

C'est dans le contexte des débats publics en cours (Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan), achevés (le 8 juillet 2005 pour la LGV PACA, le 25 novembre 2005 pour la LGV Bordeaux-Toulouse) ou programmés (fin 2011 pour la LGV Toulouse-Narbonne), que nous accueillons ce soir à Montpellier Laurent Chapelon, professeur et directeur du département de géographie-aménagement de l'université P. Valéry Montpellier III, pour évoquer la question des lignes à grande vitesse dans le sud et plus généralement la politique des transports en œuvre en France. L'intervention se déroule en quatre temps :

1) Le développement du réseau ferré et de la mobilité en France

Avant 1850, on parle de lenteur homogène : tout le monde, ou presque, se déplace à pied. La vitesse est alors d'environ 1 mètre par seconde, soit 3 à 4 km/h. Le développement du chemin de fer accroît sensiblement la vitesse. Le TGV permet aujourd'hui un déplacement à 89 mètres par seconde (320 km/h). En 150 ans, le bouleversement a été spectaculaire et cette quête de la vitesse semble ne pas être terminée. On parle aujourd'hui de rapidité différenciée car le gain d'accessibilité n'existe que pour les territoires qui reçoivent les infrastructures rapides. La conséquence de cette augmentation de la vitesse est un accroissement massif de la portée des déplacements. On assiste à une véritable contraction de l'espace-temps. Trois chiffres pour s'en convaincre : il a fallu 2 ans pour rassembler les 1 024 prélats du Concile de Rome en 1274 ; en 1805, il a fallu 4 jours pour que l'annonce de la victoire d'Austerlitz atteigne Paris ; en 1830, un message mettait près de 5 mois pour aller d'Angleterre aux Indes. Aujourd'hui, la diffusion de l'information est quasi instantanée et nous pouvons effectuer un tour du monde en moins de 24 heures.

La LNMP s'inscrit dans un contexte de développement des réseaux guidé par trois principes :

- « toujours plus vite » : la course à la vitesse se poursuit. En dépit des contraintes physiques, la vitesse de circulation des TGV progresse : 260 km/h pour le TGV Sud-est, 300 km/h pour le TGV Nord et 320 km/h pour le TGV Est.

- « partout » : les réseaux ont vocation à desservir, de manière fine, l'ensemble du territoire. Dans ce cadre, les TER ont un rôle majeur de diffusion des gains de temps procurés par le TGV même si le réseau s'est fortement contracté depuis les années 1930.
- « à tout moment » : l'idéal de tout réseau est d'être accessible à tout moment. La fréquence des dessertes ferroviaires et les horaires de circulation imposés ne permettent pas aujourd'hui un accès permanent au service, mais de nombreux efforts ont été faits dans ce sens (accroissement de la fréquence, cadencement).

En France, les déplacements ont été multipliés par 9 depuis 1950 : on est passé de 100 milliards de km en 1954 à 900 milliards aujourd'hui. Cette explosion de la mobilité devrait se poursuivre dans les prochaines années d'où la nécessité d'accroître les services et de développer les infrastructures. Or, la question de la saturation des infrastructures routières se pose dès à présent car la route a capté l'essentiel de la croissance de la mobilité. En particulier dans la vallée du Rhône et l'arc Languedocien. Doit-on continuer à adapter l'offre routière à cette nouvelle demande ? La question est d'autant plus d'actualité que la France, dans le cadre du protocole de Kyoto, s'est engagée à limiter ses émissions de gaz à effet de serre. La politique des transports en France repose pour l'instant sur ce paradoxe : on développe la route pour ne pas pénaliser l'économie mais en même temps, on prend des engagements pour

réduire les émissions de gaz à effet de serre. Cette situation ne pourra pas durer longtemps. Or, l'incidence environnementale (en kg de CO₂/voyageur) d'un TGV entre Paris et Marseille est 50 fois inférieure à celle d'un avion et 45 fois inférieure à celle d'une voiture. Cela devrait concourir au renouveau du rail. Depuis 1981, 1 850 km de lignes à grande vitesse (LGV) ont été construits soit en moyenne en France soit 70 km/an contre 233 km/an d'autoroutes sur la même période. De plus, le réseau est très polarisé car chaque ligne nouvelle a contribué à renforcer le nœud parisien. Les LGV tendent à reproduire « l'étoile Legrand ». Certes, l'interconnexion des lignes en Ile-de-France a été mise en place, mais elle est incomplète et de nombreuses liaisons province-province nécessitent un détour coûteux par l'Ile-de-France, sans parler de la faible performance du barreau Sud reliant l'Ouest du pays à l'Est et au Sud-Est.

2) Les enjeux du renouveau du rail dans le Sud de la France

Enjeux internationaux

- Accélérer le développement du réseau ferré transeuropéen à grande vitesse
- Accroître la performance des liaisons entre grandes métropoles européennes : vers Barcelone et Madrid en particulier
- Répondre à une nouvelle demande : le trafic international contribuera à la moitié de la croissance des trafics ferroviaires d'ici 2020 (en km)
- Proposer une alternative efficace au transport routier international de marchandises, rentable pour des trajets supérieurs à 500 km

Enjeux nationaux

- Répondre aux préoccupations environnementales
- Modifier les termes de la concurrence modale sur les liaisons intérieures
- Améliorer la performance des relations vers Paris et Roissy ainsi qu'entre grandes agglomérations (vers Toulouse, Bordeaux, Marseille et Nice). L'aller-retour avec Paris dans la journée confère aux villes du Languedoc-Roussillon un avantage considérable, car beaucoup d'autres villes françaises ont une accessibilité réduite : par exemple si l'on souhaite effectuer un aller-retour dans la journée entre Castres et Paris (départ après 5h et retour avant minuit), on ne dispose que de 34 minutes de disponibles à Paris avant de devoir repartir, ce qui impose de passer une nuit dans la capitale. Toute amélioration de l'accessibilité vers Paris engendre un bouleversement profond des mobilités et plus largement du fonctionnement économique et social des territoires.
- Résoudre les problèmes de saturation des infrastructures routières dans les grands couloirs de communication, en particulier la vallée du Rhône et l'arc Languedocien
- Rééquilibrer les investissements au profit du Sud : 80% des LGV se situent au Nord d'une ligne Saint-Malo – Lyon. Les régions, du Sud de la France, se plaignent de cette inégalité que le prochain TGV Rhin-Rhône devrait encore renforcer.

Enjeux régionaux

- Développer les services ferroviaires régionaux de voyageurs : gains d'efficacité sur le réseau existant (fréquences, vitesses)
- Promouvoir des TER à grande vitesse

- Améliorer le pré- et post-acheminement TER des trafics TGV : diffusion des gains de temps
- Renforcer l'intermodalité
- Proposer, là où c'est possible, une alternative aux politiques de désenclavement par les seuls investissements routiers

Enjeux locaux

- Accroître l'attractivité économique des territoires desservis notamment des centres-villes
- Améliorer la desserte ferroviaire du périurbain : les habitants du périurbain émettent deux à trois fois plus de CO2 que les hab. du centre au cours de leurs déplacements

3) La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan

Quatre scénarios actuellement à l'étude dans le cadre du débat public LNMP

- ◇ LGV : voyageurs 320 km/h, TER et fret sur la ligne actuelle (3,7 milliards)
- ◇ Ligne mixte : voyageurs 220 km/h et fret 120 km/h, TER et le reste du fret sur la ligne actuelle (3,9 milliards)
- ◇ Ligne mixte : voyageurs 300 km/h et fret 120 km/h, TER et le reste du fret sur la ligne actuelle (5,2 milliards)
- ◇ Doublement partiel de la ligne existante (2,1 milliards)

La réorganisation de l'offre de transport est un point majeur lors de la mise en service d'une ligne à grande vitesse. Elle se traduit par des améliorations substantielles des temps de parcours de gare à gare en particulier pour les 20 villes desservies directement par le TGV.

	Temps actuel	Gain LGV voy. 320	Gain LGV Mixte voy. 220 - fret 120	Gain LGV Mixte voy. 300 – fret 120	Gain doublement
Mtp St Roch-Perpignan centre	1h25	45 min	35 min	45 min	0
Paris-Barcelone	5h15	45 min	35 min	45 min	0
Carcassonne-Perpignan centre	1h00	20 min	15 min	20 min	0
Nîmes-Toulouse	2h30	30 min	25 min	30 min	0

La fréquentation de la ligne devrait augmenter. C'est un phénomène qui a été observé sur toutes les LGV. RFF estime qu'il y aura en 2020 entre 24 et 28 millions de voyageurs grandes lignes/an sur le réseau languedocien et entre 7,5 et 10,2 millions de voyageurs TER/an, soit une augmentation totale comprise entre 7,7 (scénario 4) et 22,1% (scénario 1) par rapport aux chiffres actuels. Cette progression est liée à un accroissement de la fréquence qui suscite une mobilité nouvelle mais aussi à un report modal depuis la voiture mais surtout depuis l'avion.

En dépit des efforts des compagnies aériennes, les voyageurs reportent leur choix sur le train qui permet un déplacement de centre-ville à centre-ville et offre un plus grand confort, notamment pour travailler, surtout si l'on voyage en première classe (la part de marché du TGV Méditerranée est de 66% sur Paris-Marseille). Les scénarios LGV 320 et mixte 300/120 offrent les meilleurs reports modaux à la fois de l'aérien vers le fer (750 000 voyageurs/an en 2020) et de la route vers le fer (plus de 3 millions de voyageurs/an en 2020). Le scénario le plus ambitieux prévoit 1900 PL de moins chaque jour en LR en 2020 (sur 16 000 PL/jour au total à MTP actuellement dont 8000 en transit, 5000 interrégionaux et 3000 interne). La contrepartie de l'amélioration de l'offre ferroviaire est une augmentation du prix du billet. Pour le TGV Est, elle est en moyenne de 20 à 30 % par rapport au Corail. La réorganisation de l'offre TER. Les régions devront faire de gros efforts pour dynamiser leur offre TER et pour articuler au mieux les TGV et les TER. Cette restructuration permise par la libération de sillons devrait reposer sur 4 piliers :

- le renforcement de la desserte régionale car les TER sont avant tout conçus pour répondre aux déplacements domicile-travail et domicile-études avec un pic de trafic le matin et un pic le soir ;
- le remplacement par des TER des liaisons interrégionales Corail ou TéoZ supprimées (avec compensation financière de l'Etat) ;
- l'optimisation des rabattements TER sur les gares TGV afin de diffuser plus largement les effets de la grande vitesse car personne n'habite dans les gares TGV : « à chaque TGV son TER quelle que soit la direction »
- la création, si le scénario le permet, de « TER GV » entre les grandes agglomérations du Sud de la France

4) Les dynamiques spatiales liées au TGV

- Le TGV favorise l'attractivité touristique ?

Avec l'axe Bordeaux-Nice à Grande Vitesse, le Sud de la France devrait accroître son bassin de chalandise. Cependant, ce qui a été observé sur les autres lignes c'est que le TGV profite surtout aux sites déjà connus. Le TGV accroît le tourisme urbain de court séjour. Le tourisme rural en bénéficie beaucoup moins, sauf, peut-être, si des circuits peuvent être créés à partir des grandes villes desservies ;

- Les prix de l'immobilier augmentent ?

La croissance des prix est réelle et a été observée partout. Cependant, il faut noter qu'elle est surtout le fait de « locaux » qui ont profité de l'arrivée du TGV pour investir dans le centre-ville. Les investissements extérieurs ont été assez limités. La croissance existe donc bien mais ses origines sont différentes de celles que l'on avance habituellement ;

- Le TGV engendre des « cités-dortoirs » ?

L'arrivée massive de personnes effectuant des migrations pendulaires vers Paris a été observée à Tours, au Mans ou à Vendôme. Ici nous sommes à plus de 3h de Paris, le nombre de personnes concernées est donc plus limité. Il s'agit de personnes ayant des moyens assez importants (car le trajet en TGV coûte cher), qui cherchent un cadre de vie agréable. Elles visent donc à bien s'insérer localement, elles consomment sur place, leurs enfants sont scolarisés dans les écoles des communes investies, etc. C'est donc une source de revenus non négligeable pour les communes en question ;

- L'attractivité économique est renforcée ?

Le développement des projets de bureaux autour du centre-ville et à proximité des gares TGV est surtout le fait d'entreprises locales qui s'installent dans ces quartiers dynamiques en recomposition pour tirer partie de l'effet vitrine du TGV. Il n'y a pas d'effet structurant de l'infrastructure ferroviaire. Elle constitue un atout supplémentaire qui vient renforcer une politique économique locale. Sans politique d'accompagnement, le TGV n'aurait aucun effet significatif. En revanche, il fournit aux villes l'occasion de restructurer des quartiers complets et d'engager de lourdes opérations de rénovation urbaine ;

- Il faut multiplier les gares nouvelles en rase campagne ?

Lorsqu'un TGV s'arrête dans une de ces gares, cela prend environ 7 minutes (freinage, arrêt et accélération) alors que ce temps est de 20 à 25 minutes dans le cas d'une gare de centre-ville. La multiplication des arrêts dans les gares centrales limite donc l'efficacité du TGV en terme de temps de parcours, ce qui affecte notamment le report modal entre l'avion et le TGV. Les « gares betteraves » comme certains les qualifient permettent donc de desservir le territoire sans trop pénaliser le TGV, qui ne s'arrête dès lors que dans les très grandes agglomérations. Elles présentent cependant l'inconvénient d'engendrer des déplacements terminaux souvent très pénalisants pour les usagers et font perdre au train une partie de son intérêt (desserte des quartiers denses et centraux contrairement à l'avion). L'articulation avec le TER doit être pensée en amont du projet : condition indispensable à l'implantation d'une gare TGV en périphérie.

DEBAT :

Question : Que signifient les délais énormes de réalisation ? Qu'il s'agit d'une périphérie ?

L. Chapelon : Il s'agit de trouver le financement et la volonté politique pour mettre en œuvre un mode de transport qui n'était pas jusque là prioritaire. Les enjeux du développement durable modifient aujourd'hui ces logiques, et si le TGV Est a été finalisé plus rapidement, c'est aussi le fait de partenaires comme le Luxembourg

Remarque : Le TGV change le rapport au territoire : en tant qu'usager, il est préoccupant de voir qu'aller de Montpellier à Paris coûte moins cher que de Nîmes à Perpignan. De même, le trajet de Montpellier à Millau est aujourd'hui plus complexe qu'avant.

Réponse : les TGV sont faits pour relier les grandes métropoles, et la LNMP n'est qu'un tronçon de la ligne Paris-Barcelone : l'enjeu est national, européen, et n'a pas de logique régionale.

L. Chapelon : il y a un critère intéressant pris en compte dans l'organisation des services, celui du « temps disponible à situation », porteur d'inégalités considérables. Pouvoir faire l'aller-retour Paris-Montpellier en une journée a révolutionné nos pratiques. Par comparaison, l'aller-retour Castres-Paris dans la journée ne laisse qu'un temps disponible de 30 mn sur place à l'usager !

Réponse : La question est aussi de savoir si l'on a besoin de se rendre à Paris pour une réunion. Avant que le TGV n'existe, il y avait des trains de nuit pour Paris, et au-delà de Paris, avec plusieurs possibilités de choix horaires. Aujourd'hui, on ne peut plus arriver à Montpellier après 21h : c'est un choix de la SNCF. La géographie ne peut se baser seulement sur les données techniques pour expliquer cette politique.

L. Chapelon : C'est effectivement une stratégie politique d'un acteur de transport qui a le monopole, et cela s'est accompagné d'une suppression de services.

Question : est-ce un vrai en amont de la SNCF, ou la SNCF s'est-elle adaptée à la pratique des usagers désertant les voyages de nuit ?

L. Chapelon : la SNCF a mis en place un nouveau service qui supprime les lignes secondaires, et se désengage ainsi progressivement du réseau classique, notamment sur la desserte des villes secondaires comme c'est le cas sur l'axe Nantes-Lyon. La logique des coûts, qui n'est pas indexée sur la distance, est très fluctuante et seul l'opérateur y voit clair.

Remarque : la question se pose en termes de choix de développement

Réponse : il faudrait pouvoir associer les paramètres coût / environnement / efficacité, or l'efficacité n'est ni la même pour tout le monde, ni la même selon les échelles.

L. Chapelon : La SNCF calcule des taux de rentabilité interne, et la méthode d'évaluation fait la part belle aux gains de trafic. Or, cela laisse de côté l'accessibilité qui n'est pas l'élément principal. Il faudrait mettre en avant cette question du retard de développement d'un territoire et de la priorité de les desservir. Or, il y a des projets de dédoublement d'autoroutes, prouvant que l'on a tendance à investir au même endroit. La question de la répartition des investissements dans une optique d'aménagement du territoire doit être mise en avant.

Question : a-t-on des éléments sur la rentabilité de la ligne Montpellier-Paris ?

L. Chapelon : les lignes TGV sont aujourd'hui choisies en fonction de la rentabilité des investissements. La seule ligne ayant un objectif d'aménagement du territoire concerne l'ouest, éloigné de la mégapole européenne.

Remarque : seule la ligne Paris-Lyon a été rentabilisée en moins de 10 ans par la SNCF. Aujourd'hui, toutes les lignes nouvelles sont déficitaires, et les projets sont financés par l'Etat, l'UE et les collectivités territoriales. La mixité associant le fret permet par ailleurs d'augmenter les recettes.

Question : pourquoi le maître d'ouvrage n'a pas pensé à une ligne totalement dédiée au fret ?

L. Chapelon : si on fait la somme de tous les tronçons de dépassement, on aboutit alors à une vraie ligne de fret : c'est donc une solution intéressante, proposée par la SNCF.

Question : cela rappelle un débat sur l'espace public en ville : faut-il séparer ou concilier les pratiques ? Peut-on dire que les grands voyageurs sont « écolo » et les autres non ?

L. Chapelon : Une étude sur les comportements des Parisiens en termes de déplacements révèle que, contrairement à l'idée selon laquelle les périurbains seraient les pollueurs, par opposition aux vertueux habitants du centre, les pratiques touristiques de ces mêmes habitants vont dans le sens inverse : les habitants du centre prennent l'avion pour des destinations lointaines et sont donc de grands pollueurs ! Le « droit à polluer » est un tout qui ne peut se résumer au quotidien de l'usager.

Question : La France a choisi le développement massif du TGV : est-ce un modèle à l'échelle européenne ?

L. Chapelon : L'Espagne s'est doté récemment d'un réseau TGV important. L'Allemagne possède l'ICE, concurrent du TGV. Le problème de la traversée des Alpes se pose pour l'Italie, et tous comme les pays alpins, la politique ferroviaire en matière de ferroutage est plus avancée que la nôtre.

Question : n'est-ce pas trop tôt pour évaluer l'effet territorial du TGV ?

L. Chapelon : Le TGV n'a pas vocation à avoir une desserte fine du territoire : plus on va vite, moins il y a d'arrêts. Il faut articuler le TGV à d'autres modes de déplacement : à chaque mode de transport son échelle de pertinence. S'il faut éviter de raisonner de manière sectorielle, les compétences, elles, sont sectorielles. Il y a certes la question du rapprochement des modes de transport, mais aussi celle de l'articulation des services, des horaires : un pôle multimodal se transforme alors en un outil inefficace comme c'est le cas en gare de Nîmes.