

Le TGV français, objet de désir et de refus, vecteur d'espoirs et de désillusions

Jean-François Troin

▶ **To cite this version:**

Jean-François Troin. Le TGV français, objet de désir et de refus, vecteur d'espoirs et de désillusions. La Lettre de la Maison Française d'Oxford, 1999, 10, pp.170-181. hal-02553779

HAL Id: hal-02553779
https://hal.science/hal-02553779

Submitted on 2 Jun 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

"Le TGV français, objet de désir et de refus, vecteur d'espoirs et de désillusions"

Jean-François TROIN

Voici un titre bien long et bien compliqué. Mais l'aménagement des lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV) et le développement du train à grande vitesse (TGV) en France représentent tout à la fois une période, une politique et des résultats complexes et ambigus. Nous allons tenter de faire le point en cette fin 1997 sur ces différents aspects qui permettent, au delà du cas français de réfléchir à ce que pourrait être demain une Europe de la Grande Vitesse ferroviaire.

LES DEFIS DE LA GRANDE VITESSE

Le TGV, dont le sigle quelque peu magique n'a guère besoin aujourd'hui d'être explicité, est apparu comme un "sauveur" du rail. Il va apporter, de fait, au chemin de fer un second souffle et stopper cette évolution déclinante à laquelle chacun se résignait. Le TGV est au chemin de fer traditionnel ce que l'autoroute est à la route : une simple adaptation du mode transport mais qui apporte puissance, confort, vitesse, sécurité.

Capable de circuler sur toutes sortes de lignes, il semble fournir une solution idéale au désenclavement de certaines régions, les faisant bénéficier de temps de parcours écourtés, même lorsqu'elles sont éloignées des axes à grande vitesse, un peu comme une route départementale de campagne reçoit des véhicules ayant emprunté auparavant une autoroute qui leur a permis de gagner du temps.

Ce nouveau chemin de fer va provoquer un considérable engouement, son domaine passera du territoire national à celui de l'Europe, et il s'exportera même sur d'autres continents. Toutefois, il convient d'en analyser avec précision les bienfaits et les limites, voire les effets ségrégatifs.

Certains espoirs fondés sur l'arrivée du TGV dans quelques villes élues ont été déçus, tout spécialement lorsque les mesures d'accompagnement faisaient défaut où que l'atonie de l'économie régionale était trop marquée. N'a-t-on pas confondu l'outil de transport avec l'agent d'aménagement ? N'a t-on pas créé de nouveaux clivages territoriaux et sociaux, du fait de la politique suivie pour les nouvelles dessertes ? Plus particulièrement, a t-on suffisamment réfléchi à la meilleure localisation des points d'arrêt et à leur connexion avec d'autres modes de transports ?

La mise en place des lignes à grande vitesse et des gares d'accueil va permettre de poser la question suivante : le TGV est-il un instrument de structuration ou de ségrégation de l'espace français ? La présentation d'un schéma directeur des lignes à grande vitesse et les différents calendriers de réalisation envisageables devaient redessiner une France ferroviaire où se juxtaposent déjà des régions desservies (mais sur quelle profondeur ?) et des régions exclues (pour le moment ?), où des polarisations et des hiatus spatiaux se succèdent, où les demandes de dessertes par TGV et les refus d'implantation vont de concert.

Par delà les discours, il faut donc essayer de mesurer des réalités, de tirer la leçon des réussites comme des échecs de "la révolution TGV", d'envisager les évolutions prochaines. Car le TGV est bien tout à la fois objet de désir et de refus, vecteur d'espoirs et de désillusions.

PETIT HISTORIQUE: DE L'ENTHOUSIASME AUX GRANDS RALENTISSEMENTS

A plus d'un titre, la construction d'une LGV et la circulation d'un nouveau train accomplissant en deux heures le trajet Paris-Lyon (425 km) avec des vitesses de pointe à 270 km/h, en 1983, constituent plus qu'un symbole de renouveau du chemin de fer français, c'est une véritable révolution. Et les rames oranges au nez effilé sont vite devenues emblématiques, image d'une technologie de pointe, de nouvelles façons de voyager par rail, se rapprochant de celle de l'avion, objet également de fierté nationale comme l'avaient été *Le Concorde* ou les premiers *Airbus*, jadis le *Paquebot Normandie* ou les *Citroën Traction Avant*..

Cette première ligne de TGV connaîtra un remarquable succès commercial, les trafics constatés dépassant toutes les prévisions.

Comme pour le TGV Paris-Sud-Est, fortement appuyé par Georges POMPIDOU qui était pourtant plus connu comme chantre de l'automobile que comme promoteur du rail, c'est un Président de la République, cette fois François MITTERRAND, qui jouera le rôle d'initiateur dans le lancement du secondTGV, le TGV Atlantique. Les grandes décisions en matière ferroviaire seraient-elles en France le fait du prince ? Toujours est-il que lors de l'inauguration du premier tronçon de ligne nouvelle Paris-Lyon en septembre 1981, le Chef de l'État demande très officiellement dans son discours que l'on prépare un projet de train à Grande Vitesse vers l'Atlantique desservant l'Ouest et le Sud-Ouest.

Volonté d'inverser les orientations précédentes ? Souci d'un gouvernement socialiste, nouvellement installé, de favoriser le chemin de fer ? Nécessité de relancer de grands travaux d'infrastructure aptes à maintenir l'emploi ? Tout cela à la fois sans doute s'est conjugué au souhait de la DATAR d'un rééquilibrage vers l'Ouest des opérations d'aménagement du territoire, le quart Sud-Est étant apparu comme trop choyé, et au fait que la SNCF tenait ce projet prêt dans ses cartons depuis 1975. Cette seconde artère aux effets plus modestes sera ouverte en 1991 **(croquis 1)**.

Le TGV Atlantique a suscité de la part des collectivités locales une extraordinaire attente de bienfaits. Dopés par le succès commercial du TGV Sud-Est et par le fabuleux record du monde de vitesse sur rail battu le 18 mai 1990 à 515,3 km/h sur la ligne Atlantique nouvellement construite, les élus de province ont vu dans le TGV Atlantique une sorte de remède miraculeux face à la morosité des investissements, au mal-vivre urbain, et aux difficultés de l'emploi. Sans doute ne fallait-il pas aller aussi vite.

La troisième ligne de TGV, elle aussi préparée de longue date mais mise en sommeil du fait des incertitudes sur la réalisation du Tunnel sous la Manche et des accords nécessaires avec les voisins continentaux de la France (Belgique, Pays-Bas, Allemagne) concernés par les prolongements du TGV français, c'est le TGV Nord qui reçoit l'appellation "NORD-EUROPE", pour bien signifier sa vocation internationale.

De fait, c'est bien un événement international qui va précipiter sa construction : le lancement du Tunnel sous la Manche. Et cette nouvelle

ligne de 333 km sera construite à marche forcée et mise totalement en service en septembre 1993.

Le TGV Nord a été marqué par un guerre des tracés très vive **(croquis 2)**

C'est le tracé médian (B) qui sera retenu. Le souci de se rapprocher de l'aéroport de Roissy, d'éviter de grands massifs forestiers, de coupler l'infrastructure ferroviaire avec l'autoroute A 1 sur 130 km en profitant de terrains déjà gelés a été présenté comme déterminant dans cette décision. Mais il faut aussi reconnaître que le Maire de Lille, Pierre MAUROY, pèsera de tout son poids pour que sa ville soit au cœur des liaisons internationales Paris-Londres et Paris-Bruxelles, avec un projet d'un grand centre international d'affaires ("EURALILLE") branché directement sur la nouvelle gare de Lille-Europe. Malgré une guérilla incessante, Amiens perdra donc la bataille et ne pourra donc qu'espérer un futur barreau appelé "Picardie", reliant directement Paris à l'entrée du Tunnel sous la Manche et qui n'entrera éventuellement en service qu'au moment de la réalisation par les Anglais d'une ligne à Grande Vitesse sur leur sol, projet maintes fois différé, c'est à dire aux environs de 2005. Maigre consolation pour la Picardie, tout comme l'implantation d'une gare en Haute-Picardie, dite "gare des betteraves" localisée en pleins champs.

La logique du temps gagné l'emporte sur les aspirations de régions dynamiques, brandissant avec détermination l'argument du "désenclavement", argument que l'on retrouve également à l'amont des décisions dans le domaine autoroutier et qui n'est pas toujours fondé.

Le complément le plus remarquable de ce TGV Nord est la réalisation d'une rocade pour grandes vitesses à travers l'Est parisien et permettant la connexion des lignes Nord-Europe, Sud-Est et Atlantique. Cette ligne tangentielle autorise les relations directes par TGV de province à province, sans passer par Paris, voire de l'étranger vers la province française **(croquis 3)**. Elle signe la constitution d'un véritable réseau de lignes TGV, interconnectées et permet d'affirmer, du moins à la SNCF et chez les promoteurs de ce nouveau système de relations, que le TGV n'est pas un facteur de centralisation. Cette rocade a été ouverte en deux tronçons en 1994 et 1996.

Des chantiers sont actuellement en cours pour prolonger vers le Sud le TGV Sud-Est qui devient alors "Méditerranée" et pour permettre de rejoindre Marseille et Montpellier depuis Paris en 3 heures, ou de relier rapidement Grande Bretagne et Belgique au Midi de la France aux alentours de l'an 2000. Ce sont pour le moment les seules extensions effectives des LGV.

Pourtant un ambitieux schéma directeur des lignes nouvelles **(croquis 4)** avait été adopté en 1991 qui prévoyait un programme de 4700 kilomètres de lignes à grande vitesse, tissant les mailles d'un véritable réseau à travers le territoire national et par connexion avec les pays voisins tant au Nord (Grande Bretagne, Belgique, Allemagne) qu'au Sud (Suisse, Italie, Espagne). Que s'est-il donc passé ?

UNE REMISE EN QUESTION DU TOUT TGV

L'année 1996 a vu la remise en question de ce schéma et se développer une forte tendance à différer des projets pourtant parfois bien avancés.

C'est d'abord le report du projet de TGV Est vers l'Allemagne via Strasbourg, TGV essentiellement d'intérêt "politique", car sa rentabilité économique est médiocre. Mais il est toujours réclamé avec force par les Alsaciens, qui voient dans ce retard une dépréciation des territoires de l'Est et une non reconnaissance de leur rôle de pivot européen. Puis ce sont des tergiversations autour de projets qui semblaient bien lancés comme Rhin-Rhône (soutenu par les communautés de l'Est de la France désireuses d'obtenir à la fois un accès plus rapide à Paris et une ouverture sur Rhône-Alpes et le Sud). Ou encore des lenteurs pour le prolongement Montpellier-Barcelone du TGV Méditerranée qui arrimerait la Catalogne à l'Europe du Nord, mais défavoriserait l'axe Paris-Madrid, très en retard ; on voit d'ici les conséquences sur une autonomie encore plus grande de la Catalogne, du moins dans ses ambitions économiques.

En France même, des considérations politiques ne sont pas étrangères à ces réductions : la remise en cause du schéma directeur des LGV intervient sous le gouvernement d'Alain Juppé, après de premiers grignotages sous le gouvernement Balladur, lequel avait pourtant maintenu

le TGV Est. On s'appuie, pour réduire le grand édifice du schéma directeur adopté sous Michel Rocard, sur des constats **économiques** réels :
- coût grandissant des infrastructures et des aménagements, du fait des multiples ouvrages de sécurité et de protection de l'environnement que réclament les collectivités locales et régionales
- nouveaux calculs de rentabilité des LGV aboutissant à des taux beaucoup moins favorables
- endettement de la SNCF en grande partie dûs aux énormes investissements qu'elle a consentis pour les premières LGV.

On évoque également des considérations **écologiques** :
- atteintes à l'environnement pourtant bien inférieures à celles provoquées par les autoroutes)
- recherche d'une solution technique de remplacement par le système "pendulaire", pratiqué depuis longtemps en Italie et Espagne et qui évite de construire de nouvelles lignes en utilisant les voies existantes parcourues à des vitesses supérieures à la vitesse actuelle, sans trop tenir compte de l'état de saturation de certains tronçons,
- décalage dans le temps des connexions européennes qui risquent de voir les LGV françaises déboucher sur des culs-de-sac, du moins en ce qui concerne le temps gagné.

Où en est-on en fin 1997 ? Le ralentissement des projets est patent, la concurrence de l'avion, accentuée par la dérèglementation du transport aérien, sur les trajets de plus de 3 heures par fer est évidente, les difficultés à concevoir un matériel homogène européen (une sorte d'Airbus ferroviaire) et à lancer de grands travaux dans le cadre de l'Union Européenne sont un obstacle au développement d'un réseau transnational.

DESIRS DECUS, ERREURS D'AMENAGEMENT,PERCEPTIONS D'INEGALITES

LeTGV était un puissant objet de désir de la part des villes de province. Le faible impact de certaines nouvelles gares, parfois implantées en plein champ, la coïncidence avec une nette récession économique ont conduit à des désillusions. Par ailleurs, des manifestations de refus (pour des raisons environnementales comme en Provence) ou des protestations contre un chemin de fer "à deux vitesses" (le "national" contre le "régional") sont venues tempérer l'enthousiasme initial.

A la différence des gares implantées au XIXème siècle, les gares du TGV sont une greffe sur un axe et sont donc, à l'exception des terminus, quelque peu surimposées. Ceci peut expliquer la précipitation des collectivités locales pour obtenir et tenter de valoriser ces points d'arrêt qu'elles idéalisent fortement.

Certes les gares TGV ne sont pas toujours des créations *ex nihilo*, elles peuvent être aussi le résultat du remaniement de gares existantes qui bénéficient alors pleinement, ainsi que les quartiers urbains qui les entourent, de l'effet TGV (cas des gares parisiennes, de Nantes, de Rennes). Ou bien, ces gares TGV sont implantées à proche distance des gares anciennes dans une zone urbaine centrale et sont associées à de grands projets d'urbanisme visant a créer des quartiers d'affaires modernes (cas de Lille-Europe et d'Euralille **(croquis 5)**, cas de La Part-Dieu à Lyon).

Mais l'image de modernité véhiculée par le TGV a quelque peu brouillé la réalité urbaine et nombre d'élus, de responsables économiques, ont quelque peu cru à une génération spontanée de "pôles urbains" autour des gares créées ou remodelées. C'était oublier la diversité des situations et penser que le volontarisme suffirait pour faire naître ces pôles urbains.

Les gares "vertes" ou gares "bis" sont les grandes perdantes des politiques de revivification des périphéries. Au début des années 80, on pensait faire naître autour de ces gares excentrées des zones d'activités. Ce fut presque partout un échec retentissant. Pourtant certaines communautés urbaines et chambres de commerces caressent encore des projets d'implantations, principalement tertiaires, autour de leurs futures gares de plein champ. On retrouve ces espoirs de développement en Avignon et autour de la gare de l'Arbois (Marseille Nord). Pourtant les exemples de Vendôme, Macon, Le Creusot, Haute Picardie sont là pour démontrer les risques de cette génération spontanée : très peu d'entreprises, pour ne pas dire quasi aucune, ne se sont fixées autour de ces créations qui apparaissent comme de grands sémaphores dans un désert périurbain;

A la fin des années 90, dans la majorité des cas, l'on a renoncé à ces greffes artificielles et l'on conçoit une gare TGV excentrée comme la tête de desserte d'un territoire, et surtout l'on cherche à en faire un pôle d'interconnexion. Le vocable est furieusement à la mode, que ce soit pour les gares TGV, les transports urbains ou les plates-formes de fret. Dans

notre cas, l'interconnexion ne s'est révélée multiple et efficace en terme de flux de voyageurs qu' à Roissy-Charles de Gaulle (échanges air-fer) **(croquis 6)** et Marne-la-Vallée (échanges RER-TGV). A Satolas, superbe édifice accolé à l'aéroport international de Lyon on n'enregistre que 500 voyageurs par jour contre 25 000 à La Part-Dieu en centre-ville.

La rapidité du TGV, son aptitude à concurrencer l'avion sur les courtes et moyennes distances, le désir de relier directement à Paris les cœurs des grandes unités urbaines (essentiellement des terminus comme Lyon, Marseille, Bordeaux, Lille) ont fait oublier quelques réalités : la diversité des clientèles du chemin de fer, le rôle de cabotage et donc de liaisons inter-régionales assumé par le train, l'avantage de pénétrer sans encombre au cœur des cités via les gares centrales. Les liaisons directes de gros terminus à gros terminus ont prévalu, le TGV a voulu singer l'avion.

La démarche "commerciale" de la SNCF, un moment emportée sur les vagues du marketing, a consisté à diminuer le nombre d'arrêts intermédiaires, à faire miroiter des gains de temps apportés par des gares périphériques par rapport aux gares centrales lesquelles conduisent les rames TGV à d'inévitables ralentissements, à vanter une intermodalité rail-route (cf. la gare de Haute Picardie conçue en pleine campagne au point de croisement avec une future autoroute) **(croquis 7)**, à ne guère encourager les correspondances quai à quai entre TGV et Trains régionaux, lesquelles auraient certes nécessité de lourds aménagements. On a donc préféré dédoubler les gares, en créant ces nouveaux arrêts TGV**(croquis 8)** sur lesquels ont tant phantasmé les élus, et par la même on a initialement accepté un dépérissement et une disqualification des gares anciennes.

L'obsession de la vitesse a donc conduit à exiler le TGV dans de nombreux cas aux marges de la ville et à mettre en bordure des tissus urbains, à la manière des aéroports, les nouvelles stations, en les parant des plumes du paon. Les cas de figures sont nombreux.

Ajoutons à cela la manifestation de véritables frondes anti TGV, la plus marquante ayant été celle de la Provence de 1990 à 1994, avant que ne soit adopté définitivement le tracé du TGV Méditerranée **(croquis 9)**. L'attachement au patrimoine local, le sentiment de spoliation chez les riverains, la perception de l'Etat comme excessivement jacobin, persécuteur et maladroit ont provoqué des alliances de circonstance entre associations de défense, élus et mouvement écologistes.

Il existe également **une inconsciente comparaison entre les mérites du rail et de la route, où la facilité d'usage de la dernière s'oppose à la rigidité du premier.** L'usage du rail nécessite de payer un billet considéré comme coûteux, d'accéder à son L'usage du rail nécessite de payer un billet considéré comme coûteux, d'accéder à son infrastructure en des points particuliers. Des contraintes d'horaires, de gares, de guichets, de contrôles sont ressenties comme un manque de liberté dans une société qui cultive de plus en plus l'individualisme et recherche un large usage de la voiture, usage encouragé par des primes à l'échange de véhicules.

La route et l'autoroute - même à péage - apparaissent inversement ouvertes à tout utilisateur d'automobile qui, un jour ou l'autre, pourra emprunter l'infrastructure réalisée ou qu'on lui promet. Ainsi, une forme de souplesse semble prévaloir et les riverains touchés par un projet autoroutier ont sans doute une perception moins opposante du nouvel axe que les voisins du TGV. De plus, un réseau routier comprend des capillaires fins qui irriguent largement l'espace et que tout un chacun peut utiliser. Le réseau ferroviaire est de plus en plus, dans sa version moderne, conçu pour la longue distance. Ses axes traversent des régions entières qui verront passer des trains mais leurs habitants ne pourront aisément les prendre. **D'où le développement d'un sentiment d'éloignement** : le TGV est un mode de transport superposé, étranger à la vie quotidienne, vu de plus en plus comme un avion passant dans le ciel sans que le contact ne soit possible. L'omnibus de jadis était à la portée de la plupart des villageois qui le rejoignaient en charrettes ou voitures et, depuis la gare d'embarquement, le train permettait à chacun de rallier le monde extérieur. Le train rapide d'aujourd'hui ignore quantité de lieux et de gens. Ces derniers n'y voient donc qu'un perturbateur, un privilège de classe, un équipement coûteux et finalement pour eux bien inutile.

En province, enfin, l'impression d'un **"chemin de fer à deux vitesses"** caractérisant le devenir du réseau français a parfois prévalu. On a oublié les efforts consentis en faveur des transports régionaux, appelés par J. FOURNIER, ancien président de la SNCF, "Les transports de la vie quotidienne" et les succès obtenus par les "TRAINS EXPRESS REGIONAUX" .

Il faut souligner qu'à l'origine de cette perception péjorative, de ce clivage perçu par beaucoup dans l'évolution ferroviaire, il y a l'énorme

effort consenti pour le réseau des TGV (lignes, matériels, performances) et les accompagnements médiatiques de cette opération. Parallèlement, les "Grandes Lignes" autres que celles parcourues par les TGV ont fait figure de parents pauvres, les progrès y étant plus limités et les niveaux de vitesse et de confort, pourtant honorables, y paraissant brutalement, par comparaison, archaïques. De même, la diminution du nombre d'arrêts sur les relations TGV, et donc la réduction des correspondances, a fait croire à un abandon des dessertes terminales, celles qui touchent la France dite profonde. Enfin le *statu quo* adopté pour de nombreuses dessertes régionales (fréquences, matériel, vitesses), non touchées par les améliorations TER, quelques transferts sur route de services ferroviaires pour voyageurs ont répandu l'idée, somme toute pas tellement inexacte, d'une aggravation de la situation des lignes régionales, prémisses, pour certains, de leur future disparition.

La CGT, syndicat puissant à la SNCF, a fait circuler un document **(croquis 10)** repris par la presse qui montrait les projets de réduction du réseau SNCF, non dévoilés mais en gestation chez certains technocrates de l'entreprise. Bien que démenti, ce projet de réduction à un réseau-tronc fit à l'époque grand bruit.

PERSPECTIVES INCERTAINES

Le changement de gouvernement de 1997 se traduit par une volonté de réouvrir le dossier du TGV et de montrer que l'on n'oublie pas les grands équipements publics ferroviaires - le ministre des Transports est un cheminot - . Il devient également nécessaire d'apaiser la grogne de régions entières comme l'Alsace et la Lorraine ou la Franche Comté qui ont vu leurs projets de TGV mis au placard sans ménagement. Des ministres les représentent au gouvernement et constituent de notables leviers de pression.

On voit ainsi se manifester le souci de relancer le TGV Est, en recherchant d'autres sources de financement, pour que dans l'arbre ferroviaire la branche orientale ne soit pas rabougrie. Au nom d'un rééquilibrage territorial, on relance l'idée de liaisons ne favorisant pas uniquement Paris et l'on reparle du projet Rhin-Rhône, TGV transversal qui viendrait prendre la place du canal portant le même nom, projet fortement décrié par les Verts entrés au gouvernement et aujourd'hui défunt.

L'on semble s'acheminer vers des lignes à grande vitesse polyvalentes (passagers et marchandises), longtemps considérées comme inintéressantes, mais que la croissance du trafic des poids lourds routiers rend attrayantes, en particulier dans un contexte européen où la France se situe comme un espace obligé pour le passage du fret. Ceci explique l'intérêt pour l'axe à grande vitesse Lyon-Turin **(croquis 11)** qui servirait également au transport du fret transalpin selon le modèle du Shuttle sous la Manche, et qui fait l'objet de rencontres périodiques entre Français et Italiens.

Pour réduire les coûts, apaiser les écologistes, irrités par la moindre balafre que de nouvelles infrastructures amèneraient à la surface de nos précieuses campagnes, des combinaisons entre TGV et Système Pendulaire sont envisagées et Alsthom, le constructeur du TGV est presque sommé de mettre au point le plus vite possible un prototype de cette nouvelle union.

Enfin, la création de points d'échanges polymodaux (à la manière des "hubs" aériens répartissant le trafic entre diverse lignes) est fortement encouragée mais guère financée.A Satolas (Lyon) comme à Roissy des plateformes d'échanges de fret entre la route, le fer (peut-être des TGV Messageries) et l'avion pourraient voir le jour. Mais le problème du financement devient de plus en plus ardu, et les réalisations prennent du retard. L'Union Européenne rechigne à financer de grands travaux qui permettraient d'établir des liaisons ferroviaires continues à travers l'Europe.

Les projets ne manquent pas, mais les perspectives à court terme demeurent incertaines.

* * *

La saga que repésente le développement du TGV en France n'est pas terminée. Malgré les désillusions, les espoirs déçus, la force des lobbys de constructeurs automobiles, la continuation d'un réseau de TGV, si elle est ralentie, n'est pas abandonnée. Car la mobilité des habitants ne cesse de s'accroître, la circulation des marchandises s'amplifie , l'Europe exige de plus en plus d'échanges et les Européens seront de plus en plus nombreux à circuler dans l'espace qui leur est commun.

Ainsi en décembre prochain, Paris sera relié par TGV de bout en bout à Bruxelles en 1H.45. La ligne de TGV britannique entre le Kent et Londres se fera coûte que coûte et réduira le temps de parcours entre les deux capitales à 2 H. 30. L'on peut donc penser qu'un réseau de lignes européennes de TGV se mettra en place**(croquis 12)** avec soudures des différents tronçons, comme cela fut le cas pour les autoroutes.

L'exploitation d'Eurostar entre Paris et Londres et entre Londres et Bruxelles, de Thalys entre Paris et Bruxelles et demain jusqu'à Cologne et Amsterdam préfigurent ces relations intra-européennes qui rapprocheront les villes et les peuples. D'aucuns estiment que ce nouveau réseau renforcera les métropoles déja bien assises au détriment des villes intermédiaires court-circuitées. Comme au XIXème siècle, où le chemin de fer naissant avait aidé à une discrimination urbaine à l'intérieur des nations. L'histoire se renouvelerait ainsi, comme en bien d'autres occasions, et donnerait aux puissants (les métropoles) plus de force, laissant aux faibles (les petites cités) bien peu d'illusions.