

LE POINT
DE VUE

de Laurent Chalard

Il faut mettre de l'ordre dans les projets de TGV en France

Il est de bon ton de s'interroger sur la pertinence des nombreuses lignes TGV envisagées à moyen terme en France. Cependant, la plupart des points de vue souffrent d'un défaut important, l'absence d'un critère objectif, si ce n'est celui du coût, permettant de déterminer la pertinence d'une ligne. Dans ce cadre, où s'expriment essentiellement des décideurs politiques et des spécialistes des transports, le point de vue du géographe peut être intéressant, dans le sens que sa vision n'est pas politisée, il ne défend pas plus un territoire qu'un autre, et elle n'est pas uniquement « transports », mais plus globale, s'inscrivant dans une logique d'aménagement d'un territoire soumis à une concurrence féroce dans le cadre de la mondialisation.

Suivant cette dernière logique, le TGV est avant tout fait pour desservir les grandes métropoles, c'est-à-dire pour le géographe, en combinant les critères de la taille démographique (plus de 750.000 habitants en 2007) et du nombre d'emplois (plus de 350.000 en 2007) à l'échelle des unités urbaines, sept agglomérations, que sont, respectivement par leur ordre d'importance, Paris, Lyon, Marseille, Lille, Toulouse, Nice et Bordeaux. A ces sept grandes métropoles, il convient d'ajouter deux autres villes de taille moindre, mais qui jouent un rôle primordial dans l'organisation du territoire national, que sont Strasbourg pour le Grand Est, et Nantes

pour le Grand Ouest. Pour les autres agglomérations (métropoles intermédiaires et villes moyennes), leur taille ne justifie pas la création d'une ligne nouvelle spécifique, sauf si elles se trouvent à proximité des principaux axes reliant les grandes métropoles entre elles. Il faut aussi ajouter que le TGV doit mettre en relation les métropoles françaises avec les grandes métropoles proches des pays voisins. Suivant les critères énoncés précédemment, les projets justifiés sont

Le TGV est avant tout fait pour desservir les grandes métropoles.

ceux qui permettent d'améliorer sensiblement la desserte des grandes métropoles. Le premier est la ligne TGV Bordeaux-Toulouse, qui permettra d'améliorer considérablement l'accessibilité des deux grandes métropoles de province les plus dynamiques du pays dans la dernière décennie.

Le TGV Lyon-Turin apparaît comme le seul projet transfrontalier d'intérêt primordial, dans le cadre de l'accélération des relations ferroviaires entre la France et l'Italie. Cette liaison avec l'une des principales agglomérations italiennes conduirait à faire entrer définitivement Lyon dans le club des grandes métropoles à rayonnement européen. Il apparaît difficilement compréhensible que ce

projet soit le plus fortement contesté, étant donné ses retombées économiques potentielles considérables. Le TGV Côte d'Azur, qui semble reporté aux calendes grecques, n'en présente pas moins une justification certaine, dans l'optique d'une amélioration de la desserte de Nice, agglomération française dont le tissu économique est sous-estimé par les décideurs politiques nationaux, et au-delà de Gênes en Italie. Par contre, le tracé proposé est contestable, dans le sens qu'il ne propose pas de véritable alternative à l'itinéraire existant, concentrant, de nouveau, sur le littoral l'infrastructure de transport régional.

La branche sud du TGV Rhin-Rhône, outre le renforcement des relations Francfort-Strasbourg-Lyon, venant conforter la place de carrefour européen de cette dernière, permettrait aussi d'éviter de doubler la ligne nouvelle Paris-Lyon actuelle, en faisant passer des trains vers le sud par Dijon. Enfin, l'interconnexion sud des LGV en Ile-de-France, par les gains de temps apportés dans les relations province-province, est un projet à avancer. En définitive, le TGV n'a pas vocation à desservir l'ensemble du territoire français, mais seulement les grandes métropoles. Dans ce cadre, les autres projets doivent être abandonnés.

Laurent Chalard est géographe à l'European Centre for International Affairs.