contribue à une meilleure accessibilité par une connexion entre les villes et une connexion à un réseau national et international.

De ce fait, le développement de la grande vitesse ferroviaire suscite des espoirs de la part des territoires qui en attendent des retombées en termes de dynamique territoriale : des activités nouvelles, des emplois, un essor de la recherche et de l'enseignement supérieur, un accroissement des activités touristiques, de nouvelles coopérations. Aussi, les acteurs politiques et économiques des Régions et des villes se mobilisent fortement et pèsent de tout leur poids pour la construction de lignes qui passent par leurs territoires.

Mais les lignes à grande vitesse suscitent aussi des interrogations des populations locales craignant les nuisances comme le bruit et l'impact sur le patrimoine environnemental et rural. De nombreuses associations se créent pour empêcher ou retarder la construction des lignes ferroviaires.



Il est vrai qu'en raison de la vitesse élevée, les TGV ne peuvent pas desservir tous les territoires ni toutes les villes moyennes qui craignent d'être mises à l'écart. Des améliorations des transports ferroviaires régionaux sont donc nécessaires pour diffuser en profondeur les effets de la grande vitesse sur le territoire national dans son ensemble afin que l'ensemble des populations en bénéficie.

### Les reports modaux induits et leurs évolutions

Le premier effet du TGV est d'accroître le nombre de voyages ferroviaires par la facilité de connexion entre les villes. Un homme d'affaires parisien peut tenir une réunion d'une demi-journée à Lyon car le temps de parcours n'est que de deux heures pour deux villes situées à 500 km l'une de l'autre. La ligne Paris - Lyon a conduit à la suppression progressive de la quasi-totalité des liaisons aériennes. Pour une ville plus distante, comme Marseille, la diminution du trafic aérien a été de l'ordre de 50% alors que le trafic ferroviaire a augmenté de 30%. Le développement de la grande vitesse engendre aussi de nouveaux déplacements qui ne se seraient pas réalisés autrement (cela représente 30 % des voyages, c'est vrai pour le tourisme mais aussi pour les voyages d'affaires).

Ce report modal est conforme aux exigences du développement durable. La concurrence entre l'aérien et le transport ferroviaire à grande vitesse, qui a longtemps été évidente, tend à se modifier au profit d'une réelle complémentarité entre les deux modes. Les compagnies aériennes tendent à supprimer certains vols de courts courriers et réservent des voitures entières de trains à grande vitesse pour permettre à leurs clients de rejoindre les grands aéroports. Récemment est né le service TGV Air qui peut, par exemple, permettre d'effectuer un trajet Shanghai-Nantes, avec un billet unique pour l'avion et pour le TGV.

### Lignes ferroviaires à grande vitesse, évolutions urbaines et développement économique local

Au-delà des effets immédiats sur la mobilité, la grande vitesse ferroviaire entraîne d'autres effets : l'opportunité de développer les transports locaux, mais aussi des évolutions urbaines propices au développement économique. Les effets du TGV peuvent être diffusés dans d'autres territoires par une bonne organisation. Avec l'arrivée des trains à grande vitesse, les régions françaises, qui sont autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux, ont totalement réorganisé leur

transport ferroviaire, les horaires, le cadencement des trains, les politiques tarifaires. A l'échelle de la ville, la gare est le lieu de concentration des dessertes ; elle doit rester un lieu d'échanges entre les modes de transport pour assurer une bonne chaîne de déplacements. Toutes les grandes villes se sont réorganisées à l'arrivée des trains à grande vitesse : nouveaux tramways, nouvelles lignes de bus, développement des modes doux : intermodalité et urbanisme.

L'arrivée de la grande vitesse, est un outil qui permet d'accroître l'offre régionale des transports : par exemple quand la ligne Paris - Strasbourg a été mise en service, l'offre moyenne des transports régionaux a été augmentée de l'ordre de 20% et plus la ville est éloignée de Paris, plus cette offre augmente. Ainsi, les TGV sont les maillons d'une offre de transport complète.

La grande vitesse ferroviaire constitue aussi un moyen pour développer l'urbanisme : les quartiers des gares se dotent de centres d'affaires, de conférences, de centres de services ; autour des gares, des programmes de construction de logements neufs sont fréquemment lancés. On assiste donc à un changement de fonction des quartiers des gares qui étaient souvent des quartiers anciens, avec une modernisation totale de ces quartiers qui deviennent agréables à vivre.