

INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU FERROVIAIRE

Influences du TGV en Haute-Saône

JEAN-LOUIS MIGNOT CERPA-EA 1135, Université de Nancy 2

D'ici à quelques années, la Haute-Saône sera enserrée entre deux branches TGV : le TGV Est européen qui vient d'être mis en service et le TGV Rhin-Rhône. Quels seront les bénéfices que pourront tirer les habitants de ce département dans leurs déplacements, vers Paris notamment, de ces nouvelles infrastructures ?

Évoquer l'influence du TGV en Haute-Saône peut apparaître saugrenu à l'heure où certains espèrent encore une modernisation de la radiale Paris-Vesoul-Mulhouse, considérant que cette ligne est la

principale du département (photo 1). Pourtant, cette idée doit être dépassée car elle ignore les aménagements extérieurs à la Haute-Saône, comme par exemple la mise en service du TGV Est européen.

Depuis le 10 juin 2007, le TGV, par le biais du TGV Est européen, arrive en effet aux portes du département en desservant les gares de Remiremont, d'Épinal. Le TGV Est sera le seul à desservir l'est de la France jusqu'en décembre 2011, date à laquelle le TGV Rhin-Rhône entrera en service desservant la Franche-Comté et, de manière indirecte, la Haute-Saône par les gares de Belfort-Montbéliard TGV et de Besançon TGV.

Dès lors, pris entre deux lignes à grande vitesse, l'avenir du chemin de fer en Haute-Saône, notamment celui de la ligne Paris-Mulhouse, semble bien compromis. Pourtant, l'arrivée des TGV dans le Grand Est, qui condamne, à terme, la ligne radiale, peut



Photo 1 : un train « Corail » de la ligne Paris-Mulhouse-Bâle

paradoxalement permettre à la Haute-Saône de se désenclaver par un repositionnement sur un axe transversal nord-sud.

Les effets du TGV Est européen

Le TGV Est européen dessert aujourd'hui les régions de Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace ; seule la Franche-Comté reste à l'écart. Néanmoins le TGV arrive aux portes de la région Franche-Comté en desservant les gares de Mulhouse (68), de Remiremont (88) et d'Épinal (88). Si le TGV Est ne dessert pas directement les gares haut-saônoises, il est accessible pour les habitants du nord-est du département à Épinal ou Nancy par la ligne ferroviaire Belfort-Luxeuil-Épinal-Nancy ou par la route à Remiremont. Toutefois, bien qu'importants, les effets du TGV Est européen semblent avoir été négligés en Haute-Saône (figure 1)

La mise en service du TGV Est a entraîné une refonte des dessertes entre le Grand-Est et l'Île de France assurées jusque là par les trains « Corail » circulant sur la ligne Paris-Mulhouse-Bâle via Jussey, Vesoul, Lure et Belfort. Depuis le 10 juin 2007, les cinq liaisons quotidiennes entre Bâle, Mulhouse et Paris se font par TGV (via Strasbourg) alors, qu'avant, les neuf allers et retours journaliers empruntaient la ligne classique par Vesoul. Précisons toutefois que la desserte de la ville de Lure a augmenté, passant de trois à cinq allers et retours quotidiens. Enfin, la réduction, vers Mulhouse, et la suppression, vers Bâle, des dessertes par la ligne classique s'explique par le gain de temps qu'offre le TGV aux voyageurs (tableau 1). Le meilleur temps de parcours, entre Mulhouse et Paris, est de 4h28 via Vesoul, alors que la liaison entre les deux villes est réalisée en 3h04 par le TGV Est.

Le TGV Est peut avoir des effets positifs pour les villes du nord de la Haute-

Saône grâce à la ligne ferroviaire Nancy-Épinal-Luxeuil-Belfort qui offre des correspondances à Nancy ou à Épinal entre les TGV et les TER. En plus de la voie ferrée, la RN 57 permet de relier les agglomérations du nord-est du département à Remiremont qui bénéficie de deux allers et retours avec Paris. Le TGV Est a donc un impact fort sur la Haute-Saône mais, dès 2011, le TGV Rhin-Rhône sera mis en service.

Ainsi, l'arrivée du TGV Est a permis une réduction des temps de parcours entre Paris et les villes du nord-est de la Franche-Comté : la ville de Luxeuil-les-Bains est désormais reliée en 3h10 à Paris contre 4h20 par Vesoul (tableau 1 et figure 1).

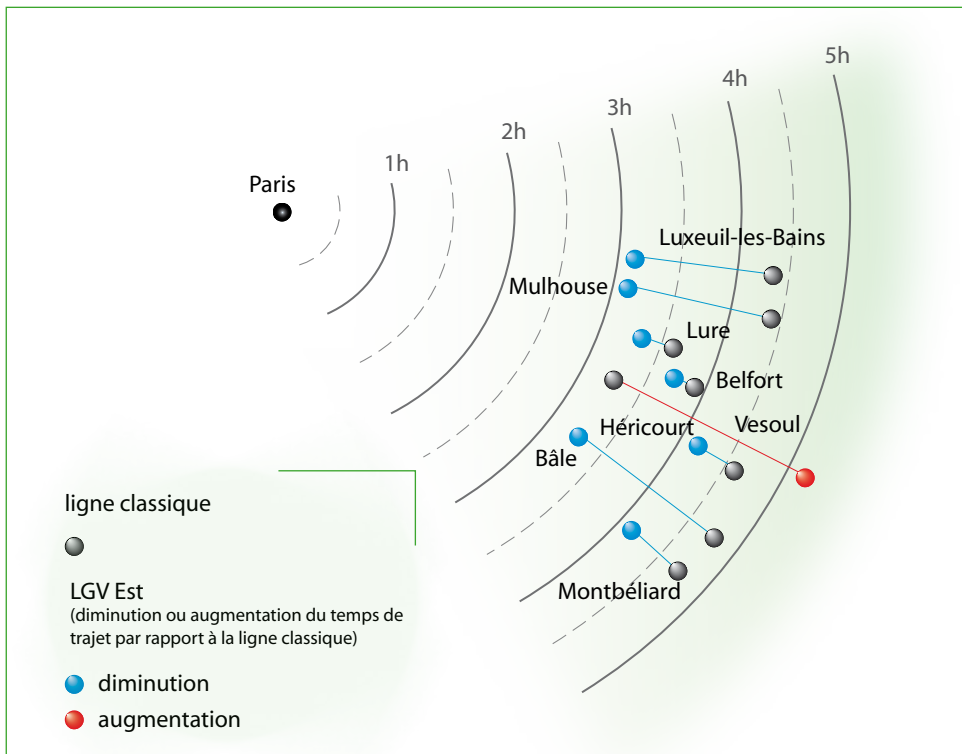
Tableau 1 : les temps de parcours entre les villes du Nord Franche-Comté et Paris-Est

	Ligne classique	TGV Est	TGV Rhin-Rhône
Mulhouse	4h28	3h04	2h30
Luxeuil	4h20	3h10	3h15
Belfort	3h52 (3h44) ¹	3h50	2h20
Bâle	4h45	3h20	2h45
Lure	3h34	3h27	3h00
Vesoul	3h15	5h17	3h15
Montbéliard	4h37 (3h28) ¹	4h07	2h20
Héricourt	4h30	4h10	2h55

JML, 2007, www.sbb.ch/fr

¹ - Les chiffres entre parenthèses sont les temps de parcours par le TGV Belfort Paris via Besançon

Figure 1 : les temps de parcours depuis Paris selon le type de ligne



Le TGV Rhin-Rhône

Le TGV Rhin-Rhône a une double mission, la principale est de relier Strasbourg à Lyon et une secondaire de relier la Franche-Comté à Paris (figure 2). Il se compose de trois branches : la branche Est, allant de Mulhouse à Dijon, est en cours de construction, la branche Sud permet de rejoindre Lyon et la branche Ouest relie la branche Est à la LGV Paris-Lyon.

Deux gares nouvelles seront construites en Franche-Comté, à Auxon-Dessous et à Meroux. Dès lors, les temps de parcours entre le sud Alsace, la Franche-Comté et l'Île de France seront à nouveau diminués d'environ 10 minutes pour Mulhouse et Bâle et une partie du nord-est de la Haute-Saône, mais

d'environ une heure pour l'Aire Urbaine par rapport au TGV Est.

L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire dans l'est de la France s'accompagnera donc d'une modification différentielle des accessibilités. Celle-ci sera sans doute la plus visible en Franche-Comté et notamment en Haute-Saône puisque ce territoire se situe aux confins des influences lorraines, comtoises, alsaciennes et bourguignonnes. En effet, la mise en service du TGV Est (photo 2) contribue à rapprocher le nord-est de la Haute-Saône de l'Alsace et de la Lorraine, tandis que l'arrivée du TGV Rhin-Rhône rapprochera le sud du département du centre de la Franche-Comté.

Le maintien de relations entre Belfort et Paris par la ligne classique se posera puisque les liaisons entre ces deux villes s'effectueront par

le TGV Rhin-Rhône. Mais, la mise en service du TGV Rhin-Rhône entraînera également une réduction des temps de parcours entre l'Alsace, la Franche-Comté et la vallée du Rhône (tableau 1).

La seule région de l'est restant à l'écart des gains de temps significatifs procurés vers Lyon par le TGV Rhin-Rhône est la Lorraine. Toutefois, une connexion au TGV Rhin-Rhône par la ligne Nancy-Épinal-Belfort est envisagée, permettant à la Lorraine de se désenclaver vers le sud et à la Haute-Saône de se replacer sur un grand axe nord-sud.

Une liaison Lorraine-Vallée du Rhône via la Haute-Saône

En 2011, la géographie ferroviaire sera complètement bouleversée par les TGV (figure 2). Ainsi un

Figure 2 : le réseau ferroviaire dans l'est de la France et le réseau de ville



vaste espace situé entre Nancy et Besançon risque d'être contourné par les liaisons de voyageurs nord-sud. Dès lors, pour les liaisons méridiennes, plusieurs scénarii peuvent être envisagés. La solution la plus réaliste consiste à faire circuler des TGV entre le Luxembourg et le sud de la France par la ligne ferroviaire Metz-Nancy-Épinal-Belfort.

Ainsi les TGV entre la Lorraine et le sud de la France rejoindraient la LGV Rhin-Rhône en Franche-Comté. Cette solution présente plusieurs avantages, car, d'une part, elle offre des temps de parcours corrects depuis les villes lorraines pour rejoindre Lyon ou Marseille et d'autre part, elle permet d'envisager, à terme, des liaisons rapides entre les différentes villes du Sillon Lorrain et le nord de la Franche-Comté (figure 1).

De plus, la création d'une liaison permettrait de consolider les relations entre le nord de la Franche-Comté et la Lorraine comme le préconise la délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (DIACT). À l'horizon 2020, la DIACT recommande que « la notion trop étroite de métropole lorraine Nancy-Metz soit dépassée ». Elle suggère un renforcement des liaisons de Nancy vers le sud-est, vers le nord de la Franche-Comté. Or, la première partie de la recommandation existe déjà par la création de la grande région Sarre-Lor-Lux, la seconde partie de l'avis de la DIACT est loin d'être réalisée, bien qu'il existe de fortes relations entre la Lorraine et la Haute-Saône.

Dès lors, une coopération doit être mise en place entre la Lorraine et le nord de la Franche-Comté, qui, à terme, pourrait déboucher sur la création d'un réseau de villes allant de Luxembourg à Belfort-Montbéliard en intégrant des villes comme Remiremont, Luxeuil et Lure. Une telle liaison permettrait à la Lorraine de bénéficier de relations rapides vers le sud de la France, à la Haute-Saône de se désenclaver par son repositionnement sur un axe nord-sud et à la Franche-Comté de se placer sur un nœud TGV.



De plus, la création d'une telle liaison ne servirait pas qu'aux flux nord-sud, car la modernisation de la ligne Épinal-Belfort permettrait des liaisons TGV entre la Haute-Saône et l'Île de France via la TGV-Est européen (figure 2).

Photo 2 : le TGV Est européen en gare d'Épinal

La revitalisation de la ligne ferroviaire nord-sud (Nancy-Épinal-Belfort) revêt donc un triple intérêt. Elle permet d'ouvrir la Lorraine vers le sud de la France, de repositionner la Haute-Saône sur un grand axe ferroviaire nord-sud entre le Benelux et l'Espagne. Elle offre enfin, aux villes de la Haute-Saône, une liaison rapide avec Paris. La situation d'enclavement de la Haute-Saône résulte d'un délaissement, depuis les années 1950, de l'axe nord-sud. Or, actuellement, les problèmes d'écoulement des flux méridiens entre la Lorraine et le sud-est font que de nouvelles solutions doivent être envisagées.

Toutefois, les enjeux principaux restent le désenclavement de la Haute-Saône qui se repositionnerait sur un grand axe nord-sud et permettrait à la Franche-Comté de retrouver une place de carrefour entre les deux principaux axes alimentant l'est (Lorraine-vallée du Rhône et Alsace-vallée du Rhône). La région ne serait plus une région de transit, mais une région carrefour ■