

# Grande vitesse : l'Europe aux portes de la région

La grande vitesse ferroviaire acquiert une véritable dimension européenne avec le lancement d'Eurostar en novembre 1994 et de Thalys en juin 1996 : depuis fin 1994, plus de 30 millions de personnes ont déjà voyagé en Eurostar, toutes destinations confondues. Les liaisons européennes - Genève-Paris en 2h55, Barcelone-Paris en 5h - prévues pour avant 2010, ou le futur TGV est-européen continueront de faciliter le développement des relations de l'Île-de-France avec ses voisins européens et de contribuer au dynamisme économique de la région tout en conciliant croissance du trafic et préservation de l'environnement.

par Philippe Citroën  
*Directeur de la stratégie, SNCF*  
 et Aurore Gerlinger  
*Chargée d'études,*  
*Direction de la stratégie, SNCF*

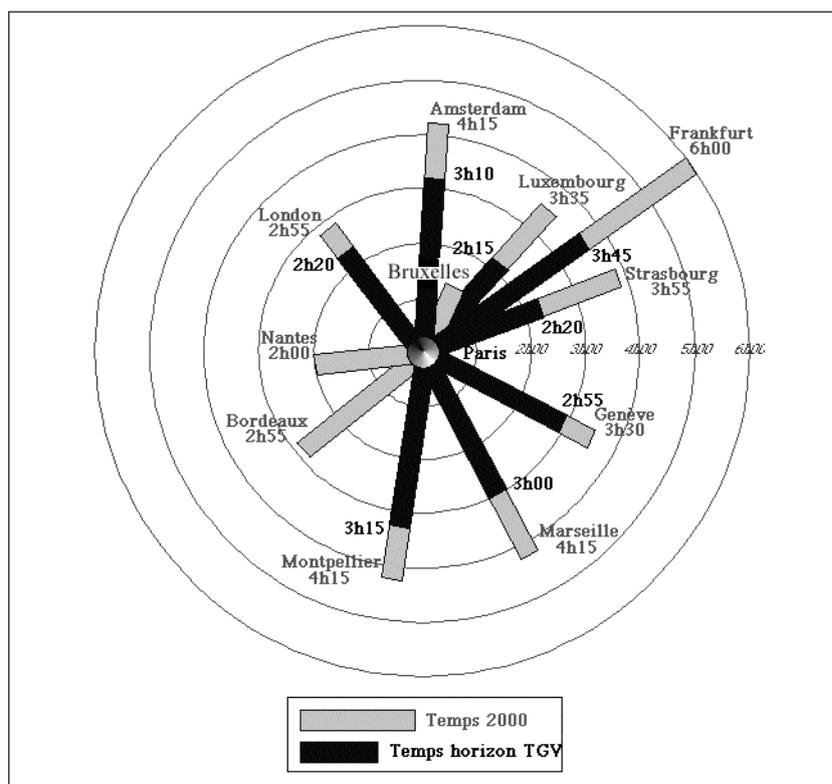
Le développement par la SNCF, à partir de 1981, des liaisons ferroviaires à grande vitesse entre l'Île-de-France et les autres régions françaises a permis de relancer le mode ferroviaire. Si très rapidement le TGV dessert des villes européennes en prolongement des destinations nationales, la grande vitesse acquiert sa véritable dimension européenne avec le lancement de Thalys et d'Eurostar, lesquels seront demain relayés par d'autres trains internationaux à grande vitesse, et, en particulier, le futur TGV est-européen.

Les enjeux liés aux nouveaux trains à grande vitesse européens sont nombreux. En premier lieu, ils rapprochent

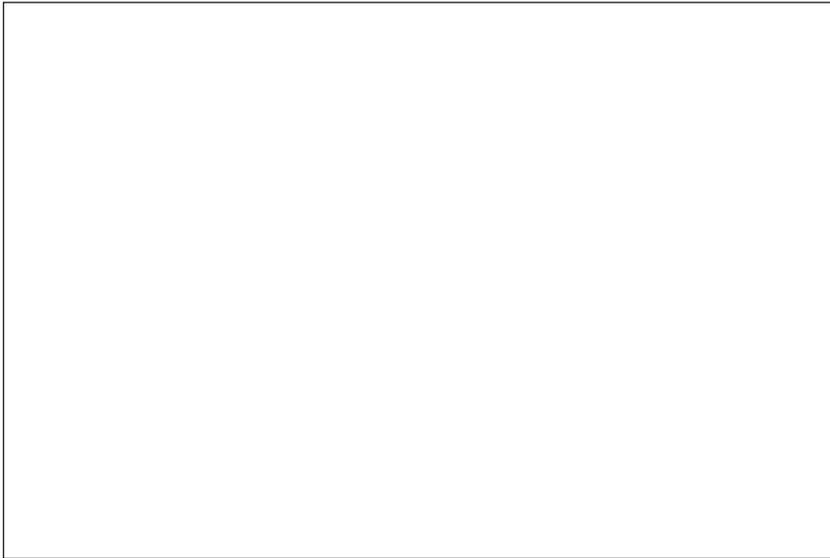
les métropoles européennes, et contribuent à faciliter la libre circulation des personnes en Europe. De plus, la croissance du nombre d'échanges génère de nouvelles activités, dans le secteur du transport à proprement parler, mais également dans l'univers du tourisme et, plus largement, dans l'ensemble de la sphère économique.

## La généralisation de produits européens à grande vitesse

Le TGV a été introduit par la SNCF en France sur la relation Paris-Lyon en 1981, destinations qu'il ralliait à



L'Europe à trois heures de Paris à l'horizon 2006. Meilleur temps de parcours au départ de Paris.



*Paris-Nord : une gare de plus en plus internationale.*

l'époque à la vitesse de 280 km/h, contre 300 km/h actuellement. Le produit a ensuite été étendu à d'autres marchés, tant en France qu'en dehors des frontières. En effet, à titre d'exemple, on peut citer les liaisons TGV directes Paris-Lausanne dès 1984, Paris-Milan et Paris-Turin en 1996. Toutefois, le concept de produits internationaux a pris tout son sens avec le lancement d'Eurostar en novembre 1994 et de Thalys en juin 1996.

Comme pour leurs précurseurs nationaux, les succès de Thalys et d'Eurostar sont en premier lieu liés à la rapidité du temps de parcours (Paris-Bruxelles en 1h25, Paris-Londres en 3h), à la possibilité de se déplacer de centre-ville à centre-ville sans rupture de charge, sans oublier le grand nombre d'allers-retours ainsi que la fiabilité (87 % des trains Eurostar arrivent à l'heure ou dans les 15 minutes suivant l'heure prévue contre 67 % pour les avions sur la même relation).

Au-delà de la composante transport, c'est l'ensemble des avantages du produit qui séduit les voyageurs : le confort, le service à bord et dans les gares, les prix, la possibilité de profiter de toute la durée du trajet pour travailler ou se détendre...

Pour rendre les gares toujours plus attractives, la SNCF réaménage les espaces afin d'offrir plus de services aux voyageurs. De plus, elle augmente les surfaces commerciales accueillant

des boutiques destinées aussi bien à la clientèle ferroviaire qu'aux habitants du quartier. A titre d'exemple, le futur réaménagement de la gare de Paris-Nord se chiffrera à environ 400 millions de francs, tandis que l'aménagement global de la gare de Paris-Saint-Lazare sera deux fois supérieur.

### **Des liaisons directes avec Paris et Marne-la-Vallée**

La vingtaine d'allers-retours proposée entre Paris et Londres, ainsi qu'entre Paris et Bruxelles font du train un mode de transport de référence sur ces destinations. La taille des marchés étant moindre et l'offre ferroviaire à ce jour moins rapide, ce sont 8 liaisons quotidiennes qui sont offertes entre Paris et Liège, 7 sur Paris-Cologne et 5 sur Paris-Amsterdam, sans oublier la desserte de nombreuses villes intermédiaires comme Anvers, Rotterdam ou encore Aix-la-Chapelle.

En complément des liaisons parisiennes, de nouvelles relations ont été introduites reliant directement Londres (depuis 1996) et Bruxelles (depuis novembre 1999) aux portes de Disneyland Paris. Plus du tiers de la clientèle de Disneyland Paris en provenance de Londres et du sud-est de l'Angleterre a fait le choix d'Eurostar.

## **Intermodalité air-fer à Roissy**

Tout au long de l'année, Thalys relie directement Bruxelles à la gare francilienne « Aéroport Charles-de-Gaulle/TGV », à raison de quatre allers-retours quotidiens, et un temps de parcours de 1h15. Thalys a engagé une politique de partenariat avec des compagnies aériennes (Air France, American Airlines, United Airlines), pour développer une politique de *hub* (plate-forme) à Roissy. Ces nouvelles liaisons constituent un pas important sur le plan de l'intermodalité entre le trafic ferroviaire et le trafic aérien.

Sur Bruxelles-Roissy, à l'instar des relations TGV entre Roissy et certaines métropoles françaises (Lille, Lyon...), les trains à grande vitesse commencent à jouer le rôle de court courrier pour alimenter les *hubs* aériens internationaux. Pour que les trains à grande vitesse gagnent une pleine dimension multimodale, un certain nombre d'aspects pratiques (tels que la prise en charge des bagages, la distribution...) devront être mieux maîtrisés.

A l'avenir, ce type de contribution des trains à grande vitesse au développement du trafic international est susceptible de s'étendre. Ainsi, dans l'hypothèse de la création d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire à vocation internationale à proximité de la région Ile-de-France (sites possibles dans les trois régions : Centre, Picardie et Champagne-Ardennes), celle-ci pourrait éventuellement être desservie par une liaison à grande vitesse au départ de Paris. Les trains à grande vitesse continueraient donc de faciliter l'ouverture de l'Ile-de-France et des régions voisines sur le reste du monde.

### **Un nombre croissant d'échanges internationaux**

Indéniablement, Thalys et Eurostar ont contribué à développer les relations entre l'Ile-de-France et ses voisins européens.

Depuis fin 1994, plus de 30 millions de personnes ont déjà voyagé en Eurostar, toutes destinations confondues. Le tra-

fic global d'Eurostar a enregistré une croissance annuelle moyenne supérieure à 10 % de 1996 à nos jours.

Plus particulièrement sur la relation Paris-Londres, 5 millions de voyageurs environ ont été transportés en 1999, et Eurostar y détient plus de 60 % du marché. Eurostar a véritablement dynamisé cette liaison, puisque depuis son lancement, le marché total air + fer Paris-Londres a doublé. Sur ces destinations, Eurostar détient environ 50 % du marché air + fer affaires, et plus de 80 % sur le marché air + fer loisirs.

Depuis juin 1996, Thalys a transporté plus de 17 millions de voyageurs toutes relations confondues. L'axe Paris (Ile-de-France) - Bruxelles représente environ 2,7 millions de voyageurs en 1999. Depuis 1997, le trafic a augmenté d'environ 14 % par an.

Le train est maintenant le mode de transport privilégié avec une part de marché tous modes légèrement inférieure à 50 % en 1998, contre 43 % pour la voiture et seulement 4 % pour l'avion (et 5 % pour l'autocar).

Le trafic d'Eurostar reflète le déséquilibre des flux touristiques entre l'Ile-de-France et l'Angleterre, puisque la majorité de la clientèle touristique d'Eurostar est britannique. Par conséquent, Eurostar contribue largement au développement du tourisme britannique à Paris et en Ile-de-France.

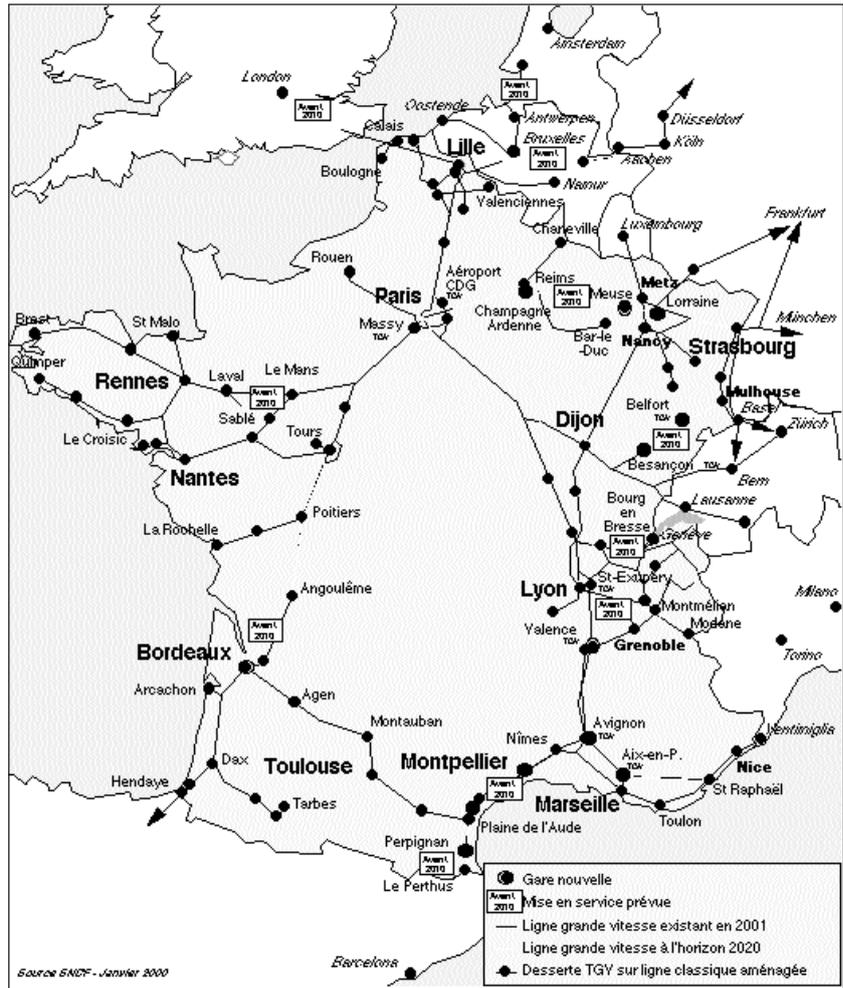
Cette tendance devrait se renforcer avec le développement des séjours de courte durée, pour lesquels les offres Eurostar et Thalys constituent des réponses particulièrement bien adaptées au besoin de déplacement de loisirs.

Au-delà du tourisme, Eurostar et, surtout, Thalys facilitent également les déplacements d'affaires entre les capitales européennes.

## Un développement économique global

De manière plus générale, les nouvelles offres internationales contribuent au dynamisme économique de la région Ile-de-France.

Ainsi, sur les 45 000 collaborateurs de la SNCF en Ile-de-France (hors directions centrales), une partie assure la commercialisation et la réalisation de



Les projets d'infrastructures longues distances à l'horizon 2020

la prestation de transport de Thalys et Eurostar. Ces emplois concernent le secteur tertiaire pour la vente et l'accueil des voyageurs, mais également l'industrie, puisque l'entretien courant d'une partie du matériel roulant Eurostar et Thalys est assuré dans les ateliers du Landy, au nord de Paris.

Des emplois sont créés au-delà du périmètre de la SNCF. En effet, une partie des ventes est réalisée dans les agences de voyages franciliennes. Pour gagner en notoriété auprès du grand public, Thalys et Eurostar ont fait appel aux agences de communication franciliennes pour faire connaître la nouvelle marque, ainsi que les avantages du produit. La construction de nouvelles infrastructures (voies et bâtiments) pour les projets à grande vitesse contribueront

**Le TGV consomme 4 fois moins d'énergie que l'avion et 2 fois moins que la route et son infrastructure occupe deux fois moins d'espace que celle d'une autoroute**

également à générer des emplois en Ile-de-France.

L'impact des liaisons internationales à grande vitesse en Ile-de-France s'exprime plus globalement en terme de développement durable. A l'instar des relations nationales assurées en TGV, ces liaisons concilient croissance du trafic et préservation de l'environnement, et ceci, mieux que les autres modes de transport, pour ce qui concerne le bruit, la qualité de l'air, mais aussi la congestion urbaine. A titre d'exemple, le TGV consomme 4 fois moins d'énergie que l'avion et 2 fois moins que la route. Il n'émet aucune pollution atmosphérique ou gaz à effet de serre. De plus, son infrastructure occupe deux fois moins d'espace que celle d'une autoroute.



Le train Thalys en gare de Marne-la-Vallée.

## De nouveaux projets européens

En France ou en Europe, on perçoit que les trains à grande vitesse abolissent les distances, ils rapprochent Paris et l'Île-de-France des autres métropoles. Sur les parcours à moins de 2 heures, ils sont en position concurrentielle dominante : ainsi, sur Paris-Bruxelles, l'avion est en passe de disparaître. Pour les destinations à 3 heures, comme Paris-Londres, le train est leader sur le marché global air + fer. Avec l'extension de la grande vitesse en Europe, à niveau de qualité d'offre comparable, la part de marché du train sur les liaisons européennes à moins de 3 heures devrait donc augmenter au détriment de celle de l'avion, et donc désengorger le trafic aérien.

Comme le montre la figure ci-avant « L'Europe à 3 heures de Paris à l'horizon 2006 », le temps de parcours des actuelles liaisons européennes devrait

**Sur les parcours à moins de 2 heures, le TGV est en position concurrentielle dominante, ainsi, sur Paris-Bruxelles, l'avion est en passe de disparaître**

être accéléré grâce à la construction de nouvelles infrastructure ferroviaires à grande vitesse.

L'offre d'Eurostar devrait devenir encore plus performante avec la construction de la ligne nouvelle à grande vitesse anglaise, passant à 2h40 à l'issue de l'achèvement de la première phase (tunnel au nord du Kent) en 2003, et à 2h20 après celle de la deuxième phase en 2007 (raccordement jusqu'à St-Pancras).

L'ouverture des lignes à grande vitesse entre Bruxelles et Liège en deux étapes (2002 et 2005), ainsi qu'entre Liège et Cologne (2005) permettront de réduire

les temps de parcours et, donc, de démultiplier l'effet Thalys. Ainsi, en 2005, Amsterdam devrait être à 3h10 de Paris et Cologne à 3h10 de la capitale française.

A l'horizon 2006, le TGV est-européen devrait, quant à lui, dynamiser les liaisons avec l'Allemagne, le Luxembourg

et la Suisse. La diminution décisive des temps de parcours internationaux nécessite la construction d'une ligne à grande vitesse entre Vaires, près de Paris, et Baudrecourt, à l'est de Metz, permettant de circuler à 320 km/h, ainsi que des aménagements de lignes en Allemagne, afin d'atteindre jusqu'à 250 km/h. A ce stade des études, Luxembourg et Sarrebruck devraient être à moins de 3 heures de la capitale française, tandis que rallier Paris depuis Mannheim, Stuttgart, Francfort ou encore Bâle devrait nécessiter entre 3 et 4 heures, le temps de parcours restant supérieur pour Zurich (4h30) et surtout pour Munich (6h). Pour la totalité du projet (national et international), plus de 20 milliards de francs (aux conditions économiques de 1997) seront investis en infrastructure et en installations fixes en France, dont 500 millions apportés par la région Ile-de-France, auxquels il faut ajouter plus de 5

**En 2005, Amsterdam devrait être à 3h10 de Paris et Cologne à 3h10 de la capitale française**

milliards de francs de matériel roulant financé par la SNCF.

De nombreux projets de liaisons à grande vitesse existent entre Paris et les autres régions de France et d'Europe, comme l'illustre la carte ci-avant « Les projets d'infrastructures longue distance à l'horizon 2020 ». Certains comme Genève-Paris (en 2h55), Barcelone-Paris (en 5h), par exemple, devraient voir le jour avant 2010, tandis que d'autres se situent à une horizon plus lointain.

A l'instar de leurs aînés, les nouveaux projets européens à grande vitesse devraient, eux aussi, stimuler les déplacements, et tout particulièrement en direction de Paris et de l'Île-de-France, qui seront demain au cœur d'une étoile ferroviaire européenne, et dont le rayonnement économique, culturel, scientifique ... sortira renforcé. Plus que jamais l'Europe est aux portes de la région francilienne et inversement... ●