



HAL
open science

Grande vitesse ferroviaire et villes en Europe : enjeux et perspectives

Pierre Zembri

► **To cite this version:**

Pierre Zembri. Grande vitesse ferroviaire et villes en Europe : enjeux et perspectives. GRANDE VITESSE FERROVIAIRE ET VILLES EN EUROPE : ENJEUX ET PERSPECTIVES, 2009. hal-03113785

HAL Id: hal-03113785

<https://hal.science/hal-03113785>

Submitted on 18 Jan 2021

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

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

GRANDE VITESSE FERROVIAIRE ET VILLES EN EUROPE : ENJEUX ET PERSPECTIVES

Pierre ZEMBRI
Université de Cergy-Pontoise
EA 4113 Mobilités, Réseaux, Territoires et environnement (MRTE)
33, boulevard du Port
F-95011 CERGY-PONTOISE CEDEX

La grande vitesse ferroviaire, innovation technique majeure dans le domaine des transports, a eu d'incontestables incidences sur les finalités, l'usage et l'image du chemin de fer dans un contexte *a priori* peu favorable. Elle modifie le rapport du réseau ferré au territoire. On l'a positionnée au cœur des politiques d'aménagement (tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle régionale), et qui place la gare TGV au centre des préoccupations des planificateurs locaux.

On pourrait s'interroger, compte-tenu de l'importance des projets de développement annoncés dans un nombre croissant de pays, sur les effets du déploiement de la grande vitesse sur les villes européennes, entre sélection et homogénéisation : il est évident que les villes desservies auront un avantage décisif sur les autres, mais leur nombre croissant dans le temps rééquilibrera les conditions de concurrence et finira par créer un standard de desserte nécessaire mais pas suffisant pour donner un avantage compétitif significatif.

Vers la généralisation de la grande vitesse en Europe : un facteur de banalisation ?

Depuis deux décennies, les politiques nationales et communautaire relatives aux transports donnent une place croissante à la revitalisation du mode ferroviaire à travers le développement de la grande vitesse. Les pays pionniers (France, Allemagne, Italie) ont été rejoints par d'autres territoires décidés à conduire rapidement des programmes ambitieux comme la Belgique ou l'Espagne. Les ensembles d'infrastructures nouvelles, jusque-là internes à chaque territoire national, s'interconnectent progressivement, ce qui accroît les possibilités de desserte.

Depuis la réalisation des premiers tronçons en Italie (1978) et en France (1981), près de 6200 km d'infrastructures nouvelles ont été construites¹. Il en est prévu 6625 km supplémentaires dans huit pays d'ici 2020². Au-delà de ces chiffres qui ne concernent que les infrastructures nouvelles ou rénovées parcourables à 250 km/h et plus en rase campagne, il faut considérer que la quasi-totalité des grandes villes d'Europe de l'Ouest seront desservies du fait de la possibilité d'usage des lignes classiques par les trains à grande vitesse, y compris en Espagne ou du matériel à écartement variable a été conçu pour gommer les frontières entre nouveau et ancien réseau.

On pourrait donc en conclure que la multiplication des bénéficiaires de la grande vitesse va contribuer à banaliser progressivement cette aménité et à en faire le minimum indispensable plutôt qu'un atout décisif dans une logique de compétition entre métropoles. Toutes les dessertes ne se valent cependant pas, et il faudra rechercher d'autres facteurs de différenciation.

La grande vitesse ferroviaire n'est-elle finalement pas qu'une desserte aérienne à plus grande capacité ?

Les axes équipés en premier lieu étaient desservis par le transport aérien, avec des fréquences soutenues et donc une capacité importante. Dans de nombreux cas, on a observé une quasi-substitution

¹ Source : LITRA (www.litra.ch).

² Sources : LITRA, RAVE (www.rave.pt), ADIF (www.adif.es).

du train à l'avion avec une inversion des parts de marché. Ce fut notamment le cas entre Paris et Lyon, Paris ou Bruxelles et Londres, Madrid et Séville ou plus récemment entre Paris et Strasbourg. Dans d'autres cas de figure, l'intensité de la concurrence aérienne a pu limiter l'expansion du mode ferroviaire : c'est notamment le cas entre Madrid et Barcelone où le « pont aérien » maintenu par les deux principaux compétiteurs (Iberia et Spanair) limite pour l'instant la part de marché de l'AVE à 30-35 %³.

Le temps de parcours ferroviaire de bout en bout peut constituer une limite à l'expansion du train : tant que les TGV mettent 5 heures 30 pour parcourir Paris – Nice, ils ne mordent qu'à la marge sur la part de marché très majoritaire de l'avion. On peut donc considérer que la grande vitesse ferroviaire entre en concurrence directe avec l'avion au départ des grandes métropoles, lorsque les temps de parcours de gare à gare n'excèdent pas 3 à 4 heures.

La multiplication des mesures de sûreté depuis 2001 dans les aéroports a conduit, par l'allongement des délais de précaution et la multiplication des interdictions, un certain nombre de voyageurs d'affaires à se détourner de l'avion si l'alternative ferroviaire n'était pas trop pénalisante en temps et en fréquence. Sur le long terme, on peut escompter une poursuite de ce mouvement au fur et à mesure des extensions des infrastructures à grande vitesse et de la hausse des tarifs aériens.

Dans la mesure où le mode aérien reste irremplaçable pour les parcours plus longs ou non concurrencés par le rail, les métropoles qui arrivent à connecter les deux modes, offrant ainsi le plus grand champ de possibilités, continueront à tirer leur épingle du jeu. Des villes comme Francfort, Paris ou Amsterdam sont déjà dans cette situation. La volonté actuelle de faire passer les nouvelles lignes par les aéroports montre que les avantages de cette complémentarité ont été bien intégrés par les pouvoirs publics. Le report des vols court-courrier vers le rail par les compagnies aériennes s'en trouve facilité, ce qui est à la fois bon pour l'environnement et pour les capacités de l'espace aérien.

La nouvelle géographie des réseaux à grande vitesse doit être prise en considération

Les structures de réseau se sont modifiées par rapport à la situation antérieure, avec l'émergence de nouveaux nœuds qui ne sont pas forcément valorisés par des exploitants ferroviaires qui visent le point à point plutôt que la multiplication des possibilités. En cela, les villes françaises auraient tout à gagner d'une conception suisse ou allemande de l'offre, même s'il faut reconnaître l'importance des efforts consentis par les régions pour créer une dynamique de plaque tournante là où la SNCF n'imaginait pas forcément le faire...

Si Paris, Madrid et Francfort seront à terme les trois plaques tournantes du réseau à grande vitesse qui se dessine, d'autres carrefours de second rang, qui ne sont pas des hubs aériens, pourront prendre une place dans le dispositif, et valoriser leur position. C'est notamment le cas de Lyon, de Bordeaux et de Strasbourg, dont le rôle de carrefour est émergent ou sera renforcé.

Se trouver en revanche en situation intermédiaire sur un axe ou en bout de ligne demeurera difficile à valoriser, sauf aménité particulière (région touristique par exemple) justifiant des fréquences de desserte élevées et une plus grande variété de destinations accessibles. La grande vitesse ferroviaire à la française gomme les territoires traversés par les infrastructures nouvelles et remet en cause les rentes de situation héritées du réseau classique. Dijon et Avignon en ont déjà fait les frais, Le Mans lutte pour ne pas subir le même sort une fois la ligne Bretagne – Pays de Loire achevée. Les carrefours se déplacent et il n'est plus obligatoire de desservir les villes « en chapelet ». Ce dernier type de desserte semble désormais réservé aux TGV interrégionaux qui marquent plus d'arrêts intermédiaires que ceux desservant Paris, afin de leur donner un maximum de possibilités de remplissage, mais les fréquences sont plus faibles.

³ Source : Steer Davies Gleave, *Air and Rail competition and complementarity*, Rapport final à la Commission européenne, DG Tren, août 2006.

Au final, les trains à grande vitesse, qui emprunteront de plus en plus de tronçons dédiés, auront de moins en moins de raisons de s'arrêter en cours de route, sauf à quelques nœuds de réseau sélectionnés. Les rentes de situation de villes encore desservies par le réseau classique risquent de s'amenuiser, avec une sélectivité de desserte qui restreindra le choix de destinations directement ou au moins rapidement accessibles. Le centralisme francilien risque de s'en trouver renforcé une nouvelle fois.

Il appartient donc aux gestionnaires d'agglomération d'anticiper ce risque : la clé de leur accessibilité et de leur attractivité réside dans la quantité de desserte dont elles bénéficieront à terme, et des connexions qui pourront s'établir à leur niveau entre trains à grand parcours et autres services ferroviaires. Nous pourrions les inciter à regarder vers l'Espagne où les villes en situation intermédiaire ont bénéficié de restructurations lourdes des réseaux locaux de façon à créer des connexions systématiques sans retarder les trains directs⁴.

⁴ Voir notamment à ce sujet : Jose Maria Urena Frances & Cecilia Ribalaygua Batalla, « Le réseau à grande vitesse espagnol : état actuel d'avancement et d'appropriation par les villes desservies », *Transports Urbains*, n° 106, janvier-mars 2004, p. 3-10.