

Gilles Fumey
27 mai 2007

Avec le TGV, la France, l'Europe et le monde lancés à toute vitesse

"Montagnes, ô bétail monstrueux, ô mammoths Qui trottez lourdement, arquant vos dos immenses, Vous voilà dépassées, laissées bien loin, noyées." Filippo T. Marinetti, "Le démon de la vitesse", 1902

C'était dans un train Paris-Nice il y a quelques jours. Deux mamies oeuvrent au crochet en refaisant le petit monde de leur famille. Sur un coup de tête, la plus jeune remballé tout et offre à sa voisine de regarder un film sur un vidéoscope. L'une et l'autre vont rire devant les turpitudes de Greg Kinnear dans [Little Miss Sunshine](#) qui leur a été offert par une nièce. Le bolide est déjà lancé dans la vallée de l'Yonne. Au loin, la cathédrale de Sens veille sur le trafic. Scène banale d'une pratique ferroviaire actuelle en France : on crochette et on regarde des films à 300 km/h. Pour un oui ou pour un non, on prend le train rapide sur certains axes privilégiés - car d'autres villes paraissent inaccessibles. En temps de parcours, Clermont-Ferrand (420 km) est presqu'aussi loin de Paris que Montpellier (750 km)...

Ainsi s'est construite la France des trente dernières années. **Un territoire ferroviaire qui s'est « rétréci » pour ceux qui ont accès au train rapide, et un territoire immobile pour ceux qui sont à l'écart des lignes à grande vitesse ou loin des nouvelles gares.** C'est dire l'événement national qu'est l'ouverture d'une ligne nouvelle comme celle de l'Est. Et quel bilan depuis le premier service commercial de septembre 1981 ! En avril 2007, un milliard deux cents millions de passagers transportés, 1 540 kilomètres de lignes et 250 gares qui ont retouché la géographie de l'espace français. Des rames insuffisantes qu'il a fallu doubler en fréquence et en capacités. La SNCF est un acteur qui pratique un marketing astucieux auprès de ses clients, mais laisse en rade ceux qui n'ont pas Internet, le lieu des bonnes affaires commerciales et ceux qui vivent dans un angle mort du territoire.



La France ferroviaire parisienne, par anamorphose
Ou comment un réseau fabrique de l'inégalité territoriale

Le train rapide crée un nouveau style de vie

L'Île-de-France s'est offert une grosse part du gâteau : 80% des liaisons y passent encore et ailleurs, ce sont les métropoles et quelques bourgades qui ont bénéficié d'arrêts « politiques ». Qui sont les voyageurs les plus assidus, abonnés au programme de fidélité Grand Voyageur ? **Des navetteurs** qu'on reconnaît facilement car ils ne portent pas de bagages. On les appelle dans le triangle Londres-Lille-Bruxelles des *day trippers*, visiteurs d'un jour qu'on peut voir chiner dans le vieux Lille. Ces 450 000 navetteurs ont saisi l'aubaine d'une vie au vert, loin de la capitale : plusieurs milliers dans les villes du Val de Loire prennent le train dès potron minet pour Montparnasse. Entre la Lorraine et Paris, ils seront plusieurs dizaines de milliers à pratiquer la double-résidence et veiller à être les premiers à décrocher les places les plus convoitées du vendredi et du dimanche soir. Ils grossiront la cohorte des « **résidents secondaires** », enfants des réductions du temps de travail et qui ont rénové moulins et bastides, manoirs et longères de la Bretagne à la Provence. Ce sont des populations aisées et les Verts ont dénoncé, à juste titre, la discrimination sociale par le train, le coût des billets à tarif normal (les autres tarifs ne sont pas comparables car peu accessibles). Quoi qu'il en soit, ces pratiquants de la vitesse qui aiment, le dimanche, siroter au sud un pastis bien mérité par leurs réveils matinaux, auront arpenté en semaine gares et hôtels que Marc Augé avait vu comme des non-lieux. Pour Michel Lussault (*L'homme spatial*, Seuil,

2007), ce sont plutôt des « hyper-lieux » où les formes banalisées et standardisées n'empêchent ni la familiarité ou le bonheur de s'y retrouver, « même fugacement ».

Et puis il y a tous les autres, **les touristes d'un week-end ou d'une saison, les étudiants et les seniors, les familles, les cadres** qui préfèrent le train à l'avion. Autant de catégories de voyageurs qui y trouvent leur compte pour un voyage fabriqué sur mesure dans des voitures devenues des salons et des bureaux. Voici comment les contrôleurs peuvent témoigner du confort : un quart d'heure après le départ, la majorité des voyageurs bercés par le glissement sur les rails décompressent d'un accès au train qui a été souvent stressant, ils piquent un somme dont il faut les extraire par ce petit bruit de pince à contrôle froid et sec. Repos ou repas, film ou livre, jeu et coloriage, travail sur ordinateur, téléphone et courrier, révisions d'une négo ou correction de copies, tout ce dont a besoin l'homme hypermoderne de François Ascher est possible. Il ne manque qu'une salle de fitness et... de la vraie nourriture au bar (qui pourrait être améliorée par des séances de dégustation œnologique ayant lieu quand on traverse les vignobles réputés). L'internet haut débit devrait équiper bientôt les TGV Est européens. La SNCF jure aussi se préparer au vieillissement de la population et mieux s'adapter à l'accès aux handicapés. Côté voyage, l'interopérabilité entre les sept entreprises ferroviaires européennes permettra de proposer des voyages sur l'ensemble du réseau de l'Europe.

Revenons aux très privilégiés Franciliens, au cœur de l'étoile ferroviaire rapide. **Ce privilège serait très jacobin si les trajets ne se faisaient pas dans les deux sens.** Ainsi, les célèbres turbo-profs des facultés qui quittaient Paris pour faire leurs cours en province sont-ils plus nombreux à se mouvoir dans l'autre sens : ils habitent la Bretagne ou le Vaucluse mais enseignent dans la centaine d'établissements de la capitale. L'opéra de Lyon compte des clients parisiens, Avignon des touristes d'un jour, le Louvre attire des Britanniques tous les dimanches tout comme le *Rijksmuseum* d'Amsterdam. De plus en plus, le TGV quitte ses habits parisiens : Lille-Hendaye est programmé pour éviter Paris tout comme le Calais-Marseille en 3h29 depuis 2001.

Les villes et les régions flairent les bonnes affaires

Au bout du voyage, les villes se font belles, mais toutes ne saisissent pas leurs chances. Lille a sûrement candidaté pour les Jeux olympiques parce qu'elle est devenue une ville du cœur de la mégalopolis européenne. Marseille prend un coup de jeune, et pas seulement dans l'axe de la gare Saint-Charles sur la Canebière. A Metz et Nancy, le marché des bureaux en centres-villes connaît une envolée des prix et des constructions. Et Strasbourg compte bien enrayer son déclin de ville de congrès avec le TGV, même si la grande vitesse ne peut pas tout, comme le montre le parc d'activités du Creusot qui est à la peine. Besançon s'équipe d'une gare pour 2012 sur le couloir historique Rhin-Rhône où le canal fut un échec. Et pour Bordeaux, Alain Juppé secoue le cocotier socialiste de Poitou-Charentes par où passera le nouveau tracé mais aussi Midi-Pyrénées pour financer les lignes à grande vitesse (LGV) qui mettront les Chartrons à deux heures de Paris et moins d'une heure de Toulouse. Pourtant, la rugosité physique de la France limite les tracés pentus et courbes et impose de coûteux tunnels, comme c'est le cas sous les Alpes ou le Haut-Bugey.

Dans les angles morts de la France du TGV, la radiale du centre, un temps projetée de Paris à Toulouse *via* Orléans et Limoges, n'a pas vu le jour, Vendôme a été préférée à Blois. Pourtant, aucun expert ne se risquerait à certifier que Blois souffre d'être mise à l'écart, ni qu'en Champagne-Ardenne les gains d'emplois soient moins soutenus. Après tout, des villes

dynamiques comme Caen ou Toulouse n'ont pas le train rapide. Mais d'autres se l'arrachent, comme Dax et Mont-de-Marsan dans les Landes où la future liaison Bordeaux-Espagne doit passer. Ce qui compte, ce sont les liaisons secondaires. Le TGV doit être comparé à une autoroute qui n'a pas d'effet sans voies secondaires.

La France étriquée, l'Europe et le monde de la grande vitesse

Trop à l'étroit dans son pré carré français, le train rapide franchit les frontières nationales, mais aussi technologiques comme en Espagne. Il dessine des axes qui pourraient devenir à terme des « dorsales », comme cet Amsterdam - Séville en grande vitesse quasi-ininterrompue, programmé pour 2008, avant un Londres - Naples, bel hommage aux inventeurs d'Italie que furent les Anglais du 18^e siècle. Une aberration sur de si longues distances alors que le modèle limite du trajet grande vitesse est de quatre heures ? Non car on vend le même siège à trois personnes sur trois tronçons du trajet. « Un modèle économique qui a fait ses preuves » selon Franck Bernard, directeur du TGV France-Europe.



D'ici 2020, près de 2 000 km de lignes nouvelles à très grande vitesse seront ouvertes en Europe. Un réseau trois fois plus long qu'en 2007, organisé autour de *hubs* sur le modèle de l'aérien et, surtout, ouvert à la concurrence, puisque dès 2010, Air France, Virgin ou la Deutsche bahn pourraient chasser sur les terres de la SNCF). L'Espagne développe un réseau étoilé, contrairement à l'Allemagne où les densités sont fortes. Deux logiques d'exploitation vont s'affronter : un système en *hub*, comme dans l'aérien et un système en arête de poisson. Les futurs clients ont fixé la charnière de partage entre l'avion et le train à quatre heures (trois heures, il y a quelques années).

Côté technique, le matériel roulant va être de plus en plus étranger, tel l'ICE3 (*Inter-city express*) allemand. La concurrence va s'exacerber, pour le fret comme pour les voyageurs. Rentables vers la Suisse ou la Belgique, les voyages sont à peine équilibrés vers l'Espagne où la compagnie est étriée par la *low cost* aérien. Mais de nouveaux opérateurs sont en embuscade, des concurrents sur des corridors recherchés et la concurrence aérienne est forte. Sur Paris-Marseille, c'est Easy Jet qui a déjà jeté l'éponge. Parfois, la concurrence se transforme en coopération : pour remplir certains avions, notamment les longs-courriers, il faut... des trains. Jean-Cyril Spinetta, le P-DG d'Air France, devrait diversifier ses activités en achetant des trains. Et le renchérissement du coût de l'énergie rogner les marges des compagnies aériennes. Rien n'est écrit sous le ciel européen.

Des pays comme l'Allemagne toute dévouée à l'automobile, sont entrain de basculer vers une culture ferroviaire. Deutsche Bahn est le premier opérateur européen avec 30 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2006, 2,5 milliards de profit, 230 000 salariés et près de 2 milliards de passagers transportés. Francfort-Paris sera assurée par des ICE et Paris-Stuttgart par des TGV. Les ambitions commerciales sont grandes pour gagner des parts de marché, y compris en jouant sur la fibre environnementale des clients qui pourraient préférer le train. En Espagne, c'est un tiers des habitants qui vont accéder à la grande vitesse (l'AVE, Alta Velocidad Española) entre Madrid et Barcelone. En 2010, le réseau espagnol de grande vitesse dépassera celui de la France. Le privé va financer certaines lignes et les ponts aériens s'effondrer si les tarifs ne baissent pas. Les Pays-Bas et le Portugal rejoindront le club des pays à grande vitesse en 2008 et 2013.

Selon l'Union internationale des chemins de fer (UIC), **d'autres régions du monde** vont se convertir à la grande vitesse. En 2007 Taïwan, en 2008 la Turquie et la Chine, en 2010 la Russie, en 2020 l'Inde, en 2025 le Brésil entre Rio et Sao Paulo. La Chine ouvre sa première ligne pour les Jeux olympiques de 2008 entre Pékin et Tianjin, prélude à un équipement qui dépassera dans quelques années les 7500 kilomètres... soit plus que le total mondial actuel ! Entreront aussi le Maroc, l'Iran, l'Arabie saoudite (pour transporter les pèlerins entre La Mecque, Médine et Djeddah), les Etats-Unis et, notamment, la Californie.

Mode de transport respectueux de l'environnement ? C'est l'argument qu'on donne pour la faible occupation des sols, une consommation d'énergie trois fois inférieure à celle de l'avion et une émission de gaz carbonique quatre fois moindre. Tout militerait-il en faveur de ces autoroutes ferroviaires qui parviennent à transporter 360 000 passagers par jour sur une même ligne, ce record ayant été atteint sur la ligne du Shinkansen Tokyo-Osaka ? Voire. Car les prix du train dissuadent les familles modestes de prendre le TGV. Elles se rabattent sur la voiture qui reste la solution pour les petits budgets. Mais le TGV est surtout un excellent outil d'aménagement du territoire et de développement économique. Alstom Transport qui est encore en 2007 le numéro un mondial de la grande vitesse (35% de part du marché mondial) est parvenu à vendre près de cent rames aux Britanniques, Belges, Espagnols et Coréens, et la firme évalue le marché à 10 fois ce chiffre d'ici 2025. Ansaldo-Breda (Italie), Bombardier-Tago (Canada-Espagne), Siemens (Allemagne) et Kawasaki-Hitachi (Japon) veulent leur part du gâteau. **La grande vitesse est à la veille d'un âge d'or** mais avec des limites car elle ne convient pas à tous les territoires, il faut de 1 à 2 millions de personnes par ligne et par an pour atteindre la rentabilité. C'est pourquoi on peut considérer que le réseau européen sera achevé en 2020.

*

Le rush sur les billets de train bon marché est l'un des happenings préférés des Français. Nos compatriotes ont une véritable passion pour le train qu'ils célèbrent sur les Champs-Élysées comme les stars. Des mines du Massif Central où furent inventés les premiers wagonnets à la *Bête humaine* de Zola et Gabin et jusqu'au TGV, l'histoire des trains est l'histoire d'un désir de conquête. La France et l'Europe parcourues par ces bolides remplis de voyageurs deviennent un territoire conquis où chacun renouvelle son mythe de la vitesse : aller plus vite, plus loin, pour être plus près des autres.

Gilles Fumey (université Paris-Sorbonne)

Pour en savoir plus :

- [Entre Europe, nations et régions, quel avenir pour les liaisons interrégionales en France ?](#)
- [De la route au rail : franchir la montagne](#)
- [Géopolitique des réseaux aériens - des territoires à tire d'aile](#)
- [L'Est à grande vitesse](#)
- Histoire de la grande vitesse ferroviaire en France : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Histoi...>

© Les Cafés Géographiques - cafe-geo.net