

Les fondements de la remise en cause du Schéma Directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse : des faiblesses avant tout structurelles

Pierre Zembri

▶ **To cite this version:**

Pierre Zembri. Les fondements de la remise en cause du Schéma Directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse : des faiblesses avant tout structurelles. Annales de géographie, 1997. hal-02274132

HAL Id: hal-02274132
https://enpc.hal.science/hal-02274132

Submitted on 29 Aug 2019

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

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



Distributed under a Creative Commons Attribution - NoDerivatives 4.0 International License

Annales de Géographie

Les fondements de la remise en cause du Schéma Directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse : des faiblesses avant tout structurelles

Pierre Zembri

Citer ce document / Cite this document :

Zembri Pierre. Les fondements de la remise en cause du Schéma Directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse : des faiblesses avant tout structurelles . In: Annales de Géographie, t. 106, n°593-594, 1997. pp. 183-194;

https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1997_num_106_593_20771

Fichier pdf généré le 06/05/2018

NOTES

Les fondements de la remise en cause du Schéma Directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse : des faiblesses avant tout structurelles

Pierre ZEMBRI
Université de Cergy-Pontoise, Département de Géographie

Dans le cadre de l'accumulation actuelle de remises en causes, parfois déchirantes, de politiques ou de pratiques parfois très anciennes, au nom de l'orthodoxie budgétaire et du réalisme économique, le programme très ambitieux d'équipement du territoire en lignes nouvelles à grande vitesse se trouve très naturellement sur la sellette, du fait de la situation catastrophique de la S.N.C.F.[1]. Mais il faut à notre sens ajouter à ce facteur conjoncturel déterminant des raisons plus profondes, qui tiennent à des objectifs assignés au T.G.V. peut-être trop ambitieux, à une difficile inscription sur le territoire qui suscite des réactions négatives ainsi qu'à une trop forte focalisation sur la performance pure au détriment de la fréquence et de l'irrigation du territoire, en rupture avec les modes antérieurs de desserte. Le T.G.V. a fait rêver nombre d'acteurs, qu'ils soient en charge de la gestion du réseau ou des territoires ; il a été — et est encore — un puissant objet de désir. Mais il a aussi beaucoup déçu.

Cet article résulte d'un regard rétrospectif sur l'élaboration du Schéma directeur replacée dans son contexte, puis ses suites, les crises et un certain désenchantement survenant très rapidement. Entre la « nouvelle épopée du chemin de fer » promise en couverture par *La Vie du Rail* en juin 1990 et les « quatre pistes pour l'après grande vitesse » abordées par le même magazine en avril 1996, l'euphorie anesthésiante des débuts a cédé la place à un réveil particulièrement douloureux...

I. Retour sur la genèse d'un Schéma trop ambitieux

A. Un contexte euphorisant poussant à la surenchère

Depuis l'année 1983, le T.G.V. a le vent en poupe : la construction de la ligne nouvelle Atlantique est entreprise dès l'achèvement de la première ligne Paris-Lyon et il est rapidement question d'un T.G.V. Nord et d'un T.G.V. Est afin d'équiper sans discrimination les principaux axes au départ de Paris. C'est

1. L'ampleur des révisions du Schéma Directeur n'était pas encore connue à l'heure où nous livrions ce texte (fin juin 1996). Le rapport de Philippe Rouvillois, ancien Président de la S.N.C.F., sur les projets à amender n'est paru qu'en octobre 1996. Une postface rédigée postérieurement en trace les grandes lignes.

Ann. Géo., n° 593-594, 1997, pages 183-194, © Armand Colin

Persée creative commons

aussi un succès de l'industrie française, qui se bat non sans réussite sur les marchés extérieurs : les chemins de fer espagnols retiennent la technologie française pour leur ligne Madrid-Séville fin 1988, les marchés taïwanais, coréen et nord-américain paraissent prometteurs même si les appels d'offres tardent. Le principal concurrent issu de l'industrie ouest-allemande, l'I.C.E., connaît une difficile mise au point et ne parvient pas à s'exporter. Seule ombre au tableau pour le chauvinisme ferroviaire français : c'est un prototype allemand qui détient le record mondial de vitesse sur rail avec 406,9 km/h !

Pour la S.N.C.F., le T.G.V. s'apparente à une bouée de sauvetage. Contre toute attente, le T.G.V. Paris-Lyon prend des clients à l'avion et bloque la progression du trafic de l'autoroute A6 (O.E.S.T., 1987) ; il provoque même une induction de trafic supérieure aux reports (Beauvais, 1992). Bref, il est hautement rentable et ce succès devient le vecteur du renouveau du chemin de fer et, par extension, du redressement des comptes de la Société nationale[1]. Le terrain est donc préparé pour une multiplication des lignes, en commençant comme il se doit par les plus rentables.

A l'échelle locale, les villes du T.G.V. Atlantique ont les premières[2] focalisé des politiques d'aménagement sur les quartiers de la gare, en espérant bénéficier de retombées positives. En même temps, le tout nouvel Atelier d'Architecture de la S.N.C.F. cherche à valoriser les gares par un style particulier (Charte d'Architecture de 1987)[3]. La perspective d'effets bénéfiques sur le développement local pousse de nombreuses villes à réclamer une desserte par T.G.V., et par ricochet l'ensemble des régions à demander « leur » ligne. Les pressions de barons politiques locaux et régionaux sur le gouvernement seront très fortes durant la longue phase d'élaboration du Schéma Directeur. Elles ne seront pas sans conséquences sur le contenu de ce dernier, établi « en concertation » avec les collectivités territoriales.

A cet égard, 1989 et 1990 peuvent être considérées comme deux « années folles », avec de multiples évènements et prises de position, parmi lesquels nous avons sélectionné les suivants :

— 24 septembre 1989 : mise en service du T.G.V. Atlantique, branche Ouest ;

— 1er octobre 1989 : le T.G.V. Rhône-Alpes (contournement de Lyon et continuation vers Valence) est déclaré d'utilité publique ;

— 28 octobre 1989 : même chose pour le T.G.V. Nord ;

— octobre 1989 : début d'un « lobbying consensuel » mené par Laurent Fabius et Jean Lecanuet pour l'inscription d'un T.G.V. Normandie dans le S.D. T.G.V. ;

— 5 décembre 1989 : record mondial de vitesse enlevé par le T.G.V. avec 482,4 km/h ;

— janvier 1990 : Roger Quilliot, maire de Clermont-Ferrand, lance l'idée d'un T.G.V. Auvergne ;

1. L'année 1989 est pour la S.N.C.F. celle du retour à l'équilibre avec un léger excédent comptable (de l'ordre de 100 millions de francs). L'État s'engage de surcroît en 1990 à alléger sa dette de 38 milliards de francs.

2. Les villes desservies par le T.G.V. Sud-Est n'ont guère eu ce comportement, si l'on excepte la refonte du quartier de la Part-Dieu à Lyon. Il faut dire que le T.G.V. était complètement nouveau (donc sans effets avérés), et que la décentralisation n'était pas encore passée par là.

3. Sur les nouveaux quartiers de la gare, on se reportera au numéro 76 (juillet-septembre 1992) de la revue *Transports Urbains*, où figure la position des Architectes de la S.N.C.F., et où sont traités les cas de Vendôme, Le Mans, Tours et Lille.

— **janvier 1990 : le Contrat de Plan État/S.N.C.F. 1990-94 est rendu public.** Il prévoit notamment plus de 100 milliards de F d'investissements sur la période ;

— 7 février 1990 : Louis Mexandeau (député du Calvados) et Edmond Hervé (député-maire de Rennes) lancent l'idée d'un « T.G.V. des Estuaires », de Boulogne à Bordeaux via Caen et Rennes ;

— 23 février 1990 : le Premier Ministre Michel Rocard annonce que le T.G.V. Lyon-Turin se fera ;

— 28 février 1990 : à la demande du canton de Genève, un barreau reliant Bourg-en-Bresse à Genève est mis à l'étude ;

— **26 avril 1990 : la première mouture du S.D. T.G.V. est rendue publique ;**

— 9 et 18 mai 1990 : nouveaux records mondiaux de vitesse établis par une rame Atlantique (510,6 km/h puis 515,3 km/h) ;

— 23 mai 1990 : Robert Savy, Président du Conseil régional du Limousin, demande un T.G.V. Paris-Limoges-Brive ;

— 31 mai 1990 : signature d'un protocole d'accord entre l'État, la S.N.C.F. et G.E.C.-Alsthom pour le programme de recherche sur le T.G.V. de 3^{e} génération ;

— septembre 1990 : mise en service du T.G.V. Atlantique, branche Sud-Ouest.

B. Des choix initiaux lourds de conséquences

Le Schéma directeur, définitivement adopté le 14 mai 1991, a pris en compte l'essentiel des revendications : 16 projets représentant 3 172 km de lignes nouvelles sont à réaliser. Seul le « T.G.V. des estuaires » n'y figure pas, le barreau Bourg-Genève étant remplacé quant à lui par une antenne au départ de Chambéry. La S.N.C.F., tenue à des objectifs de maintien de l'équilibre de ses comptes, indique qu'au-dessous d'un taux de rentabilité financière prévisionnel de 8 %, la participation de l'État ou des collectivités sera nécessaire pour arriver à ce seuil. Le premier point de fixation sérieux va être le T.G.V. Est, avec un taux de rentabilité prévisionnel de 4,2 %. Il l'est d'ailleurs toujours actuellement, quelques milliards de francs manquant toujours à l'appel. Les projets « politiques » inscrits au S.D. T.G.V. ont une rentabilité prévisionnelle dérisoire : 3,1 % pour le T.G.V. Auvergne, 2,4 % pour le T.G.V. Limousin, 0,1 % pour le T.G.V. Normandie ! De même, le barreau direct Paris-Amiens-Tunnel sous la Manche, promis aux Amiénois en compensation du passage plus à l'Est du T.G.V. Nord, affiche un taux de 4,8 %. Il va sans dire que ces faibles chiffres placent les projets concernés en fin de liste pour la réalisation.

De plus, contrairement au Schéma directeur autoroutier, aucune source de financement spécifique et régulière n'est prévue pour l'accomplissement du S.D. T.G.V. Aucune limite temporelle n'est par ailleurs fixée pour sa réalisation. La S.N.C.F. va donc s'épuiser seule à financer les lignes jugées suffisamment rentables, au détriment du reste du réseau. Ce qui va accréditer aux yeux d'observateurs jugés iconoclastes voire franchement hostiles l'idée d'un réseau à deux vitesses, le réseau classique (32 000 km approximativement) ne bénéficiant

sur la période 1990-94 que de 41,3 % des investissements contre 43,6 % pour les trois lignes nouvelles à construire (soit quelques centaines de km), le solde (15,1 %) allant à la banlieue parisienne dont les besoins en investissements de capacité, de sécurité et de matériel roulant sont énormes[1]. Sur la masse de ces investissements (104,3 milliards de F valeur 1990), l'État et les collectivités n'ont fourni que 12,9 milliards.

Le Schéma directeur T.G.V. va donc devenir rapidement « *dépassé, puisqu'il était politique* », pour reprendre les termes du député Dominique Bussereau, auteur d'un récent rapport parlementaire sur la S.N.C.F. Tous les ingrédients pour qu'il tourne court sont présents dès l'origine. Mais aucun des acteurs concernés ne le pressentira, du moins officiellement. De plus, sa mise en œuvre accélérée les premières années dans le cadre du Contrat de Plan 1990-94 va mettre durablement en péril les finances de la S.N.C.F.

II. Le Schéma Directeur à l'épreuve des faits

A. Des ressources financières limitées

Contrairement à la pratique bien établie chez les sociétés d'autoroutes d'un étalement des investissements permettant une reconstitution de la trésorerie avant l'engagement du tronçon suivant (et de l'emprunt correspondant), la S.N.C.F. va accumuler les dépenses, notamment sur les exercices 1991 et 1992 (trois lignes nouvelles étant entreprises en même temps, en plus d'un programme spécial banlieue parisienne chargé), le total annuel dépassant les 20 milliards de francs, pour une capacité d'autofinancement quasi-nulle[2]. Il en résultera logiquement une explosion de l'endettement et des charges financières correspondantes, d'où un déficit croissant (il atteint 16 milliards de francs en 1995). La dette de la S.N.C.F. (206 milliards de F. en 1996) devient alors une bombe à retardement qui menace l'existence même du réseau ferré.

Le recours à d'autres partenaires, notamment du secteur privé, s'avère délicat. Outre le fait que les rentabilités prévisionnelles sont en-deçà du seuil de 13 % généralement retenu pour des investissements de capitaux privés, les précédents fâcheux d'*Orlyval* et d'*Eurotunnel* sont de nature à refroidir les initiatives dans le domaine des transports. Les récentes marques d'intérêt exprimées par des grands du B.T.P. ou des sociétés d'autoroutes s'adressent en premier lieu aux lignes déjà construites et réputées rentables (Paris-Lyon ou Paris-Tours), de façon ensuite à financer les nouveaux tronçons avec les bénéfices dégagés par ces dernières.

En tout état de cause, il était impossible de poursuivre la réalisation du Schéma directeur sans décharger la S.N.C.F. du fardeau que constitue le déficit croissant de son compte Infrastructures, et sans transférer la responsabilité

1. Sur la période 1985-89, les proportions respectives étaient de 61,5 % (réseau classique), 27 % (T.G.V.) et 11,4 % (banlieue parisienne). Source : *La Vie du Rail*, n° 2229, 25/01/1990, p. 16.

2. Bien que la S.N.C.F. dégage bon an mal an un excédent brut d'exploitation compris entre cinq et dix milliards de francs, la charge des dettes antérieures à 1990 est encore lourde, malgré l'allègement intervenu cette année-là.

financière du développement du réseau ferré à l'État, en application de la directive européenne n° 91/440, très mollement transposée en juin 1995. C'est le sens des décisions prises en juin 1996 par le gouvernement.

B. Des oppositions croissantes

Si les T.G.V. Sud-Est et Atlantique n'avaient guère posé de problèmes, compte tenu de l'insertion de l'essentiel des nouvelles infrastructures dans des zones de faibles densités, c'est avec le tronçon Valence-Marseille que des oppositions aux différentes propositions de tracés vont se déclarer avec une grande virulence, et ce dès le printemps 1990. Entre périmètres Seveso, lits majeurs inondables, vignobles A.O.C. et zones urbanisées ou périurbanisées en fort développement, le tout dans un couloir topographique dont il est difficile de sortir, le T.G.V. aura du mal à trouver sa voie (1 200 km de variantes étudiées).

L'opposition locale est d'autant plus exacerbée que le T.G.V. est perçu comme une nuisance sans contrepartie positive. En effet, outre la « cicatrice » laissée par la ligne et les nuisances sonores (bien inférieures cependant au bruit de fond continu d'une autoroute), la nouvelle desserte n'irriguera plus le chapelet de villes petites et moyennes (comme Montélimar, Orange, etc.) qui jalonnent le cours du Rhône. Aucune gare n'est prévue sur le nouveau tracé entre Valence et le sud d'Avignon (Courtine). Cet inconvénient ne se retrouverait pas pour une autoroute aux sorties relativement rapprochées, profitant à l'ensemble des trafics (flux locaux et à plus longue distance) de l'axe. A l'habituel syndrome Nimby[1] s'ajoute un sentiment très tenace d'être sacrifié au profit d'intérêts externes à la région alors même que les espaces concernés profitent à plein des effets des réalisations précédentes[2]. On retrouve actuellement à des degrés moindres des oppositions de ce type, notamment sur le tracé du futur T.G.V. Est (traversée de la Seine-et-Marne, agglomération rémoise).

Une opposition plus systématique, soutenue et amplifiée par des élus locaux influents, peut conduire à l'abandon pur et simple d'un projet. C'est ce qu'il est advenu du « barreau sud » reliant à travers le département de l'Essonne les lignes Atlantique et Sud-Est, et destiné à éviter un transit chronophage par la ligne de Grande Ceinture. *A contrario*, aucune pression n'avait été assez forte pour remettre en cause le tracé du T.G.V. Nord dans sa traversée très controversée de la Picardie.

Il faut ajouter aux oppositions de principe de multiples actions menées localement pour modifier les conditions d'insertion des infrastructures nouvelles, par enfouissement, déplacement, etc. La somme des surcoûts correspondant à la satisfaction de ce type de revendications peut obérer la rentabilité initialement calculée. Ce fut le cas pour le T.G.V. Méditerranée, notamment sur le tronçon terminal à l'approche de Marseille. Les conséquences sur les délais de réalisation ne sont pas négligeables non plus, et elles se mesurent aussi en pertes de recettes résultant d'une mise en service plus tardive.

1. De l'expression anglophone « not in my backyard ».

2. Jacques Fournier, lors de son passage à la tête de la S.N.C.F., fustigeait les régions n'acceptant pas les contraintes liées à la construction du réseau : « *Une région qui bénéficie de gains de temps substantiels grâce au passage du T.G.V. sur d'autres territoires serait mal fondée à refuser que l'on réalise des gains de temps similaires sur son propre territoire* » (Fournier, 1992, p. 123).

C. La déréglementation du transport aérien intérieur a des conséquences inattendues

Alors que l'ascendant des liaisons ferroviaires à grande vitesse sur le trafic aérien à courte distance (5 à 800 km) paraissait être chose définitivement acquise[1], la déréglementation du transport aérien intérieur engagée progressivement depuis 1992 remet en question cet état de fait en raison d'une forte baisse des prix sur les lignes où la concurrence entre compagnies aériennes est la plus vive. Les lignes sur lesquelles la S.N.C.F. souffre le plus de cette spirale descendante des prix sont Paris-Toulouse et Paris-Strasbourg, mais Paris-Marseille, Paris-Bordeaux ou Paris-Montpellier, axes sur lesquels la société nationale gagnait de l'argent, sont également touchés dans la mesure où les temps de parcours de porte à porte sont très comparables, voire défavorables au rail, et où le différentiel de prix se réduit, voire disparaît pour certaines catégories de passagers (jeunes, personnes âgées, couples, etc.).

La riposte du chemin de fer passe par de nouvelles baisses de prix, qui provoquent à terme une baisse de l'excédent brut d'exploitation, et qui posent le problème de la péréquation des recettes entre les lignes nouvelles bénéficiaires et le reste du réseau, plutôt déficitaire. En cela, la situation de la S.N.C.F. se rapproche de celle d'*Air Inter Europe*, autre grande perdante de la dérèglementation, qui projette en juin 1996 de fermer 18 lignes. Mais la S.N.C.F., soumise à des obligations de maintien de ses services sur les lignes non rentables, ne peut agir de la même façon.

Au-delà de ces aspects comptables, non dépourvus de conséquences spatiales, la concurrence aérienne exacerbée peut remettre en cause la réalisation de lignes nouvelles, comme le T.G.V. Est ou les prolongements du T.G.V. Atlantique vers Bordeaux et Toulouse. Certaines voix s'élèvent pour contester l'utilité de tels investissements alors que le transport aérien, sans infrastructures coûteuses à construire et à entretenir, et avec des frais de personnel restreints, satisfait dans de bonnes conditions la demande de déplacements rapides. De plus, la S.N.C.F. a-t-elle encore intérêt à concurrencer le transport aérien (moins de 5 % de l'ensemble des déplacements intervilles) alors que le plus important potentiel de clientèle est sur les déplacements à courte distance. Mais on aborde déjà ici une remise en cause beaucoup plus globale des objectifs traduits par le S.D. T.G.V.[2]...

1. Cela reste vrai lorsque l'exploitation des liaisons aériennes demeure coûteuse (vols très courts) comme c'est le cas sur Paris-Londres : les services *Eurostar*, très compétitifs du point de vue du coût de production rapporté à la place offerte et du temps de parcours de centre ville à centre ville, ont fait reculer le trafic aérien de 13,2 % entre novembre 1994 et novembre 1995 (source : *Les Échos*, 08/02/1996), et ce malgré une augmentation de presque 10 % du nombre de vols sur la période.

2. Cette mise en cause est déjà ancienne. On la voit déjà développée par Étienne Auphan (Auphan, 1991, p. 179) qui s'interroge sur la compatibilité de cette « *singerie* » de l'avion « *avec l'exploitation traditionnelle d'un réseau ferré dont la desserte repose principalement sur des échanges entre mailles, alors que le système T.G.V. implique un fonctionnement sous forme de liaisons disposées de façon arborescente* ». Jean Varlet parle de son côté d'« *avion sur rails* » et de « *hub ferroviaire français* », facteur d'accentuation des déséquilibres régionaux (Varlet, 1992).

III. Nouveaux objectifs, nouveaux moyens ? Vers un après Schéma Directeur

A. Que reste-t-il des ambitions initiales ?

Cinq ans après la publication définitive de ce Schéma, les réalisations sont notables, compte tenu à la fois de « coups partis » comme le T.G.V. Nord ou le T.G.V. Méditerranée (déclarés d'utilité publique respectivement le 1er et le 28 octobre 1990) et de la forte accélération des investissements opérée de 1991 à 1993 *(fig. 1)*.

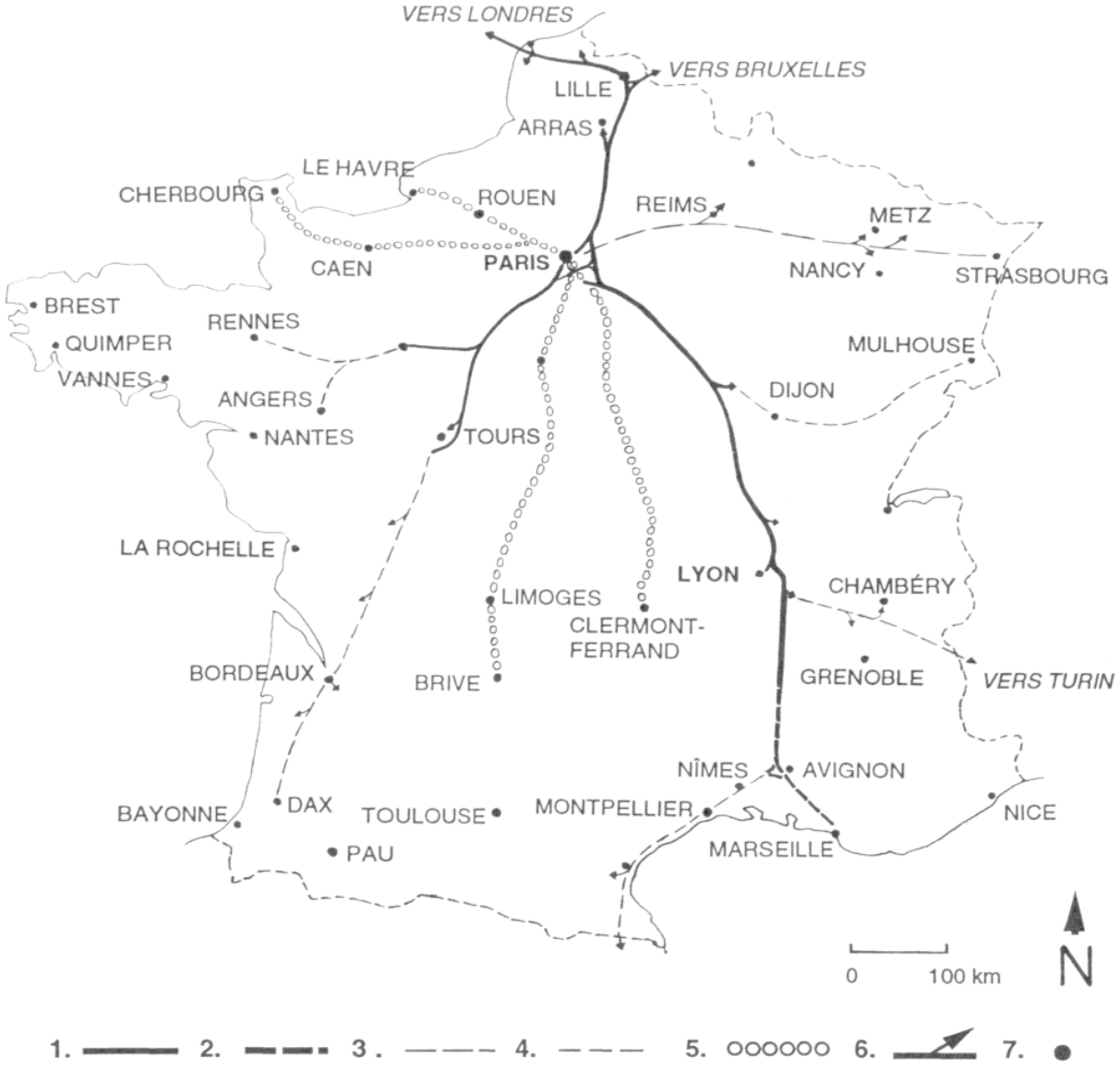
Pour résumer, sont venues s'ajouter aux deux lignes déjà en service en 1991 (Sud-Est et Atlantique) le T.G.V. Nord et la jonction Nord - Sud-Est en juin 1993 (l'offre transmanche *Eurostar* débutant l'année suivante), le contournement de Lyon en juin 1994 et enfin la jonction Nord-Atlantique (Coubert-Valenton) en juin 1996, en même temps que le court tronçon permettant aux T.G.V. d'entrer en Belgique et de poursuivre sur lignes classiques vers Bruxelles et Amsterdam *(Thalys)*. L'intérêt premier des petits tronçons de jonction en Île-de-France est de permettre de multiples connexions entre réseaux sans passer par Paris, mais tout en desservant des gares nouvelles en périphérie, bien reliées au réseau express régional (Massy, Chessy et Roissy) et pour Roissy permettant d'effectuer une connexion performante avec les transports aériens [1].

Actuellement, seule la ligne Méditerranée entre Valence et Marseille est en construction. Après cinq années de controverses, les travaux ont été lancés le 25 septembre 1995. L'État a dû apporter 2,4 milliards de francs pour assurer à la S.N.C.F. 8 % de rentabilité, compte tenu d'un grand nombre de surcoûts par rapport au projet initial. Le T.G.V. Est a été déclaré d'utilité publique le 14 mai 1996, à deux jours de la date limite au-delà de laquelle il aurait fallu reprendre l'ensemble des études à zéro, mais le financement n'est pas complet [2] et le « phasage » du projet imposé par le Ministre des Transports ne satisfait pas les collectivités lorraines et alsaciennes qui s'estiment flouées. Les travaux ne sont donc pas près de débuter.

La *fig. 2* ci-dessous donne l'état d'avancement des autres projets inscrits au Schéma directeur de 1991. Il faut noter l'ajout d'une branche « Pays de Loire » au T.G.V. Bretagne, avec un tronc commun d'une cinquantaine de kilomètres. A ce jour, sept projets n'ont pas démarré. Leurs promoteurs, inquiets de les voir enterrés lors de la négociation du Contrat de Plan État-S.N.C.F. 1995-1999 (finalement retiré après les mouvements sociaux de décembre 1995), ont exercé des pressions aussi fortes que vaines pour que les débats préalables soient engagés rapidement *(fig. 2)*.

1. Connexion déjà matérialisée par l'adoption par la S.N.C.F. d'un nouveau logiciel de distribution (Socrate) dérivé de ceux conçus pour l'aérien, et parfaitement compatible avec ces derniers.

2. C'est la première fois en l'occurrence que la majorité des fonds nécessaires sera apportée par des partenaires extérieurs à la S.N.C.F. : Union Européenne, État, Régions (sauf Île-de-France), Départements et grandes communes.



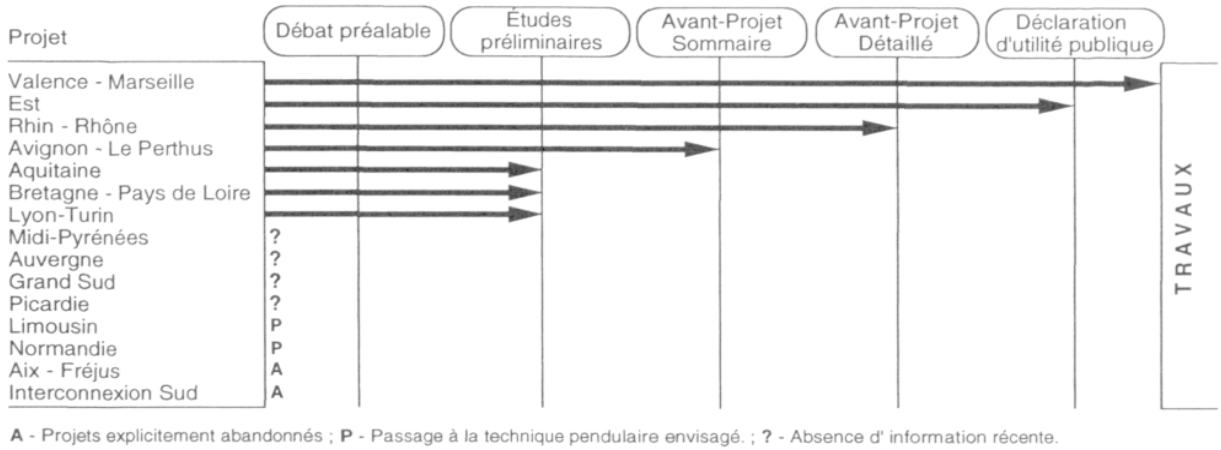
1. Lignes à grande vitesse en service au 30 juin 1996
2. T.G.V. Méditerranée en construction
3. T.G.V. Est, déclaré d'utilité publique
4. Lignes à grande vitesse en projet, réalisation probable
5. Utilisation probable de matériel pendulaire sur lignes existantes
6. Raccordement entre lignes nouvelles et réseau classique
7. Principales villes desservies par T.G.V. à l'horizon 2010

Fig. 1 – **Infrastructures parcourables à grande vitesse ou adaptées à la pendulation à l'horizon 2010.**

Infrastructures dedicated to high speed trains or tilting trains in the 2010's.

B. La fin de l'exception française ?

Nous avions eu l'occasion dans un précédent article (Zembri, 1993) de montrer que la voie française se différenciait des options retenues par nos partenaires européens (Allemagne, Italie, Belgique) en matière de connexion au



A - Projets explicitement abandonnés ; P - Passage à la technique pendulaire envisagé. ; ? - Absence d' information récente.

Fig. 2 – **État d'avancement des seize projets du Schéma directeur T.G.V. au 30 juin 1996.**

The 16 (sixteen) "Schéma Directeur T.G.V." projects : a state of progress at the end of june 1996.

réseau classique et d'implantation des points d'arrêts de la desserte rapide. Si la S.N.C.F. n'entend pas revenir sur les implantations déjà réalisées, elle a toutefois consenti certaines inflexions décelables dans les projets actuels. L'exemple de la gare Rhône-Alpes Sud (ex-Rovaltain), qui sera édifiée à St-Marcel-lès-Valence, montre que la connexion directe à une ligne régionale (en l'occurrence Valence-Grenoble) croisant la nouvelle infrastructure devient enfin digne d'intérêt. Ce ne fut pas le cas dans des circonstances comparables pour la gare Haute-Picardie voici cinq ans, et son faible trafic actuel démontre que compter sur une autoroute en projet plus que sur une liaison ferroviaire existante n'était pas la meilleure option...

Dans le même registre, l'« effet tunnel » montré par François Plassard (Bonnafous, Plassard & Vulin, 1993) pénalise au fur et à mesure de la réalisation des infrastructures nouvelles un nombre croissant d'espaces en situation intermédiaire, sans qu'ils puissent bénéficier en contrepartie de compensations (gares nouvelles, maintien d'une desserte classique performante). Cet effet s'étend plus ponctuellement aux sections de lignes classiques empruntées par les T.G.V. pour les dessertes terminales, avec de nombreuses suppressions d'arrêts par rapport aux dessertes antérieures (lignes de Bretagne, ligne de Poitiers à La Rochelle) traduisant une méconnaissance de l'utilisation non négligeable des trains à grand parcours pour des relations d'ordre régional.

La première initiative originale pour lutter autant que faire se peut contre cet « effet tunnel » a vu le jour en 1995 du fait du Conseil général de l'Yonne, désireux de profiter du raccordement existant de Saint-Florentin en demandant une relation T.G.V. quotidienne entre le Nord du département et l'axe rhodanien. Celle-ci sera lancée en septembre 1996 entre Melun et Marseille avec arrêts à Sens et Laroche-Migennes, ce qui recréera une relation directe impossible depuis le lancement du T.G.V. Sud-Est en 1981. Dans un deuxième temps, le Département souhaiterait voir construire une gare de connexion T.G.V. / ancienne ligne Paris-Lyon à Saint-Florentin, afin de profiter enfin d'une infrastructure qui traverse en étrangère son territoire.

Mais des problèmes restent non résolus pour l'instant, à commencer par les effets négatifs de la multiplication des T.G.V. dits de jonction sur la desserte de lignes classiques transversales comme Lyon-Nantes. Il en demeure l'impression tenace que le T.G.V. est développé dans ces cas précis contre le réseau classique et non en complémentarité, alors que les marchés de déplacements concernés sont très différents : le T.G.V. a surtout vocation à acheminer des trafics de pôle à pôle en négligeant les parcours partiels ou de cabotage que la desserte classique antérieure permettait d'effectuer en même temps. Le processus de régionalisation en cours devrait permettre de pallier partiellement ce manque, mais au prix d'efforts financiers importants.

C. La revanche du pendulaire

La technique de pendulation est ancienne. La S.N.C.F. la testait déjà dans les années 1960 et avait même conçu une série de voitures voyageurs susceptibles d'être équipées une fois le système mis au point. Mais cela n'intervint jamais, et l'on avait pris à la S.N.C.F. le parti d'ignorer les importants progrès réalisés en Espagne et surtout en Italie. Le système italien (*pendolino*) est désormais rodé. Outre une utilisation massive du pendulaire sur le réseau national, qui permet de combiner grande vitesse sur ligne nouvelle et vitesse relevée sans grands travaux de voie sur les infrastructures classiques, il est exporté en Allemagne, en Finlande, en Suisse, etc. Parallèlement, la grande vitesse à la suédoise s'appuie sur un kilométrage très limité de lignes nouvelles, grâce précisément à la pendulation.

Le retour en grâce du pendulaire en France s'explique par la nécessité de remettre à plat les projets du S.D. T.G.V. Il est certain que certaines lignes ne seront pas réalisées dans un avenir proche, et que celles qui demeurent nécessaires verront leur réalisation très étalée dans le temps. Certains élus qui réclamaient hier une ligne nouvelle, prenant acte de cette évolution, se convertissent désormais au pendulaire : c'est le cas en Limousin et en Basse-Normandie. En même temps, le pendulaire peut contribuer au renouveau du réseau classique. Pour un investissement limité (matériel roulant, adaptations des voies), il est possible d'augmenter les vitesses autorisées de 15 à 20 %, et d'améliorer les temps de parcours en maintenant de surcroît une desserte des espaces en situation intermédiaire. Enfin, comme cela se pratique en Italie, des T.G.V. pendulaires (le prototype français est attendu pour 1997) peuvent cumuler les gains de temps réalisés sur ligne nouvelle et sur des infrastructures classiques.

Conclusion

Nous sommes donc en train de passer progressivement dans l'après Schéma directeur. Il est désormais acquis que la France ne sera pas quadrillée par des lignes T.G.V. telles que nous les connaissons actuellement. Les réalisations à venir seront plus modestes. L'accent sera mis sur des opérations plus ponctuelles, sur la polyvalence des infrastructures nouvelles (accessibles à des services régionaux rapides, à des trains de Fret) et des matériels roulants, d'un niveau

supérieur de performances quelle que soit la nature de la voie. On peut en attendre logiquement un raisonnement plus en termes de réseau que d'axe : des solutions moins rigides que celles adoptées jusqu'ici devraient permettre une meilleure diffusion des effets de la grande vitesse sur un nombre plus important de liaisons et pour des parcours moins longs.

Il est vrai que de telles évolutions sont moins spectaculaires, mais elles profitent à un plus grand nombre d'espaces. En cela, l'équité territoriale voulue dans le cadre de la politique actuelle d'aménagement du territoire serait plus vite approchée que par la construction successive mais très lente de nouvelles lignes aux effets plutôt déstructurants et polarisants. Car le T.G.V. tel que nous le connaissons ne rapproche que les grands pôles les uns des autres en pénalisant relativement les autres liaisons[1] et il renforce avant tout l'attraction parisienne.

Laboratoire Techniques, Territoires, Sociétés (L.A.T.T.S.)
U.R.A. 1245, 6 et 8, avenue Blaise Pascal
Cité Descartes, Champs-sur-Marne, 77455 Marne-La-Vallée Cedex 2

Éléments de bibliographie

Beauvais (Jean-Marie), « A offre nouvelle, mobilité nouvelle ? », *Transports Urbains*, n° 74 (janvier-mars 1992), p. 5-12.

Bonnafous (Alain), Plassard (François), Vulin (Bénédicte), *Circuler demain*, D.A.T.A.R./ Éd. de l'Aube, 1993.

Fournier (Jacques), *Le train, l'Europe et le service public*, Éd. Odile Jacob, 1992.

O.E.S.T., *Impact du T.G.V. sur le trafic du Sud-Est entre 1981 et 1984*, Paris, novembre 1987.

Troin (Jean-François), *Rail et aménagement du territoire ; des héritages aux nouveauix défis*, Édisud, 1995.

Varlet (Jean), *L'interconnexion des réseaux de transport en Europe*, Institut du Transport Aérien, coll. Études et Documents, 1992.

Zembri (Pierre), « T.G.V. - Réseau ferré classique : des rendez-vous manqués », *Annales de Géographie*, n° 571, 1993, p. 282-295.

Postface (février 1997)

L'intervalle temporel entre la remise de ce texte et sa parution effective a été riche en événements concernant notre sujet. Un point s'impose donc pour rendre compte du rapport Rouvillois, rendu au gouvernement le 8 octobre 1996.

1. Sur ce point (conjugaison d'un effet « réducteur » limité et d'un effet « distanciateur » plus largement diffusé), on se réfèrera à Beaucire (Francis), « L'effet T.G.V. : une France à géométrie variable ou... le T.G.V. brouilleur de cartes », *Transports Urbains*, n° 74 (janvier-mars 1992), p. 13-16.

Les préconisations de Philippe Rouvillois vont dans le sens d'une plus grande modestie :

- abandon pur et simple de huit projets à la rentabilité prévisionnelle trop aléatoire (ceux qui apparaissent comme n'ayant pas avancé dans la *fig. 2)* ;
- phasage de la réalisation des six projets demeurant en lice (le T.G.V. Est y compris), en privilégiant dans un premier temps les sections les plus utiles par les gains de temps réalisés ou le désengorgement des axes classiques ;
- accent sur la technique pendulaire, beaucoup moins coûteuse. Pour ce faire, un effort de recherche exceptionnel a été immédiatement consenti dans le cadre du second P.R.E.D.I.T. (programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres) afin de sortir une rame prototype dès 1997 ;
- réintégration des lignes nouvelles dans un réseau global avec desserte plus systématique des centres-villes, recherche du maximum de connexions avec les lignes classiques et mixité là où cela est possible des infrastructures à grande vitesse (voyageurs et fret) ;
- recherche de nouvelles formes de mobilisation des capitaux en privilégiant des structures d'économie mixte.

Ce rapport constitue aussi une rupture par sa méthode d'évaluation des projets : le taux de rentabilité interne prévisionnel, peu adapté à la prochaine séparation organique entre les gestions de l'infrastructure et de l'exploitation, est remplacé par les coûts prévisionnels à la charge de chaque gestionnaire.