

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Titre :

La grande vitesse ferroviaire aux Etats-Unis : nouvelles échelles d'analyse et croyance dans les effets structurants

Auteur(s) :

Matthieu SCHORUNG, doctorant en géographie, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, matthieu.schorung@gmail.com

Mots-clés :

Réseaux, grande vitesse ferroviaires, effets structurants, corridors

Résumé :

Les projets de grande vitesse ferroviaire aux Etats-Unis reposent sur une réflexion renouvelée concernant les échelles d'analyse et d'action dans lesquelles prennent place lesdits projets. C'est dans ce cadre là que sont pensés les effets structurants de la grande vitesse.

La mégarégion constitue une nouvelle échelle d'analyse clairement identifiée pour les acteurs politiques comme pour les autorités de transports, et cette nouvelle échelle commence être à prise en compte par la littérature scientifique. Catherine L. Ross, chercheuse américaine en aménagement et urbanisme, définit la mégarégion comme suit : « Megaregions, networks of metropolitan centers and their areas of influence that have existing social, environmental, economic, and infrastructure relationships, are geographic areas that will contain two thirds of the nation's population by the mid-twenty-first century ». A petite échelle, la mégarégion commence à s'imposer dans les réflexions relatives aux champs des transports et de l'aménagement. Dans ce cadre, la grande vitesse ferroviaire peut s'inscrire dans une stratégie de structuration, de polarisation d'une vaste région économiquement cohérente, et d'améliorer la desserte des principales métropoles d'une mégarégion. Par ailleurs, à une échelle plus grande, une autre échelle d'analyse s'est imposée depuis plusieurs années pour penser une mise en cohérence – politique, économique – d'un territoire donné maillé par un réseau de transports denses reliant des villes fortement dépendantes entre elles et qui connaît une densité forte de peuplement et de déplacements. Cette échelle est le corridor de transport.

La notion de corridor de transport recouvre un champ très large de réalités. Jean Debrie et Claude Comtois en proposent néanmoins une définition synthétique à partir d'une importante revue de littérature : « Le corridor, dans son acception géographique, émane initialement des études en analyse spatiale et en topologie. Le terme supporte des usages variés permettant d'identifier des axes de transport, de décrire des processus de désenclavement des arrière-pays, de justifier l'accès à des ressources, d'exprimer un réseau de carrefours urbains interdépendants

affichant d'importants mouvements, liens et échanges entre eux ou encore de décrire des routes à différentes échelles géographiques ». Cette définition permet de donner un cadre à la notion et est un point de départ intéressant pour analyser les déclinaisons actuelles des corridors dans la planification des infrastructures. Cette notion de corridor est largement mobilisée dans le champ de l'aménagement du territoire et des transports. Dans la littérature scientifique, cinq publications reviennent particulièrement sur cette utilisation : Barry E. Prentice dirige en 1996 un ouvrage collectif consacré aux portes d'entrée des réseaux de transport et aux corridors de commerce ; l'ouvrage dirigé par Peter Hall en 2011 se focalise sur l'intégration des ports maritimes et des corridors de commerce ; Yann Alix dirige en 2012 un ouvrage collectif synthétisant différentes approches des corridors de transport ; Jean Debrie et Claude Comtois publie en 2010 un article faisant un état exhaustif des travaux menés sur les corridors en Amérique du Nord et en Europe ; enfin, Eloïse Libourel propose dans le premier chapitre de sa thèse (2015) un état complet de la littérature sur la notion de corridor et des aspects théoriques attachés à cette notion.

Les projets à grande vitesse aux Etats-Unis s'appréhendent à travers deux échelles d'analyse principales : la mégarégion et le corridor. Cela permet aux acteurs d'exprimer une vision à l'échelle régionale du projet avec toutes ses ramifications potentielles en matière de politique intermodale, de développement des transports urbains, d'aménagement durable, de mobilités ou encore de densification autour des nœuds de transports allant de pair avec une meilleure coordination urbanisme/transports/usage des sols. Ce qui sous-tend cette inscription territoriale des nouveaux projets ferroviaires, c'est la question des effets structurants. En effet, les problèmes de la plupart des projets GVF sont au nombre de trois :

- premièrement, un modèle économique qui s'appuie sur des projections optimistes voire floues et sur l'analyse de la demande trop parcellaire ;
- deuxièmement, des projets qui s'inscrivent pour la plupart dans des territoires fortement marqués par l'automobile et par l'étalement urbain ;
- troisièmement, une absence de consensus politique, économique et populaire autour de l'implantation de la GVF dans un contexte marqué par une absence de moyens pour le mode ferroviaire.

Ceci étant posé, dans l'expertise technique, les projections du modèle économique et l'analyse du marché et de la demande, nous constatons une croyance forte dans les effets structurants d'une possible nouvelle infrastructure.

Depuis plusieurs dizaines d'années, émerge un débat scientifique sur l'existence de l'effet structurant. Celui-ci est né de la contestation d'un effet automatique de l'infrastructure et du désenclavement sur le développement régional. Il est aujourd'hui admis que l'infrastructure de transport libère des potentialités mais n'est pas une condition sine qua non de développement. Les effets peuvent être manifestes mais sont complexes à mesurer puisqu'il faut tenir compte des politiques locales, des potentialités économiques des territoires, des dynamiques et structures préexistantes, de l'état de la société locale ou encore des décideurs politiques à tous les échelons administratifs. La question des effets structurants des transports intéresse nombre de géographes, d'aménageurs, d'économistes des transports ou encore d'historiens. Depuis plusieurs décennies, l'idée d'effets structurants positifs sur un territoire est un outil rhétorique

utilisé par les acteurs politiques pour justifier les investissements et pour faire accepter la nouvelle infrastructure par des acteurs locaux réfractaires et par la population. Aux Etats-Unis, cette croyance dans de potentiels effets structurants est encore très prégnante. L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire aux Etats-Unis est associée au développement économique et territorial.

Elle pourrait amener un nombre important d'emplois directs et indirects, une revitalisation urbaine par la construction de nouvelles gares à grande vitesse (développement résidentiel, centralité économique, augmentation des espaces commerciaux et de bureaux, augmentation des valeurs foncières et immobilières), une attractivité renforcée des villes desservies (mobilités d'affaires, tourisme) et une extension du bassin d'emploi régional. Par ailleurs, la grande vitesse pourrait avoir un impact majeur sur le développement urbain durable et sur la coordination urbanisme/transports par le renforcement des centralités urbaines, l'utilisation renforcée des transports publics et des modes de transport doux et la contribution à la densification urbaine. L'identification des effets attendus par la grande vitesse ferroviaire est systématiquement rattachée à un exemple étranger, marquant le fait qu'un exemple étranger pourrait être transplanté aux Etats-Unis sans tenir compte des spécificités politiques, institutionnelles, économiques et territoriales de chaque région et de chaque corridor à grande vitesse.

Cette communication s'inscrit dans les objectifs de la session 07 qui propose de poursuivre les réflexions scientifiques autour des effets territoriaux du développement des infrastructures, ici la grande vitesse ferroviaire. Cette analyse propose d'articuler la réflexion sur les nouvelles échelles spatiales pour l'aménagement et les transports avec celle des discours et des représentations de l'« effet réseau » dans les nouvelles politiques ferroviaires aux Etats-Unis, selon une approche qualitative d'analyse des discours, des jeux d'acteurs et des politiques publiques.

Références

Yann Alix (dir.), *Les corridors de transport*, Cormelles-le-Royal, Editions EMS, 2012.

Jean Debrie et Claude Comtois, « Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe/Amérique du Nord », *Les Cahiers scientifiques du transport*, 2010, n°58.

Peter V. Hall, Robert J. McCalla et Claude Comtois (dir.), *Integrating seaports and trade corridors*, Farnham, Ashgate, 2011.

Eloïse Libourel, « Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement », Thèse de doctorat en géographie, sous la direction de N. Baron et J.R. Gonzalez, Université Paris-Est, 2015.

Barry E. Prentice, *Proceedings of the 31st Annual Conference of the Canadian Transportation Research Forum*, Transport Gateways and Trade Corridors, Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services, 1996.

Catherine L. Ross, *Megaregions. Planning for Global Competitiveness*, Washington D.C, Island Press, 2009.

U.S. PIRG Education Fund, *A Trade Record for Success. High-Speed Rail Around the World and Its Promise for America*, 2010.