

Circuler en France et en Europe : le réseau TGV

Sujet d'étude du thème 3

Les « étapes » font référence à la présentation résumée de ce travail qui figure dans le dossier général de présentation du programme.

Etape 1 : Découvrir le réseau TGV français : il modifie la relation espace/temps.

L'entrée dans ce sujet est bien évidemment une **CARTE** (une bonne carte dans Wikipédia ou sur le site de RFF, réseau ferré de France : http://www.rff.fr/biblio_pdf/rf_inv_r_carte.pdf).

Pour faire comprendre aux élèves la relation espace/temps, il suffit de leur demander à combien de kilomètres de Paris se situe leur établissement. Il y a fort à parier qu'ils ne sauront pas utiliser la métrique pas répondre mais qu'ils pourront éventuellement donner un temps de déplacement en métro ou RER. On peut alors calculer en comparaison le temps de déplacement en voiture, en moto ou à pied, ce qui a pour effet de « rapprocher » ou « éloigner » Paris.

CARTE EN ANOMORPHOSE de la France du TGV

Le site des cafés géo présente un intéressant article de Gilles FUMEY dont est extraite la carte ci-dessous (http://www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=1099)



En complément de cette carte, on peut proposer aux élèves un tableau des temps de transport en train de Paris aux grandes villes de France depuis le milieu du XX^{ème} siècle (années 1960). Si on en a le temps, le site :

http://www.ac-rennes.fr/pedagogie/hist_geo/ResPeda/reseaux/distance.htm

propose différentes activités à partir de ces chiffres.

→ certaines villes se sont « rapprochées » de Paris, ou les unes des autres, ou des grandes métropoles européennes (Bruxelles ou Londres par exemple) plus vite que d'autres ce qui crée de **nouvelles inégalités spatiales**. La disparition de nombreuses gares dans de petites villes a même « éloigné » ces lieux, en terme de trajet en train, par rapport à la situation qui était la leur dans les années 1960 : effet tunnel qui n'est pas toujours compensé par l'effort réalisé par les collectivités territoriales (TER et autocars). On retrouve là certaines des problématiques développées dans l'ouvrage *La France à vingt minutes*. Bréal 2002

Deux conséquences majeures du développement du réseau TGV peuvent être retenues, à cette étape de l'étude:

- l'effet tunnel pour certains
- l'effet « banlieue » pour d'autres : Arras est à 55 minutes de TGV de Paris Gare du Nord et Bussy Saint Georges à 50 minutes de RER... Seul le prix change ce qui n'est pas un handicap pour un cadre qui choisit la calme de l'Artois et des prix de l'immobilier un peu plus accessibles... même s'ils augmentent vite.

Etapes 2 et 3 : Le réseau TGV a une histoire qui le place entre la France et l'Europe, au coeur des question d'aménagement du ou des territoires

Quel a été le premier tronçon TGV (1981) ? Puis le second ? etc.

→ logique centralisatrice parisienne, l'axe traditionnel Paris Lyon, désenclaver l'ouest etc. Il faut attendre 1993 et la nécessaire liaison avec le tunnel sous la Manche pour que des logiques « européennes » s'imposent. Donc d'abord une logique d'aménagement du territoire en privilégiant certaines métropoles (métropolisation) et une logique européenne tardive. A noter aussi que **la GV ne concerne pas le fret et ne remet donc que partiellement en cause le « tout routier »**. Les projets en cours ont tous une double ambition : relier à Paris les métropoles qui ne le sont pas encore par le TGV (Toulouse, Bordeaux) mais aussi assurer la liaison avec les RGV des pays voisins (Sud Ouest, Montpellier vers l'Espagne, Lyon Turin). Toutefois, l'inachèvement actuel de la LGV EST oblige à relativiser les « urgences » européennes.

A propos de la LGV EST, des sites bien renseignés :

<http://www.lgv-est.com/>

<http://www.lgv-est.com/genese-du-projet/>

L'arrivée du TGV est localement un facteur de développement même si, en France, comme nous venons de le voir les LGV sont réservées au trafic de passagers et pas au fret (pôles hôteliers, ZAC, essor de l'immobilier...). Les exemples sont nombreux et le net est riche en photos de ces gares TGV ambitieuses... quelquefois au milieu de nulle part (Gare Picardie TGV, dite « gare des betteraves »)

Par exemple : <http://perso.orange.fr/tgveurofrance.com/gares/tgv.htm>

Il faut aussi penser à utiliser GEOPORTAIL : <http://www.geoportail.fr/> qui permet de repérer les nouveaux espaces d'activité à proximité des grands aménagements ferroviaires.

Le cas de Belfort peut être choisi comme exemple. La réalisation de la liaison TGV Rhin Rhône, qui se greffe sur un axe européen encore à venir « la magistrale européenne » (Paris-Bratislava) suscite beaucoup d'espoirs à Belfort : <http://tgvbelfort.com/>

Le cas de la **liaison Lyon-Turin** est un autre exemple possible. Le creusement du tunnel de base sous les Alpes constitue un chantier pharaonique qui créera des centaines d'emplois.

De nombreux sites dont : <http://www.lgvrhinrhone.com/>

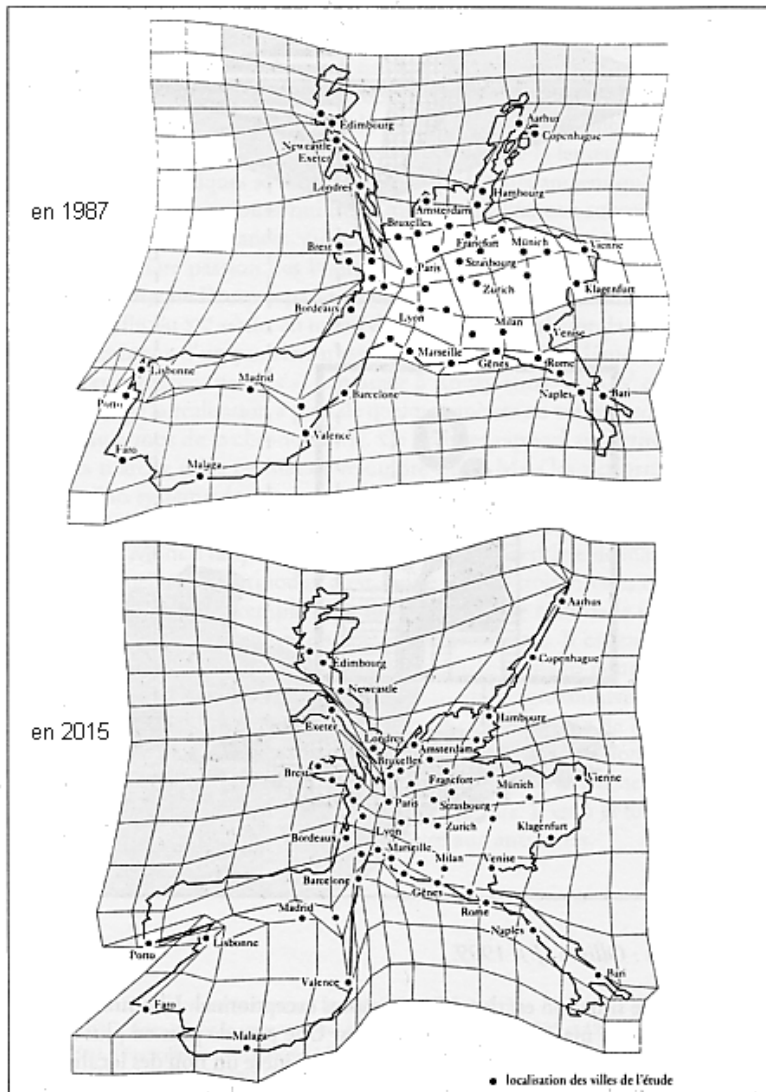
Sur le site : http://www.ltf-sas.com/index2.php?lg_visite=fr, des animations rendent compte de l'importance du chantier en soi et pour les pays et régions riverains.

A noter que **la liaison Lyon Turin permettra en partie la circulation du fret et donc le ferroutage**. C'est l'occasion d'évoquer la question de **l'intérêt du train dans le cadre du développement durable**.

Si on a accès à une **salle informatique**, les élèves peuvent réaliser eux-mêmes ces recherches et découvrir certains des enjeux du développement du réseau à grande vitesse. Ils découvrent aussi concrètement **les acteurs de ce développement** : l'Etat, l'Europe, les régions, la SNCF, et RFF, réseau ferré de France.

Etapes 4 et 5 : Le réseau à grande vitesse européen : un projet européen qui « rétrécit » inégalement l'Europe.

Espace fonctionnel ferroviaire en 1987 et TGV à l'horizon 2015



Sources : Cauvin (C.), « Une accessibilité renouvelée », Bonnafous (A.), Plassard (E.), Vulin (B.). Circuler demain, DATAR, éd. de l'Aube, 1993.

Ces anamorphoses bien connues permettent d'aborder l'échelle européenne en utilisant une représentation semblable à celle utilisée pour la France et en posant de nouveau la question de l'espace/temps. Assez rapidement les élèves comprennent que **l'Europe des LGV est surtout celle du Nord Ouest et que les périphéries Sud et Est restent à relier.**

C'est l'occasion d'évoquer les différentiels de développement mais aussi la progressivité des intégrations dans l'Europe.

En complément, la **carte** ci-dessous illustre les **projets européens** en matière de transport ferré. La nécessité de relier l'Est apparaît nettement ainsi que l'existence d'une politique européenne planifiée.

Les projets de transport prioritaires en Europe



Les 14 projets prioritaires à l'Ouest

- 1 • TGV/ Transport combiné Nord-Sud
- 2 • TGV Nord : Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam-Londres
- 3 • TGV Dax-Bilbao-Madrid-Barcelone-Perpignan-Nîmes
- 4 • TGV Est : Paris-Metz-Nancy-Strasbourg-Luxembourg-Berlin
- 5 • Ligne de la Betuwe (transport combiné/rail conventionnel) Rotterdam-Rhin-Ruhr
- 6 • TGV/ Transport combiné : Lyon-Turin
- 7 • Autoroute Patras-Grèce-Bulgarie
- 8 • Autoroute Lisbonne-Valladolid
- 9 • Ligne Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer
- 10 • Aéroport de Malpensa (Milan)
- 11 • Liaison fixe rail/route Danemark-Suède (Pont de l'Oresund)
- 12 • Triangle nordique rail/route
- 13 • Liaison routière Irlande - Royaume-Uni - Benelux
- 14 • Ligne côte occidentale

Les 9 corridors à l'Est

- A - Tallin-Riga-Varsovie
- B - Berlin-Varsovie-Minsk-Moscou
- C - Berlin-Dresde-Wroclaw-Lvov-Kiev
- D - Berlin-Nuremberg-Prague-Budapest-Constanta-Thessalonique-Istanbul
- E - Trieste-Ljubljana-Budapest-Bratislava-Uzgorod-Lvov
- F - Gdansk-Varsovie-Zilina
- G - Corridor fluvial du Danube
- H - Durrës-Tirana-Skopje-Sofia-Varna
- I - Helsinki-Kiev/Moscou-Odessa/Kichinev/Bucarest-Plovdiv

Cartographie : C. Carrière

© B. Elissalde

156

Source : Barot, Elissalde, Roques. *Europe, Europes, espaces en recomposition*. Vuibert 2002

A ce niveau, et sans sombrer dans l'étude d'obscures directives européennes, il peut être intéressant de faire étudier quelques brefs extraits du texte instituant en 2004 « l'Agence ferroviaire européenne » ; Le langage est certes technique, mais les passages en gras fournissent d'intéressantes informations généralisables sur :

- le **projet libéral** européen (position concurrentielle)
- **les problèmes encore à résoudre pour réaliser l'unité de l'Europe** : l'interopérabilité est ainsi encore à réaliser avec l'essentiel du réseau espagnol dont l'écartement des voies (sauf LGV) est supérieur à celui en vigueur dans les autres européens
- la création d'un **espace sans frontières**
- les **processus d'élargissement** en cours et à venir.

Article premier

Création et objectifs de l'Agence

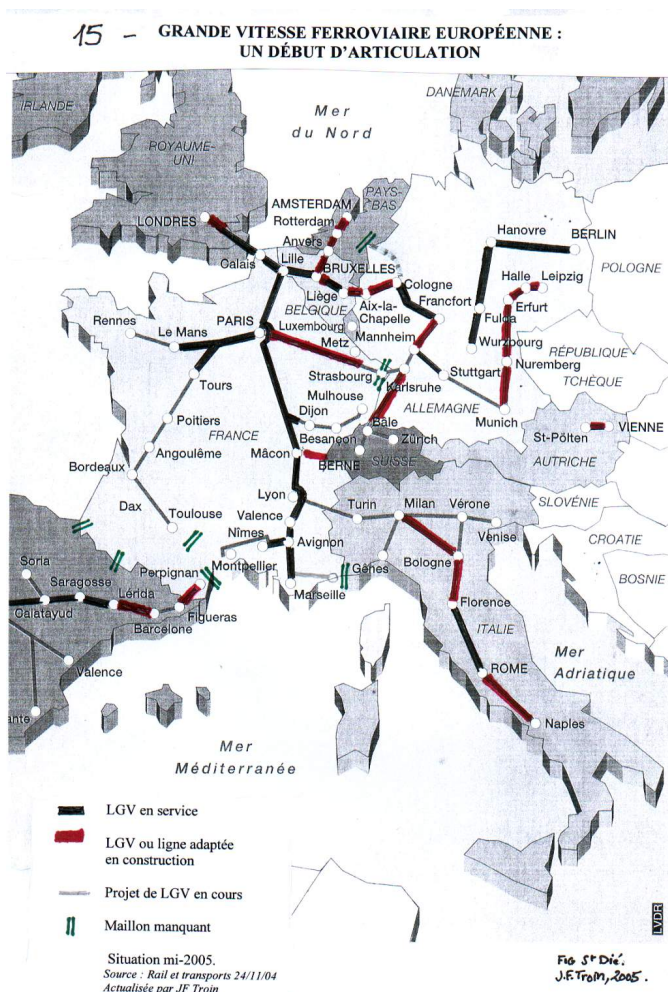
Le présent règlement établit une **Agence ferroviaire européenne**, ci-après dénommée « Agence ».

L' Agence a pour objectifs de contribuer, sur le plan technique, à la mise en oeuvre de la législation communautaire visant à **améliorer la position concurrentielle du secteur ferroviaire** en renforçant le niveau **d'interopérabilité des systèmes ferroviaires** et à développer une approche commune en matière de **sécurité du système ferroviaire européen**, afin de contribuer à la **réalisation d'un espace ferroviaire européen sans frontières** et garantissant un niveau de sécurité élevé. Dans la poursuite de ces objectifs, l'Agence prend pleinement en compte le **processus d'élargissement de l'Union européenne** et les contraintes spécifiques relatives aux liaisons ferroviaires avec les pays tiers.

Journal officiel n° L 220 du 21/06/2004 p. 0003 - 0015

Etape 6 : l'Europe de la grande vitesse est en marche mais il y a encore des « maillons manquants » et des problèmes à résoudre.

Pour conclure le sujet d'étude, un travail peut être demandé aux élèves à partir des deux documents ci-dessous : **une carte** et des extraits choisis dans le texte de J-F TROUIN. C'est l'occasion de réaliser un bilan et d'assurer la liaison avec la mise en contexte réalisée dans le cadre de la question A.



La carte ci-dessus illustre l'inachèvement du réseau. L'auteur, en 2005, a mis en relief les « maillons manquants » au niveau de la France. L'inachèvement du réseau à l'est et au nord est encore plus frappant avec le dernier élargissement de l'Europe à l'Est.

- **les ressources financières manquent** : les fonds publics nationaux sont limités car l'Union Européenne pousse à la réduction des déficits budgétaires dans le cadre du pacte de croissance et de stabilité, ce qui n'encourage pas les États à débloquer des fonds publics - il y a là une sorte de contradiction ; la contribution européenne, même augmentée, demeure trop faible, les investisseurs privés non assurés de bonnes et surtout rapides rentabilités ne se précipitent pas, les régions, souvent premières intéressées par des relations transfrontalières, ne peuvent boucher tous les trous financiers comme elles l'ont largement fait pour le TGV Est français ; les entreprises ferroviaires nationales sont partout endettées.

- **des problèmes techniques subsistent** : les signalisations sont différentes sur les divers réseaux nationaux, les transmissions de données par radio ne sont pas généralisées, le problème de captage de courants électriques différents est en partie résolu mais suppose des locomotives complexes. Un matériel européen unique serait une solution, mais de fortes oppositions industrielles demeurent notamment entre Alstom et Siemens. Des ententes sembleraient plus faciles entre France et Italie dans ce domaine particulier du matériel ferroviaire.

- **les politiques nationales diffèrent parfois des intentions européennes** : la France traîne les pieds pour le Lyon-Turin jugé pharaonique, de même que pour les traversées pyrénéennes pourtant fortement réclamées par les Espagnols et certaines régions françaises riveraines. Les priorités peuvent être différentes et viser avant tout au renforcement de l'aménagement des espaces nationaux reportant à plus tard les maillons transfrontaliers, car il faut avant tout satisfaire les élus régionaux, urbains ou locaux. Les lobbies routiers peuvent aussi influencer fortement les gouvernements pour retarder ces investissements ferroviaires coûteux, à la rentabilité jugée lointaine et menaçant les petites entreprises de transport tout en portant atteinte à l'environnement (argumentation fournie par ces groupes de pression).

On le voit, les blocages ne manquent pas, le réseau européen de la grande vitesse ferroviaire se met en place laborieusement, par tronçons.

(...) **Entre France et Allemagne**, des divergences demeurent entre exploitants ferroviaires quant à la commercialisation des voyages, la conception des rames à grande vitesse, l'interpénétration des deux réseaux. Une vive concurrence existe entre la DB et la SNCF pour exploiter des axes comme Paris-Bruxelles-Cologne soit par Thalys, soit par les ICE allemands. La mise en service du TGV Est devrait mener à une coopération plus étroite et pousser la France à accélérer la réalisation du tronçon manquant entre Baudrecourt et Strasbourg qu'il n'était pas prévu d'achever avant 2012, soit cinq ans après la connexion allemande à Kehl. L'interconnexion entre TGV et ICE est une longue bataille, qui surprend quelque peu dans le cadre de relations franco-allemandes par ailleurs coopératives.

Jean-François TROUIN. Professeur émérite, université de Tours. *La grande vitesse ferroviaire en Europe : maillage transnational ou réseau déconnecté ?* FIG St Dié 2005

Pour nuancer le relatif pessimisme de J-F TROUIN : des progrès ont été réalisés grâce à la mise en service du premier tronçon de la LGV EST :

<http://www.france-allemande.fr/Raccordement-des-Lignes-a-Grande.html>

D.Champigny IPR octobre 2007