# TGV ET L'ACCESSIBILITÉ AU TERRITOIRE

# LE DOMAINE TERRITORIAL D'ACCESSIBILITÉ DES GARES DU TRAIN À GRANDE VITESSE. L'IMPORTANCE DE LA GESTION INTERMODALE

## 1. INTRODUCTION

Le train à grande vitesse place les villes devant une situation d'accessibilité complètement nouvelle. Ceci est particulièrement vrai pour les villes de taille moyenne qui ont constitué ce projet INTERREG. Le train à grande vitesse facilite le parcours d'une distance déterminée dans un temps court. À mode d'exemple, nous pouvons citer la connexion de Barcelone à Madrid qu'il est prévu de pouvoir couvrir avec de hautes prestations en trois heures, au lieu des 4,5 actuelles. Une conséquence claire est la mobilité démographique, résidentielle ou pour des raisons de travail, qui n'était pas possible auparavant.
Par ailleurs, le train à grande vitesse donne une impulsion et un dynamisme à la mobilité locale et régionale autour de la gare à grande vitesse. C'est là que s'inscrivent les mesures d'amélioration de l'accès à la gare ou, dans le cas de la construction de nouvelles gares, la création d'une interconnexion entre ce terminus et les infrastructures et services des transports d'accès.

## 2. TENDANCES AU NIVEAU EUROPÉEN DE L'ACCESSIBILITÉ DU TGV AU TERRITOIRE

L'importance de l'interconnexion de la gare avec son territoire et l'infrastructure est essentielle. Mais une bonne gestion est également nécessaire entre les modes d'accès pour que les utilisateurs puissent bénéficier au maximum du nouveau service à grande vitesse.

L'élément clef dans ce sens est l'intermodalité, qui permet de connecter le réseau à grande vitesse aux services de transport local et régional. C'est l'un des aspects les plus favorisés par la politique européenne des transports.
Le schéma de la figure 1 montre la différence d'un voyage en transport public, dans notre cas le train, et en transport privé. L'utilisation du transport public est constituée par trois étapes : l'accès à l'arrêt ou à la gare, le voyage et le chemin de la gare d'arrivée à la destination finale, alors que le véhicule privé réalise le même voyage de façon directe. La gare est ainsi un élément clé dans le voyage ferroviaire. Son organisation efficace comme n?ud de transport, d'un côté, et centre de services au voyageur, de l'autre, (voir Fig. 2) caractérise sa qualité.

comme « une caractéristique du système de transport qui permet qu'un minimum de deux modes puisse être utilisé de manière intégrée dans une chaîne de transport porte-à-porte » . Malgré ce concept, généralement accepté, l'intermodalité du train à grande vitesse joue des rôles très différents dans chacun des pays qui disposent de ce service à hautes prestations. Selon

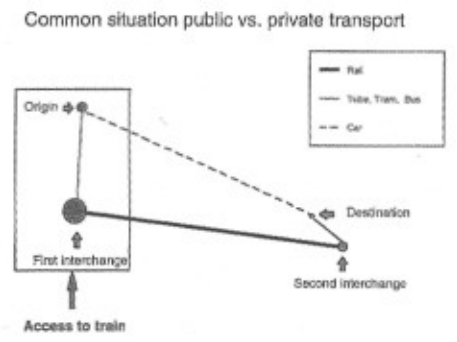



FIG. 1: CONCEPT DU VOYAGE PORTE-À-PORTE DANS LE TRANSPORT PUBLIC ET DANS LE TRANSPORT PRIVÉ

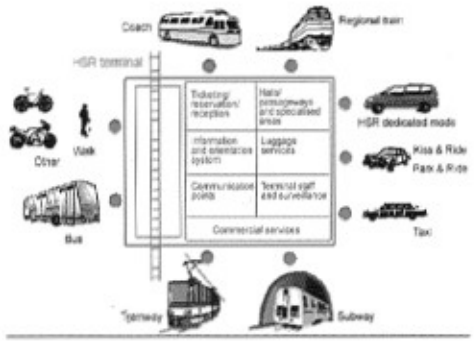
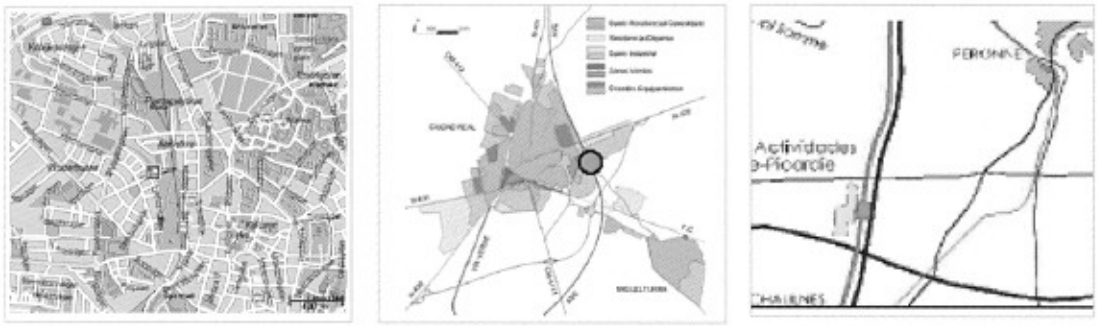



FIG. 2: INTERCONNEXION DU TRAIN À GRANDE VITESSE (HSR) LES MODES DE TRANSPORT D'ACCÈS ET LES SERVICES AU VOYAGEUR

1 Schilling, R. (1999) : Accessibility to Train – from Information to Station. KTH Working Paper, Stockholm
2 http://www.cordis.lu/transport/src/hsrconcat.htm (Consulté 27/05/2005)

FIG. 3: TYPOLOGIE DE LOCALISATION DES GARES PAR RAPPORT AU CENTRE URBAIN




LOCALISATION CENTRALE (GARE DE LUND, SUÈDE) | LOCALISATION PÉRIPHÉRIQUE (GARE DE CIUDAD REAL, ESPAGNE) | LOCALISATION ISOLÉE (GARE DE HAUTE PICARDIE, FRANCE)

la stratégie de chaque pays, son rôle sur le territoire varie. La forme des réseaux nationaux et la distance entre les arrêts montrent les différences d'exploitation. En outre, l'emplacement de la gare par rapport au centre urbain (central, périphérique ou isolé) a une influence déterminante sur la relation du TGV avec le territoire (voir Fig. 3).

Alors que la France, pays pionnier de la grande vitesse, a considéré le train à grande vitesse comme un substitut de l'avion pour soulager, dans un premier temps, les problèmes de congestion dans la relation Paris - Lyon, en Allemagne le réseau à grande vitesse n'a pas concurrencé l'avion entre deux centres mais il a desservi la majeure partie de territoire possible.
En Espagne, la situation est semblable à celle de France, en remplaçant l'avion dans le trajet Madrid - Séville et dans l'avenir sur la ligne Barcelone - Madrid. Ceci n'est possible que si le train atteint une vitesse très élevée, ce qui implique le minimum d'arrêts. Le peu de villes espagnoles et françaises qui ont eu la chance de disposer d'un arrêt, le maintiennent pour la plupart à l'extérieur, en évitant ainsi la perte de temps que suppose faire entrer le train dans le centre urbain.
C'est ainsi que surgit le problème de connecter de façon adéquate la gare avec le territoire où elle est située. Alors qu'en Suède, en Allemagne et en Suisse la quasi-totalité des gares à grande vitesse ou à vitesse élevée est centrale, en France et en Espagne, nous disposons d'un nombre important de gares périphériques et isolées.
Ces gares excentriques, en général, ont été connectées par une bonne liaison routière, en offrant une situation très favorable à l'accès en véhicule privé. En France, beaucoup de ces gares disposent, en outre, d'un service de navette, un autobus qui réalise un service de transport public entre la gare et le centre urbain. En Espagne, la gare de Guadalajara dispose d'un service similaire.

## 3. LES INQUIÉTUDES ET LES OPPORTUNITÉS

Au cours des études et des séminaires réalisés dans le cadre du présent projet européen, une série d'inquiétudes et d'opportunités peut être détectée, qui pourront servir de référence tant aux villes-partenaires de ce projet, qu'à toute autre ville qui affronte un changement d'accessibilité pour l'implantation d'une nouvelle infrastructure.

L'analyse des différentes études de cas de plusieurs pays européens montre que les villes ont de grandes attentes en ce qui concerne l'introduction du train à grande vitesse. L'intention de mettre à profit la nouvelle infrastructure au maximum et de transmettre son effet à tout le territoire qui entoure la gare est forte, de la part des acteurs locaux et régionaux. Rendre le train à grande vitesse accessible à tout le territoire n'est pas, néanmoins, si facile.
L'une des plus grandes opportunités consiste dans la connexion du TGV au train conventionnel. Tandis que, dans les études des cas allemands et suédois, l'interconnexion entre les deux modes ferroviaires est présente dans pratiquement la totalité des gares, en France nous trouvons seulement – hors du cadre métropolitain de Paris et Lyon – une gare (Valence TGV) qui rend possible

3 Commission européenne (2001) : Thematic synthesis of transport research results, Freight Intermodality, Paper 10, Transport RTD Programme, p. 6

cette interconnexion. En Espagne, les différentes largeurs de voie présentent un problème additionnel sous cet aspect, outre le fait que nous nous trouvons devant un manque de coordination d'horaires dans les gares où l'interconnexion serait en principe faisable.
L'accessibilité à la gare en véhicule privé ou en taxi est la plus pratique, en particulier pour les voyageurs avec des bagages. L'accès en transport public, à pied ou à bicyclette, sont les options les plus utilisées par le voyageur qui utilise le train à grande vitesse pour réaliser un voyage d'aller et retour dans la journée, puisque ce mode de déplacement n'exige pas d'emporter des bagages.

Les voyageurs habituels sont des commuters qui profitent du nouveau service ferroviaire pour accéder à un lieu de travail plus distant en kilomètres, mais plus maintenant en temps. C'est le cas des résidants de Mannheim qui vont travailler à Stuttgart, ceux de Lyon qui vont à Paris ou ceux de Madrid qui se rendent à Ciudad Real.
Cette mobilité quotidienne contraste avec la mobilité résidentielle provoquée par le train à grande vitesse. Dans ce cas, les personnes ont pu transférer leur résidence à des lieux avec une meilleure qualité de vie, tout en conservant leur lieu de travail. Nous trouvons ce cas en Allemagne, où des personnes de Francfort sont allées vivre à Mannheim.
Pour les déplacements des commuters, il est particulièrement important que l'accès à la gare soit optimisé. Dans le cas contraire, le temps total du voyage dépasse le temps que le voyageur est disposé à consacrer au déplacement, ce qui aurait pour résultat une perte d'accessibilité importante aux lieux de travail.

Dans les séminaires organisés dans le présent projet, l'intermodalité a été traitée en détail, c'est à dire, la connexion du train à grande vitesse comme service au niveau national avec les modes de transport locaux et régionaux. Idéalement, la gare présente un noeud entre les différents modes de transport, en constituant un échangeur dont la fonction principale est d'exercer l'interconnexion entre le TGV et les modes d'accès.
La présentation d'expériences dans des gares isolées comme Valence (France) ou Guadalajara (Espagne) montre qu'une plus grande initiative est nécessaire pour établir une accessibilité vers le centre urbain principal, alors que la connexion au reste du territoire, fondée principalement sur l'accès en véhicule privé, est plus facile pour les personnes qui disposent d'une automobile ou de quelqu'un qui peut les emmener à la gare.
Pour résoudre ce problème, il faut disposer dans les gares périphériques d'un transport public urbain efficace pour relier avec une fréquence élevée et de la manière la plus directe la gare au centre urbain et aux endroits principaux de génération de flux (hôpital, université...). Alors que, dans les gares centrales, il faut veiller à ce que le véhicule privé dispose d'un accès approprié, mais qui n'obstrue pas l'accès du transport public routier à la gare. La solution la plus appliquée dans cette situation est la piétonnisation avec accès pour le transport public et la création d'un stationnement souterrain permettant l'accès direct du voyageur qui arrive en automobile comme c'est le cas dans la gare de Mannheim (voir Fig. 7)

## 4. CONCLUSIONS

Chacune des villes-partenaires du présent projet INTERREG se voit confrontée à une situation très différente. Rien que sous l'aspect de la localisation de la gare, nous observons trois situations, chacune avec des interventions spécifiques. Par conséquent, ce qui nous intéresse dans ce projet n'est pas de copier les solutions d'autres villes, mais d'apprendre le maximum en ce qui concerne l'accessibilité au territoire environnant de la gare à grande vitesse. À partir de l'acquisition de ces con-

FIG. 7: PLACE PIÉTONNIÈRE DEVANT LA GARE DE MANNHEIM AVEC STATIONNEMENT SOUTERRAIN POUR LES VÉHICULES PRIVÉS

5 www.sbb.ch (10/02/2005)

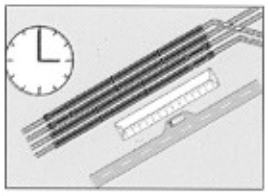
naissances, il s'agit pour chaque ville de choisir les interventions les plus adéquates pour sa situation particulière et de les adapter à ses besoins.

Néanmoins, il existe plusieurs éléments qui sont valables pour toutes les gares et noeuds d'é change. En premier lieu, il est important de mentionner que l'accessibilité au territoire environnant de la gare TGV commence à l'intérieur de la gare. Sa conception physique peut faciliter de manière décisive l'accès au train. Les barrières architecturales influent sur la commodité avec laquelle le voyageur connecte entre deux modes de transport. De plus, il est important d'offrir une ambiance accueillante dans laquelle le voyageur se sentira à l'aise et sûr. Trois des cinq villes de ce projet disposent de la grande opportunité d'avoir une nouvelle gare, alors que les autres ont été récemment réaménagées. Lorsqu'on dispose d'installations nouvelles, le problème des barrières architecturales ou ambiantes est moindre, mais il faut éviter une possible aggravation de la situation actuelle.

Outre la construction physique de la gare, la qualité des chemins d'accès est aussi un élément à prendre en compte. Il faut citer, entre autres, des trottoirs larges pour offrir un accès plus confortable au piéton, des voies cyclables pour augmenter la sécurité du cycliste ou des couloirs bus pour éviter que le transport public routier ne soit attrapé dans la congestion routière. Une planification intégrale est nécessaire en collaboration avec tous les acteurs locaux et régionaux impliqués pour garantir cette accessibilité au niveau supramunicipal.
En troisième lieu, il ne faut pas sous-estimer l'importance de l'information. Ce n'est que si le voyageur reçoit une information sur toute la chaîne de transport, qu'il sera disposé à réaliser un voyage intermodal, avec le TGV comme un des éléments (voir exemple Tableau 1). El Prat de Llobregat a l'avantage d'être situé dans la zone métropolitaine, laquelle dispose d'un tarif intégré et d'un système d'information intermodale. Dans les quatre autres cas, il existe, en partie, un manque important de promotion de collaboration entre les différents opérateurs de transports afin qu'ils établissent une offre complémentaire au lieu d'agir comme des concurrents, comme cela se produit entre l'autobus régional et le TGV.

Il faut citer comme dernier point, mais l'un des plus importants, la coordination des horaires entre le TGV et les modes de transport public de connexion si l'on veut obtenir une bonne interconnexion du TGV. Il faut intervenir pour que la compagnie ferroviaire s'engage à créer des horaires coordonnés entre le TGV et le train régional (voir Fig. 10), lequel peut être un mode d'accès très efficace. Dans le cas de la connexion avec l'autobus urbain, la fréquence est souhaitable de telle sorte à ne pas faire entrer en jeu la coordination horaire.
À mode de commentaire final, nous voulons signaler que plus grande et meilleure sera l'offre d'accessibilité à la gare, plus la tendance à mettre à profit le service ferroviaire pour le territoire et sa population sera importante. Les modes sont, dans leur ensemble, complémentaires et ils peuvent mener à des synergies s'ils sont gérés globalement. La responsabilité des agents publics et privés impliqués nous semble très significative pour améliorer le service au voyageur.

| De | | | A | Moyen de transport | Direction de |
|---|---|---|---|---|---|
| 05:45 | Husarö | 07:55 | Boda (Värmdö kn) brygga | Färja 13 (Waxholmsbolaget) | *Vaxholm hotellkajen* |
| 08:02 | Boda (Värmdö kn) brygga | 09:03 | Slussen T-bana | Buss 438 (SL) | *Slussen T-bana* |
| 09:12 | Slussen T-bana | 09:16 | T-Centralen | Tunnelbana 13 (SL) | *Ropsten T-bana* |
| | T-Centralen | | Stockholm Central | Gång | |
| 10:20 | Stockholm Central | 14:31 | Lund Central | X 2000 529 (SJ) | *Malmö Central* |
| 14:55 | Lund Central | 15:20 | Dalby (Lund kn) busstation | Buss 162 (Skånetrafiken) | *Genarp busstation* |
| 15:22 | Dalby (Lund kn) busstation | 15:25 | Dalby (Lund kn) Pinnmöllan | Buss 174 (Skånetrafiken) | *Dalby (Lund kn) Pinnmöllan* |



4 Élaboration propre à partir de www.resplus.se (consulté 28/02/2008)
Tableau 1 Résultat d'une consultation d'horaires dans le cadre national d'un voyage intermodal qui inclut cinq modes de transport public