

Etude - « Le réseau TGV » [CA v1.5]

Note : correspond au **Dossier** : **Livre 1^{re} STMG Nathan p. 234-241**

Sommaire

Introduction.....	1
1. Un réseau TGV centré sur Paris mais qui s'ouvre à l'Europe.....	1
1.1. Le réseau actuel est centré sur Paris.....	1
1.2. Un réseau qui s'ouvre à l'Europe.....	2
2. Les effets du réseau TGV.....	2
2.1. Les effets spatiaux.....	2
2.2. Les effets économiques.....	3
Conclusion.....	4

Introduction

La France développe son réseau TGV (Train à Grande Vitesse) depuis plus de trente ans. Aujourd'hui, il a plus de **100 millions de passagers annuels** et a fêté ses **2 milliards de passagers** en janvier 2013. Si les pouvoirs publics français soutiennent le programme TGV, c'est qu'il a d'importants effets sur l'aménagement du territoire.

Quels sont ces effets ?

Le réseau TGV est centré sur Paris mais s'ouvre à l'Europe. Il a des effets majeurs, spatiaux et écolomiques.

1. Un réseau TGV centré sur Paris mais qui s'ouvre à l'Europe

- Carte du réseau TGV en janvier 2012 : [p. 4](#) du [PDF](#)

1.1. Le réseau actuel est centré sur Paris

- Depuis que le premier TGV est entré en service public en septembre 1981, le constructeur Alstom, et l'exploitant, la SNCF, ont acquis un savoir-faire exporté en Espagne et Corée du Sud. La SNCF utilise 440 rames TGV (septembre 2010). Les progrès techniques ont permis d'atteindre une vitesse moyenne de 200 km/h, avec des pointes à 320 km/h sur les lignes les plus modernes. Un TGV modifié a atteint ~ 575 km/h lors d'un record du monde de vitesse sur rail en 2007.
- Le réseau TGV compte un peu plus de 2 040 km (décembre 2011) de LGV (Ligne à Grande Vitesse ; 4^{ème} réseau mondial en 2012), des voies nouvelles spécialement construites pour lui, et ~ 6 000 km de voies classiques électriques (sur lesquelles il ne peut dépasser 220 km/h). Comme une autoroute, une voie TGV est entièrement fermée. Il y a ~ 150 gares TGV.

- Le réseau actuel a une allure radiale, centrée sur Paris. La première ligne a relié Paris à Lyon (2 heures), en 1981 : c'est le TGV sud-est. À partir de 1989 est mis en service le TGV ouest, dit Atlantique, qui dessert Le Mans et Bordeaux. En 1994, le TGV nord Eurostar assure la liaison Paris-Londres via le tunnel sous la Manche (en 2003, cette ligne passe à grande vitesse sur sa partie britannique, entre le Tunnel et la banlieue de Londres, mettant les deux capitales à 2 heures l'une de l'autre). En 1996, le TGV nord Thalys relie Paris à Bruxelles, puis à Amsterdam et Cologne. En 2001, le TGV Méditerranée relie Paris à Marseille en 3 heures. Les deux lignes Paris-Strasbourg et Paris-Rennes (TGV Bretagne vers Brest et Quimper via Rennes) renforcent la structure radiale du réseau et la concentration sur la capitale.
- Depuis 1994, les différentes lignes TGV sont interconnectées à l'est de la région parisienne, via l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (Roissy) et Disneyland-Paris à Marne-la-Vallée. Cette interconnexion permet d'éviter les changements à Paris. Ainsi le trajet Lyon-Bruxelles ne prend plus que 3 h 30, Lille-Tours 2 h 30.
- D'autres lignes sont actuellement en réalisation ou à l'étude, à des horizons plus ou moins lointains, et dont la réalisation semble parfois incertaine : un TGV Normandie vers Rouen-Le Havre et Caen-Cherbourg ; un TGV sud-ouest vers Toulouse via Limoges.

1.2. Un réseau qui s'ouvre à l'Europe

- Les grandes priorités sont cependant, maintenant, de dimension européenne. L'Union européenne les a définies dès la conférence d'Essen, en 1994, et la commission française Réseaux et territoires les a complétées en 1995.
- La première direction privilégiée est l'**axe sud-ouest/ nord-est**, reliant la péninsule ibérique à l'Europe centrale et septentrionale. Cela permet d'accélérer le désenclavement du sud-ouest français. Un autre axe vers l'Espagne constitue une grande liaison des Sud européens, de Séville et Madrid, via Barcelone et Marseille, vers Gênes et Milan.
- La deuxième direction privilégiée est l'**axe est-ouest** vers l'Europe centrale et orientale et une liaison Lyon-Turin sous le Mont-Cenis. En 2007 a ouvert la ligne TGV Est, de Paris à Strasbourg via Reims, permettant de rejoindre Luxembourg et les villes d'Allemagne du Sud.

2. Les effets du réseau TGV

2.1. Les effets spatiaux

- Le réseau des TGV a modifié et modifie profondément la **relation espace/temps** sur le territoire de la France. Il hiérarchise davantage les espaces, transforme le territoire français métropolitain en espace discontinu, le dualise.
- Les arrêts sont rares sur une ligne de TGV. Contrairement au siècle

passé, où les routes, les canaux, les chemins de fer suscitaient, par leur simple proximité, une zone d'activités, les infrastructures TGV (c'est également le cas des autoroutes) créent un espace discontinu : seuls comptent les points d'accès au réseau ; ils sont distants et localisés dans une métropole. Le TGV renforce donc la métropolisation de l'espace, c'est-à-dire la concentration des hommes et des activités autour des métropoles. Entre ces métropoles, points d'accès au réseau, les voies TGV ne sont que des tunnels à ciel ouvert, dont l'emplacement ne compte plus. C'est « l'effet tunnel ».

- Toutes les métropoles ne sont pas égales sur le réseau : la richesse d'un nœud (une gare) dépend du nombre de destinations qu'il est possible d'atteindre, et non de sa simple présence sur le réseau. C'est ainsi que le nœud d'Ablaincourt-Pressoir n'a suscité aucune activité particulière. Lille, en revanche, profite du TGV car sa position entre Londres, Paris et l'Europe du Nord en fait un carrefour.
- L'espace français devient donc dual. D'un côté, l'espace généré par les nouvelles technologies de transport, l'espace des nœuds et du réseau, des grandes villes à vocation internationale ou régionale ; et les zones qui lui sont adjacentes (à moins de 45 minutes d'une gare TGV par exemple). De l'autre côté, l'espace classique, les angles morts du réseau où les déplacements se font à vitesse lente, où l'espace et la distance sont encore déterminants.
- Le TGV ne permet pas d'aménager le territoire au sens traditionnel : les régions en retard le restent, les nœuds du réseau constituant un espace à part.

2.2. Les effets économiques

- L'implantation d'une ligne TGV comporte de nombreuses contraintes. Son coût est nettement supérieur à une ligne normale : il faut des caténaires spéciales, des ballasts renforcés et une clôture complète de la voie.
- De tels investissements limitent l'extension du réseau aux lignes les plus rentables. Le tracé d'une ligne TGV fait donc l'objet de longues discussions, souvent de disputes, mêlant arguments économiques et politiques. La ligne TGV nord, par exemple, a évité Amiens. Devant les protestations locales, une gare a été installée en 1994 à Ablaincourt-Pressoir, au milieu des champs (surnommée la « gare des betteraves »). En termes économiques, sa rentabilité est loin d'être évidente.
- Le TGV joue cependant un rôle économique considérable en facilitant les déplacements rapides sur des distances qui sont trop longues pour la voiture et trop courtes pour l'avion. Le TGV a un effet accélérateur mais aussi créateur de relations : de nombreuses personnes habitant au Mans (à une heure de train de Paris) vont désormais travailler chaque matin à Paris. De même, Lille a nettement profité de sa liaison avec Londres via le Tunnel sous la Manche : elle est désormais une destination de week-end pour les voyageurs anglais. Le TGV favorise donc le développement économique.

Conclusion

[à faire en classe par la classe]