

Laurent Chapelon et Gilbert Duclos, Florence Smits

14 juin 2007

L'Est à grande vitesse

Au Bureau, 14 juin 2007 Sophie de Ruffray présente les intervenants qui vont proposer un regard croisé à double échelle sur le TGV Est :

. Laurent Chapelon est professeur à l'Université Montpellier III ; il travaille depuis de nombreuses années sur les politiques de transport et l'aménagement du territoire. Il a écrit plusieurs ouvrages sur ces questions, notamment « Accessibilité ferroviaire des villes françaises en 2020 » publié en mai 2007 à la documentation française.

. Gilbert Duclos est chargé de mission à la Communauté d'agglomération de Metz métropole (CA2M). Il est, depuis deux ans, le coordinateur de Metz métropole 320 dont l'objet a été de préparer l'arrivée du TGV.

Laurent Chapelon

1) Les enjeux du TGV

Pour commencer, je souhaiterais rappeler quelques éléments du contexte historique du réseau à grande vitesse. Avant 1850, on parle de lenteur homogène (Ollivro, 2000) : 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. 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 (Ollivro, 2000) 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 (Ollivro, 2000) :

- . 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 les personnes peuvent effectuer un tour du monde en moins de 24 heures.

La ligne du TGV Est s'inscrit dans un contexte de développement des réseaux guidé par trois principes : toujours plus vite, partout et à tout moment. Revenons sur ces points :

- . « 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.

. « 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 des fréquences, cadencement).

Autre élément d'importance, la question des transports 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 (Chapelon & Leclerc, 2007). 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. 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. On peut déjà souligner que, depuis 1981, 1 850 km de lignes à grande vitesse (LGV) ont été construits. Cependant, ces 1 850 km représentent, en moyenne, 70 km/an contre 233 km/an d'autoroutes sur la même période.

Le réseau présente aujourd'hui des déséquilibres manifestes : 80% des LGV se situent au Nord d'une ligne Saint-Malo - Lyon (Chapelon & Leclerc, 2007). Certaines régions, comme Midi-Pyrénées, se plaignent de cette inégalité que le prochain TGV Rhin-Rhône devrait encore renforcer. 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.

La mise en place du TGV Est répond à des enjeux multiples selon les différentes échelles de déplacement. Sur le plan international, elle vise à tirer partie d'une localisation privilégiée aux portes de la mégalopole européenne qui s'étend de Londres à Milan en passant par Francfort. L'objectif est de relier la Champagne-Ardenne, la Lorraine et l'Alsace à cet espace, mais aussi de répondre à un marché émergent dont l'essor est considérable. En effet, le trafic international devrait contribuer à la moitié de la croissance du trafic ferroviaire d'ici 2020 (Chapelon & Leclerc, 2007). Sur le plan national, le TGV Est permet d'améliorer les relations entre les villes de l'Est de la France et Paris, mais aussi vers le Sud-est. Il est désormais facile d'effectuer un aller-retour dans la journée entre une ville de l'Est et Paris. Cela leur confère un avantage considérable, car beaucoup d'autres villes françaises ont une accessibilité qui reste 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. Cette amélioration de l'accessibilité vers Paris devrait engendrer un bouleversement profond des mobilités et plus largement du fonctionnement économique et social des territoires, et ce même si toutes les destinations ne sont pas desservies.

A l'échelle régionale, l'enjeu essentiel est de diffuser les gains de temps engendrés par le TGV via les TER. Bénéficiant des expériences des autres LGV, l'articulation TGV-TER a été mieux pensée sur la ligne Est qu'auparavant.

2) Les acteurs de la mise en place du TGV

La première phase de la LGV Est, qui vient de s'achever, a coûté 3,2 milliards d'euros. Son financement a été une première car il a regroupé 22 partenaires : 17 collectivités territoriales, l'Etat, l'Union européenne, Réseau Ferré de France (RFF), la SNCF et le Grand duché de Luxembourg. Cette participation de nombreux financeurs a été, selon moi, salutaire car elle a permis à chacun d'avoir son mot à dire, notamment lors de la réorganisation des transports régionaux et locaux dans les régions concernées.

3) La réorganisation de l'offre de transport liée au TGV Est

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 de parcours en Corail	Temps de parcours en TGV
Reims	1H35	45 minutes
Sedan	2H50	2H
Metz	2H45	1H25
Strasbourg	4H	2H20
Mulhouse	4H25	3H

Outre le gain de temps, on constate une amélioration de l'accès à la population métropolitaine. Avant la LGV Est, depuis Metz, on accédait à 10% de la population nationale en 3 heures ; aujourd'hui ce chiffre est de 30%. Il dépasse même les 50% en 4 heures de trajet.

La fréquentation de la ligne devrait augmenter. C'est un phénomène qui a été observé sur toutes les LGV. La SNCF estime qu'il y aura 11,5 millions de voyageurs/an sur la LGV Est, soit une augmentation de 66% 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. Aujourd'hui sur Paris Strasbourg, l'avion représente 65% des déplacements et le train 35%. Les estimations de fréquentation à 3-5 ans divergent entre la SNCF qui espère capter 80% des déplacements et Air France qui pense conserver 40% des flux. Néanmoins, l'une comme l'autre attestent d'un recul sensible de l'avion, ce qui n'est d'ailleurs pas sans poser de problème puisque plusieurs centaines d'emplois sont menacés sur l'aéroport de Strasbourg. Pour faire face à cette nouvelle concurrence, Air France a déjà réagi : la fréquence de la desserte aérienne a été réduite et la politique tarifaire a été modifiée : le billet Paris Strasbourg commence à 49 euros, alors que le prix d'un billet TGV est de 63 euros et le coût en voiture de 85 euros. Cependant, sur d'autres lignes, on a constaté qu'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).

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 train Corail : un Metz-Paris par TGV coûte 50 euros en TGV contre 39 euros en Corail. Ce poids financier pour les voyageurs est d'autant plus sensible qu'ils sont contraints d'emprunter le TGV compte tenu de la suppression de la desserte Corail vers Paris.

Dernier grand enjeu de la réorganisation de l'offre de transport : les TER. Les régions ont fait de gros efforts pour articuler au mieux les TGV et les TER. Cette restructuration repose sur 4 piliers majeurs :

- . 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 supprimées (avec compensation financière de l'Etat) ;
- . le maintien et l'amélioration de la desserte vers Paris pour les villes moyennes qui ne disposent pas d'un accès direct au TGV ;
- . l'optimisation des connections TGV-TER afin de diffuser plus largement les effets de la grande vitesse car personne n'habite dans les gares TGV !

Cela s'est traduit par un immense chantier pour les régions. La Lorraine a choisi de renforcer en priorité les liaisons TER domicile-travail et domicile-études et d'organiser le rabattement des TER vers les gares TGV principales, à commencer par Metz et Nancy. L'idée a été de mettre en place des TER rapides entre les grandes villes et des TER omnibus vers l'ensemble du territoire régional. A Metz et Nancy, pour chaque TGV au départ ou à l'arrivée, il devrait exister des TER en correspondance (avec un battement de 10 minutes) qui desserviraient tous les secteurs géographiques de la région. On estime que 83% des suppressions de dessertes ont été compensés par ce système.

4) Les dynamiques spatiales liées au TGV

C'est là un point majeur car la question des effets du TGV sur le territoire desservi est essentielle. Elle donne lieu à beaucoup d'affirmations qui ne sont pas toujours vraies (Kempf, 2007). Examinons-en quelques unes :

- . Le TGV favorise l'attractivité touristique. Avec le TGV Est, il est indéniable que l'Est de la France accroît son bassin de chalandise vers Paris et le grand Ouest. Cependant, ce qui a été observé sur les autres lignes c'est que le TGV profite surtout aux sites déjà connus (Reims, Metz, Nancy, Strasbourg par exemple pour l'Est). 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. Le risque existe en effet de voir le nombre de ces migrants croître. Mais 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 10 minutes (freinage, arrêt et accélération) alors que ce temps est de 15 à 20 minutes, voire plus, 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). On peut regretter, dans le cas lorrain, que l'articulation avec le TER n'ait pas été mieux prise en compte alors qu'il s'agit, selon moi, d'une condition indispensable à l'implantation d'une gare TGV en périphérie des agglomérations.

Gilbert Duclos

Je suis chargé de mission à la CA2M et coordinateur du Comité de Pilotage Metz Métropole 320 créé par Jean Marie RAUSCH en juin 2005. Mes missions : animer des groupes de travail, communiquer, informer, assurer une veille « technique » et rechercher les infos, assurer les liaisons avec les organismes et associations de transport et du TGV.

Ce TGV Est Européen attendu depuis longtemps, il nous relie à grande vitesse à la France et à l'Europe. Il constitue la fin d'un handicap dans les relations ferroviaires à grande vitesse entre l'est et l'ouest de la France et avec les capitales européennes. Il est un tronçon important de la *Magistrale* européenne Paris-Munich-Vienne-Bratislava et Budapest qui sera achevée à l'horizon 2015 et mettra Munich à 4 h 15 de la gare Lorraine TGV et à 5 h 30 de Paris. La vitesse et le temps ont pris de la valeur, autoroute, puis avion et TGV (pour les relations nationales et de moins de 3 heures, le TGV est gagnant).

La grande vitesse ferroviaire est la solution :

- . au déplacement rapide des personnes pour leur travail et pour leur agrément
- . à l'engorgement routier des grandes villes et aux coûts des carburants
- . il réduit la pollution des transports : Par passager sur le même trajet, le TGV pollue 20 fois moins, consomme 3 fois moins qu'un véhicule léger, pollue 30 fois moins, consomme 10 fois moins que l'avion.

Il est évident que pour garantir l'avenir, il faut faire partie des villes qui ont le TGV, mais pour en tirer le meilleur profit, il faut anticiper raisonnablement son arrivée avec des projets et une ambition.

1) Les particularités du TGV Est européen

Quelques mots d'introduction, le TGV EST EUROPEEN c'est d'abord la LGV,

Caractéristiques générales :

- . ligne entièrement nouvelle sur 300 km, la plus importante jamais réalisée en France.
- . co-financement par l'Etat et les collectivités. Coût 3,5 milliards d'euros 2006 (23 milliards de francs), soit 11,5 millions au km , 75 % du financement sont hors Etat, 17 collectivités y ont participé : ÉTAT- SNCF 41 %, RFF 24 %, CEE 10 %, le Grand Duché 4 %, collectivités territoriales 21 %, dont les collectivités de Lorraine 8 (soit 280 M , région lorraine 80% , CG 57 9 %, CG 54 6%, CG Vosges 3%, CG 55 2 %). Les travaux sont divisés en 2 phases :
- . Vaires - Baudrécourt : 300 kms de LGV inaugurés en mars 2007 , 44 raccordements, 335 ouvrages d'art. C'est le plus grand chantier d'Europe : les gros travaux de génie civil ont été achevés en octobre 2006. Il y a eu 10 000 travailleurs au moment fort, 16 500 emplois créés ou maintenus dont 7000 en Lorraine
- . Baudrécourt Vendenheim 106 kms

Début travaux de terrassement fin 2009, les procédures d'acquisition foncière sont en cours. Le TGV Est est, en effet, conçu en 2 phases. Mais les collectivités qui ont financé la première phase (Vaires-Baudrécourt) financeront également la deuxième phase. Les négociations ont commencé afin de déterminer la contribution de chacun à ces travaux qui devraient avoir lieu entre 2009 et 2014 pour un coût d'environ 1,3 milliards d'euros. Un pont TGV sur le Rhin sera également construit afin de permettre un passage à grande vitesse vers l'Allemagne, un accord franco-allemand a été signé en mars 2006. Ce pont sera financé à 70% par l'Allemagne, avec des reliquats des dommages de guerre, toutes les sommes prévues au titre de la destruction des ponts sur le Rhin n'ayant pas été versées après 1945.

L'implication de l'Union européenne : l'UE finance la LGV Est (elle a versé 241 millions d'euros pour la première phase) et cherche à faire avancer rapidement les travaux car la LGV Est est un tronçon du projet Magistrale européenne qui vise à relier Paris à Bratislava d'ici 2015. Néanmoins, il faut bien avoir conscience qu'une des principales raisons à l'ampleur des travaux de la LGV nouvelles tient à ses particularités qui nécessitent des ouvrages d'art importants, notamment la réalisation de tunnels, car pour des raisons techniques liées à la vitesse du TGV, il ne peut y avoir d'amplitude forte de pente, ni des courbes trop prononcées.

2) L'implication de Metz et de la CA2M pour préparer l'arrivée du TGV

En septembre 2005, Jean-Marie Rausch et la SNCF ont signé une charte de partenariat au sein du « CLUB 320 des Amis du TGV Est Européen ». Cette démarche partenariale entre la SNCF et les collectivités a dynamisé la communication autour de l'arrivée du TGV, nous a aidés à tirer des bénéfices accrus pour le développement de la métropole messine, et aussi à mieux préciser les services futurs du TGV.

Cette démarche a aussi aidé le comité de pilotage de juin 2005 dans ses objectifs initiaux de fédérer, de coordonner l'ensemble des projets qui venaient le jour à Metz, de réfléchir à toutes les propositions pour préparer ensemble l'arrivée du TGV. Il peut agir comme un levier de développement, une aide au rayonnement culturel et une opportunité de projets d'urbanisme, c'est un outil de développement local et régional.

Le Comité Metz Métropole 320, composé de responsables institutionnels et socio-économiques a répondu à ce souci de réussir l'arrivée du TGV Est Européen dans tous les

domaines, en veillant à l'information et à la communication, en préparant et coordonnant les projets d'envergure, les initiatives, les idées nouvelles pour faire du TGV Est Européen un outil de développement de Metz Métropole.

La préparation des travaux du comité s'est accompagnée de rencontres ou d'échanges avec des entreprises et des institutionnels de villes qui ont déjà accueilli le TGV, comme Lille, Rennes, Dijon, Tours, Dijon, Le Mans ou Lyon, afin de bénéficier de leurs expériences. De ces entretiens sont ressorties les nécessités d'anticiper l'arrivée du TGV, de proposer une offre culturelle nouvelle, de développer l'attractivité.

Quelques enseignements tirés de ces échanges :

- . les villes se sont transformées. Je citerai deux exemples particulièrement importants. Lille tout d'abord qui, après la crise dûe au déclin des industries et du textiles, connaît un renouveau grâce à son anticipation du TGV et à ses efforts de reconversion qui sont matérialisés dans le quartier d'Euralille. Mais aussi Marseille où le projet Euroméd, associé au TGV, continue d'évoluer. Le palais des congrès de Tours, situé à proximité directe de la gare TGV, est constamment occupé. A Metz, le développement du quartier de l'amphithéâtre avec son offre importante s'inscrit dans cette perspective. Il s'agit d'un ensemble de bureaux, de commerces et de logements avec un palais des congrès et un hôtel dont la première phase sera achevée en 2010. Il devrait accueillir des entreprises de services, notamment européennes, soucieuses de se développer dans notre région.
- . le développement d'une offre culturelle nouvelle. Lille a accru sa fréquentation touristique de 300%, ce qui a certainement été facilité par sa situation privilégiée, mais aussi par la diversité et la qualité de son offre culturelle. Metz doit accroître sa fréquentation touristique, notamment grâce au Centre Pompidou de Metz qui accueillera des expositions d'art contemporain. Il devrait en effet attirer des visiteurs en nombre important
- . le développement du secteur tertiaire à l'image de ce qui s'est passé à Lille et au Mans
- . les effets sur le maintien et l'accroissement de la population urbaine comme à Lille, Tours, Marseille.

Fort de ces enseignements, le comité s'est constitué en 4 groupes de travail :

- . Développement économique
- . Urbanisme et Transports
- . Culture, tourisme et loisirs
- . Enseignement supérieur et Recherche

Au cours de ces deux années, ces groupes ont présenté un certain nombre de propositions, mis sur pied des actions pour réussir l'arrivée du TGV et faire en sorte qu'il soit un levier pour le développement économique et culturel de la métropole messine Metz.

3) L'offre TGV

Depuis sa mise en service le 10 juin, tout le monde connaît mieux l'offre TGV. Pour aller à Paris ou Luxembourg, on prend le TGV en gare de Metz. Pour aller ailleurs en TGV, il faut aller à Gare Lorraine TGV de Louvigny en prenant sa voiture ou une navette bus devant la gare de Metz. Metz dispose d'une bonne desserte TGV : 10 aller-retour quotidiens vers Paris (en 1H25) du centre-ville (5 poursuivront vers le Luxembourg) et, à partir de Louvigny : trois aller-retour vers Lille (en 2H05), un aller-retour vers Rennes, deux vers Nantes et Trois vers Bordeaux.

La SNCF prévoit ainsi une augmentation de 35% du trafic en gare de Metz, soit 6,7 millions de voyageurs par an à l'horizon 2008. Nous savons que les réservations sont déjà très fortes et que le TGV souffre un peu de son succès.

Les dessertes ont été discutées entre les partenaires co-financeurs et arrêtées, avec pour certaines destinations des périodes d'essai de 2 ans pour tester la rentabilité et étudier la poursuite de la desserte avec les collectivités concernées. (par exemple à Sedan, Sarrebourg, Saverne...)

Pour plus d'information sur l'ensemble de cet exposé, il est possible de consulter le site : <http://www.metzmetropole320.fr>

Débat

S. Dorchézadeh : N'y aura-t-il pas de réaménagement de la place de la gare ?

G. Duclos : Des travaux aussi conséquents qu'à Strasbourg n'auront pas lieu car la gare de Metz est un monument classé et il est difficile d'y apporter la moindre modification. De plus, la place Ch. De Gaulle a été réaménagée il en environ 15 ans. En revanche, des travaux importants seront réalisés de l'autre côté afin de réaménager l'aire des bus et des taxis. De plus, Metz réaménage les artères entre le quartier République et le quartier centre-ville afin d'accroître la liaison piétonne et visuelle entre les deux.

C. Arberet-Schulz : vous n'avez pas évoqué ce que l'on pourrait appeler l'axe lotharingien, or samedi dernier C. Keller disait qu'avec le TGV Rhin-Rhône, Strasbourg capterait le trafic méridien venant du Luxembourg.

G. Duclos : les maires de Luxembourg, Metz, Nancy et Dijon se battent actuellement pour la SNCF transforme le segment sud de Nancy en grande vitesse. De plus, le TGV Rhin-Rhône n'est pas encore fait et les liaisons passe actuellement par Marne-le-Vallée.

L. Chapelon : Curieusement, la LGV Rhin-Rhône est pensée comme une ligne Paris-Dijon-Mulhouse. Le barreau sud (Besançon-Lyon) reste en pointillé sur les documents cartographiques officiels à vocation prospective. A mon sens, un Luxembourg-Lyon par Strasbourg n'est pas pour demain. Le fait qu'actuellement toutes les relations de ce type se font par Paris va poser, à terme, le problème de la saturation de la LGV Sud-est.

E. Halpern : comment se rendre à Orly et à Roissy depuis Metz ?

G. Duclos : pour Roissy, les trains sont directs depuis Louvigny. En revanche, pour Orly, il faut se rendre à Paris et, de là, prendre le bus ou l'Orlyval.

F. François : quel est le prix de construction au kilomètre du TGV et de l'autoroute ? Par ailleurs, assiste-t-on à une modification de la population suite à l'arrivée du TGV ?

G. Duclos, la LGV Est a coûté 11,3 millions d'euros au kilomètre.

L. Chapelon : Le coût kilométrique d'une autoroute est nettement inférieur à celui d'une LGV. Sur la LGV Est il y a un ouvrage d'art au kilomètre. De plus, les travaux de terrassement sont très importants afin de limiter les pentes et les rayons de courbure. Globalement, il n'y a pas de modification sensible de la population, sauf peut-être pour les villes à une heure de Paris qui ont accueilli des cadres. Dans certaines régions, notamment le Sud-est, on a assisté à un développement des résidences secondaires, ce qui n'a pas eu un impact sensible sur la

population mais s'est traduit par une hausse des prix de l'immobilier et une rénovation du patrimoine urbain.

O. Charlot : Le TGV n'est-il pas un paradoxe : il intègre toujours plus les espaces forts et les personnes les plus favorisées et exclue largement les autres ?

L. Chapelon : A l'origine du chemin de fer, on disait que c'était un mode de transport hectométrique car il s'arrêtait environ tous les 100 mètres. Plus la vitesse a progressé, plus les mailles se sont élargies. L'intérêt du TGV est de rouler le plus longtemps possible à pleine vitesse, ce qui nécessite de limiter le nombre d'arrêts. Aussi ne faut-il pas vouloir en faire un instrument de désenclavement. Cette tâche revient au couple TGV-TER ou au couple TGV-automobile. Néanmoins, à l'heure où le prix du carburant ne cesse de progresser, se pose de manière aiguë la question de ceux qui n'ont pas de véhicule particulier. La réflexion sur les transports collectifs, dans leur ensemble, devient un enjeu majeur d'aménagement du territoire. Il faut réduire les fractures qui se creusent entre les territoires bien desservis et les autres. Cela incombe aux différentes collectivités territoriales qui doivent parvenir à articuler l'espace réseau, celui de la grande vitesse, et l'espace banal, celui des relations de proximité.

Quel est l'avenir de la liaison Metz-Strasbourg ? Quel est l'intérêt de la gare de Vandière ? La SNCF a longtemps avancé que la LGV Est serait peu rentable, qu'en pensez-vous ?

G. Duclos : La liaison Metz-Strasbourg est maintenue via les TER et le train Brieg-Bruxelles. La gare de Vandière est un projet auquel plusieurs élus sont attachés afin de développer l'interconnexion TER-TGV. Or, l'interconnexion TER-TGV intéresse surtout ceux qui habitent à proximité de la gare (et n'ont donc pas besoin de s'y rendre en voiture). La construction de Vandière (80 millions d'euros, qui ne sont pour l'instant pas financés) poserait de plus un problème en terme d'accessibilité automobile, faute de place dans le sillon lorrain et de desserte ferroviaire car la SNCF estime que le réseau TER est déjà très chargé. En terme de rentabilité, il est clair que cela a été un argument pour retarder la réalisation. Cependant, certaines villes, comme Saverne, Sedan ou Sarrebourg, sont soumises à une étude de la desserte pour deux ans afin d'évaluer leur rentabilité.

F. Drynski : Monsieur Duclos vient de défendre le point de vue messin face à la gare de Vandière, j'aimerais entendre les avantages que génèrerait sa mise en place.

L. Chapelon : Les gares TGV périphériques qui ont bien fonctionné, comme la gare de Valence TGV sont celles qui sont desservies par le TER. Il semble en effet que les voyageurs ressentent moins la correspondance entre la gare et le centre-ville par TER que par bus. Néanmoins, il convient également de tenir compte de l'état de saturation du réseau routier et du réseau ferroviaire. Enfin, dans le cas lorrain se pose la question du financement. A présent que la gare de Louvigny est bâtie et fonctionne, il me semble difficile de plaider pour la construction d'une autre gare à quelques kilomètres.

P. Wavasseur : l'utilisation de la gare de Louvigny pose problème car elle oblige à avoir le même point de départ et d'arrivée car il faut récupérer sa voiture.

S. de Ruffray : vous avez tous les deux souligné la nécessité d'anticiper l'arrivée du TGV, ne peut-on pas alors parler d'un constat d'échec pour Metz dans la mesure où beaucoup d'infrastructures ne sont pas prêtes ? De plus, est-il possible de rattraper le temps perdu ?

G. Duclos : aucune collectivité n'accepte de construire des équipements et de les laisser vivre

2-3 mois en attendant qu'arrive le TGV. A Reims, le quartier de bureaux par exemple n'est pas prêt. On se situe plutôt dans un contexte d'accompagnement.

C. Arbaret-Schulz : vous avez évoqué la Magistrale européenne, mais le seuil de rentabilité avion-train n'est-il pas atteint car il faudra déjà 5H30 pour rallier Munich depuis Paris ? De plus, le trafic basculant sur la LGV, que va-t-il advenir de l'ancienne voie ?

L. Chapelon : il est clair qu'en dépit des effets d'annonce, la Magistrale sera surtout utilisée par tronçons (l'avion l'emporte toujours sur le train au-delà de cinq heures). Quant à l'ancienne ligne elle sera utilisée par les TER et le fret. Il faut également la concevoir dans l'optique d'un accroissement de la connectivité globale du réseau. En effet, en cas de problème, les TGV sont déroutés sur les lignes classiques afin de garantir la continuité des circulations. C'est pourquoi la SNCF maintient des lignes classiques en l'état alors qu'aucun train ne les emprunte.

Compte rendu : Florence Smits

Pour aller plus loin

- . Chapelon L., Leclerc R. (dir.), 2007, *Accessibilité ferroviaire des villes françaises en 2020*, Paris, La documentation française (Coll. dynamiques des territoires).
- . Kempf G., 2007, « TGV Est : le grand départ », *Ville et transports*, n°426, p.40-47.
- . Ollivro J., 2000, *L'Homme à toutes vitesses*, Rennes, Presses Universitaires.
- . Sur le site des Cafés géo : <http://www.cafe-geo.net/article.php...>