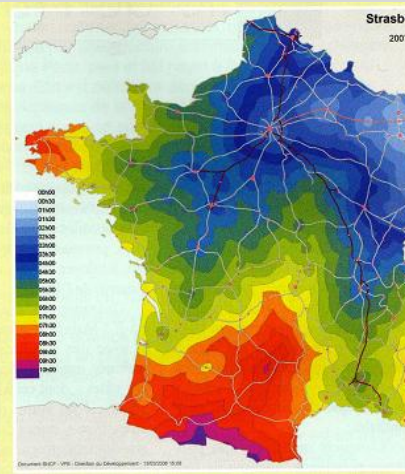


# ENJEUX ET LIMITES DES EFFETS TERRITORIAUX DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT



## COLLOQUE

« TRANSPORTS ET MOBILITÉ EN EUROPE : INNOVER POUR RAPPROCHER LES TERRITOIRES »

**1. LA MOBILITE SUR FER : CONTRACTION DU RÉSEAU ET AFFIRMATION DE LA GRANDE VITESSE**

**2. LE TRANSPORT AU CŒUR DES POLITIQUES D'AMENAGEMENT : LA FIN DES ILLUSIONS**

**3. LA QUESTION DE L'« EFFET STRUCTURANT » : DU MYTHE A LA RUPTURE DU CONSENSUS ?**

1.

# La contraction du réseau ferroviaire en France

1930 : 45 000 km

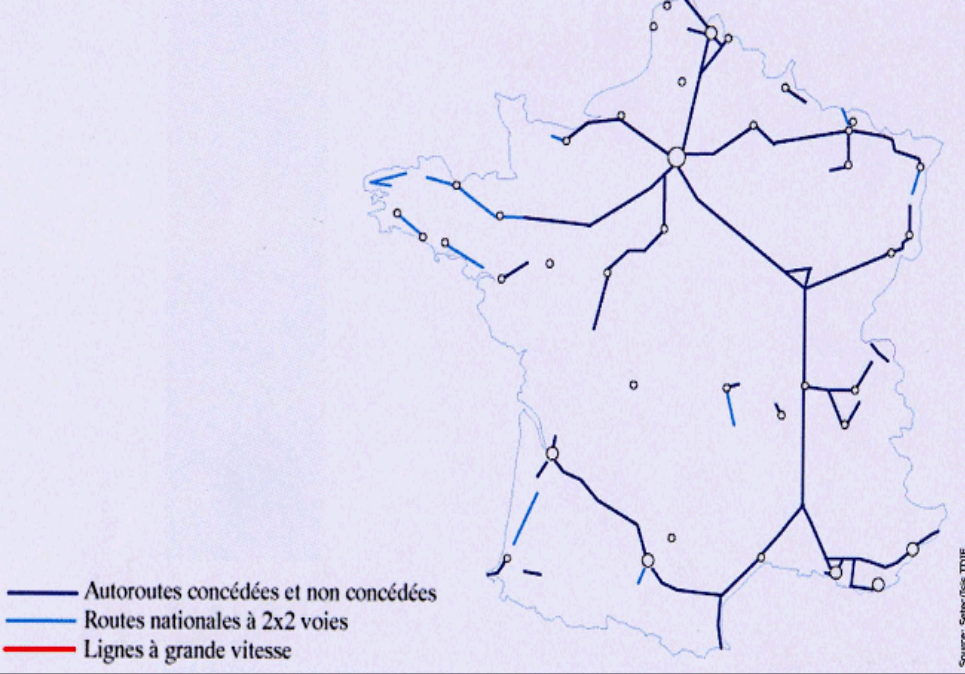


2018 : 28 000 km

1.

# La desserte TGV en 2018 (2500 km environ de LGV)

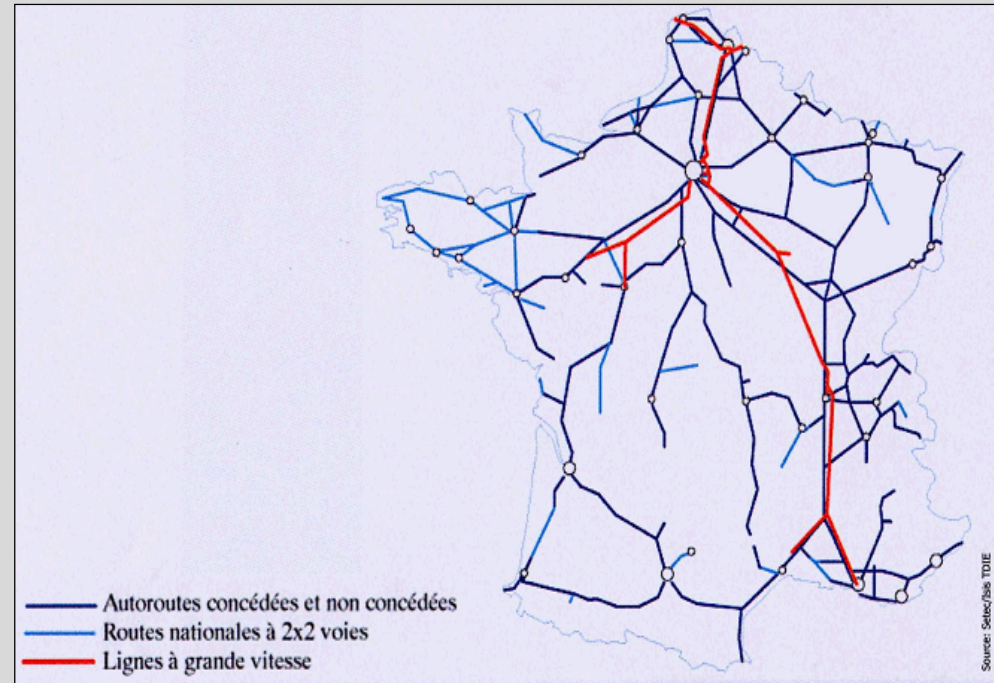




1979

2001

# Transports et aménagement : entre désenclavement et réseau structurant



**LES CINQUANTE PROJETS DU CIADT DE 2003****8 projets de lignes nouvelles à grande vitesse (TGV)**

- TGV Rhin-Rhône (Dijon-Mulhouse) ;
- TGV Sud-Europe-Atlantique (Tours-Bordeaux-Espagne) ;
- TGV Bretagne-pays-de-la-Loire ;
- TGV Est (seconde phase et interconnexion avec le réseau ICE) ;
- TGV Catalogne-Italie (Perpignan-Figueras, contournement de Nîmes et Montpellier, TGV vers PACA et Nice) ;
- TGV Lyon-Turin ;
- TGV Bordeaux-Toulouse ;
- Interconnexion des TGV au sud de l'Île-de-France.

**3 grandes liaisons ferroviaires d'aménagement du territoire**

- Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) ;
- Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Cherbourg (LRNVS) ;
- Paris-Clermont-Ferrand.

**5 grands axes ferroviaires pour le fret**

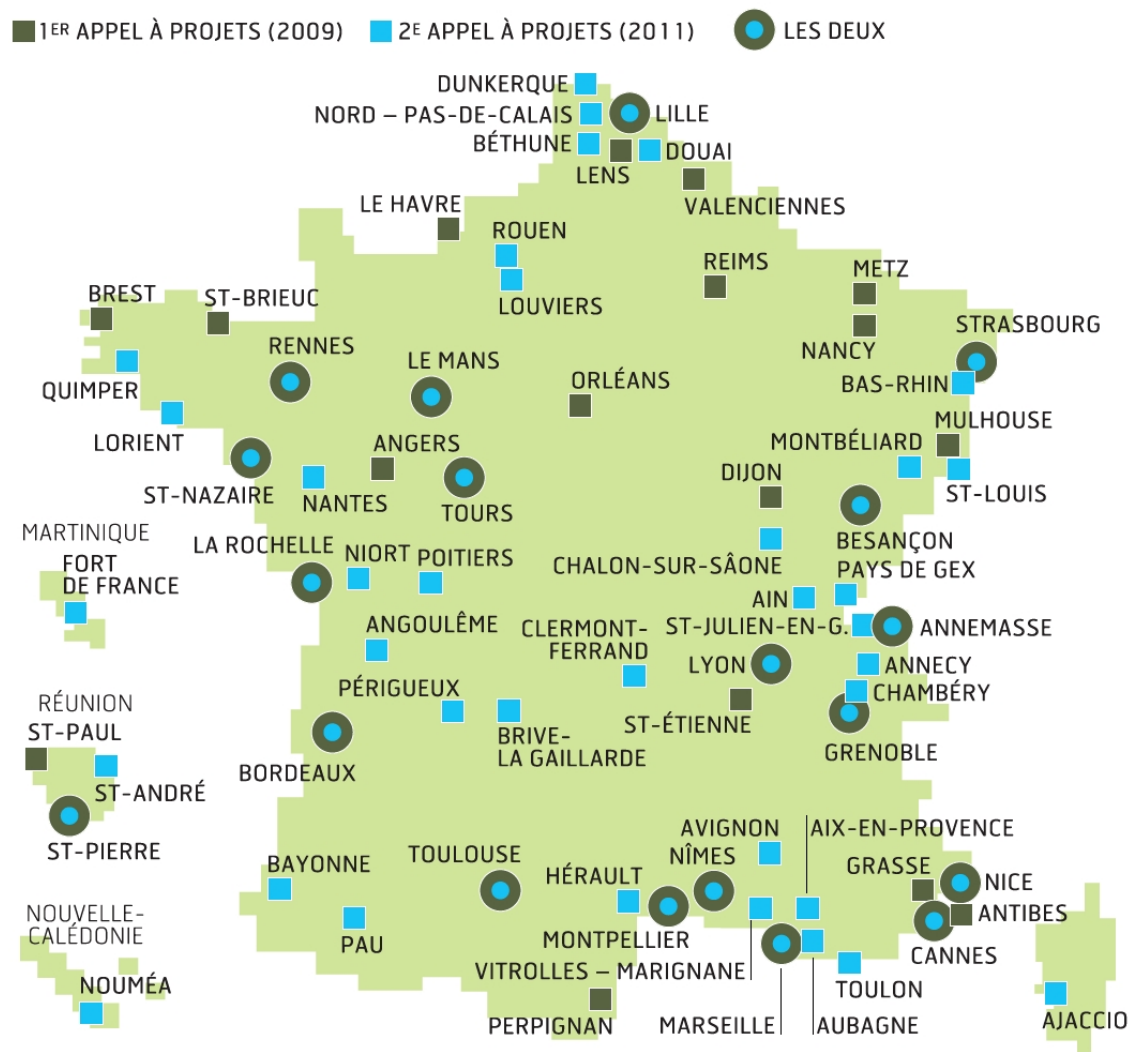
- corridor de fret nord-sud par Bordeaux ;
- corridor nord-sud par Lyon, magistrale éco-fret ;
- axe est-ouest Dunkerque-Lorraine ;
- axe ouest-est Le Havre-Amiens-Belgique/Allemagne ;
- axe ouest-est Nantes-Lyon et Lyon-Italie.

**9 projets autoroutiers**

- A 19 (Artenay-Courtenay) ;
- A24 (Amiens-Lille-Belgique) ;
- A 32 (Nancy-Metz-Thionville) ;
- A 48 (Ambérieu-Bourgoin-Jallieu) ;
- A 831 (Fontenay-le-Comte-Rochefort).
- réseau autoroutier lyonnais (A45 Lyon-Saint-Etienne, A89 Lyon-Clermont-Ferrand, A432 Les Echets-Laboisse et contournement ouest de Lyon) ;
- réseau autoroutier alpin (A 41 Annecy-Genève, A 51 Grenoble-Sisteron, A 585 antenne de Digne-les-Bains) ;
- réseau autoroutier aquitain Autoroutes aquitaines de Bordeaux vers Biarritz (A63) et de Bordeaux vers Pau (A 65) ;
- contournements urbains (Strasbourg, Arles, Bordeaux, tunnel de Toulon...).

**De la « folie des grandeurs »...**

## GRENNELLE DE L'ENVIRONNEMENT : LES PROJETS FINANCÉS



... à la hiérarchisation  
pour des  
raisons  
« environnementales »...

## Transports: Etudes sur l'avenir des grands projets suspendus

Par Le Figaro.fr avec AFP | Mis à jour le 10/10/2017 à 18:54 / Publié le 10/10/2017 à 18:51

LE FIGARO PREMIUM

> 1€ le premier mois

5 commentaires



Le gouvernement, qui a suspendu début juillet une vingtaine de projets d'infrastructures de transports, a annoncé mardi qu'il débute les études afin de déterminer l'avenir de ces projets, en vue d'un arbitrage d'ici début 2018. La pause dans les projets d'infrastructures de transports annoncée le 1er juillet par Emmanuel Macron "était une première étape", a affirmé mardi la ministre des Transports Elisabeth Borne, assurant que le gouvernement prépare "désormais la sortie de la pause". "Il ne faudrait pas confondre pause et remise en cause des projets", a-t-elle

... aux contraintes financières...



tourisme transport

## TGV : seules les lignes Paris-Lyon et Tokyo-Osaka seraient rentables

JEAN-MICHEL GRADT | LE 27/03/15 À 13H44

+  
Infos



Seules ces deux lignes ont atteint une "rentabilité financière claire", conclut une étude conduite par le groupe de recherche espagnol Fedea.



## Transports

# Projet de Pocl gelé : Laurent Wauquiez parle d'une "trahison" de l'Etat

CLERMONT-FERRAND

TRAVAUX - URBANISME

TRANSPORT

PUY-DE-DÔME

### ...et aux désillusions politiques

[/ NOUVELLE-AQUITAINE / HAUTE-VIENNE / LIMOGES](#)

## Le TGV à Limoges : quand Michel Delebarre y croyait



**Et pourtant...**

### 3.

- **Des effets très variables en matière de croissance du trafic ferroviaire**
  - Sur la LGV Est européenne : +34% vers Strasbourg
  - Mais +1,2% de Paris vers Le Mans et +1,3% de Paris vers Tours
  - Et des chiffres souvent inférieurs de 10% à 20% par rapport aux estimations
  
- **Ces effets dépendent de nombreux facteurs**
  - Le prix et la qualité de la desserte (fréquences, horaires, destinations)
  - La conjoncture économique locale
  
- **Ils sont sélectifs en fonction des types de publics et de déplacements**
  - Le TGV favorise les déplacements professionnels
  - Le TGV profite davantage aux cadres supérieurs et aux professions intellectuelles

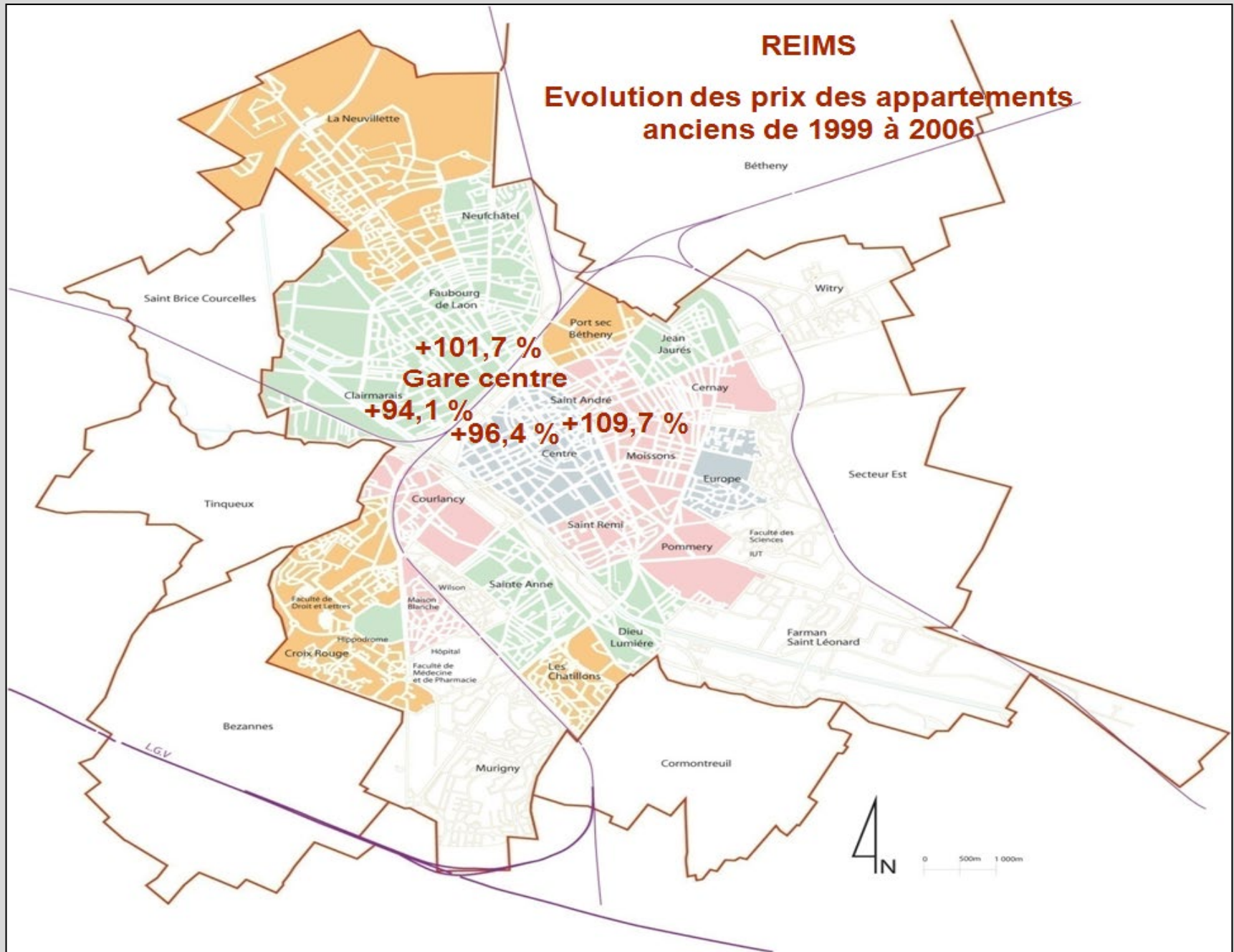
### 3.

#### - **Des effets difficiles à observer en matière de dynamiques immobilières**

- Notables dans les métropoles
- Plus faibles dans les villes intermédiaires
- Mais jamais *toutes choses égales par ailleurs* !

#### - **Ces effets dépendent de nombreux facteurs**

- La localisation des quartiers (proximité de la gare)
- La dynamique foncière et immobilière de la ville (tendue *versus* détendue)
- Les segments de marché (maisons de ville avec jardin, grands appartements de standing)



### 3.

#### - **Des effets en matière de développement tertiaire...**

- Construction de nouvelles surfaces de bureaux, notamment des plateaux de grande taille répondant aux standards actuels
- Modification de l'image de la ville (effet « club »)

#### - **...qui restent modestes et contrastés**

- Les implantations sont majoritairement des relocalisations internes aux agglomérations
- D'où des concurrences gare TGV *versus* parcs tertiaires existants
- Peu d'impacts sur les délocalisations

## Facteurs de localisation privilégiés par les entreprises dans les villes intermédiaires

Facteurs de localisation	Effectifs (en %)
Locaux disponibles	23,3 %
Proximité du centre-ville	20,5 %
Proximité de l'autoroute	17,8 %
Proximité de la gare	15,1 %
Proximité clientèle et usagers	6,8 %
Accessibilité	5,5 %
TGV	2,7 %
Centre d'affaires ou Zone de bureaux	2,7 %
Loyer	1,4 %
Main d'œuvre étudiante	1,4 %
Parking	1,4 %
Quartier en développement	1,4 %
Total	100,0 %

## Les portes de Vesoul (Besançon TGV) : un fiasco parmi d'autres





- **Des effets modérés en matière de développement touristique**
  - Tourisme urbain : tourisme de court séjour et de fin de semaine
  - Tourisme d'affaires (congrès, conférences, etc.) : tourisme de court séjour et de semaine, dont la demande nationale émane à 70 % de l'Île-de-France
  
- **Idem, sinon plus modeste encore, pour les aéroports !**

# BILAN

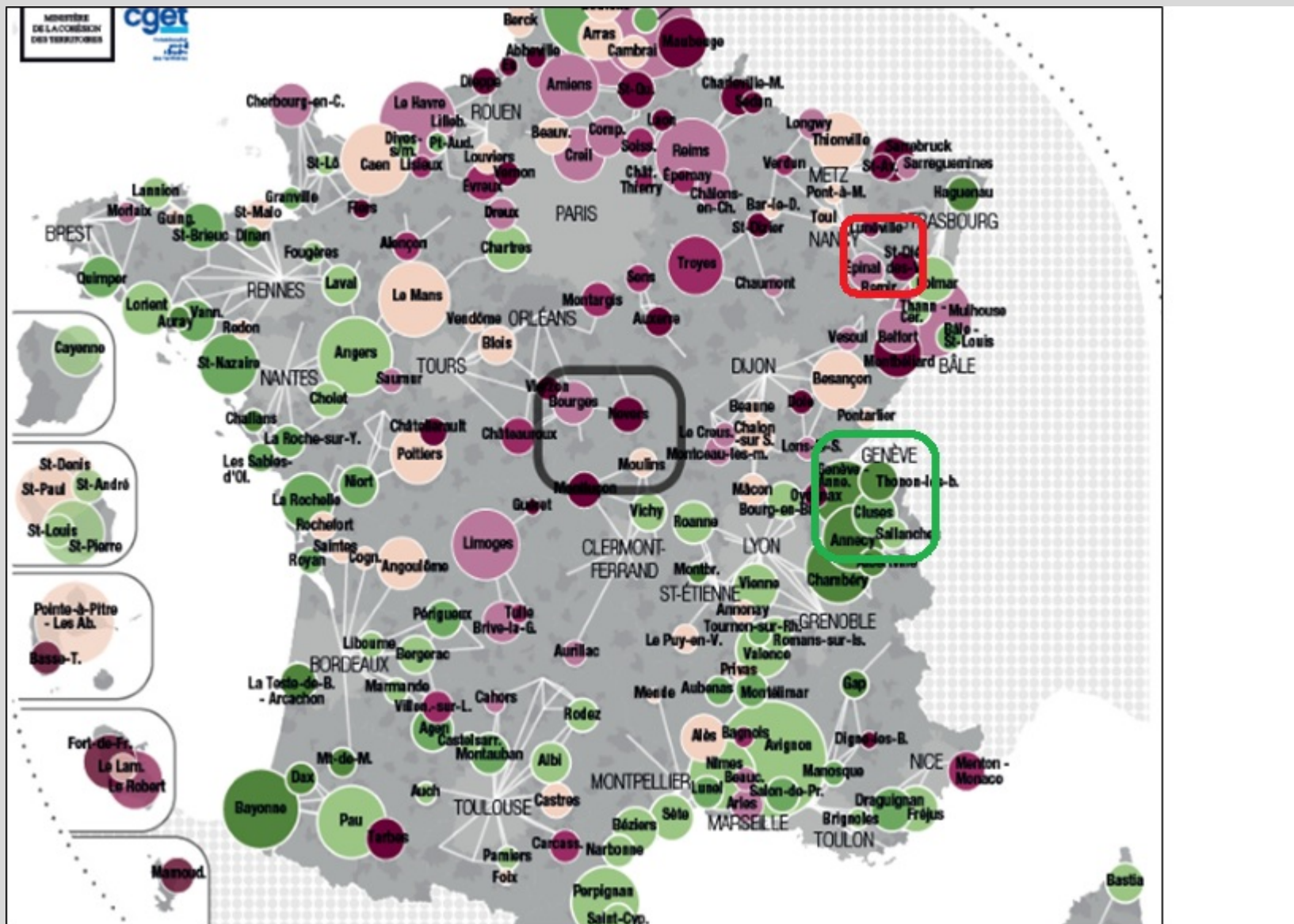
**1/ Le TGV n'est jamais la solution aux difficultés socio-économiques des villes et des régions**

**2/ Les éventuels effets ne sont ni automatiques, ni toujours positifs**

**3/ Ils dépendent toujours de la conjonction de plusieurs facteurs**

- La conjoncture économique régionale et urbaine
- Le degré d'amélioration par rapport à la desserte préexistante
- La localisation de la gare (centre *versus* périphérie)
- Les stratégies et projets d'accompagnement et la mise en mouvement des acteurs locaux !

# La fragilité socio-économique des villes intermédiaires : le rôle marginal de l'enclavement



# Choisir ses combats (1) : les lignes locales et régionales au service de la mobilité du quotidien (y compris dans les espaces peu denses) !

TER : Transport express régional



TGV : Trains à grande vitesse, Thalys & Eurostar



Transilien Île-de-France



Intercités

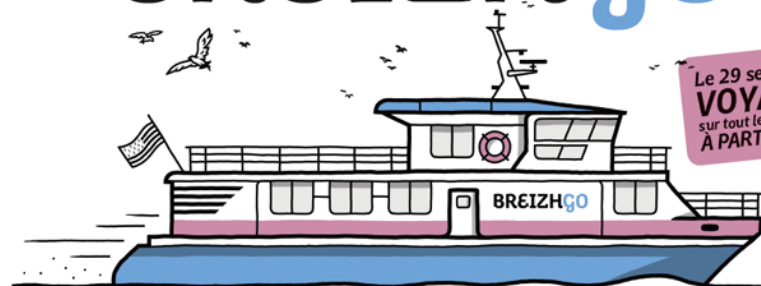


Train Fret



TRAIN • CAR • BATEAU

## Voyagez dans toute la Bretagne avec **BREIZHGO**



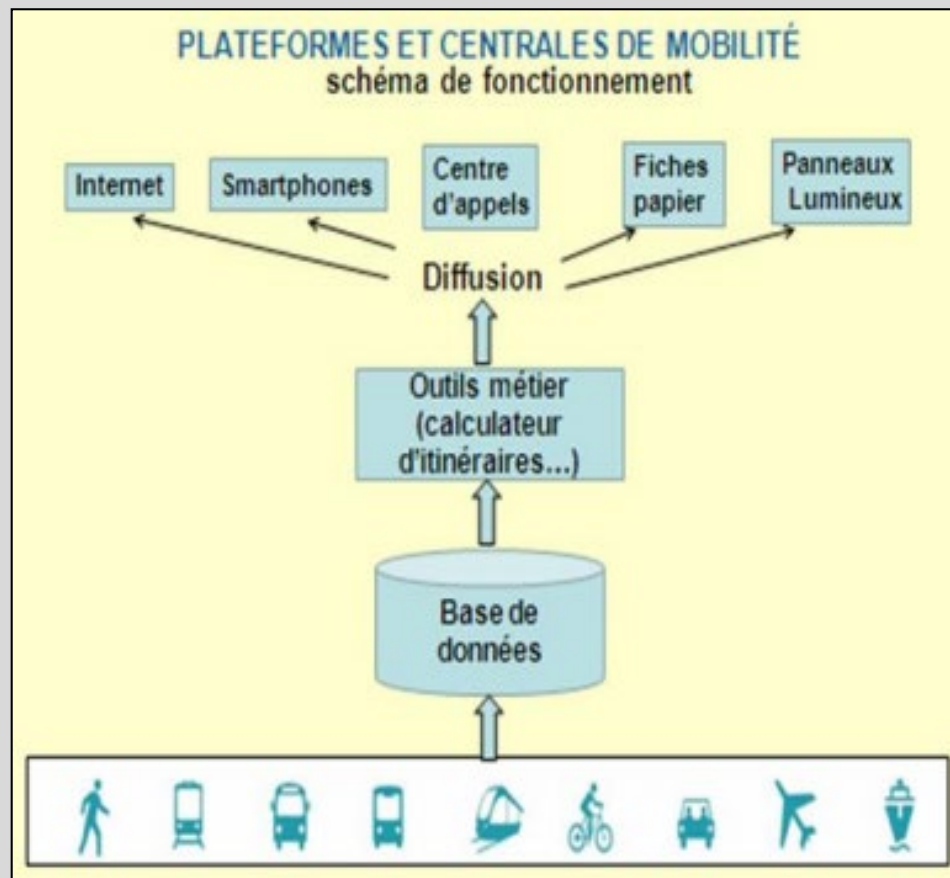
Le 29 septembre  
**VOYAGEZ**  
sur tout le réseau  
À PARTIR DE 1€

[breizhgo.bzh](http://breizhgo.bzh)

Le réseau de transport public 100% Bretagne



# Choisir ses combats (2) : le *soft* plutôt que le *hard* !



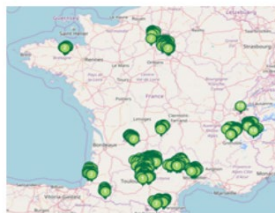
## Solutions innovantes pour aller de/vers la gare

- [RezoPouce](#)
- Rural et périurbain
- Aidé par les communes

Peut contribuer à mieux remplir  
Les lignes ferroviaires locales en drainant  
Les voyageurs vers elles



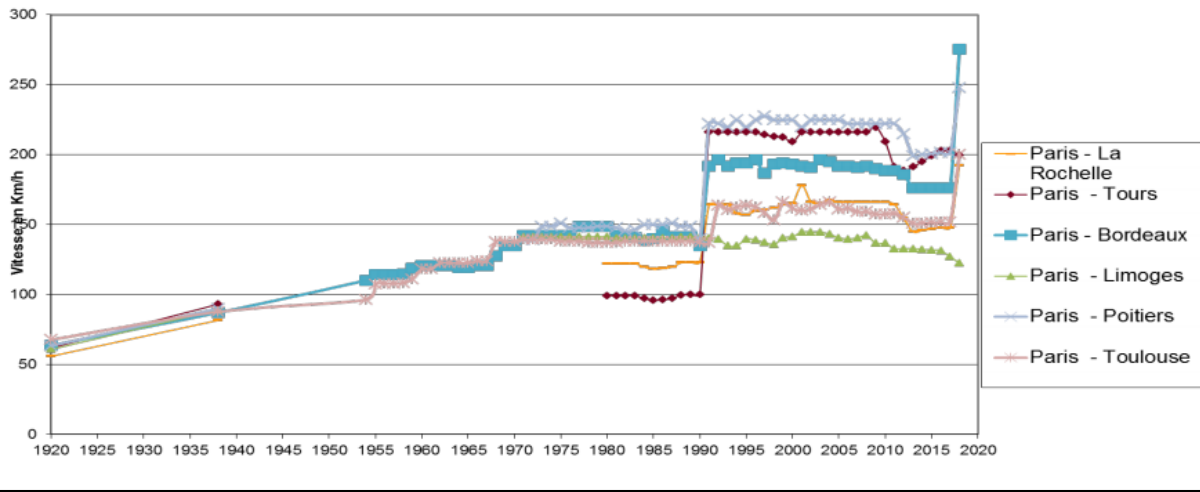
Un arrêt stationnement identifié, un panneau pour indiquer sa destination. Photo prise le jour d'un déplacement aux lignes régionales d'Alsace. © 2014



+ 1000 communes en France Attiva Wili  
Passe à l'impression

# Choisir ses combats (3) : la qualité de service plutôt que l'objet magique !

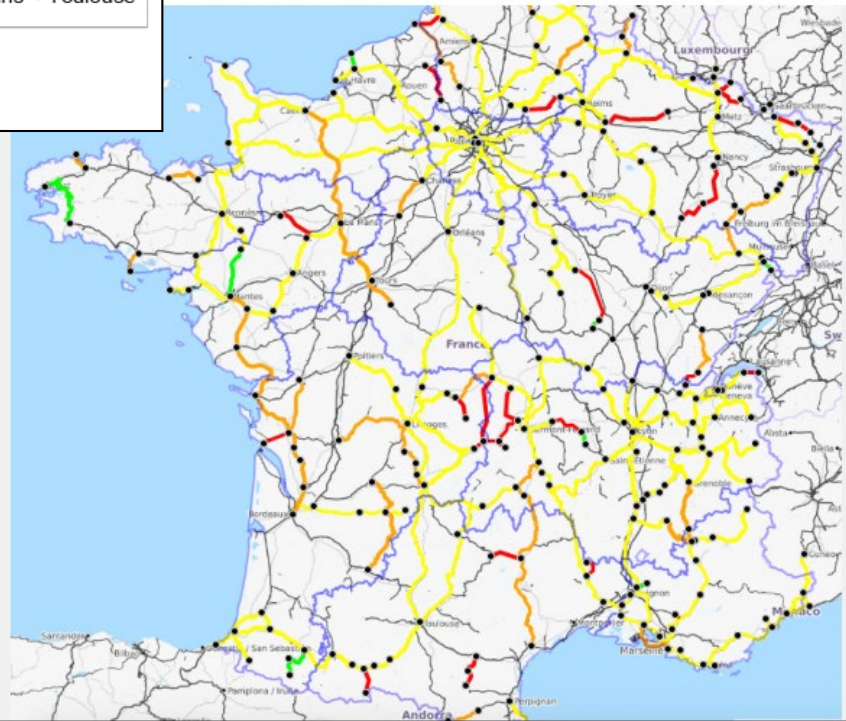
Evolution de la vitesse des trains sur les relations Paris - Sud Ouest et Paris - Limoges Toulouse de 1920 à 2013



## Carte de l'état réel des trains du quotidien

et Pierre Isnard-Dupuy (Reporterre)

IMPRIMER A+ A-



**Merci pour votre attention !**