

Séance 5 : Étude de cas : Le TGV (ou LGV : Ligne à grande vitesse) français, une dimension européenne.

Capacités :

- Localiser et situer : les principales métropoles françaises et européennes sur un fond de carte de l'Union européenne.
- Les axes et les nœuds de transports majeurs de l'espace français et européen et les grands aménagements.
- Écrire un texte en réponse à une question.

Objectifs :

- Avoir des connaissances et des repères sur les grands types d'aménagements en France et en Europe.
- Caractériser la situation géographique de la France dans l'Union européenne.
- Montrer en quoi le TGV structure l'espace européen et la construction de l'UE.

La première ligne TGV a été ouverte en 1981 puis le développement du réseau des lignes à grande vitesse (LGV) a entraîné une révolution dans les transports. Après avoir été un élément essentiel de l'aménagement du territoire français. Le TGV est aujourd'hui un outil majeur de l'ouverture de la France à l'Europe.

Comment le réseau LGV contribue-t-il à l'intégration de la France à l'UE ?

I – Les LGV organisent le territoire français :

Doc 1 : Les LGV en France (voir blog)

Doc 2 : Les LGV du nord de l'Europe



Doc 3 : Le quartier d'affaires Euralille (voir blog)

La construction de la LGV Nord a été l'occasion pour la mairie de Lille de concevoir le nouveau quartier Euralille.

Doc 4 : Le TGV accentue les inégalités sur le territoire

Le réseau TGV est fortement centralisé : les liaisons à grande vitesse existent d'abord entre Paris et les métropoles régionales, puis secondairement entre des villes de province. Le TGV laisse ainsi à l'écart de vastes territoires, souvent peu densément peuplés. Nombre de villes moyennes ne sont desservies que de loin, avec des gares qui se situent à plusieurs kilomètres de leur centre-ville. Le réseau du TGV impose des gares tous les 250 à 400 km : de vastes zones subissent donc un « effet tunnel », car elles ne bénéficient d'aucune liaison directe avec une gare TGV. Ainsi, les LGV et l'ensemble des transports rapides contribuent à la hiérarchisation du territoire.

D'après Y. Colombel et D. Oster (dir.), La France, territoires et aménagement face à la mondialisation, Nathan, 2011.

Doc 5 : Manifestation contre la ligne TGV Lyon-Turin

« Des heurts ont éclaté lors d'une manifestation au nord de l'Italie. Plus de 180 personnes, pour la plupart des policiers, auraient été blessées. Selon les organisateurs, plusieurs milliers d'Italiens manifestaient depuis ce matin-là où les travaux vont bientôt démarrer pour la construction de la ligne TGV entre Lyon et Turin.

La France et l'Italie ont signé, en 2001, un accord pour la construction de la ligne de TGV Lyon-Turin, jugée stratégique pour le réseau européen. Les travaux pour cette ligne du côté italien avaient été suspendus en 2006. Mais un nouveau site de travaux a ouvert cette semaine. Et les protestations ont repris de plus belle. Les habitants de la région située entre Turin et la France craignent surtout le percement d'un tunnel et les risques de défigurer la région. »

France info, 3 juillet 2011.

Doc 6 : Et dans le Var ? (voir blog)

Enterrée la LGV ? « C'est la preuve que non. On l'avait dit et maintenant nous montrons que nous sommes toujours là », affirme Olivier Lesage, responsable de l'association Stop TGV Coudon. Il y avait bien une réunion sur les Bouches-du-Rhône fin 2013, puis plus rien depuis les municipales. « On nous a endormis. Maintenant, on sait que ce n'était que de l'enfumage », dénonce ce militant de la Confédération paysanne. « On est là pour dire que nous sommes prêts à nous battre pour protéger les 2000 hectares de terres agricoles sacrifiées par le projet de ligne nouvelle. C'est bien le même projet avec une autre étiquette », explique Hubert Barret du syndicat paysan.

Alors que l'on pensait le sujet renvoyé aux calendes grecques* pour des raisons budgétaires, l'Europe ne l'envisageant même plus comme une priorité, la ligne à grande vitesse, dorénavant intitulée « ligne nouvelle PACA », revient sur le tapis. Hier après-midi, le préfet du Var présidait un COTER (Comité territorial) pour le département, tandis que la veille les édiles des communes concernées découvraient un tracé clé en main. « C'est ça qu'on appelle de la concertation ? Rien n'est fait dans les règles. On nous considère comme de simples boîtes aux lettres », s'indigne Ilda Ducreux, vice-présidente de Stop nuisance Cuers, la seule association « anti » à siéger au COTER. « Cette instance n'a plus lieu d'être puisqu'elle a été mise en place pour la LGV et l'État ne cesse de répéter qu'il ne s'agit plus de grande vitesse. Il y a comme un problème », poursuit Olivier Lesage. De son côté, Didier Cade, responsable du collectif Sud Sainte-Baume et porte-parole de la coordination régionale anti-LGV, exprime sa surprise : « On ne cesse de nous répéter qu'il n'y a plus d'argent. Et on nous présente la zone préférentielle de passage d'une ligne nouvelle de 40 km à 3,8 milliards d'euros, avec une fin des travaux en 2040, pour améliorer les TER en 2050. Non, c'est maintenant qu'il faut améliorer les trains du quotidien. Cela montre bien que le projet n'a pas changé », dénonce-t-il. Une ligne qui irait d'Aubagne à Toulon, en passant par Gémenos, Cuges, le plateau du Camp du Castellet, Evenos, Le Beausset (avec des parties enterrées) pour plonger sous les monts toulonnais afin de ressortir à la gare de Toulon. Le tracé doit être ouvert à la concertation du 12 mai au 13 juin. A suivre.

*« Renvoyer aux calendes grecques » signifie « repousser indéfiniment la réalisation d'une action ». En effet, les Grecs n'ayant jamais eu de calendes, l'expression fait référence à une date inconnue. Les calendes grecques, tout comme la Saint-Glinglin, évoquent de manière ironique une date qui semble fixée mais qui en fin de compte n'aura jamais lieu.

G. DE SAINT VULFRAN *La Marseillaise.fr* du 17 avril 2014

- 1) Doc 1 : Quelles sont les principales villes reliées par les lignes à grandes vitesses ?
 - Les principales villes reliées à la capitale par les lignes à grande vitesse sont les métropoles régionales, anciennes métropoles d'équilibre : Lyon, Marseille, Lille, Nantes, Bordeaux, Toulouse, Nancy-Metz et Strasbourg.

- 2) Montrez que Lille dispose d'une situation de carrefour. Quels aménagements ont été réalisés pour valoriser cette situation ?
 - Les grandes villes européennes reliées à la France sont Bruxelles, Londres, Anvers, Rotterdam/Amsterdam, Cologne, Milan et Barcelone.

- 3) Doc 4 : Quelles sont les conséquences de la construction des LGV sur le territoire français ?
 - Les conséquences de la construction de lignes à grande vitesse sont un processus de renforcement de la métropolisation aux différentes échelles, mais aussi un accroissement des inégalités entre des territoires desservis et qui se développent et des espaces soumis à « l'effet-tunnel ».

- 4) Docs 5 et 6 + 5 p 111 : Pourquoi les LGV suscitent-elles des oppositions ?
 - Les Marseillais ont choisi la manifestation pour exprimer leur mécontentement. La pancarte présente au premier plan est explicite : ils refusent le passage de la LGV et souhaitent privilégier les transports régionaux avec les trains express régionaux (TER)
 - Les constructions de LGV suscitent des oppositions par crainte des nuisances qu'elles génèrent.

II – Les LGV facilitent les relations entre la France et l'Europe :

- 1) Carte (blog) : À l'heure actuelle, le réseau TGV français est-il intégré à l'espace européen ? Pourquoi ?
 - À l'heure actuelle, le réseau TGV français n'est que très partiellement intégré aux autres réseaux européens.
 - Ainsi, le réseau français reprend partiellement la construction en étoile à partir de Paris, dont l'axe majeur correspond à Lille, Paris, Lyon, Marseille.
 - Pourtant deux liaisons européennes sont aujourd'hui réalisées ; entre Paris et Londres en passant par Lille, via le tunnel sous la Manche, premier tronçon européen isolé ; puis une ligne en direction de Francfort passant par Strasbourg.
 - La première carte met en exergue les volontés de la commission européenne quant à la mise en place d'un réseau TransEuropéen de Transport (RTE-T) qui unifierait l'espace européen, combinant de lignes à grande vitesse connectées aux principaux aéroports et ports et reliant les principales métropoles.

- 2) Blog : Quel est l'impact sur le territoire français des lignes à grande vitesse ?
 - La principale conséquence des lignes à grande vitesse est de contracter davantage les distances-temps en les réduisant et de contribuer, ainsi, à la métropolisation du territoire français.

- 3) Docs 1 et 4 : Comment les futures lignes LGV vont-elles contribuer à l'ouverture des territoires français sur le reste de l'UE ?
 - Les réseaux à grande vitesse vont donc relier les principales villes françaises aux métropoles européennes en réduisant les distance-temps entre elles.
 - La France apparaît comme un carrefour incontournable, un isthme reliant l'Europe du Nord à l'Europe du Sud. Mais l'est de la France paraît à l'heure actuelle le mieux relié à l'Europe médiane ce qui n'est pas étonnant étant donné la concentration des réseaux dans cet espace central.

À retenir:

- Le réseau de LGV révèle la persistance de la France comme carrefour géographique dans l'Europe, notamment pour les échanges entre les métropoles de l'Europe du Nord et celles de l'Europe du Sud. Voyageurs et marchandises doivent emprunter le réseau français pour transiter entre l'Europe du Nord et celle du Sud.
- Bien qu'élaboré dans un premier temps à partir de Paris, le réseau de LGV qui s'agrandit s'ouvre peu à peu aux pays voisins et renforce l'intégration du territoire français au sein de l'UE.
- Dans le détail, l'intégration européenne par les LGV est surtout une réalité pour la France du Nord et de l'Est, où les LGV sont déjà les plus nombreuses au cœur de la dorsale européenne.
- La partie occidentale et méridionale du territoire est nettement moins intégrée.
- Certains projets ne sont pas réalisés pour différentes raisons. Ils se heurtent à des oppositions par crainte des nuisances engendrées par les LGV, comme le bruit par exemple ou la destruction de terres agricoles (Var).

Mots clés (p 175)

Ligne à grande vitesse : ligne ferroviaire construite spécialement pour permettre la circulation de trains à grande vitesse à partir de 250 km/h.

Réseau : ensemble de lignes connectées. Les réseaux sont soit matériels (autoroutes, voies ferrées), ou immatériels (voies aériennes, internet).