



Délégation interministérielle à l'aménagement
et à la compétitivité des territoires



TGV et territoires

Séminaire Infrastructures et mobilités – IHEDATE - 19 novembre 2009 - Paris

Pascal MIGNEREY, Conseiller DIACT

La France croit au TGV

- Une loi (G1) liste les projets de LGV à entreprendre : 2000 km puis 2500 km
- C'est multiplier par 3,4 la longueur du réseau actuel (1875 km)
- Avec plus de 25 ans de recul, les constats et les leçons du passé doivent orienter l'avenir



Développer les LGV est durable

- Trois politiques publiques majeures convergent pour décider d'un équipement ambitieux et rapide de la France en lignes ferroviaires à grande vitesse :
 - la compétitivité et l'attractivité des territoires, au service de la croissance économique nationale : interconnexion des pôles moteurs de croissance, desserte intermédiaire des territoires traversés
 - le développement durable, qui privilégie ce mode de transport collectif, très peu polluant, très économe en émission de gaz à effet de serre et en consommation énergétique,
 - l'emploi, compte tenu de l'effet de levier important que représentent les grands travaux de construction de telles lignes et des emplois pérennes qui s'ensuivent pour l'exploitation.

Qu'entend-on par « effets territoriaux » d'une LGV ?

- ❑ Il ne s'agit pas du bilan socio-économique ex-post au sens de la LOTI, qui analyse :
 - Les coûts réels de construction et d'exploitation
 - Les volumes de trafics constatés (cependant leur nature et leur provenance sont intéressantes)
 - Les tarifs, le bilan financier pour l'exploitant
 - Le bilan socio-économique pour la collectivité

- ❑ Il s'agit plutôt d'évaluer ou d'apprécier l'impact de la LGV sur :
 - Les mobilités des populations (résidentes ou non)
 - L'habitat, l'urbanisme, le foncier
 - L'activité économique, les implantations nouvelles, les déplacements et les maintiens d'entreprises
 - Les activités d'enseignement, de recherche, les manifestations culturelles et sportives
 - Le tourisme, le commerce, l'hôtellerie
 - L'organisation générale des territoires et des acteurs : proches, plus lointains

Les données territoriales LGV sont faibles

- ❑ Les études des effets territoriaux des LGV existantes ne s'avèrent pas si nombreuses qu'ont pu l'imaginer, notamment par rapport aux études analogues réalisées sur autoroutes
- ❑ Les points zéro sont rares et les observatoires partenariaux entre collectivités locales sont naissants à l'échelle de la ligne entière (LGV Est, LGV SEA, LGV BPL)
- ❑ Les difficultés méthodologiques sont classiques :
 - Décalage entre la mise en service et l'apparition des conséquences territoriales associées, notamment en ce qui concerne l'habitat, l'urbanisme et les implantations économiques et culturelles
 - Difficulté, croissante avec le temps, d'imputer a posteriori une évolution à la nouvelle ligne ou la nouvelle gare

Les LGV s'avèrent structurantes

- ❑ Après le réseau maillé d'autoroutes (qui n'est pas complètement terminé), les LGV constituent les infrastructures les plus structurantes pour les territoires, leur connectivité et leur compétitivité
- ❑ Les villes TGV ont gagné en image, en attractivité, même s'il faut distinguer les TGV des LGV
- ❑ Les régions autour des villes TGV ont gagné en accessibilité
- ❑ Il y a eu cependant des aménagements inadaptés et des villes TGV qui n'ont pas su profiter de leur nouvelle connectivité

Distinguer les TGV des LGV...

- De nombreux TGV quittent leur LGV (vitesse > 250 km/h) et réduisent donc fortement leur vitesse pour poursuivre leur itinéraire sur des lignes ferroviaires classiques.
- Aujourd'hui **200** gares françaises accueillent des TGV, mais parmi elles, moins de **25** gares sont connectées quasi-directement à des lignes ferroviaires exclusivement dédiées à la grande vitesse et offrent ainsi les **délais** de parcours et les **fréquences** d'une LGV de bout en bout.



Les gares TGV

- ❑ A la situation traditionnelle de gare centrale qui accueille en supplément des TGV, est apparue et se multiplie le concept de « gare en ligne », « ex-urbanisée » qui permet l'accès à des TGV d'interconnexion et, plus récemment, qui assure à la place de la gare centrale la desserte déportée de la ville.
- ❑ Souvent mal perçue par les élus de la ville principale (externalisation), la gare en ligne peut s'avérer cependant plus puissante (interconnexions) et mieux accessible pour les villes environnantes (pas de pénétration urbaine).
- ❑ Aux plans fonctionnel et développement durable, ces gares ne doivent pas ressembler à des aéroports (bâtiment + parkings) mais doivent :
 - être connectées à des réseaux locaux de transport collectif, dont le TER pour diffuser l'effet territorial de l'offre TGV plus profondément dans le territoire
 - faire l'objet d'un projet d'aménagement pour un pôle économique valorisant, en « avant-port » de la ville

Typologie sommaire

- ❑ Pour les grandes unités urbaines (> 200 000 h), une gare en centre-ville est généralement préférable, avec éventuellement un gare en ligne périurbaine en complément (ex. Reims)
- ❑ Pour les villes moyennes (entre 20 000h et 200 000h), la qualité de la desserte de la gare importe plus que sa position : une gare en centre-ville est souhaitable mais parfois difficilement envisageable, une gare périurbaine en ligne est intéressante si elle est bien raccordée par des liaisons intermodales
- ❑ En deçà de 20 000h, dans les espaces interstitiels, la gare en ligne peut bien convenir si elle permet une desserte intermodale répartie des agglomérations environnantes

Effet TGV sur les mobilités

- ❑ Les mobilités voyageurs sont dynamisées sur les plans professionnel et de loisirs (notamment tourisme urbain)
- ❑ La tarification et la fréquence des correspondances locales (TER, transports urbains) sont particulièrement influentes
- ❑ Le raccourcissement considérable de délai de parcours entre une métropole et ses pôles secondaires crée une attractivité forte, qui augmente l'induction de trafic
- ❑ Deux seuils pratiques :
 - 3 heures de voyage permettent un aller et retour dans la journée (attractivité professionnelle)
 - 1 heure de déplacement autorise des déplacements domicile-travail nouveaux
- ❑ Les conséquences territoriales sont contrastées :
 - Migration de la métropole vers les villes moyennes ou le pavillonnaire périurbain (intermodalité)
 - Migration vers la métropole en provenance de territoires moins attractifs
- ❑ La LGV, voie dédiée aux TGV, permet indirectement de développer l'offre TER (compensation éventuelle) et/ou les services fret

Effet TGV sur l'habitat

- ❑ Les effets sur l'habitat s'avèrent relativement limités et de plus faible portée qu'on n'aurait pu l'imaginer
- ❑ Autour de la gare, des spéculations avant mise en service apparaissent
- ❑ Des variations immobilières sont constatées :
 - essentiellement dans le quartier de la gare (quartiers souvent peu valorisés avant TGV)
 - parfois par spéculation avant mise en service
 - souvent par conséquence conjuguée d'un programme de redynamisation des quartiers proches de la gare
 - plutôt dans l'immobilier professionnel que dans l'immobilier résidentiel (sauf en zones littorales)
- ❑ L'aménagement de l'offre immobilière professionnelle autour de la gare TGV semble intéresser davantage les entreprises déjà implantées en ville

L'effet d'image de la ville TGV

- ❑ Être une ville TGV, reliée en moins de x minutes de telle et telle métropole, par y trains par jour, constitue un argument fort de promotion de la ville et de rayonnement de son image
- ❑ Cette promotion est de plus en plus relayée par un marketing territorial qui se professionnalise, notamment avant l'arrivée du TGV puis dans les premières années de mise en service
- ❑ L'attractivité ne concerne pas uniquement la ville principale mais porte sur le territoire environnant, tant pour les villes secondaires que pour les espaces naturels (parcs), l'identité et le patrimoine culturels des territoires accessibles
- ❑ La multiplication des arrivées de TGV sans LGV amenuise l'effet d'image de la ville TGV. A l'entrée emblématique du TGV doit se substituer des arguments de performance de la connexion ferroviaire à grande vitesse : délais, fréquences, nombres de villes à moins de 3-4 heures

Les retombées économiques du TGV (1/2)

- Cet aspect essentiel s'avère plus difficile à évaluer qu'il n'y paraît :
 - Parce que les effets attractifs pour accueillir ou déplacer une entreprise dans une ville TGV ne sont pas immédiats, même dans le tertiaire (les campagnes de promotion avant mise en service se heurtent souvent à une suspicion prudente des entreprises, qui attendent la certitude de mise en service)
 - Parce que, hormis les emplois directs générés par la LGV et la gare, l'imputation directe de la croissance de la ville à l'arrivée du TGV n'est pas évidente, a fortiori plusieurs années après la mise en service

Les retombées économiques du TGV (2/2)

- ❑ Certaines études relativisent fortement l'effet économique direct de la connexion LGV d'une ville (*ex. Reims, mais la LGV n'a que 2 ans et la position à 45' de Paris reste porteuse*)
- ❑ S'il est vrai que certaines villes non connectées directement au réseau LGV ne semblent pas pénalisées (*Grenoble, Nantes mais la GVF facilite indirectement leur connectivité*), il apparaît que l'accessibilité accélérée par la LGV, la connectivité démultipliée par l'effet réseau des LGV sont des éléments indéniables d'attractivité d'une ville pour l'accueil d'implantations économiques, scientifiques et culturelles.
- ❑ Cette attractivité peut se décomposer en deux temps, quand l'arrivée des TGV précède de plusieurs années celle de la LGV.

Premières conclusions

- ❑ Le TGV n'est pas une fin en soi et ne doit pas être vue par les acteurs locaux comme un levier automatique de dynamisation de leur ville et de son image
- ❑ L'organisation anticipée et concertée des territoires qui seront desservis directement par une LGV est une nécessité et doit commencer très en amont
- ❑ La mise en place d'un observatoire local, avec initialisation ex ante, est très souhaitable; il aura un rôle de suivi de l'évolution générale du territoire qui dépassera l'évaluation de l'effet direct de la LGV
- ❑ Le choix de la localisation des gares et de leur accès est fondamental
- ❑ Inscrit dans un projet global, le TGV peut être un facteur structurant majeur pour le développement et le rayonnement du territoire

A photograph of a green field with a large tree in the foreground and a high-speed train in the background. The train is blue and white with 'TOV' and 'SNCF' logos. The sky is overcast.

Merci de votre attention

Pascal MIGNERREY - DIACT