

A PROPOS DU CHEMIN DE FER EN FRANCE (Tome 2)

par Daniel TURBAN - Le Mans (janvier 1995)

INTRODUCTION

En avril 1992 j'ai adressé à la quasi-totalité des élus sarthois et à quelques autres personnes le fruit de mes réflexions à propos du chemin de fer en France. Ma motivation était double : je jugeais mauvaise la politique prétendue commerciale de la SNCF et, à l'époque, il me semblait que personne ne disait rien.

Je remercie tous ceux qui m'ont répondu et tous ceux qui m'ont reçu, en particulier 7 parlementaires sarthois sur les 8 de l'époque. Tous semblaient d'accord avec moi mais me disaient, en substance, qu'ils n'y pouvaient rien. Ne parlons pas des réponses lénifiantes de la SNCF...

Depuis, le système SOCRATE est arrivé et tout d'un coup, les déboires de la SNCF sont devenus très médiatiques. "Le service public déraille" titrait, par exemple, "Que Choisir" en juin 1993. En fait, si j'avais été encore plus clairvoyant en 1992, j'aurais pu conclure mon propos par un pastiche d'un discours célèbre de 1938 : « Le pouvoir et la SNCF avaient le choix entre casser le service public et puiser dans la poche du contribuable ; ils ont choisi de casser le service public et ils puiseront quand même encore plus dans la poche du contribuable »

C'est en lisant dans la presse locale le compte-rendu de la réunion du 24/10/94 des élus de l'ouest au Mans qu'il m'est venu l'idée de m'exprimer de nouveau. Cette lecture a suscité chez moi les impressions suivantes :

- tout le monde veut des L G V N⁽⁶⁾
- personne ne veut payer
- on s'interroge peu sur la pertinence de ces constructions nouvelles.
- chacun "tire la couverture à soi".

On pourra lire dans la partie II une analyse des projets "officiels" actuels (schéma directeur de mai 1991).

Dans la partie III, je fais quelques remarques à propos du "barreau Nord".

Dans la partie IV, j'expose en détail ce que pourrait être un projet raisonnable et peut-être fédérateur. Le lecteur pressé pourra (quoique je le déconseille...) s'y reporter directement.

Auparavant, je voudrais revenir sur la politique prétendue commerciale de la SNCF de ces dernières années. Lorsque je pense à tout ce qui s'est passé depuis 1989, les sentiments qui me viennent à l'esprit sont, hélas,:

I LE CHAGRIN ET LA PITIE

Dans cette partie, je voudrais dénoncer, une fois encore, les défauts les plus criants de la politique ferroviaire française.

Renvoi : (6) : L G V N : ligne à grande vitesse nouvelle.

A> Le "tout T G V"

Quoique la SNCF s'en défende, c'est bel et bien une politique du "tout T G V" (ou presque tout) que la SNCF a implantée dans l'Ouest de la France. Cette politique a plusieurs composantes :

- 1°) Quatre pays en Europe disposent de LGV⁽¹⁾ : France, Allemagne, Italie et Espagne.
La France est le seul pays à faire circuler sur les LGV⁽¹⁾ exclusivement des T.G.V.

En Italie les TGV italiens (ETR⁽²⁾ 450, "Pendolino⁽³⁾") relient par la "direttissima" (LGV⁽¹⁾) Rome à Florence en 1h34 (316 km) avec une vitesse maximale de 250 km/h (bientôt 300 km/h avec les ETR⁽²⁾ 500). Mais d'autres trains "intercity" utilisent cette LGV à 200 km/h et font ce même parcours en 1h53 (168 km/h de moyenne). Le supplément "Pendolino" est plus élevé mais les Italiens ont le CHOIX entre train rapide et train très rapide.

En Allemagne, les LGV⁽¹⁾ sont empruntées par les ICE⁽⁵⁾ à 250 km/h mais aussi à 200 km/h non seulement par les trains "intercity" (IC) mais encore par les trains "interRegio" (IR), trains interrégionaux au long parcours mais avec arrêts plus fréquents. Ainsi, toutes les catégories d'usagers bénéficient des infrastructures nouvelles.

En Espagne, malgré le handicap d'un écartement différent, la LGV⁽¹⁾ Madrid-Séville est empruntée à 200 km/h par des TALGO⁽⁴⁾ à écartement variable.

En France, non seulement la LGV⁽¹⁾ atlantique n'est pas empruntée par les trains non TGV comme il a été dit plus haut, mais les quelques trains express circulant par l'ancienne ligne sont dotés de marches anormalement détendues : 2h avec arrêts à Chartres et Versailles ; c'est au moins 15 minutes de trop. En outre, ces trains partent le plus souvent de la gare de Paris-Vaugirard, ce qui oblige le client à faire à pied 500 mètres de plus pour prendre son train. Tout se passe comme si on voulait "punir" les "cochons de réfractaires au TGV". A cela, la SNCF répond par un argument (officiel) extraordinaire : « on ne veut pas concurrencer nos TGV ». Cette perversité a aussi son corollaire : si ces trains à marche détendue sont peu remplis, la SNCF peut dire : « vous voyez bien, personne ne veut de nos trains CORAIL, supprimons-les ». C'est comme si Renault, pour ne pas concurrencer la Safrane, fabriquait délibérément des Clio de mauvaise qualité, puis, par manque prévisible de clients, cessait complètement de les construire. Observons, pour finir, qu'un train CORAIL empruntant la LGV à 200 km/h pourrait relier Le Mans à Paris en 1h15 environ (ceci est actuellement techniquement impossible puisque la signalisation n'est pas implantée visuellement sur la LGV⁽¹⁾ et elle ne peut être "lue" en cabine que par les TGV). On est donc loin du choix dont disposent les Italiens entre Rome et Florence.

- 2°) Si les TGV présentent l'avantage de pouvoir circuler aussi sur les infrastructures anciennes, il est peu pertinent de les utiliser sur de longues sections anciennes. Par exemple, sur Paris-Brest, un TGV circule à moins de 160 km/h pendant les 3/4 de la durée du trajet. Cette politique, encouragée par les élus du grand Ouest qui veulent tous des arrêts TGV, a conduit à acquérir un nombre considérable de rames TGV (275 actuellement) au prix fort (89 millions de francs pour un TGV atlantique), contribuant ainsi à l'endettement vertigineux de la SNCF (156 milliards fin 1994, 175 milliards prévus fin 1995). Qu'est devenu l'immense parc de voitures CORAIL ? Les premières ont été livrées en 1975 et une durée de vie de 20 ans est courte pour du matériel roulant non moteur. Dans le même temps, la SNCF vend (devrais-je dire "brade" ?) à la Belgique et à la Suisse (dont l'industrie ferroviaire est florissante !) du

<u>Renvois</u>	(5) ICE : "intercity express" : TGV allemand (4) TALGO : "train allégé" espagnol (1) LGV : ligne à grande vitesse (2) ETR : "electrotreno" : train automoteur électrique (3) train pendulaire
----------------	---

matériel roulant des années 70⁽¹⁶⁾

On pourra lire dans la partie IV ce que pourrait être une desserte combinant judicieusement TGV et autres trains.

B> Le maquis des tarifs. (les tarifs indiqués sont ceux de décembre 94)

Pour compléter ce qui suit, on pourra se reporter aux pages 46 à 52 du rapport⁽⁷⁾ de la commission sénatoriale sur la SNCF.

- 1°) J'ai déjà dénoncé dans le tome 1 de mars 1992 l'augmentation de 50% du tarif Le Mans-Paris entre juin 1989 (train ordinaire avant la mise en service du TGV) et mars 92 (TGV niveau 1, le moins cher). Les élus sarthois ont entériné (pouvaient-ils faire autrement ?) cette augmentation considérable en se consolant avec le prétendu "effet TGV" bénéfique pour Le Mans (s'ils le disent, ce doit être vrai...).
- 2°) Depuis 1989, j'ai essayé de me tenir au courant des règles du jeu concernant la tarification. C'est très difficile dans la mesure, d'une part, où elles ont changé très souvent et, de ce fait, les employés, eux-mêmes, ont du mal à être "pointus" sur le sujet (par exemple, concernant le billet de séjour, j'ai eu des réponses différentes selon les employés interrogés). D'autre part, les tarifs étant recherchés exclusivement par la machine "socratée", on a l'impression que le client potentiel n'a pas à connaître les règles mais seulement entériner le tarif annoncé et ... à payer. Je fais observer qu'il a aussi le droit de ne pas prendre le train... En outre, la machine ne donne les tarifs qu'avec les horaires et à une date donnée ; il en résulte que si le voyageur ne connaît pas avec précision la date de son voyage, théoriquement, l'employé doit recommencer l'opération autant de fois qu'il y a de jours possibles pour le voyage en question. C'est une perte de temps considérable et souvent inutile dans la mesure où un grand nombre de relations (en particulier parmi celles qui n'utilisent pas de TGV) sont tarifées de la même manière quel que soit le jour de circulation. J'invite le lecteur qui, un jour, aurait du temps à perdre, à demander le tarif pour aller de Chatillon-sur-Indre à St Flour et à ... chronométrier combien de temps on met pour lui répondre... Signalons au passage que si cette demande est faite par téléphone, cela risque aussi de lui coûter cher puisque, depuis quelques semaines, les renseignements SNCF ont un numéro unique Audiotel : 36 35 35 35. Chaque appel est facturé 2,19 F par minute et une partie est reversée par France-Télécom à l'éditeur, la SNCF, comme dans tous les services Audiotel. Cela signifie que les renseignements SNCF téléphonés sont maintenant payants ; comme le prix est proportionnel au temps passé, la SNCF prouve ici la finesse de sa gestion en rentabilisant l'impéritie. L'usager appréciera...
- 3°) En fait, si la SNCF n'entretenait pas un "nuage de fumée" autour de ses tarifs usuels, ceux-ci pourraient paraître seulement "raisonnablement compliqués" : tarif de base " $a + bd$ " augmenté d'un supplément ou RESA éventuels.
 - a) le tarif de base " $a + bd$ " : a et b sont des constantes et d la distance à parcourir. Jusqu'en 1985, les valeurs de a et b étaient les mêmes quelle que fût la distance. A partir de 1986, les valeurs de ces paramètres ont été modulées en fonction de la distance, b étant d'autant plus petit que d était grand. Ceci introduisait donc une dégressivité des tarifs pour les longs trajets. Ce fait n'était pas en lui-même aberrant (les Italiens pratiquaient ce système depuis longtemps) MAIS :

Renvois { (16): "La vie du rail" n° 2464 du 5/10/94
 (7) : n° 335 ; J.O. du 9/6/93 ; Président : H. HAENEL

- α) comme le fait observer la commission sénatoriale⁽⁷⁾, les "tranches kilométriques" ont été modifiées 6 fois de 1986 à juin 93. Elles ont encore été modifiées depuis.
 - β) Depuis janvier 1994, il existe 10 tranches kilométriques, c'est-à-dire 10 valeurs différentes pour a et pour b (cf guide du voyageur p 35 ; édition septembre 94).
 - γ) Les choix successifs de a et b ont conduit à augmenter considérablement les prix des petits et moyens parcours (+ 45% de 1986 à 1993 pour un trajet de 100 km, rapporte la commission sénatoriale) tandis que, en francs constants, les prix des grands parcours n'augmentaient quasiment pas. Ce choix prétendu commercial était-il pertinent ? Il l'eût été si la modulation avait été raisonnable. J'invite le lecteur à se reporter à la fine analyse faite par CREDO-RAIL⁽⁸⁾ (pages 16 à 19) qui démontre que "l'assassinat" du transport sur courte et moyenne distance ne paye pas alors que les réservoirs de clientèle se trouvent justement sur ces trajets là.
- b) Les suppléments (ou RESA sur les TGV) aggravent encore ce phénomène pour les parcours comme Paris - Le Mans, Paris - Vendôme et, encore pire, Vendôme - Tours (1,52 F/km en 2ème classe !). Du reste, les tableaux tarifaires remis au public par la SNCF n'indiquent plus le montant des RESA et laissent entendre que les TGV Niveaux 1 et 2 sont "sans supplément" (en 2ème classe) alors que les 172 F d'un Paris-Le Mans, par exemple, incluent 36 F de RESA.
- 4°) Les tarifs JOKER (tarifs réduits à condition de réserver 8 ou 30 jours à l'avance) ajoutent à la confusion tarifaire. Ils présentent plusieurs inconvénients :
- a) pour le client :
 - α) Les billets JOKER ne sont pas du tout remboursables moins de 4 jours avant le départ, ce qui peut être un piège pour le client ayant un empêchement de dernière heure.
 - β) Dans un même TGV peuvent se cotoyer des voyageurs ayant payé 2 fois moins cher que les autres, ce qui peut entraîner de l'amertume chez ces derniers.
 - b) pour la SNCF :
 - α) Les billets JOKER sont aussi vendus pour les TGV les plus demandés (Niveaux 3 et 4) pour lesquels la SNCF pratique des tarifs élevés en raison même de cette présumée forte demande. Il y a là incohérence manifeste.
 - β) Pendant l'été 94, les tarifs JOKER sur Paris - Montpellier étaient fixés à 180 F (moins cher qu'un Le Mans - Massy en TGV niveau 1 !). Quelle est la motivation d'un tel tarif alors que n'importe qui est prêt à payer plus de 180 F pour aller de Paris à Montpellier ? Il est vrai que cette relation "bénéficie" de la concurrence aérienne. (Voir C>). Observons, pour finir, que notre Vendôme - Tours cité au 3° b est plus de 6 fois plus cher au kilomètre que ce Paris - Montpellier.
- 5°) On se demande si ce maquis tarifaire (délibéré ?) ne cache pas une arrière pensée de la SNCF : habituer le client à une espèce de "n'importe quoi" afin de mettre en oeuvre une double révolution tarifaire :
- a) abandonner complètement le tarif kilométrique (même modulé comme indiqué au 3° a). On a déjà pu lire ou entendre ici ou là des déclarations allant dans ce

sens de la part de cheminots de haut grade qui prétendent que le tarif kilométrique serait un carcan commercial. On se demande bien alors, dans cette hypothèse, comment serait déterminé, par exemple, le tarif Autun - Sélestat...

- b) moduler les tarifs sur une même relation, jusqu'au dernier moment en fonction du taux de remplissage des trains, ce que rend possible le système SOCRATE. S'il s'agit de cela, il est urgent que la SNCF comprenne qu'elle a déjà écoeuré plus d'un client potentiel (il est vrai qu'on n'a jamais de statistiques sur les gens qui renoncent à prendre le train de ce fait ou de celui du carcan de la réservation obligatoire) et qu'il est grand temps de simplifier, de rendre claires les règles tarifaires et de ne plus en changer constamment.

C> Le péché originel : l'"avionite".

Depuis le début du TGV (1981), la SNCF a eu pour souci quasi obsessionnel de concurrencer l'avion en privilégiant les grands parcours par la desserte et les tarifs (cf B>).

- 1°) Elle a copié sur le transport aérien dans bien des domaines. Citons, par exemples, dans l'ordre croissant des désagréments :
 - a) Il existe à la gare de Paris - Nord un poste de "chef d'escale" (étonnant, non ?...)
 - b) Pour utiliser le TGV Nord, il faut passer par une "salle d'embarquement" (ce qui prend du temps)
 - c) La réservation obligatoire. Observons d'ailleurs qu'il existe des relations aériennes très fréquentées où il n'est pas nécessaire de réserver : c'est le cas des navettes New-York - Washington où on peut payer son billet dans l'avion sans supplément.
 - d) Le système SOCRATE, qui a coûté 1,3 milliards de francs et qui a été justifié par la SNCF par le fait que l'ancien système RESA était proche de la saturation du fait d'un fort accroissement des demandes de réservations (évidemment, la SNCF l'a rendue obligatoire !), a été acheté à la compagnie aérienne American Airlines (système informatique de réservation SABRE). Ce système sert non seulement à réserver mais encore à fournir les tarifs et les horaires. Or aucune compagnie aérienne n'a autant d'"escales" que la SNCF : avec 4000 points d'arrêts, le système devrait gérer 7 998 000 itinéraires potentiels, ce qui n'est évidemment pas le cas et qui explique les désagréments exposés au B> 2°).
- 2°) Toujours pour mieux concurrencer l'avion, la SNCF a dans ses cartons un projet :le TGV nouvelle génération (TGV NG). L'objectif avoué est de pouvoir parcourir 1000 km en 3 heures (Pourquoi pas en 2 heures ? puisqu'un TGV a déjà roulé à 515 km/h le 18/5/90). Pour réaliser cet objectif, il est nécessaire de faire rouler des TGV à 350 km/h en service commercial, ce qui pose pas mal de problèmes techniques dont, par exemple, la nécessité d'augmenter de plus de 30% la puissance (et aussi la consommation !) sans dépasser la charge de 17 tonnes par essieu. Pour réaliser son nouvel "avion sur rails", GEC Alsthom a mobilisé 200 personnes et un budget de 535 millions de francs dont 90 sont payés par la SNCF et 15 par l'état⁽⁹⁾ (donc par le contribuable...) Dans le même temps, des poteaux de caténaire rouillent entre Béziers et Neussargues...

Renvoi (9) "L'usine nouvelle" du 27/10/94 ; article intitulé « 350 km/h pour quoi faire ?»

3°) La mauvaise cible. Le trafic aérien est un marché très étroit : à peine 2,5 % du marché des transports interurbains en France (8bis). Il y a manifestement erreur de cible.

4°) On pourra lire aussi avec profit les annexes 5 et 7.

D> Le prétendu confort des TGV.

Le confort ferroviaire est dû à deux composantes : la qualité de roulement (due à celle de la voie et des bogies) et l'aménagement intérieur. Sur le 1er point, il faut reconnaître que le TGV atlantique est excellent. Sur le 2è point, le pas des sièges est lamentable en 2ème classe et très peu généreux en 1ère classe. Je ne suis pas le seul à le dire puisque même "La Vie du Rail", cet hebdomadaire qui est, en quelque sorte, la voix de la SNCF, rapporte (n° 2481 du 1/2/95), à propos du renoncement de GEC Alsthom à faire participer le TGV à des essais aux Etats-Unis : « GEC Alsthom craignait qu'il [le TGV] soit considéré comme une "boîte à sardines" par les businessmen costauds obligés de caser leurs épaules, leurs jambes et leur ventre dans des sièges beaucoup moins larges que ceux des autres trains » .

Observons aussi que les Espagnols, qui nous ont acheté le TGV, ont adopté un pas de sièges beaucoup plus généreux. J'invite "les aménageurs" de la SNCF à aller s'installer dans les voitures intercity allemandes ou "grand confort" italiennes, qui équipent justement les trains IC en 1ère classe entre Milan et Rome (cf A 1°): ils apprendront ce qu'est le confort ferroviaire...

E> A propos du fret.

1°) l'autoroute ferroviaire. Il s'agit, rappelons le, de transporter des camions sur des trains. Le problème posé est essentiellement celui de la hauteur des convois car un camion chargé sur un wagon plat ordinaire est trop haut pour circuler sous les caténaires et dans les tunnels. Or, le système existe déjà en Suisse ("route roulante") et est pratiqué sur des lignes ordinaires (Bâle - Chiasso) en utilisant des wagons surbaissés fabriqués par l'industrie ferroviaire helvétique. Il paraît (cf "La Vie du rail" du 7/9/94 p20) que ceux-ci sont coûteux à l'achat et à l'entretien et que ce système limite tout de même à 3,90 m la hauteur de chargement. Pour échapper à ces défauts, la SNCF propose quelque chose de beaucoup plus coûteux encore, à savoir la construction d'infrastructures nouvelles (50 millions de francs par kilomètre, le prix d'une LGV⁽¹⁾ à l'usage exclusif de ce système (comme les LGV sont à l'usage exclusif des TGV, cf A 1°) ce qui ne dispenserait évidemment pas d'acheter, en outre, le matériel roulant adéquat. Si ce système était mis en oeuvre dans la vallée du Rhône, celle-ci se verrait dotée de 2 lignes classiques (rive droite, rive gauche) à 2 voies chacune, de la LGV (en service déjà jusqu'à Valence, en construction décidée au delà) et de l'autoroute ferroviaire. Cela ne fait-il pas beaucoup ? On voit que la SNCF ne lésine pas avec l'argent... du contribuable car c'est bien celui-ci qui finit toujours par payer le déficit de la société nationale.

2°) Le projet COMMUTOR, qui doit permettre le transbordement rapide de caisses mobiles ou de conteneurs entre trains avec des correspondances de très courte durée, a déjà englouti près de 150 millions de francs ("La vie du rail" du 4/1/95) et fait maintenant l'objet de nombreuses réticences au sein même de la SNCF. Il s'agit là d'un projet très cher, basé sur des prévisions de trafic très optimistes, et qui montre encore le goût de la SNCF pour les solutions techniquement parfaites même si elles sont également les plus coûteuses.

II - LES PROJETS OFFICIELS ACTUELS DE LIGNES NOUVELLES DANS L'OUEST

A> Quelques remarques :

Le schéma directeur national des liaisons à grande vitesse adopté par le gouvernement le 14/5/91 prévoit la construction de deux lignes nouvelles intéressant l'Ouest : Le Mans - Angers et Le Mans - Rennes. Il faut tout d'abord observer que ce schéma ne prévoit pas du tout le financement de ces LGVN⁽⁶⁾. Il faut aussi se souvenir (cf TOME 1) que ce qui a conduit, en 1982, à décider la construction de la LGVA⁽¹⁷⁾ n'était pas tant le gain de temps, quoique non négligeable, mais la perspective de saturation à assez court terme de certains tronçons (Paris-Orléans et Paris-Chartres). Les systèmes modernes de signalisation (BAL⁽¹⁰⁾ et IPCS⁽¹¹⁾) permettent d'acheminer un trafic considérable et je ne crois pas que les lignes actuelles du grand-Ouest soient saturées.

Je voudrais aussi ici "tordre le cou" à certaines idées qui sont "dans l'air du temps" à partir de quelques citations. « Plus personne n'accepte de faire 500 km en 4 heures », remarque un haut dirigeant de la SNCF⁽¹²⁾. Ceci est le type même de postulat peu fondé qui ruine le chemin de fer : 500 km en 4 heures, c'est 125 km/h de moyenne ; les usagers de Le Mans - Caen, Le Mans - Moulins ou Paris - Granville, par exemple, voudraient bien faire ces parcours à cette moyenne. « Où en serait le chemin de fer aujourd'hui si l'on n'avait pas inventé le TGV ? La route aurait continué à s'accaparer l'augmentation des déplacements. », déclarait le 24/10/94⁽¹³⁾ un élu sarthois qui est en même temps ministre. Ce n'est pas du tout certain, Monsieur le Ministre ; personnellement, je n'ai jamais aussi peu pris le train en France que depuis la mise en service du TGV atlantique. C'est aussi ce que m'ont déclaré ou écrit certains élus sarthois en 1992. « La Bretagne est une péninsule et a besoin d'une nouvelle voie amenant le TGV à 300 km/h à Rennes pour rapprocher les Bretons qui vivent à l'Ouest », déclarait encore un élu breton, ancien ministre, le 24/10/94⁽¹³⁾ ; « Nous poursuivons le désenclavement du Maine et Loire », a déclaré un jour un élu de ce département, devenu depuis ministre. Qu'est ce que c'est que cette histoire de péninsule enclavée du grand Ouest ? Par le TGV, actuellement, Angers est à moins d'1h30 de Paris, Brest à 4 heures, Nantes à 2 heures etc... La Bretagne est, en outre, équipée de centaines de kilomètres d'autoroutes gratuites. Si on a la fibre nationale, on devrait plutôt s'inquiéter de l'enclavement de la Creuse et de la Corrèze ; si on a la fibre européenne, on devrait se préoccuper de l'enclavement de Porto, Syracuse ou Salonique... D'autre part, songeons aussi à laisser vivre les compagnies aériennes. La déréglementation du transport aérien préconisée par Bruxelles risque déjà de provoquer une concurrence sauvage comme aux Etats-Unis sans que le train s'en mêle. On a déjà vu au I-C>3°) que l'avion n'est pas une bonne cible pour le chemin de fer.

Renvois

(10) : B A L : "Bloc automatique lumineux" : dispositif destiné à éviter toute collision entre trains circulant dans le même sens sur une même voie.

(11) : I.P.C.S. : "installations permanentes de contre-sens" : dispositif permettant, sans préavis spécial, d'utiliser les 2 voies d'une même ligne pour acheminer le trafic dans un même sens si, momentanément celui-là est nul dans l'autre sens. (un train rapide peut ainsi, par exemple, dépasser un train de marchandises.)

(12) : l'"expansion" du 21/4/94 ; article intitulé : « le TGV fonce, la SNCF déraille »

(13) : "Ouest-France" du 25/10/94

B> Examinons les deux projets inscrits au schéma directeur :

- 1°) Le Mans - Angers. Actuellement, les TGV sans arrêt au Mans relient Paris à Angers en 1h27 (206 km/h de moyenne !). Il s'agit là déjà d'une performance remarquable. La durée prévue avec LGVN⁽⁶⁾ est 1h17. Je voudrais bien que quelqu'un me démontre en quoi l'avenir économique de cette contrée va se trouver bouleversé par ces dix minutes gagnées, alors que la facture s'élèverait à plus de 3,5 milliards de francs. A quoi, alors, auraient servi les travaux importants réalisés en 1984 (rectifications de courbes, suppressions de passages à niveaux) à l'occasion de l'électrification Le Mans - Nantes ? Ces travaux permettent aujourd'hui de circuler à 220 km/h entre Le Mans et Angers. Observons enfin que la mise en service de cette LGVN⁽⁶⁾ serait l'occasion pour la SNCF de pratiquer entre Le Mans et Angers des tarifs analogues à ceux de Vendôme - Tours (court trajet sur LGV⁽¹⁾) c'est à dire actuellement, 1,52 F par kilomètre (!)
- 2°) Le Mans - Rennes. Ce cas est sensiblement différent ; en effet, la ligne actuelle est sinuuse et ne permet jamais de dépasser 160 km/h avec des tronçons et des points singuliers où la vitesse pratiquée est encore très inférieure à 160 km/h. Malgré cela, les TGV sans arrêt intermédiaire relient Paris à Rennes en 2h04 (177 km/h de moyenne). Il s'agit là encore d'une performance très honorable. La durée envisagée avec LGVN⁽⁶⁾ est 1h26. Le gain de temps serait donc ici nettement plus substantiel que dans le 1°), à condition toutefois que le tracé soit quasiment la ligne droite. Or les raisons mêmes pour lesquelles la ligne actuelle est sinuuse (relief peu favorable) conduisent à penser que cette ligne droite coûterait cher en terrassements, même si les TGV peuvent gravir des fortes rampes (35 pour mille) ; cette LGVN⁽⁶⁾ risque donc de coûter au kilomètre beaucoup plus cher que la LGVA⁽¹⁷⁾ actuelle.

C> «Par définition, une liaison à grande vitesse est anti-aménagement du territoire », constate Bernard ROBERT de la DATAR⁽¹⁴⁾

Pour rompre avec ce paradoxe, pour éviter de « faire de la capitale un hypercentre relié à grande vitesse à des oasis dans un désert français »⁽¹⁵⁾, il faut rompre avec le cercle vicieux du tout TGV : la SNCF proposant TGV ou (quasiment) rien, chaque élu du grand Ouest a fini par considérer comme "normal" de réclamer d'abord son arrêt TGV. Ceci a créé le faux concept de "gare TGV" et de "ville TGV" : en effet, Plouaret et Le Mans, par exemple, ne sont pas dotées de "gares TGV" mais de gares où s'arrêtent des TGV. Les vraies "gares TGV" (Vendôme, Monchanin - Le Creusot etc...), quant à elles, n'ont pas connu le succès escompté (voir annexe (4)). Il semble que maintenant, et c'est le débat actuel, chaque élu du grand-Ouest, après avoir obtenu ou pas ses arrêts TGV, veut sa LGV⁽¹⁾ avec des arrêts TGV à proximité de sa commune. Ainsi, les élus du Nord-Sarthe vont demander une gare au nord du Mans, ceux de Fougères une gare TGV au Nord de Laval, ceux de Château-Gontier une gare plutôt au sud de Laval etc... Si on continue comme cela, personne ne sera jamais d'accord.

La construction de LGVN⁽⁶⁾ à l'ouest du Mans n'est pertinente qu'accompagnée de la rupture avec la politique du tout-TGV, la prise en considération que le TGV à proximité immédiate n'est pas une condition sine qua non d'une bonne desserte ferroviaire et la confection d'horaires judicieux utilisant de bonnes correspondances et tous les types de matériel. Sinon, toute nouvelle construction de LGV⁽¹⁾ ne servira qu'à "plomber" un peu plus les comptes de la SNCF sans accroissement notable de trafic et à puiser encore un peu plus dans la poche du contribuable.

<u>Renvois</u>	$\left\{ \begin{array}{l} (14) \text{ "La Tribune Desfossés" du 15/12/94 ; voir annexe 4} \\ (15) \text{ "La vie du rail" du 27/7/93 ; voir annexe 5} \\ (17) \text{ LGVA : LGV}^{(1)} \text{ atlantique} \end{array} \right.$
----------------	--

Afin de ne pas passer pour Monsieur "ifauyaka", je développe en détail dans la partie IV un projet respectant les principes énoncés ci-dessus.

III - UN PROJET PAS TROP COUTEUX ET RAISONNABLE : le "Barreau Nord".

Si les élus et la SNCF se mettent d'accord pour considérer que les LGVN⁽⁶⁾ prévues au schéma directeur ne sont pas indispensables, une réalisation simple pourrait au moins contenter les Bretons : le "barreau Nord". Ce tronçon était déjà prévu dans le projet initial de LGVA⁽¹⁷⁾ et la plupart des terrains ont déjà été acquis. Il permettrait de relier directement la bifurcation de Connerré à celle de La Milesse où la LGV⁽¹⁾ rejoindrait la ligne classique Le Mans - Rennes. Ce tronçon de 24 km (environ) raccourcirait encore de 7 km la distance Paris- Rennes (la distance Paris - Le Mans par LGV⁽¹⁾ est déjà plus courte de 9 km que celle par la ligne classique). Mais surtout ce tronçon serait praticable à 300 km/h, éviterait les ralentissements successifs à 220, puis 120 km/h pour la traversée du Mans et l'accélération en rampe de 5 pour mille au départ du Mans (cette rampe continue au delà de La Milesse, mais là, les TGV arriveraient lancés à 160 km/h).

Je voudrais ici mettre en garde le lecteur contre une confusion entre "barreau nord" et "contournement nord" qui concernerait aussi l'éventuel prolongement vers Angers de la LGV⁽¹⁾. Contrairement à ce qui est affirmé dans "Le Mans notre ville" de novembre 94 (page 17), le schéma directeur de 1991 (cf "La Vie du Rail" du 30/5/91) ne prévoyait pas de contournement du Mans pour la section Le Mans - Angers.

La construction du "barreau nord" permettrait de gagner 9 minutes (environ) sur Paris - Rennes (pour seulement 24 km de LGVN⁽⁶⁾).

Pourquoi ce tronçon initialement prévu n'a-t-il jamais été construit ? La réponse est simple : ce projet s'accompagnait de l'érection d'une gare nouvelle au nord du Mans, projet que des élus sarthois et surtout les élus manceaux ont toujours, et je crois à juste titre, farouchement combattu. Bien entendu, l'utilisation de ce "barreau nord" ne concernerait que les TGV Paris-Rennes sans arrêt au Mans, qui sont déjà nombreux (trop nombreux à mon avis). Le bon sens nous conduit à penser qu'un Manceau ne doit trouver aucun inconvénient à ce que les TGV déjà sans arrêt au Mans ne passent pas par Le Mans (dans la mesure, bien entendu, où ce nouveau tronçon n'aurait rien coûté au contribuable sarthois). Or, il se trouve que les mêmes élus sont aussi opposés au "barreau nord" même sans gare du nord. Ces élus manquent-ils de bon sens ? Je ne le pense pas. Ce refus, quoique moins légitime que celui de la gare du nord, a une raison profonde : depuis le début (1982), la confiance ne règne pas (c'est une litote...) entre la SNCF et les élus sarthois. Ceux-ci craignent que la possibilité de passer au nord du Mans pour les TGV Paris - Rennes n'aggrave auprès de la SNCF la tentation d'augmenter le nombre de TGV sans arrêt au Mans, quelles que pourraient être les promesses de celle-là.

On trouvera en annexe 6 ce que pourrait être une desserte raisonnable dans l'hypothèse où serait construit ce "barreau nord" et celui-ci seulement. Les principes qui régissent ces horaires sont les mêmes que ceux exposés dans la partie IV.

IV - UN PROJET PEUT-ETRE FEDERATEUR : la LGV⁽¹⁾ Bretagne-Pays de Loire LGV BPDL

Préambule :

Si les élus de l'ouest restent convaincus de la nécessité de lignes nouvelles, voici un projet qui a déjà été évoqué ici ou là du point de vue de son tracé mais qui est nouveau par l'utilisation qu'on ferait de la ligne nouvelle. (cf C>)

A> Constats

Quand on regarde une carte de géographie contenant les villes de Rennes, Nantes et Le Mans, on observe que Sablé est située sur la médiatrice⁽²⁾du segment [Rennes, Nantes], que Chateaubriant est située sur celle-ci et que Chateau-Gontier y est presque. On remarque en outre que Chateaubriant est située à une quarantaine de kilomètres de Massérac sur la section Redon - Quimper.

On sait en outre que Chateau-Gontier ne voit plus passer de trains depuis bien des années et que Chateaubriant en est presque entièrement privée.

Enfin le trajet Nantes - Rennes est actuellement dépourvu de relation ferroviaire rapide.

B> La nouvelle ligne à grande vitesse (Voir aussi annexe 1).

Il s'agit en fait de construire quatre nouveaux tronçons de L G V⁽¹⁾: 1) Sablé-Chateaubriant ; 2) Chateaubriant - Rennes ; 3) Chateaubriant - Nantes ; 4) Chateaubriant - Redon.

Pour chacun de ces tronçons, on a la chance de pouvoir utiliser partiellement les emprises de lignes existantes ou désaffectées mais dont les voies n'ont pas encore été déposées et qui sont encore propriété de la S N C F. Précisons tout cela :

1°) Le premier tronçon ne partirait pas de Sablé même mais un peu avant, plus précisément juste après l'ancienne halte de Juigné, à l'endroit où la ligne actuelle orientée Est-Ouest oblique vers le Sud-Ouest en direction de Sablé. Ceci éviterait le ralentissement de Sablé à 160 km/h et la bifurcation serait abordable à 220 km/h. Les trains sans arrêt à Sablé éviteraient donc la gare de Sablé. Les autres trains emprunteraient jusqu'à Sablé la ligne actuelle puis de Sablé jusqu'à la ligne nouvelle un court raccordement utilisant les emprises de l'ancienne ligne Sablé - Chateau-Gontier. Ce premier tronçon conduirait quasiment en ligne droite jusqu'à la bifurcation de Chateaubriant-Est. Cette section passerait à la sortie sud de Chateau-Gontier où pourrait être implantée une nouvelle gare (modeste). Elle pourrait utiliser à cet endroit les emprises d'une courte section de l'ancienne ligne Chateau-Gontier - Segré. Avant la bifurcation de Chateaubriant-Est, on pourrait encore utiliser les emprises larges de l'ancienne ligne (à 2 voies ; l'une est déposée) Segré - Chateaubriant (4 km environ). Ce premier tronçon serait long de 80 km environ.

Renvois

{ (1) LGV : ligne à grande vitesse
(2) médiatrice : ensemble des points équidistants de deux points;
perpendiculaire à un segment en son milieu

2°) 2^e tronçon : B I F U R de C H B T-est⁽³⁾ à Rennes (50 km).

Cette section pourrait utiliser les emprises de la ligne actuelle Rennes - Chateaubriant de Corps-Nuds à Rennes. Elle rejoindrait la ligne Le Mans-Rennes au même endroit que la ligne actuelle Rennes - Chateaubriant.

3°) 3^e tronçon : B I F U R de C H B T-est⁽³⁾ à Nantes (62 km).

Cette section pourrait utiliser sur quelques kilomètres au sud de Chateaubriant les emprises de l'ancienne ligne Nantes - Chateaubriant et aussi celles de l'ancienne ligne Nantes - Segré de Carquefou à Nantes, ce qui faciliterait la pénétration dans cette grande ville.

4°) Le 4^e tronçon irait de la bifurcation de Chateaubriant-Sud (voir schéma) à celle de Massérac où la ligne nouvelle rejoindrait le tronçon Rennes - Redon. Ce 4^e tronçon serait long de 42 km environ. On pourrait là encore utiliser sur quelques kilomètres les emprises existantes (voir schéma). Ce tronçon permettrait de raccourcir considérablement la distance Le Mans - Quimper.

5°) A Chateaubriant (voir annexe 2), qui deviendrait un noeud ferroviaire interrégions (voir partie C>), toutes les installations semblent récupérables et adaptables : d'une part l'ancienne ligne Chateau-Gontier - Chateaubriant pour atteindre la gare de Chateaubriant depuis la BIFUR de CHBT-est, d'autre part la gare actuelle et enfin la section qui conduirait de la gare actuelle à la BIFUR de CHBT-Sud.

6°) Les nouvelles distances seraient les suivantes :

- a) Le Mans - Nantes : inchangée (185 km)
- b) " " - Rennes : 175 km (au lieu de 163)
- c) " " - Redon : 181 km (au lieu de 235)
- d) α) lignes nouvelles : $80 + 50 + 62 + 42 = \underline{234 \text{ km}}$
- β) emprises anciennes récupérables : 34 km

7°) Avantages :

- a) Diminution du temps de parcours Le Mans - Rennes (49'), Le Mans - Nantes (51') et surtout Le Mans - Vannes (1h18).
- b) Relation rapide Nantes - Rennes (entre 45 et 52 minutes selon qu'on s'arrête ou pas à Chateaubriant).
- c) Dessertes de Chateau-Gontier et Chateaubriant (quasi inexistantes actuellement).
- d) Les emprises récupérables sont autant de terrains en moins à acheter.
- e) Le relief assez favorable permet de penser que cette LGV⁽¹⁾ ne couteraît pas plus cher au km que la LGVA⁽¹⁷⁾ dans sa partie non urbaine.

C> La desserte.

1°) Pour éviter les inconvénients évoqués au II C>, il faut rompre avec ce qui est pratiqué actuellement. Pour que cet investissement soit utile à tous (petites et grandes villes) sans que les T G V deviennent des omnibus, il est indispensable que cette ligne nouvelle soit utilisable par d'autres trains qui l'emprunteront à 200 km/h.

L'annexe 3 indique ce que pourrait être une desserte (cadencée dans la journée) raisonnable. Cette proposition obéit à quelques objectifs et principes simples :

- multiplier les relations sans multiplier les circulations.
- éviter de faire circuler les T G V sur de longues sections de lignes où ils ne dépassent pas 160 km/h. Eviter qu'ils s'arrêtent trop souvent.
- redonner aux voyageurs le choix entre T G V (plus chers mais très rapides) et autres trains (moins chers mais rapides néanmoins).
- éviter l'acquisition de nouveaux T G V (chers à l'achat) en combinant leur utilisation avec celle d'autres matériels.

2°) Trois types de trains sont mis en circulation :

- trains intercités : ici les T G V (IC 300) ; comme leur nom l'indique, ils relient les (grandes) villes entre elles
- trains interrégionaux (IR 200 ou IR 160) : ils relient les régions entre elles et s'arrêtent plus souvent que les IC.
- trains intrarégionaux : ils restent à l'intérieur d'une même région ; on peut garder l'appellation de T E R. Le Mans devient un noeud IC - IR, Chateaubriant un noeud IR.

3°) Pour mieux comprendre l'annexe 3, convenons de coder les différentes missions :

a) 4 missions IC 300 (T G V)

- REDI ("Rennes direct") Paris, Le Mans, Rennes ; un sur deux est prolongé jusqu'à Brest avec arrêts à St Brieuc, Guingamp et Morlaix.
- NADI ("Nantes Direct") : Paris, Le Mans, Nantes ; un sur deux est prolongé jusqu'au Croisic avec arrêts à St Nazaire et La Baule.
- ANSA ("Angers sans arrêt") Paris, Angers, Nantes. Les ANSA sont intercalés entre les NADI.
- REDO ("Redon") : Paris, Le Mans, Vannes. Un sur deux est prolongé jusqu'à Quimper avec arrêt à Lorient.

b) 3 missions IR ou TER

- ANCE ("Ancenis") : Le Mans, Sablé, Angers, Ancenis, Nantes (TER) ; un sur deux est "IR", a son origine à Paris avec arrêts à Chartres et Versailles et prolongé jusqu'au Croisic avec plus d'arrêts que les NADI.
- CGRN ("Chateau-Gontier, Redon") : Le Mans, (Sablé parfois), Chateau-Gontier, Chateaubriant, Redon, Vannes. Un sur deux a son origine à Paris avec arrêts à Versailles et Chartres et est prolongé jusqu'à Quimper avec plus d'arrêts que les REDO.
- LAVA ("Laval") : Le Mans, Laval, Vitré, Rennes. Un sur deux a son origine à Paris avec arrêt à Chartres et est prolongé jusqu'à Brest avec plus d'arrêts que les REDI.

c) Tout ceci peut être complété par des omnibus pour la desserte très locale.

4°) Le cadencement général est à 2 heures mais Rennes, Nantes et Le Mans bénéficient d'une fréquence supérieure pour leurs relations avec Paris. Les REDI, NADI, REDO, ANCE, CGRN, LAVA sont organisés ensemble de la manière suivante :

- a) REDI (TGV) rattrape ANCE (IR) au Mans et LAVA (IR) à Rennes. Ceci permet de réaliser, outre les relations directes de REDI, (cf 3° a) des relations très rapides telles que Chartres-Rennes (ANCE + REDI), Paris-Sablé (REDI + ANCE) etc....Rappelons que les relations directes (mais moins rapides) Chartres - Rennes et Paris - Sablé sont aussi réalisées respectivement par les LAVA et les ANCE ayant leur origine à Paris (un sur deux).
- b) NADI (TGV) rattrape CGRN (IR) au Mans et ANCE (IR) à Nantes. Ceci permet de réaliser des relations très rapides telles que Paris - Chateau-Gontier (NADI + CGRN), Chartres - Nantes (CGRN+ NADI) etc.... Ces relations sont aussi réalisées en moins rapide mais directes respectivement par les CGRN et les ANCE ayant leur origine à Paris (un sur deux).
- c) RED0 (TGV) rattrape LAVA au Mans et CGRN à Vannes. Ceci permet de réaliser des relations très rapides telles que Paris - Vitré (RED0 + LAVA), Chartres - Vannes (LAVA + RED0) etc...
- d) A Châteaubriant, chaque CGRN assure une quadruple correspondance avec des IR 200 Rennes - Nantes et Nantes - Rennes. Ceci permet de réaliser des relations telles que Chateau-Gontier - Nantes, Sablé - Rennes, Nantes - Vannes etc...

5°) Il ne faut pas considérer les correspondances comme des "ruptures de charge", terme qui s'applique au fret : le voyageur n'est pas une "charge". Un changement de train est acceptable pour le voyageur à 2 conditions :

- a) que le temps d'attente soit bref ; on remarquera que dans notre projet toutes les correspondances sont quasi-immédiates.
- b) qu'on ne fasse pas marcher le client pendant des centaines de mètres ; il conviendrait donc que les correspondances au Mans, à Rennes, à Nantes et à Vannes se fassent sur le même quai. A ce propos, on ne peut que s'inspirer de ce qui est fait à Mannheim (Allemagne) pour mettre en correspondance les relations Munich - Hambourg (ICE)⁽⁵⁾et Bâle - Cologne ou à Bienne (Suisse) pour assurer les correspondances entre IC et express sur les relations de Zürich, Bâle, Romanshorn vers Lausanne et Genève.
- 6°) a) Dès lors que le voyageur aurait le choix (enfin!) entre IC 300 (T G V) et IR (train classique), tous les T G V pourraient être à supplément. Trois suppléments seraient pratiqués : Paris - Le Mans, Le Mans - Nantes, Le Mans - Rennes. Un supplément Paris-Rennes serait la somme des suppléments Paris - Le Mans et Le Mans Rennes. Les montants de ces suppléments pourraient être, après essai (par exemple, en francs 95, 40 F pour Paris - Le Mans et 30 F pour Le Mans - Rennes), déterminés en fonction du "marché" : si les T G V sont très chargés mais les IR peu chargés, on les augmenterait ; on les diminuerait dans le cas contraire. Actuellement, celui qui trouve le T G V trop cher, ne se rabat pas sur un autre train (puisque c'est le plus souvent impossible, cf I A>), mais sur...sa voiture). On pourrait, à la rigueur, maintenir différents niveaux de suppléments si le besoin s'en faisait sentir (TGV particulièrement chargés).

- b) α) Dans les IR, la réservation serait possible mais facultative.
 - β) Dans les T G V, la réservation passerait de "obligatoire" actuellement à "vivement recommandée". Ceci aurait une signification très précise : on pourrait se voir refuser l'accès au train si le contrôleur jugeait qu'il y a trop de monde en surcharge. Le voyageur serait encouragé à réserver (et non obligé!) dans la mesure où le supplément inclurait la taxe de réservation ; le prix à payer serait donc le même qu'on réserve ou pas. En tout cas, ceci mettrait fin à la situation absurde actuelle où un voyageur se présentant à la dernière minute pour prendre un T G V non complet se fait "taxer" s'il n'a pas la bonne "RESA".
 - c) Les prix JOKER, dont on ne comprend pas la philosophie commerciale sinon de servir d'alibi tarifaire, seraient supprimés.
- 7°) Les T G V ne circuleraient plus en double rame. En effet, un T G V double ne constitue pas, à mon sens, "un train" puisqu'il n'y a pas intercirculation entre les deux rames. Ceci présente l'inconvénient qu'un voyageur arrivé tardivement à la gare d'origine et monté dans la voiture de queue ne peut rejoindre sa place si elle est située dans la rame de tête. En outre, une telle double rame a une longueur de 475 mètres (TGV A), de sorte qu'un voyageur peut avoir, pour rejoindre sa place, à parcourir 400 mètres sur le quai, ce qui est beaucoup trop. Enfin, cette disposition présente un inconvénient technique : une double rame ne peut pas fournir toute sa puissance (20 000 CV environ) au démarrage sous caténaire 1500 Volts, ce qui est le cas entre Paris et la bifurcation de Chatillon, entre Le Mans et la bifurcation de Connerré ainsi qu'à la sortie du Mans en direction d'Angers et de Rennes.

CONCLUSION -

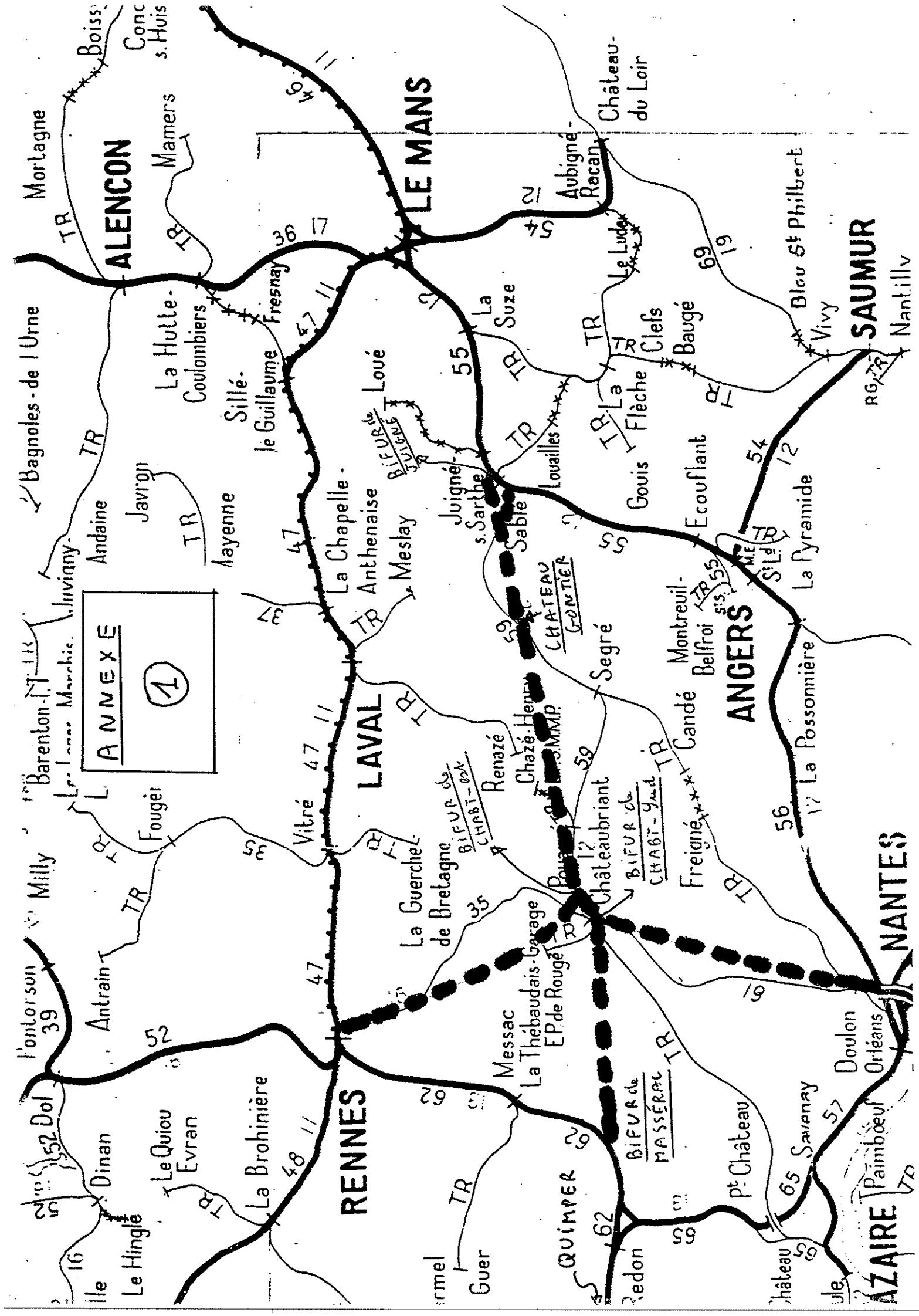
«Le progrès ne vaut que s'il est partagé par tous», proclame un proverbe de la SNCF. On a vu que la politique ferroviaire française n'est pas du tout en accord avec ce slogan. Au contraire, la SNCF prétend "cibler sa clientèle; mais cibler, c'est aussi, par complémentarité, exclure.

La société nationale n'a jamais fait autant d'investissements au moins discutables (par exemple gare pharaoniques à la campagne où ne s'arrêtent que quelques TGV...) que depuis qu'on lui a demandé d'équilibrer ses comptes, entraînant avec elle les collectivités nationale et territoriales.

S'agissant de la construction éventuelle de lignes nouvelles dans l'Ouest, j'invite (j'allais dire je supplie...) tous les élus, avant d'engager des fonds publics, à bien réfléchir à la pertinence de celles-là et surtout à l'usage qui en sera fait. Le débat actuel au sujet de ces LGVN (6) doit être l'occasion de remettre en cause la politique prétendue commerciale de la SNCF qui n'a pas fondamentalement changé depuis 1989 malgré le remplacement de son Président et de son Directeur grandes lignes.

Le chemin de fer en France a de formidables atouts : TGV (oui, le TGV est un atout mais si mal utilisé...), construction ferroviaire nationale "pointue"; cheminots motivés (malgré le découragement de certains...), etc... Depuis 1989, la SNCF gâche ces potentiels tout en s'enfonçant dans un endettement sans cesse croissant. S'il n'est pas scandaleux que le contribuable participe à l'effort régional et national de transports en commun, ce doit être dans l'intérêt bien compris de chacun. Il est temps que l'expression "aménagement du territoire" cesse d'être un slogan agité ici ou là lorsque "l'air du temps" semble le commander pour devenir une réalité. C'est l'intérêt de la Sarthe, de l'Ouest et de la France.

Le Mans, le 11/2/95



Rouge

la 'Chenais'

la Haie
Martel la Guinard
le Hayeteau

NANTES

CHATEAUBRIANT

QUIMPER

LE MANS

GARED
CHAR

BIFUR de
CHART - est

BIFUR d_e CHABT - Gud

ANNEXE

2

échelle : 70711

Moisdon-la-Rivière

A N N E X E (3) (horaires L G V B P D L)

Légende:

A : arrivée

D : départ

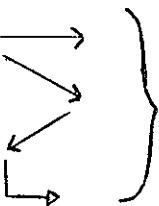
IC, IR, TER : catégories de train (cf IV C 2°)

T G V : train à grande vitesse

[catégorie de train] 300, 200 ou 160 : vitesse maximale du train considéré.

V E R : arrêt à Versailles

C H A : arrêt à Chartres


REDI, REDO, NADI, ANSA, ANCE, CGRN, LAVA :
codes d'itinéraires (cf IV C 3°)

CODE	ITINÉRAIRE	REMARQUES →	REDI	ANCE	NADI	CGRN	REDO	LAVA	ANSA	REDI	LAVA	ANSA	REDI	VER	CHA	VER	CHA	VER	CHA	VER	CHA	VER	CHA	VER	CHA	VER	CHA	
CATEGORIE DE TRAIN			I C	I R	I C	I R	I C	I R	I C	I R	I C	I R	I C	I R	I C	I R	I C	I R	I C	I R	I C	I R	I C	I R	I C	I R		
PARIS-MP	D	→ Desserte de l'heure matinée permettant d'atteindre depuis Paris et Le Mans : Ø avant 9h00:	8h20	7h34	9h00			9h40	8h49	9h45	10h20	11h00		10h07	11h39		11h45	12h20	11h27:									
LE MANS	A		9h13	9h10	9h53				10h33	10h30	11h13		11h53		11h50		12h32											
Sablé	D		9h15	9h17	9h55				10h35	10h37	11h15		11h17		11h54		12h35											
Château-G.	S		9 40																									
Chateaubriant	A	:Le Mans Sable Chateau-Gontier, Laval, Vitré,																										
LAVAL	A																											
Vitré	A	Rennes, Angers, Nantes , Ø peu après St																										
RENNES	A	Anencis, 10h04																										
Chateaubriant	D	10h06																										
ANGERS	A	et St Nazaire. Ø avant 12h00																										
	D		10h00																									
			10h02																									
Anencis	A	Brest et Quimper .																										
	D		10h26																									
			10h28																									
NANTES	A																											
	D		10h43		10h46																							
			10h50																									
Redon	A	ANNEXE																										
	D	(3)																										
ST NAZARE	A																											
LE CROISIC	A																											
BREST	A																											
QUIMPER	A																											

TGV : des retombées économiques incertaines

DÉVELOPPEMENT ■ La desserte des grandes villes par le TGV n'est pas toujours facteur de développement économique. Le premier bilan des TGV à destination du Nord et de l'Atlantique apparaît nuancé.

CHAQUE JEUDI

Mission

Le TGV, outil d'aménagement du territoire, personne ne le conteste.

En faudrait-il encore une preuve que l'on pourrait citer la toute récente mobilisation à Limoges des responsables des trois régions Centre, Limousin et Midi-Pyrénées pour réclamer à l'unanimité un TGV Paris-Limoges-Toulouse.

Au-delà de l'amélioration de la desserte des liaisons classiques, il est acquis que la qualité des infrastructures de transport constitue un facteur essentiel de l'localisation des entreprises. Même si les espoirs de développement fondés sur l'arrivée du TGV ne sont pas toujours à la hauteur, le train à grande vitesse est un facteur réel de développement et de dynamisme économique. Le débat sur l'aménagement du territoire a toutefois montré que l'inquiétude était patente grande de voir la SNCF consacrer l'essentiel de ses moyens au profit de ce nouveau réseau, et au détriment des lignes classiques ou secondaires.

C'est dire qu'au moment où la SNCF présente un budget 1995 en déficit de 8,8 milliards, assorti d'un endettement de 175 milliards, il n'est que temps pour l'Etat d'exprimer clairement ses directives à la SNCF pour que celle-ci puisse conduire, avec les moyens nécessaires, la mission d'aménagement du territoire que l'on attend d'elle.

Le TGV Est n'en est encore qu'au stade des études mais, déjà, des polémiques se font jour, à Strasbourg, sur l'emplacement de la future gare TGV. Si le député CDS Adrien Zeller plaide pour la réalisation d'une seconde gare au nord-ouest de la capitale alsaciene, la CCI, de son côté, penche plutôt pour une localisation au sud, alors que le conseiller régional UDF Xavier Muller propose, lui, une gare internationale avec l'Allemagne. Quant à la SNCF, elle ne prévoit pas de seconde gare du tout... Même les Alsaciens n'échappent pas au syndrome TGV... On pouvait pourtant croire qu'avec 136 gares TGV, le phénomène se serait banalisé, et les enjeux dépassionnés. Il n'en est rien.

« Anti-aménagement du territoire ». Pourtant, les premières retombées des récentes lignes TGV Nord et TGV Atlantique sur les villes traversées pourraient refroidir les plus enthousiastes... Comme le montre l'enquête réalisée par nos correspondants, de Lille à Nantes, en passant par Vendôme, les résultats ne sont pas à la hauteur des espérances. Que se-

rait devenu le programme immobilier autour de la gare de Rennes sans la nécessité de reloger la cour d'appel de Bretagne ? Et que dire de la gare d'Abblancourt-Pressoir, perdue dans les champs picards, dont l'existence est remise en

cause six mois après son inauguration ?

« Par définition, une liaison grande vitesse est anti-aménagement du territoire », constate Bernard Robert, de la Datar. Et le caractère radioconcentrique du réseau autour de Paris n'arrange rien. Lille, désormais à une heure de Paris, risque ainsi de se vider de son tissu terriera, déjà fragile, au profit de la capitale. Faire de l'arrivée du TGV dans une région un outil de développement local n'est donc pas un pari gagné d'avance. Certes, la simple annonce pour une ville de sa desserte par le TGV lui fait bénéficier d'une large médiatisation, et d'une couverture de presse que peu de services de communication peuvent s'offrir.

Au-delà de cet aspect image, l'arrivée du TGV laisse ses traces dans la pierre. Les élus locaux profitent généralement de l'opportunité du réaménagement ou de la réalisation d'une gare pour réorganiser une partie de la ville. A Lyon, autour de La Part-Dieu, comme à Lille, la gare a suscité l'émergence d'un nouveau quartier. Et déjà, dans la perspective du TGV Est, la restructuring des abords des gares représente un des enjeux majeurs du prochain mandat municipal. A Metz, la ville est en train d'acheter les emprises de l'ancienne foire internationale, en friche depuis vingt ans. A

route A 29. Pour la Datar, en revanche, les nouvelles gares doivent être reliées aux voies ferroviaires existantes. « Gare à la constitution de trois réseaux ferroviaires cloisonnés, un pour la grande vitesse, un réseau classique national, et un réseau régional », prévient Bernard Robert.

De la théorie à la pratique. Si les élus locaux investissent autant dans les quartiers des nouvelles gares (Euratlille a coûté 2,5 milliards aux collectivités publiques), c'est bien qu'ils en attendent des retombées économiques. C'est pourtant loin d'être garanti. On manque d'ailleurs cruellement de mesures scientifiques sur le sujet. « Pour le TGV Méditerranée, on compte la création de 19 000 emplois définitifs », estime Philippe Domergue, chef de la division développement, au service des nouvelles infrastructures et TGV, de la SNCF. Pour le TGV Est, les retombées espérées sont du même ordre. C'est dire si ces calculs sont approximatifs...

« Pour rentabiliser l'arrivée du TGV, c'est la conception de la gare qui est essentielle. Quel est le projet qui accompagne en terme de développement d'activités, et sa connexion aux réseaux d'échanges existants ? », souligne Bernard Robert, de la Datar. Mais il y a loin de la théorie à la pratique. « Après l'échec de la gare de Monchanin-Le Creusot, on ne fait plus de gares nouvelles en pleine campagne », affirme Philippe Domergue. Pourtant, la gare picarde n'est pas si ancienne, puisqu'elle a à peine six mois d'existence... La SNCF a fait le pari de sa jonction avec l'auto-

Nancy, André Rossinot négocie l'acquisition de l'actuelle prison Charles III.

Si la théorie à la pratique. Si dans les quartiers des nouvelles gares (Euratlille a coûté 2,5 milliards aux collectivités publiques), c'est bien qu'ils en attendent des retombées économiques. C'est pourtant loin d'être garanti. On manque d'ailleurs cruellement de mesures scientifiques sur le sujet. « Pour le TGV Méditerranée, on compte la création de 19 000 emplois définitifs », estime Philippe Domergue, chef de la division développement, au service des nouvelles infrastructures et TGV, de la SNCF. Pour le TGV Est, les retombées espérées sont du même ordre. C'est dire si ces calculs sont

intégrer dans notre recherche de tracé les préoccupations de valorisation du territoire », affirme Philippe Domergue. Sauf que ces deux procédures se placent en amont du choix de la localisation de la gare... Mais la SNCF n'est pas seule en cause. « Nous ne sommes que le catalyseur des volontés locales », fait-on remarquer justement à la direction régionale SNCF du Centre. Et si Le Creusot-Monchanin déçoit difficilement, c'est aussi parce que les élus locaux ont mis du temps à se mobiliser sur un projet local. Quant aux responsables politiques de Vendôme, ils ont rapidement constitué une structure ad hoc pour réaliser une zone d'activité, mais sans penser aux liaisons avec Blois. Alors qu'il s'agit bien du même bassin d'emploi.

Isabelle de Gaulmyn
et Henri Loizeau

Suite du dossier pages 20-21

• LA GRANDE VITESSE NE VAUT QUE SI ELLE EST MAITRISEE

La SNCF est malade. Cette maladie s'appelle le TGV ou « *le syndrome de la compagnie aérienne sur rail* ». Bien sûr, il ne s'agit pas ici de nier la formidable révolution technique que représente le train à grande vitesse (d'autres le font beaucoup mieux que moi et cet hebdomadaire en est l'écho constant), mais plus justement de considérer que l'application de cette technique conduira la Société nationale à sa perte après avoir cassé par son aveuglement notre système de transport par voie ferrée. En effet, le progrès ne vaut rien s'il va dans le sens contraire de l'histoire. N'est-il pas flagrant que l'on recommence à faire les mêmes erreurs que par le passé ? Le réseau TGV est construit en étoile autour de Paris comme lors de l'établissement des premiers réseaux de chemin de fer. Il n'y a pas d'outil plus jacobin et par conséquent plus contraire aux idées de décentralisation et d'aménagement du territoire. Tout concourt à faire de la capitale un hypercentre relié à grande vitesse à des oasis dans « *le désert français* ». Mais à quoi sert-il de mettre désormais deux heures pour aller de Paris à Nantes ou Rennes, s'il en faut plus pour relier ces deux capitales régionales entre elles distantes de 100 km ? L'époque où, pour aller de Nantes à Bordeaux, il faudra passer par Paris n'est pas très éloignée, il suffit de lire *La Vie du Rail* du 28 avril pour s'en convaincre. On peut y lire: « *Le TGV sera-t-il le véritable avenir des relations transversales ?* » Certes, la SNCF n'est pas seule responsable de cet état de fait, l'Etat y a sa part, notamment celle d'avoir laissé cette entreprise lui présenter de magnifiques solutions techniques aux coûts faramineux conduisant nécessairement à abandonner le reste du réseau. C'est cela le syndrome de « *la compagnie aérienne sur rail* »: des trains qui vont de plus en plus vite entre les plus grandes villes du pays, au confort ressemblant de plus en plus à celui des avions, rapportant de plus en plus de recettes pour compenser des investissements de plus en plus lourds. Mais ces trains ne seront jamais des avions, alors autant prendre Air Inter où l'avion sera là au moins plus propre et les hôtesses plus courtoises. Il devrait être pourtant facile de conserver un confort spécifiquement ferroviaire. Qu'ont fait les Allemands avec l'ICE ? Et qu'importe s'il va moins vite, il est très rapide et très confortable. Tout ce qui ne rentre pas dans son schéma, la SNCF le laisse dépérir puis s'en égare. Adieu, petites lignes provinciales, vous n'êtes plus rentables, votre seul intérêt est de figurer dans la rubrique « Nostalgie » de *La Vie du Rail* (n° 2391 du 15 avril). On est prié de ne pas s'apitoyer et vive le TGV ! Mais aussi adieu les transversales d'intérêt national comme Lyon Nantes, Bordeaux - Lyon ou Lyon - Strasbourg ? Il n'y a plus de place pour vous, hormis un jour le TGV Réseau qui vous reliera en passant par la Grande Ceinture. Dans cette attente, on est prié de croire au progrès... qui ne vaut bien sûr que s'il est partagé

par tous... Sauf ceux qui se trouveront trop éloignés d'une gare TGV. Il n'y a qu'à voir les Amiénois et la gare picarde isolée dans les champs de betteraves ! Quand donc réalisera-t-on que l'on « *marche sur la tête* » et qu'il faut changer de cap ? Oui, la grande vitesse est une bonne chose si elle est « *maîtrisée* » ! Oui, la rentabilité est indispensable si elle ne sert pas d'alibi ! Je suggère que les dirigeants de la SNCF ôtent leurs œillères et regardent un peu chez nos voisins européens, ouvrent leurs oreilles et écoutent un peu les élus régionaux. Ainsi par trois fois dans vos colonnes, des élus des conseils régionaux de Poitou-Charentes (n° 2325 du 26 décembre 1991), du Languedoc-Roussillon, d'Auvergne (n° 2396 du 29 mai 1993) ont évoqué la question de la technique pendulaire. Cette solution semble permettre, à moindre coût, de relever significativement la vitesse des trains et donc de relier entre elles des villes de province pour lesquelles le système TGV serait beaucoup trop onéreux. Et que l'on ne nous endorme pas avec le TER 200 qui peut difficilement être transposé ailleurs qu'en Alsace ! Quant à nos dessertes rurales, il n'est nullement question de revenir à ce qui existait avant guerre à une époque où l'automobile n'avait pas connu l'essor que l'on sait. En revanche, il convient de conserver un tissu de relations ferroviaires dans nos régions (entre les capitales régionales et les préfectures par exemple) sans lequel la décentralisation et le service public sont des mots vides de sens. A ce propos, les mérites de l'autorail A2E et de la CFTA viennent d'être vantés dans le n° 2379 daté du 21 janvier 1993 de votre hebdomadaire. Cette solution mériterait d'être activement développée, mais il faudrait laisser les élus régionaux décider en toute sérénité sans passer par l'entreprise nationale. En d'autres termes, quand la SNCF ne sait plus faire, il devrait être possible de pouvoir se tourner vers un autre exploitant. Nous sommes à la croisée des chemins. Ces quelques réflexions, rapidement jetées sur le papier et parfois provocatrices veulent alerter les décideurs d'aujourd'hui et de demain. Il est encore temps d'infléchir notre politique de transport. Ne recommandons pas les erreurs du passé que paient les générations actuelles. C'est l'exemple des rails de tramway arrachés à prix d'or dans les villes de l'après-guerre (contrairement à l'Allemagne) et que l'on repose aujourd'hui au prix d'un endettement sans précédent de nos collectivités locales.

Christian Bauzerand
Paris

LA VIE DU RAIL N° 2405
du 21 juillet au 3 août 1993
 pages 46-47

Légende : Voir annexe 3

6

6

• AUTREFOIS, IL ÉTAIT SIMPLE DE PRENDRE LE TRAIN...

Voici quelques réflexions que m'inspire votre article sur « *La nouvelle façon de prendre le train* », paru dans votre numéro 2379. A force d'avoir les yeux rivés sur l'avion la SNCF en a fini par oublier son principal concurrent l'automobile ! Elle oublie qu'en France, en dehors de quelques itinéraires où le TGV tient le haut du pavé, c'est la voiture qui transporte le plus grand nombre de personnes, aussi bien au fin fond des campagnes que sur les grands itinéraires. Or il semble que la SNCF s'ingénie, par tous les moyens, à rendre le voyage en train, autrefois symbole de simplicité et de liberté, de plus en plus contraignant grâce à ses pratiques commerciales musclées qui, si elle n'attirent guère de nouveaux clients, font fuir les anciens. Autrefois, il était simple de prendre le train : il suffisait d'acheter un billet ! Et la SNCF inventa le compostage avec, pour l'usager, la contrepartie appréciable d'un accès libre aux quais. Puis la SNCF (ré-) inventa le supplément. Merveilleux instrument de renchérissement du voyage... mais pas de l'indice du coût de la vie. Les ministres des Finances successifs n'ont pu qu'applaudir des deux mains. Puis la SNCF inventa la réservation obligatoire. Par mesure de sécurité, compte tenu de la vitesse (mais aujourd'hui la SNCF fait du *surbooking*). Puis la SNCF inventa Socrate, une gigantesque usine à gaz conçue de façon tellement « énourme » qu'il faut lui ajouter des tas de bazars pour la faire tourner à plein régime : la location de voitures, de chambres d'hôtels et plein d'autres prestations dont on peut se demander si c'est bien le rôle du chemin de fer de les commercialiser alors qu'il ne sait même pas nourrir correctement ses clients, sauf dans quelques trains internationaux où cette prestation lui est imposée. Le tout accompagné de mesures mesquines (suppression de l'usage qui admettait que certains voyageurs à tarif réduit puissent être considérés payant plein tarif pour que ceux qui les accompagnent bénéficient de certaines réductions) ou, pour l'une d'elle, tellement ridicule qu'elle a fait rire, il y a quelques semaines, toute la rédaction d'*Europe 1* (billet utilisable dans un seul sens). Et on nous annonce pour bientôt la réservation obligatoire sur tous les trains de grandes lignes : voici encore une nouvelle contrainte, sans grand intérêt pour la clientèle qui a appris à réserver quand c'est utile : pas pour le dernier train du samedi soir - quand il subsiste - ni sur le train de demi-journée sur une ligne peu fréquentée. Par contre, pour la SNCF, cette réservation imposée est une bonne affaire : elle va connaître exactement la demande... et ponctionner auprès de chaque voyageur le montant de la réservation. On retrouve ici la même confiscation des progrès de

l'informatique au seuls profits du gestionnaire que certains experts ont observé avec la généralisation de la « puce » sur les cartes bancaires qui n'a apporté aucun service supplémentaire au client et, au contraire, un risque plus grand de se voir refuser l'usage de sa carte, compte tenu de la complexité accrue du système. Au passage, le formidable écran de fumée du titre unique va rendre totalement opaque - comme le dit fort courageusement votre journaliste en page 14 du n° 2379 - le prix du voyage, ce qui me paraît de nature à intéresser la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes car il me semble que le prix d'une prestation doit être connue du public et affiché dans les lieux de vente. Je crois d'ailleurs savoir que les mêmes dispositions se trouvent dans la réglementation (1) applicable à la SNCF... qu'une tutelle trop souple - pour ne pas dire laxiste se garde bien de faire appliquer. Pas très légal, en somme, le titre unique ? Espérons que les organismes représentant les consommateurs vont se pencher sur cette question. Pour le magazine *Que choisir*, c'est déjà fait puisque, sous un titre évocateur : « *La SNCF allège vos poches* », il part en guerre contre les nouvelles dispositions, relevant au passage - contrainte supplémentaire - l'impossibilité de se faire rembourser un titre partiellement utilisé : si vous allez de Lille à Marseille, surtout ne changez pas d'avis à Paris... ou alors, soyez malin, faites faire deux titres : c'est tellement mieux... et un peu plus cher ! D'ailleurs, la grande maison vous y invite avec la limitation à 24 heures de la validité des billets compostés. Il n'y a pas de petits profits. Seulement de grosses complications. Et le cheminot dans tout cela ? Il n'a pas, à mon avis, trop d'inquiétude à se faire. Si, d'aventure, le système devait s'avérer trop dérangeant pour les cheminots - de plus en plus rares - qui prennent le train, on peut penser qu'une solution serait trouvée aux premiers éternuements de leurs syndicats préférés, comme ce fut le cas lors de la mise en place des suppléments modulés sur le TGV A. Le malheureux n'est pas syndiqué, lui ! Pourtant réputé râleur, le Français ne dit rien face à toutes ces complications, toutes ces arnaques. Il agit : vive la voiture !

Bernard Gourna
Charleville-Mézière
(Ardennes).

(1) Article II du Cahier des charges de la SNCF, approuvé par le décret n° 83-817 du 13 septembre 1983.