

Autoroutes, aéroports, TGV : la réaffirmation du centralisme géopolitique dans l'organisation du territoire français

François HULBERT

*Laboratoire GEOPOL (Groupe d'étude en géopolitique urbaine et régionale) CEGUM
(Centre d'études géographiques de l'Université de Metz)*

Le flux et les axes de transport et de circulation en France obéissent depuis toujours à une logique d'organisation de l'espace centrée essentiellement sur Paris et l'Île-de-France. Avec le développement des autoroutes, des aéroports et des lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV), cette conception géopolitique de l'aménagement du territoire réaffirme et renforce l'organisation centralisée du territoire. Ces infrastructures s'inscrivent dans un réseau qui fait de l'Île-de-France le nœud du système et le passage quasi obligé des relations entre les régions et entre celles-ci et le reste du monde.

Au delà des discours renouvelés sur la décentralisation et malgré toutes les politiques d'aménagement du territoire menées pourtant au nom du développement régional et d'un rééquilibrage entre Paris et les régions depuis bientôt 50 ans, le centralisme géopolitique demeure la caractéristique fondamentale et l'exception française.

Des voix s'élèvent maintenant pour considérer que le combat Paris-province n'est plus à l'ordre du jour, que Paris est la chance des régions puisqu'elle leur permet d'être en relation entre elles et avec le reste du monde ; elle peut donc continuer à concentrer l'essentiel des équipements et des services puisqu'avec le TGV en particulier elle est de plus en plus accessible en des temps de plus en plus courts. Certains en viennent à penser qu'aucune région française n'est enclavée puisqu'elles « se trouvent toutes à moins de 1000 km, et le plus souvent beaucoup moins, d'un accès aérien direct à de nombreuses destinations sur tous les continents » (Gérard-François Dumont, 2004, *Les régions et la régionalisations en France*, Ellipses, p.154). Et voilà balayé du même coup, et la possibilité d'envisager un aéroport d'envergure dans une capitale régionale et la politique d'aménagement et de développement régional pratiquée depuis des décennies, celle qui cherche en particulier à mettre en place des métropoles d'équilibre.

Par les politiques qu'elles mènent ou qu'elles acceptent, notamment en matière d'infrastructures, les régions, les départements et les villes participent au développement de cette conception des choses en se laissant enfermer dans une logique de rabattement des flux sur l'Île-de-France. C'est elle qui a prévalu et qui prévaut lorsque les régions appuient le projet de 3^{ème} aéroport autour de Paris, contribuent à y établir les barreaux d'interconnexion des LGV, multiplient les aéroports à travers l'hexagone et assurent la modernisation des voies ferrées dans le prolongement des lignes à grande vitesse. En améliorant ainsi leur liaison, d'abord et parfois exclusivement avec la capitale, c'est la carte du centralisme géopolitique qui se renforce ; les régions et leur capitale s'en trouvent du même coup disqualifiées. Celles-ci ne sont pas devenues les métropoles d'équilibre comparables à celles des pays voisins en nombre, en taille et en importance économique et politique.

Les faisceaux de voies routières, ferroviaires et aériennes

Environ 25 axes routiers majeurs partent en étoile depuis Paris et les banlieues franciliennes en direction des régions. Les routes royales dessinaient déjà 16 axes à partir de Paris (Michel Goussot, 1999, *Les transports en France*, A. Colin, p.6). Au rayonnement des routes nationales actuelles qui les ont remplacées s'est ajouté celui des autoroutes, une douzaine qui se déploient en Y successifs en direction des régions (voir les cartes routières de l'IGN ou Michelin au 1:1000 000). Aux 1000 km de la fin des années 60 (essentiellement Lille-Paris-Lyon-Marseille), se sont ajoutés 4000 dans les dix années qui ont suivi, pour atteindre près de 9000 km aujourd'hui.

Au XIX^{ème} siècle les voies ferrées s'organisent depuis Paris sur 7 axes principaux (M. Gousseau, p.8) correspondant aux 7 compagnies qui se partagent alors le territoire en formant autant de faisceaux découpés en éventail à partir de la capitale. Celles-ci vont ensuite être regroupées dans la SNCF, Paris occupant le centre d'une étoile ferroviaire très dense. A partir des années 80, des lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV) vont commencer à s'implanter au départ de Paris, d'abord vers Lyon, puis vers l'ouest

(Le Mans, Tours) et le nord (Lille, tunnel sous la Manche et Bruxelles). La ligne vers Lyon atteint Marseille en 2001 ; la ligne vers l'est arrivera en Lorraine en 2007 en direction de Strasbourg (figure 1).

Ces lignes à grande vitesse se raccordent au réseau ordinaire permettant aux TGV d'atteindre les périphéries de l'hexagone à Brest, Quimper, Hendaye, Nice et au delà à Zurich ou Lausanne. A partir de troncs communs depuis Paris, 3 faisceaux (4 en 2007, le TGV Est formera la 4^{ème} radiale) de lignes à grande vitesse découpent le territoire, laissant à l'écart de vastes espaces comme la Normandie et tout le Centre-sud de la France (figure 2).

Les nouvelles lignes de TGV ont fait naître des gares en rase campagne, déconnectées du réseau ferroviaire existant ; ces gares dites de « champs de betteraves » depuis l'implantation de l'une d'entre elles au cœur de la plaine picarde, évitent les villes secondaires, le TGV cherchant à rejoindre au plus vite les métropoles régionales plus éloignées. C'est le cas de la gare de Haute-Picardie entre Amiens et Saint-Quentin, comme ce sera celui de la gare de la Meuse entre Verdun et Bar-le-Duc ou la gare Lorraine entre Nancy et Metz.

Un nœud ferroviaire traditionnel comme Dijon a pu se trouver mis à l'écart du nouveau réseau à grande vitesse et rêve aujourd'hui de retrouver sa position avec le futur TGV Rhin-Rhône. Des gares nouvelles ont ignoré les centres-villes pour s'établir en périphérie des agglomérations ; c'est le cas à Mâcon, Montchanin-Le Creusot, Vendôme, Valence, Avignon, Aix-en-Provence ; ce sera le cas à Reims au sud de la ville sur la ligne du TGV Est. Lille est actuellement la seule véritable gare de centre-ville sur une LGV.

Pour relier Paris à Marseille en 3 heures, il a fallu faire le grand contournement de Lyon par Satolas et l'aéroport Saint-Exupéry ; ce contournement se compare à celui de Paris par Roissy et l'aéroport Charles-de-Gaulle. Le cas lorrain est particulier puisque la Région planifie deux gares (Louvigny et Vandières) entre Metz et Nancy, chacune dans leur département, situées à 15 km l'une de l'autre, en plus de celle du département de la Meuse.

La suprématie parisienne est encore plus évidente pour l'organisation des lignes aériennes et la place des aéroports. Ce troisième type d'infrastructures s'ajoute aux deux précédents pour renforcer vigoureusement le centralisme géopolitique dans l'organisation du territoire français. Les aéroports parisiens (successivement Le Bourget puis Orly et Roissy-Charles-de-Gaulle à partir du milieu des années 70) ont toujours été l'unique porte d'accès aux vols réguliers intercontinentaux.

La France fait exception en Europe où la plupart des pays ont au moins deux entrées aéroportuaires majeures. C'est le cas de l'Italie où le trafic de Milan est devenu aussi important que celui de Rome, de l'Espagne avec Madrid et Barcelone, de l'Allemagne avec Francfort, Munich et Düsseldorf. Si les aéroports de Londres concentrent un trafic écrasant, Manchester compte un trafic double de celui de l'aéroport de Nice ; ce dernier, le plus important aéroport régional français (9 millions de passagers) a un trafic international qui ne dépasse guère les 4 millions de passagers, soit la moitié de celui de Barcelone.

Plus des $\frac{3}{4}$ du trafic passager international en France passent par les aéroports parisiens (moins de 40% en Allemagne pour Francfort le principal aéroport). La totalité du trafic intercontinental régulier (longs courriers) est exclusivement accaparée par l'aéroport de Roissy. La centralisation du fret aérien sur Paris est encore plus considérable puisqu'elle concerne 90% du trafic national. L'observation de la carte aéroportuaire des villes européennes ayant annuellement 10 millions de passagers et plus met en évidence cette image bien connue que certains voudraient considérer comme dépassée de « Paris et le désert français », alors que celle-ci est pourtant bien réelle, comme si Paris faisait le vide jusqu'aux frontières de l'hexagone, vide qui contraste à côté du semis des aéroports des pays voisins (figure 3). Le système en place (aéroports et TGV) contribue à la croissance des aéroports parisiens et empêche l'émergence d'aéroports internationaux d'envergure dans quelques métropoles régionales.

On peut se demander en quoi les schémas de développement des lignes TGV et des aéroports parisiens, alimentés par la multiplication des aéroports régionaux avec le soutien actif de la DATAR et les aides directes de l'Etat et des collectivités locales, répondent aux objectifs maintes fois évoqués depuis maintenant 50 ans à travers la politique d'aménagement du territoire, à savoir : le développement régional, la mise en place de métropoles d'équilibre, la lutte à la surconcentration parisienne.

Les Régions ont en effet multiplié les aéroports dans les villes petites et moyennes dans le but de faire d'abord du rabattement sur Orly et Roissy. Au nom du désenclavement conçu d'abord par rapport à Paris, c'est le chacun pour soi des villes et des départements qui prévaut, à tel point que des régions comme la Bretagne, la Normandie, le Sud-Ouest, le Languedoc-Roussillon ou Rhône-Alpes réussissent à avoir chacune en moyenne 5 ou 6 aéroports. Les Conseils généraux et régionaux financent aussi bien les équipements que le fonctionnement, comblent les déficits, relancent les aéroports déclinants et en créent toujours de nouveaux : Castres-Mazamet en 1990, Rouen-Boos en 1991, Angers-Macé en 1998.

Dans le Centre-Ouest par exemple le Limousin compte 4 aéroports : Limoges, Brive, Montluçon-Guérêt et Tulle-Ussel. Il faut ajouter Périgueux, Angoulême, Bergerac et un projet existe au sud de Brive pour

remplacer l'aéroport actuel : c'est Brive-Souillac qui devrait ouvrir en 2007, alors que le TGV pendulaire POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) passant par Brive est aussi à l'étude.

Au total, une quarantaine de villes, constituant un puissant faisceau en direction de Paris, ont des liaisons directes avec Orly et Roissy. Les plus grandes (une quinzaine) ont des vols réguliers sur les deux aéroports parisiens, formant de véritables ponts aériens avec des vols parfois toutes les heures ; les autres ne sont reliées qu'à Orly nécessitant une correspondance pour les vols internationaux de Roissy.

Dans ce système la capitale régionale n'est ni le lieu de rabattement du trafic régional, ni celui de l'intermodalité et ne semble pas en passe de le devenir. Bien sûr il y a la plate-forme régionale de correspondance de Clermont-Ferrand qui permet à une vingtaine de villes françaises d'être reliées entre elles et à une demi-douzaine de villes européennes proches (Turin, Milan, Genève, Munich, Amsterdam, Bruxelles, Londres) et beaucoup plus pour le « hub » de Lyon, mais cela ne remplace pas une deuxième entrée aéroportuaire intercontinentale qui, en dehors de Paris, permettrait de restructurer le réseau aérien au profit des régions, en mettant celles-ci en liaison directe avec quelques grandes métropoles mondiales.

Avec cet état de fait, les régions consolident cette dépendance envers la capitale et participent à cette construction centralisée du territoire. Comme pour le TGV, elles se laissent enfermer dans une logique Paris-province au détriment d'un renforcement du concept régional qui en a bien besoin, d'une organisation plus équilibrée du territoire et de liaisons interrégionales et surtout internationales qui manquent à leur développement.

Ce qui devient possible aujourd'hui déjà, l'aller-retour à Paris dans la journée en TGV pour Lyon, Rennes, Nantes, Bordeaux le sera encore plus demain avec d'autres villes comme Metz ou Nancy.

Dans cette perspective, les très nombreux aéroports régionaux, tels qu'ils sont actuellement conçus, ont-ils encore leur pertinence, voire même leur raison d'être alors que les TGV remplissent plus adéquatement la fonction d'accès à la capitale.

Les grandes villes régionales se trouvent de plus en plus reliées à Paris par une desserte ferroviaire cadencée à grande fréquence ; Bordeaux, par exemple, offre plus de vingt fois par jour un TGV pour Paris. La fréquence est du même ordre pour plusieurs grandes villes régionales. Un véritable flux aérien, ferroviaire et routier fonctionne quotidiennement à partir et à destination de la capitale sur des infrastructures conçues et multipliées en conséquence.

Tracés en baïonnettes et maillons manquants

De par la position de Paris dans le territoire, la multiplication des axes radiaux constitue aussi le plus souvent des axes nord-sud, alors que les axes est-ouest sont inexistantes, faibles ou semés de maillons manquants. Les axes routiers majeurs est-ouest (2x2 voies et autoroutes) utilisent un peu partout des tronçons d'axes nord-sud formant une succession de tracés en baïonnettes et autant de décrochements des axes est-ouest sur les axes nord-sud. C'est l'opposition entre une France radiale bien desservie et une France transversale qui l'est beaucoup moins (Michel Vrac, *France radiale contre France transversale : quels réseaux pour quels hiérarchies ?* FIG, 2005). Cette réalité est beaucoup plus marquée encore pour les réseaux ferroviaires et aériens.

Le tracé de la Francilienne est particulièrement significatif (figure 4) ; il emprunte successivement des tronçons de l'A1(Lille) et de la N2 pour contourner l'aéroport de Roissy, puis l'A4 (Metz, Nancy), l'A5 (Troyes), l'A6 (Lyon), l'A10 (Orléans, Le Mans). Inachevée à l'ouest, la Francilienne devra composer avec l'A12 et la N12 (Dreux, Alençon), l'A13 et l'A14 (Rouen, Caen), l'A 15 et la N14 (Rouen).

Ce tracé en baïonnette avec ses décrochements successifs se retrouve un peu partout en France dès qu'il s'agit de se déplacer sur des axes transversaux ou des axes nord-sud qui ne passent pas par Paris. C'est le cas à Sens, à Courtenay, à Montargis, à Orléans, au Mans ; dans ce dernier cas, par exemple, l'axe Rouen-Alençon-Tours (A28) utilise une section de l'A11. Au nord de Brive, l'autoroute Bordeaux-Lyon utilise une section de l'autoroute A20 (Paris-Toulouse) et va aboutir prochainement trop au nord de Clermont-Ferrand, utilisant ensuite une section de l'A71 (Paris-Clermont) pour finalement bifurquer plein est vers Saint-Etienne (figure 5).

L'axe Rouen-Chartres utilise une section de la N12 entre Nonancourt et Dreux. Au sud d'Amiens, l'axe est-ouest (A29 : Le Havre-St Quentin vers Reims et l'Allemagne) décroche sur l'A16 (Paris-Boulogne-Calais-Dunkerque) et emprunte le périphérique sud de l'agglomération.

L'axe autoroutier en voie de réalisation entre Nantes et Lyon, via Clermont-Ferrand, décroche sur l'A10 (Paris-Bordeaux) près de Tours, puis à Vierzon sur l'A71 (Paris-Clermont-Ferrand).

Les axes est-ouest constituent donc le plus souvent des lignes brisées à la différence des radiales organisées depuis Paris.

Dans ce schéma, les rocade entourant les agglomérations sont le lieu de rabattement des flux routiers et souvent aussi le passage obligé des grands itinéraires nationaux, compliquant d'autant le système évoqué précédemment et contribuant à la saturation des zones périurbaines. C'est le cas tout particulièrement de Bordeaux, Nantes, Rennes, Caen, Amiens, Toulouse.

Au pied des Pyrénées, sur la transversale Atlantique-Méditerranée de Bayonne à Perpignan ou Montpellier et au-delà, le cas de Toulouse est typique d'un axe est-ouest contrarié. Cet axe autoroutier (la Pyrénéenne A64 et l'autoroute des Deux-Mers A61) remonte jusqu'à Toulouse en accent circonflexe dont la pointe utilise le périphérique sud de Toulouse sur plusieurs kilomètres et pas moins de cinq échangeurs (figure 6). En fait un barreau est-ouest plus au sud aurait permis d'éviter Toulouse tout en la desservant plus judicieusement par un axe nord-sud rejoignant aussi Foix ; il existe aujourd'hui sous la forme d'une route départementale (D622) et est actuellement utilisé par un trafic qui perturbe petites villes et villages réclamant à coup de panneaux qu'on aménage cet axe, passant par Auterive : « de Capens à Nailloux, 40 km à sécuriser ». On retrouve le même problème en Alsace où l'autoroute A4 fait un grand arc de cercle au nord de Strasbourg pour traverser ensuite l'agglomération et revenir vers l'ouest, alors que de Saverne à Molsheim la route directe vers le sud, deux fois plus courte, est utilisée par les camions au grand dam des villes et villages traversées qui protestent depuis de nombreuses années.

Les axes routiers est-ouest sont souvent plus ou moins en voie d'aménagement depuis longtemps. C'est le cas de la fameuse RCEA (Route Centre Europe Atlantique), de Mâcon à Bellac, qu'à coup de subventions les Régions, les Départements, l'Etat et l'Europe bricolent et rabotent par portions de 2x2 voies depuis de longues années ; les camions utilisent ces axes pour traverser la France en évitant si possible les péages (figure 7).

Au sud de Paris, c'est un axe transversal au niveau d'Orléans qui fait défaut pour relier Le Mans à Troyes, c'est à dire l'est à l'ouest. Ailleurs, c'est l'axe autoroutier allant du Havre vers Metz et l'Allemagne qui passe trop au nord de Paris par Amiens et Saint-Quentin (A29) ; ce faisant, l'axe plus direct et gratuit par Beauvais, Compiègne et Soissons (N31) est surchargé de camions et se transforme peu à peu en 2x2 voies. Vers l'est, c'est le même scénario en direction de Metz et Nancy avec la N4, alors que l'A4 monte trop au nord et l'A5 descend trop au sud.

Ces routes nationales progressivement transformées en 2x2 voies se multiplient et peuvent être utilisées plutôt que l'autoroute à péage : la N10 entre Bordeaux et Poitiers via Angoulême est un bel exemple, tout comme la N13 passant par Evreux et Lisieux pour atteindre Caen au lieu de l'A13 passant plus au nord aux portes de Rouen. C'est le cas aussi de la N124 entre Toulouse et Bayonne, via Auch et Mont-de-Marsan. Des axes plus ou moins surchargés de ce type existent également pour éviter la région parisienne, comme celui reliant Tours à Rouen et Le Havre, empruntant la N10 jusqu'à Chartres, puis la N154 par Dreux avec un passage sur la N12 entre Dreux et Nonancourt.

La nécessité de construire de grands axes routiers transversaux n'est pas nouvelle. Elle est apparue dès 1935 avec le plan Lainé-Pigelet qui en prévoyait plusieurs (figure 8): Le Havre-Metz-Sarrebruck, Brest-Rennes-Le Mans-Bourges-Lyon, La Rochelle-Lyon par Limoges et Clermont-Ferrand, Bordeaux-Marseille-Nice, sans oublier l'axe littoral nord-sud de Cherbourg à Irun via Rennes, Nantes, La Rochelle et Bordeaux.

Qu'ont fait et que font les régions qui subissent les conséquences de la configuration du réseau autoroutier pour faire en sorte qu'il en soit autrement ? La même interrogation se pose avec encore plus d'acuité pour les réseaux ferroviaires et aériens. Les voies ferrées transversales apparaissent en effet encore plus déficientes, surtout avec la mise en place des lignes à grande vitesse (LGV).

Le passage par les gares d'interconnexion en Ile-de-France (Massy, Roissy, Marne-la-Vallée) permet de substantiels gains de temps, court-circuitant les liaisons interrégionales et les faisant même dans plusieurs cas disparaître progressivement. Ainsi de Rennes à Bordeaux, de Bordeaux ou de Nantes à Lyon, de Metz ou Nancy à Lille, il est plus aisé et plus rapide de passer par Paris. Dans ce dernier cas, le train interrégional direct par Charleville-Mézières n'existe plus (il y a maintenant trois tronçons avec correspondance entre Metz et Lille). D'autres sont menacés comme Nantes-Bordeaux ou Lyon-Bordeaux. C'est le cas aussi de Caen-Le Mans-Tours, alors qu'il faudrait au contraire moderniser cet axe, puisqu'il rejoint la LGV Paris-Bordeaux à Tours et pourrait former l'amorce d'un axe interrégional nord-sud. Nantes-Lyon pourrait être traité de la même façon pour se connecter sur la LGV Méditerranée à Montchanin et rejoindre Lyon plus rapidement, alors qu'il faut sept heures aujourd'hui et seulement quatre heures par Massy.

On assiste de plus en plus à la dévitalisation des liaisons transversales et régionales. Faire le choix contraire de les revitaliser serait s'engager dans une toute autre politique, avec l'amorce d'un réseau privilégiant le développement régional et l'aménagement du territoire. Dans cette perspective, ce sont les lignes TGV qu'il faudrait concevoir autrement afin qu'elles constituent des maillons de desserte interrégionale (figure 9).

Au delà du Mans vers l'ouest par exemple, la LGV pourrait aboutir à Châteaubriant pour relier ensuite Rennes et Nantes et former un premier élément d'un axe atlantique nord-sud. (aujourd'hui Rennes-Nantes se

fait en près de 90 minutes par Redon ; il y a 20 000 déplacements par jour entre Rennes et Nantes ; source : Jean Ollivro, 2000, *L'homme à toutes vitesses*, PUR, p.54). Entre Tours et Bordeaux, la ligne à construire pourrait passer par Saintes au lieu d'Angoulême ; les deux tronçons Rennes-Nantes et Saintes-Bordeaux formeraient alors, en nouvelles lignes à grande vitesse, la moitié de l'axe Rennes-Bordeaux. Cette ligne Paris-Bordeaux pourrait aussi passer par Limoges ; ce crochet par Limoges ne serait pas différent du passage par Lille pour atteindre Calais ou des projets espagnols reliant Madrid, Valladolid, Vitoria, Bilbao par exemple. En plus de desservir Limoges et de faire l'économie d'un nouvel axe Paris-Limoges par Orléans, ce choix établirait un premier maillon Bordeaux-Limoges sur l'axe Bordeaux-Lyon (plus de la moitié de la distance Bordeaux-Clermont serait déjà en LGV) et un maillon Poitiers-Limoges sur un axe possible Nantes-Limoges-Lyon par Clermont-Ferrand ; **la ligne Nantes-Poitiers a été supprimée alors qu'elle permettrait de rejoindre l'axe TGV pour Bordeaux.** Un barreau majeur Limoges-Clermont constituerait la clef de voûte de ce réseau transrégional.

Le coût de telles infrastructures à travers le Massif Central ne serait pas bien différent de celui mis dans les autoroutes comme l'A89 de Tulle vers Clermont-Ferrand avec les nombreux viaducs qui le caractérisent sans parler du coût de l'A75 avec le viaduc de Millau. Tout se passe comme si, pour le chemin de fer, le Massif central restait toujours cet obstacle à contourner ou au mieux à pénétrer depuis le nord, c'est à dire depuis Paris (Paris-Limoges, Paris-Clermont), mais jamais à traverser, alors que pour y faire passer des autoroutes on n'hésite pas à multiplier les ouvrages d'art et les infrastructures coûteuses.

On pourrait utiliser le système TGV pour contrer la centralisation parisienne puisque, tout en reliant Paris, ces lignes TGV desserviraient aussi les régions. La question se pose également en région PACA ; faut-il une LGV direct entre Paris et la Côte d'Azur (Paris-Nice), ignorant Marseille et Toulon, ou profiter de ce projet pour relier efficacement Nice, Toulon et Marseille en moitié moins de temps qu'aujourd'hui. Ce serait le principe du TER-GV (figure 10).

Aussi longtemps que pour aller **de Brest ou Quimper à Rennes** ou de Nice à Marseille en train, il faudra plus de temps (largement plus de 2 heures dans les deux cas) que pour rejoindre Paris en avion, la capitale régionale n'aura pas la place qu'elle pourrait tenir et qu'elle devrait prendre (constat noté par J. Monod et Ph. de Castelbajac dans *L'aménagement du territoire*, Que sais-je ?, n°987, 2004, p.82). Pierre Veltz a déjà noté ces villes du pourtour méditerranéen, surtout Nice, qui contournent Marseille dans une relation directe avec Paris (*Mondialisation, villes et territoire : l'économie d'archipel*, PUF, 2000, p.64). **Ce constat peut s'appliquer à d'autres villes et s'inscrit bien dans une organisation parisienne et centralisée du territoire.**

Comment Strasbourg pourrait-elle jouer un rôle de métropole pour l'est de la France, alors qu'avec le TGV en 2007, Paris sera à 1h30 de Metz et Nancy et qu'il faudra le même temps pour aller à Strasbourg à partir de ces deux villes, pourtant deux fois moins loin ? Comment Nantes peut-elle devenir la véritable métropole de l'Ouest-atlantique, alors que le train la situe à 3 heures de Quimper et près de 4 heures de Brest ?

La formule d'Alain Bonnafous est particulièrement pertinente : « Point n'est besoin de places centrales régionales dès lors que l'accès à la place centrale nationale est devenu plus aisé » (*Annales des Mines*, octobre 1990, pp.35-38). Cette réflexion sur le système ferroviaire s'applique tout aussi bien au réseau aérien comme on l'a vu précédemment et le projet de 3^{ème} aéroport, tel qu'il a été conçu et présenté depuis le milieu des années 90 va dans le même sens.

Le projet de 3^{ème} aéroport

Tous les sites envisagés pour ce projet gravitent autour de l'Île-de-France : trois dans la Somme et un dans l'Aisne (Picardie), trois dans la Marne (Champagne) et un dans l'Eure-et-Loir (Centre). Ce dernier, Beauvilliers, à 80 km de Paris, retenu en 1996, a été abandonné par la suite et remplacé par le site de Chaulnes en 2001 (120 km au nord de Paris), lui-même remis en cause depuis 2002.

Alors que cette question du 3^{ème} aéroport pourrait être ressentie comme « une humiliation pour tous ceux qui militent dans le sens de la décentralisation » (*Le Monde*, 18 mars 1997) et d'abord pour les régions, celles-ci au contraire vont apporter leur appui aux sites « parisiens ». Le soutien va même venir des régions périphériques de l'hexagone incapables de se dégager des conceptions centralisées et parisiennes du développement et de l'aménagement qui semblent habiter les esprits des décideurs politiques et économiques.

Alors qu'au début des années 90 une vaste opération de relance de l'aménagement du territoire est menée, alors que la question de « réduire les déséquilibres entre l'agglomération parisienne et les autres villes françaises » est soulevée pour la énième fois (note 1) on peut s'étonner de voir en 1995-1996 l'appui au site de Beauvilliers venir de présidents de régions aussi éloignées que Midi-Pyrénées, Aquitaine, Poitou-Charentes ou de départements comme le Puy-de-Dôme ou le Gers. Les régions du Grand-Ouest vont aussi se mobiliser en 2001 pour soutenir la candidature de Beauvilliers face aux sites au nord de Paris, déclenchant une lutte entre les régions de la façade atlantique et celles du nord et du nord-est. Ce faisant, ils

transforment en un combat autour de Paris et sa région immédiate et au profit de celle-ci, un combat qui devrait être mené entre Paris et les régions.

Dans cette affaire, l'occasion a été ratée, en particulier pour Lyon et Nantes, de chercher à accéder à un niveau supérieur de rayonnement international. Au lieu de travailler pour que le nouvel aéroport de Nantes, prévu à Notre-Dame-des-Landes, devienne une plate-forme intercontinentale, nouvelle porte aéroportuaire pour tout le Grand-Ouest, la Région Pays de la Loire a préféré appuyé le projet de Beauvilliers. En jouant la carte de l'Île-de-France et du Bassin parisien et non celle de l'Arc atlantique où elle est située, cette région et sa voisine la Bretagne et toutes les autres de l'ouest n'ont pas saisi cette chance qui s'offrait à elles de faire un front uni contre le projet parisien de 3^{ème} aéroport, au profit d'un site du Grand-Ouest.

De son côté Lyon, qui ne manque pas d'ambition, devait sans hésiter rejoindre ce combat, mais ne l'a pas fait de façon significative. Tout au plus peut-on signaler un réveil tardif et timide du maire Gérard Collomb qui a qualifié de « centralisme absolu » ce projet de 3^{ème} aéroport (*Libération*, 6 septembre 2001), tout en affichant son objectif de « hisser l'agglomération dans le concert des 15 grandes agglomérations européennes, celles visibles depuis les Etats-Unis et l'Asie » (*Le Monde*, 28 novembre 2001). Comment y parvenir sans un aéroport offrant des vols vers ces destinations ? Comment ne pas remettre en cause aussi le système TGV que la DATAR n'hésite pas à présenter comme un « pourvoyeur d'usagers pour Roissy », comme elle l'a fait à propos du TGV Est (*Le Républicain lorrain*, 25 avril 2003).

Dans ce contexte, quelle crédibilité peut-on accorder au plan annoncé par le gouvernement en décembre 2003 visant à « favoriser le rayonnement international des grandes métropoles régionales » (*Le Monde*, 19 décembre 2003, note 2).

Comment y parvenir sans envisager une redistribution du trafic actuellement centralisé sur Paris ? L'exemple du trafic aérien avec les USA est significatif à cet égard des possibilités d'un tel redéploiement (figure 11). Quotidiennement 36 vols s'effectuent à destination et en provenance de différentes villes américaines ; 14 villes sont ainsi desservies. Tous ces vols sans exception passent par l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle. Sur les 18 vols assurés chaque jour par Air France en liaison avec 10 villes différentes aux USA, pourquoi certains d'entre eux ne pourraient-ils pas fonctionner à partir de quelques aéroports des métropoles régionales ? Pourquoi les 10 vols desservant New York doivent-ils tous partir de Paris ? Pourquoi l'un des 3 vols réguliers sur chacune des villes de Chicago, Washington et Boston ne se ferait-il pas à partir de Lyon, Nantes ou Marseille ? Pourquoi une des 4 liaisons quotidiennes avec Atlanta ne pourrait-elle pas se faire depuis Toulouse par exemple ? Il en va de même pour les deux vols à destination de Miami, Houston ou San Francisco ?

En Allemagne si New York est reliée à Francfort par 6 vols quotidiens, il y a aussi un vol régulier sur Munich et un autre sur Düsseldorf. En Grande-Bretagne sur les 13 vols journaliers vers New York, 7 concernent Londres, tandis que les 6 autres intéressent Manchester, Birmingham et Glasgow. Barcelone a 2 vols réguliers vers les Etats-Unis, Munich en a 7 et Manchester 6.

Déjà en 1974 le géographe François Reitel mettait en garde les aéroports régionaux face au gigantisme de Roissy alors en cours de développement ; il prévoyait une accentuation du « désert autour de Paris » (François Reitel, *La navigation aérienne en Europe occidentale, esquisse d'un bilan*, Mosella, Université de Metz, tome IV, n°4, 1974). Aujourd'hui le désert est total puisque aucun vol intercontinental long courrier régulier n'existe en dehors de Paris. Les tentatives depuis Lyon et Nice vers New York n'ont pas duré. Au lieu de corriger la situation, le projet de 3^{ème} aéroport près de Paris la rendrait encore plus criante.

Même si on a trop tardé et que le bilan de l'aménagement du territoire est décevant au regard des intentions et des objectifs sans cesse renouvelés, il est toujours possible de réorienter les infrastructures de transport dans le sens d'une meilleure desserte régionale, en donnant une orientation nouvelle qui contre-carrerait le centralisme prégnant. Il faut pour cela que les régions prennent conscience de cette recentralisation de l'espace à laquelle elles ont contribué jusqu'à maintenant, qu'elles se mobilisent et se regroupent sur des alternatives à proposer en matière d'infrastructures routières, ferroviaires et aériennes.

La remise en cause du schéma de transport et de circulation apparaît de plus en plus comme une nécessité face à la situation énergétique et environnementale. Dans cette perspective, comme dans celle de l'aménagement du territoire, il faut favoriser le transport ferroviaire autant pour les voyageurs que pour le ferroutage, aménager en priorité les axes routiers transversaux et interrégionaux et remettre en cause plusieurs projets autoroutiers qui fleurissent encore un peu partout en France. Il faut aussi choisir quelques métropoles régionales pour en faire des portes aéroportuaires de niveau international au service des régions en réorganisant la circulation aérienne en conséquence. L'intermodalité doit aussi s'imposer et l'avion doit céder sa place là où le TGV peut le mieux répondre aux besoins en déplacements.

Notes

1)- Olivier Guichard, *Propositions pour l'aménagement du territoire*, La Documentation française, 1986.

Débat à l'Assemblée nationale en mai 1990 ; Mission du Sénat en 1991-1992 ; Convention nationale sur l'aménagement du territoire, 3-4 février 1994.

Edouard Balladur, Déclaration de politique générale, Assemblée nationale, 8 avril 1993 ; Charles Pasqua est alors ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire.

2)- *Un plan pour le rayonnement des métropoles régionales*, Pour la énième fois depuis 40 ans, un rapport de la DATAR pour le CIADT du 18 décembre 2003 constate les faiblesses des métropoles régionales françaises face à leurs homologues des pays voisins et déplore l'insuffisance des fonctions économiques de haut niveau, des emplois titulaires de commandement, tout comme la présence beaucoup trop modeste de grands groupes industriels ou financiers, des foires et salons, des sièges sociaux ...