



LES PERDANTS DU TGV

Les effets pervers de l'exploitation du TGV sur la desserte des villes moyennes

Version provisoire V2

Etude réalisée par la commission TGV de la FNAUT
avec l'aide financière de la DATAR

29 avril 2011

Résumé

La mise en service progressive des lignes à grande vitesse depuis 1981 a entraîné une amélioration spectaculaire des relations ferroviaires entre la région parisienne et les principales métropoles de province. Les voyageurs se déplaçant sur les grands axes radiaux en ont largement bénéficié et le trafic ferroviaire s'est fortement développé sur ces axes.

Le TGV a bien joué son rôle attendu d'outil de transfert modal puisqu'il a provoqué la disparition de plusieurs relations aériennes intérieures et la diminution du trafic sur celles qui ont subsisté (-50% sur Paris-Marseille par exemple) et qu'il a même, sur certaines relations à moyenne distance, concurrencé efficacement la voiture (voir annexe 1).

Mais on constate aujourd'hui que, comme les autoroutes mais pour des raisons différentes, le TGV n'est pas « automatiquement » un outil d'aménagement du territoire.

En effet, non seulement il n'a pas eu les effets économiques attendus dans certaines grandes villes desservies, mais son introduction s'est traduite :

- par la stagnation ou l'affaiblissement, très sensible, des relations ferroviaires (parfois avec Paris mais surtout les relations de cabotage avec les grandes villes de province) de nombreuses villes moyennes auparavant bien desservies par les trains classiques de jour et de nuit (par exemple Chartres, Saumur, Saint-Quentin, Epernay, Bar-le-Duc, Dole, Roanne, Thonon et Evian) ;

- et par l'assèchement de plusieurs lignes classiques radiales et transversales et la dégradation des relations des villes moyennes entre elles et avec les métropoles de province.

Diverses situations caractéristiques sont présentées dans cette étude. L'impact analogue des trains TéoZ mis en service sur les axes Paris-Clermont et Paris-Toulouse ainsi que sur la transversale Sud est également examiné.

Cette évolution a été aggravée par la création de gares nouvelles « exurbanisées » qui ont empêché le TGV d'irriguer correctement les territoires régionaux et de desservir les petites villes par correspondance avec les TER, par les méthodes d'exploitation du TGV et par le désintérêt manifesté par la SNCF pour les relations classiques intercités de jour et de nuit, assurées par les trains Corail et Lunéa. Elle n'a été que très partiellement corrigée par la diversification des dessertes TGV et le développement de relations régionales complémentaires.

La mise en place du réseau des LGV n'a pas été pensé en termes d'aménagement du territoire et ses effets pervers, dénoncés dès l'origine par la FNAUT, sont aujourd'hui clairement perceptibles. Plusieurs types de correctifs supplémentaires sont proposés :

- des aménagements d'infrastructures (raccordements, gares) ;
- une réorientation des méthodes d'exploitation du TGV par la SNCF (sélection des arrêts, maintien de relations classiques parallèles aux LGV, information des voyageurs) ;
- une relance des relations classiques intercités.

Des recommandations concernant le programme d'extension du réseau des LGV sont également avancées : révision de certains projets de LGV tels que Poitiers-Limoges, abandon de la construction de gares TGV exurbanisées.

Sommaire

Introduction	5
1. Historique de la mise en service des LGV	7
1.1 Les lignes en service	
1.2 Les lignes en construction	
1.3 Les lignes décidées	
1.4 Les lignes à l'étude	
1.5 Les lignes en projet	
1.6 Les TGV intersecteurs	9
1.7 Les TGV conventionnés	10
2. Etat des lieux	11
2.1 Les effets du TGV Sud-Est	12
2.2 Les effets du TGV Méditerranée	13
2.3 Les effets du TGV Atlantique	14
2.3.1 La branche Ouest	
2.3.2 La branche Sud-Ouest	
2.4 Les effets du TGV Nord	15
2.4.1 L'axe Paris-Lille	
2.4.2 L'axe Paris - Saint-Quentin	
2.5 Les effets du TGV Est	16
2.6 Les effets du TGV Rhin-Rhône	17
2.6.1 L'axe Paris-Mulhouse	
2.6.2 L'axe Strasbourg-Lyon	
2.7 Les effets des TGV intersecteurs	18
2.7.1 Les TGV diamétraux	
2.7.2 Les TGV transversaux	
2.8 Synthèse des effets pervers de l'exploitation du TGV	21
2.8.1 La perte d'accessibilité de territoires intermédiaires	
2.8.2 Les détournements de trafics au profit du TGV	
2.8.3 La massification de l'offre profitant aux grandes villes	
2.8.4 L'exploitation du TGV au détriment des dessertes locales	
2.9 Les effets des trains Téoz	23
2.9.1 Paris-Clermont	
2.9.2 Paris-Toulouse	
2.9.3 La transversale sud	
3. Correctifs proposés	
3.1 Les infrastructures	25
3.1.1 Raccordements entre LGV et lignes classiques	
3.1.2 Raccordement des gares TGV au réseau TER	

3.2 L'exploitation du TGV	26
3.2.1 Sélection des arrêts	
3.2.2 Ruptures de charge	
3.2.3 Maintien de relations classiques parallèles aux LGV	
3.2.4 Rabattements sur le TGV	
3.3 La relance des relations classiques intercités	30
3.3.1 Les infrastructures	
3.3.2 L'exploitation	
4. Recommandations pour les futures LGV	34
4.1 Les LGV pertinentes	34
4.2 Le maillage du réseau des LGV	36
4.3 Le positionnement des gares	37
4.4 Les projets de LGV dans un projet global de desserte du territoire	38
4.4.1 Conception des projets	33
4.4.2 Réalisation des projets	33
Conclusion	39
Références bibliographiques	40
Annexes	
1 - Plan du réseau des LGV	41
2- La réduction des temps de parcours au départ de Paris	42
3 - Illustration de la concurrence voiture-TGV	43
4 - Les dessertes Paris-Alès et Paris-Arles	44
5 – La desserte de Lons-le-Saunier	46
6 - La desserte Paris-Gap-Briançon	47
7 - La desserte diurne Paris-Limoges-Toulouse	48
8 - Le réseau classique Intercités proposé par la FNAUT	50
9 - Observations sur le projet de LGV POCL par la FNAUT Région Centre	53
10 - Principales évolutions des dessertes Grandes lignes depuis 1981	56

Cette étude a été pilotée par Jean Sivardière. Ont contribué à sa rédaction : Jean-Yves Bouffet, Yves Boutry, Stéphane Etaix, Frédéric Laugier, Gilles Laurent, Benoît Lejay, Jean Lenoir, Dominique Romann, Jean-Marie Tisseuil, Jean-François Troin, Philippe Valérian, Jean-Claude Vuillemin, Denis Wenisch.

Merci de signaler ceux qui ont été oubliés

Introduction

La mise en service d'une nouvelle LGV provoque le plus souvent de nombreuses protestations des voyageurs, mécontents des contraintes liées à la réservation obligatoire pour accéder au TGV et surtout de la hausse des tarifs et des suppressions d'arrêts dans les villes moyennes - on l'a vérifié en particulier en 2007 lors de l'ouverture de la LGV Est.

Elle s'accompagne en effet de la suppression systématique ou, dans le meilleur des cas, de l'élagage ou d'une dégradation importante des dessertes sur les voies classiques parallèles aux LGV. Les dessertes TGV n'étant pas concurrencées par des dessertes classiques, la SNCF peut alors se permettre d'augmenter le prix des billets de manière significative. A titre de comparaison, les automobilistes ne sont pas obligés d'emprunter les autoroutes payantes car les routes parallèles n'ont pas été fermées à la circulation.

Les dessertes longues distances dont bénéficiaient certaines villes moyennes situées sur l'axe de la LGV sont brutalement réduites. Le positionnement des gares nouvelles dédiées au TGV peut contribuer lui aussi à l'affaiblissement de la desserte de ces villes moyennes.

D'autre part, lorsque les TGV circulent sur les voies classiques qui prolongent les LGV, ils apportent un léger gain de temps sur les trajets entre grandes villes mais ne sont accessibles que sur réservation et sont, sauf exception, interdits aux usagers du TER ; les trains classiques qui desservaient les villes moyennes sont souvent supprimés.

Notons cependant que si la disparition d'une relation directe entre une ville moyenne et Paris est souvent pénalisante, elle n'est pas nécessairement synonyme de dégradation : son remplacement par une relation comportant une correspondance peut entraîner un gain de temps ou de fréquence.

La SNCF, souhaitant maximiser le remplissage de ses TGV, n'hésite pas, par ailleurs, à rabattre systématiquement les voyageurs sur les LGV, quitte à leur imposer de longs détours et une tarification plus élevée et à assécher certaines lignes classiques, radiales ou transversales. Certaines des dessertes abandonnées par la SNCF sont reprises en partie par les régions, avec un tronçonnement qui pénalise les utilisateurs de bout en bout.

Cette étude montre que, si le TGV a provoqué des transferts modaux favorables aux économies d'énergie (voir annexe 1), il n'est pas profitable à toutes les villes françaises. Mais il n'y a là aucune fatalité.

Une ville moyenne a une population comprise entre 20 000 et 100 000 habitants. Les villes moyennes représentent aujourd'hui 26 % de la population française (soit un peu plus de 16 millions d'habitants). Elles ont un rôle de relais entre métropoles et territoires ruraux. Leur accessibilité et leur attractivité sont des enjeux importants de l'aménagement du territoire.

L'objectif de cette étude est donc triple :

- recenser les villes moyennes pénalisées par le TGV pour chacune des lignes à grande vitesse Sud-Est, Méditerranée, Atlantique, Nord, Est et Rhin-Rhône ;
- évaluer les correctifs introduits par la SNCF et les régions, et proposer des interventions supplémentaires ;
- formuler des recommandations en vue d'améliorer la politique suivie par la SNCF et les régions lors des futurs développements des dessertes TGV: tracé des LGV, gares nouvelles, dessertes TGV, TET et TER.

Avertissement

Précisons que, malgré les nombreuses critiques présentées à l'égard du TGV, cette étude n'a pas pour but de présenter une critique systématique de la construction du réseau des lignes à grande vitesse : ce ne sont pas tant les infrastructures LGV ou le principe même du TGV mais plutôt certaines méthodes d'exploitation de l'ensemble des relations ferroviaires – TGV et classiques – qui sont visées. La FNAUT fait la différence entre le TGV tel qu'il est et le TGV tel qu'il pourrait être.

Une preuve de l'importance cruciale des méthodes d'exploitation est fournie par la suppression d'arrêts sur les lignes classiques parcourues par les TGV, et par l'impact de la mise en service des trains TéoZ qui circulent sur le réseau classique : ses effets pervers sont analogues à celles des TGV.

D'autre part la FNAUT n'attribue pas à la seule apparition du TGV la dégradation des relations classiques observée depuis vingt ans : certaines de ces dernières (Lyon-Bordeaux, l'Aubrac sur la ligne des Causses, le Cévenol sur la ligne des Cévennes) auraient sans doute décliné pour d'autres raisons. Les trains Corail Calais-Lille-Metz-Strasbourg ont disparu, mais l'arrivée du TGV n'en est pas responsable.

Les dernières grandes électrifications de lignes classiques (Paris-Nantes) sont intervenues au début des années 1980. Depuis cette période, les investissements classiques se sont raréfiés et, après le renouveau des années 1970 lié à l'introduction des turbotrains, les dessertes classiques se sont dégradées (allongement des temps de parcours, correspondances difficiles), à l'exception notable de Paris – Clermont-Ferrand, puis ont été ensuite fragilisées par le développement accéléré du réseau autoroutier et des relations aériennes intérieures.

1. Historique de la mise en service des LGV et des TGV intersecteurs

1.1 Les lignes en service

La mise en place du réseau des lignes à grande vitesse s'est faite par étapes successives.

LGV Sud-Est

1981 : section sud [Saint-Florentin](#) - [Lyon](#) ([Sathonay-Camp](#))

1983 : section nord [Paris-Lyon](#) - [Saint-Florentin](#)

LGV Atlantique

1989 : [Paris-Montparnasse](#) - [Le Mans](#), branche Bretagne-Pays de la Loire

1990 : [Courtalain](#) - [Saint-Pierre-des-Corps](#) - [Monts](#), branche Aquitaine

LGV Rhône-Alpes

1992 : section nord [Montanay](#) - [Saint-Quentin-Fallavier](#)

1994 : section sud [Lyon-Saint-Exupéry TGV](#) - [Valence TGV](#)

LGV Nord

1993 : [Paris Nord](#) - [Lille-Flandres](#) - [Calais-Fréthun](#) vers le [Tunnel sous la Manche](#)

1997 : [Lille-Flandres](#) - frontière belge vers Bruxelles

LGV d'interconnexion en Ile-de-France

1994 : contournement Est de Paris, [Vémars-Coubert](#)

LGV Méditerranée

2001 : [Valence TGV](#) - [Marseille](#) avec bifurcation à l'ouest d'[Avignon](#) vers [Nîmes](#)

LGV Est

2007 : [Paris-Est](#) ([Vaires-sur-Marne](#)) - [Baudrecourt](#) en Moselle

LGV Languedoc-Roussillon

2010 : section internationale [Perpignan - Figueras](#)

1.2 Les lignes en construction

[LGV Rhin-Rhône](#), première phase de la branche Est entre Auxonne et Petit-Croix : mise en service fin 2011

[LGV Est européenne](#) (deuxième phase Baudrecourt-Vendenheim) : mise en service en 2016

1.3 Les lignes décidées

[LGV Bretagne-Pays de la Loire](#) ([Le Mans-Rennes](#)) : mise en service prévue en 2016

[LGV Sud Europe Atlantique \(Tours-Bordeaux\)](#) : mise en service prévue en 2017

[Contournement de Nîmes et de Montpellier](#)

1.4 Les lignes à l'étude

[LGV Poitiers-Limoges](#)

[LGV Rhin-Rhône](#), deuxième phase de la branche Est petit-Croix - Lutterbach

[LGV Rhin-Rhône](#) branche Ouest Aisy-[Dijon](#)

[LGV Rhin-Rhône](#) branche Sud Dole – Bourg-en-Bresse

LGV Lyon-Turin, section internationale Saint-Jean-de-Maurienne - [Turin](#)

LGV Lyon-Turin, section française Lyon-Saint-Jean-de-Maurienne

[LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur \(Marseille-Toulon-Nice\)](#)

[LGV Montpellier-Perpignan](#)

[LGV Bordeaux-Toulouse](#)

LGV [Bordeaux-frontière espagnole](#)

[LGV Interconnexion Sud](#), liaison Valenton-Orly-Massy

LGV POCL de doublement de la LGV Sud Est : [Paris-Bourges/Nevers-Lyon](#)

[LGV Normandie](#) : Paris-Rouen-Le Havre/Caen

1.5 Les lignes en projet

[LGV Picardie](#) : ligne directe Paris-tunnel sous la Manche passant près d'Amiens

[LGV Toulouse-Narbonne](#) complétant la transversale sud

[Paris-Orléans-Bourges-Montluçon-Clermont-Ferrand](#) / [Limoges-Toulouse](#) (ou [POLT](#))

Bien d'autres projets ont été évoqués par des associations ou groupes de pression :

- [LGV Rhin-Rhône](#) branche nord : Belfort-[Nancy](#)-Epinal-[Metz-Luxembourg](#)

- [Libourne-La Réole](#) (contournement est de Bordeaux)

- [Rennes-Dijon](#) via [Orléans](#) (Courtalain-Pasilly)

- [Nantes-Angers-Paris](#) ([LGV Sud-Loire](#))

- [Rouen-Amiens-Saint-Quentin-Laon-Reims](#) (Arc Picard)

L'association ALTRO a proposé une [Transversale Alpes Auvergne Atlantique](#) complétée par une LGV Limoges-Angoulême et une LGV des Estuaires [Poitiers-Nantes-Rennes-Caen](#). Ce projet pharaonique a été critiqué par la FNAUT.

Dernier projet proposé afin de désengorger l'Ile-de-France dans les prochaines décennies : une grande rocade, longue de 385 km, qui partirait de Frétil, point de convergence des flux venant du tunnel sous la Manche et de Belgique, croiserait la LGV Paris-Strasbourg près de Reims avec deux raccordements et aboutirait à Aisy-sur-Armançon (au nord-ouest de Dijon), pour se raccorder à la branche ouest de la future LGV Rhin-Rhône. Ce tracé, selon son promoteur Jean Boudaille, permettrait le doublement de l'ensemble des LGV Nord, Interconnexion et Sud-est par un itinéraire totalement indépendant depuis Lille jusqu'à Lyon, via Châlons-en-Champagne. Les TGV qui l'emprunteraient seraient à l'écart des zones très urbanisées d'Ile-de-France et pourraient atteindre des vitesses de 360 à 400 km/h.

Transmise aux collectivités concernées, cette proposition a notamment été prise au sérieux par le président du conseil régional de Champagne-Ardenne selon lequel le réseau TGV est « centré sur Paris et l'Ile-de-France ; il faudra inévitablement réfléchir à des itinéraires alternatifs de contournement pour remédier à la saturation des lignes actuelles ». Elle a au contraire été critiquée par la FNAUT en raison de son peu d'utilité et de son coût prévisible.

1.6 Les TGV intersecteurs

La SNCF propose actuellement trois types de relations TGV :

- des relations radiales utilisant uniquement des LGV (par exemple Paris-Marseille), ou des LGV et des lignes classiques (Paris-Brest) ;
- des relations province-province diamétrales ou « passe-Paris » utilisant en particulier la LGV d'interconnexion ou une ligne classique telle que Massy-Valenton, les TGV reliant deux villes de province en transitant par l'Ile de France mais en évitant Paris intra-muros ;
- des relations transversales ne transitant pas par l'Ile-de-France (Metz/Strasbourg/Genève-Marseille et bientôt les relations Rhin-Rhône).

Les premiers TGV province-province ont été lancés par la SNCF en septembre 1984 entre Lille et Lyon via la Grande Ceinture parisienne, et en 1986 entre Rouen et Lyon. La LGV d'interconnexion Est a permis en 1994 de raccourcir les trajets province-province et de desservir d'autres gares franciliennes que les seules gares parisiennes.

Certaines relations diamétrales empruntent uniquement la LGV d'interconnexion Est : Bruxelles-Perpignan ; Bruxelles-Nice ; Strasbourg-Lille ; Lille-Toulouse via Montpellier ; Lille-Besançon via Dijon.

D'autres relations diamétrales transitent par Massy-TGV : Marseille-Lyon-Nantes/Rennes ; Nantes - Bourg-Saint-Maurice (pendant les vacances scolaires d'hiver) ; Lyon-Poitiers (en fin de semaine pour la desserte du Futuroscope). Le TGV Marseille-Le Havre transite par Massy-Palaiseau et Versailles-Chantiers.

Enfin des relations diamétrales transitent à la fois par la LGV d'interconnexion Est et Massy-TGV : Lille-Hendaye et Lille-Toulouse par Bordeaux ; Bruxelles-Bordeaux ; Lille-Rennes/Nantes ; Strasbourg-Rennes/Nantes/Bordeaux.

Les dessertes transversales sont beaucoup moins nombreuses : Marseille-Toulouse via Montpellier ; Lyon-Marseille ; Metz-Nice ; Strasbourg-Marseille ; Genève-Montpellier/Nice via Lyon ; Bordeaux-Dijon via Toulouse ; Melun-Marseille.

1.7 Les TGV conventionnés

Des relations TGV radiales ou diamétrales originales ont été ou sont encore conventionnées par des régions afin de compléter les services de la SNCF et, en particulier, assurer une liaison avec Roissy (voir Objectif Rail, mars-avril 2011).

Dès 1995, la région Bourgogne a conventionné des TGV Dijon-Lille par Roissy ; l'initiative a été renforcée en 1996 avec le soutien de la région Franche-Comté : des TGV Besançon-Lille desservant Dole ont été créés avec succès, et ont survécu sans conventionnement.

Des TGV Melun-Marseille ont vu le jour en 1996 à l'initiative de la région Bourgogne et du département de l'Yonne, ils desservent Fontainebleau, Sens, Laroche-Migennes, Lyon, Valence et Avignon.

En 1997, une relation Cherbourg-Lille a été conventionnée par la Basse-Normandie, desservant Valognes, Carentan, Caen, Lisieux, Evreux, Massy et Marne-la-Vallée. Cette relation a été supprimée en 1999 faute de clientèle suffisante.

En 2001, une relation Tours-Roissy a été subventionnée par la région Centre, elle a disparu dès 2002 pour la même raison.

En 2007, une relation Brive-Lille via Limoges, La Souterraine, Châteauroux, Vierzon, Orléans, Juvisy, Marne-la-Vallée et Roissy a été subventionnée par les régions Centre et Limousin ; elle a été maintenue malgré son succès très modeste.

En 2009, des relations Le Havre-Strasbourg via Rouen, Mantes, Conflans-Fin d'Oise, Roissy et Cherbourg-Dijon via Mantes, Roissy ont été créées puis supprimées fin 2010.

En définitive, les seules relations qui subsistent sont Besançon-Lille, aujourd'hui reprises à titre commercial par la seule SNCF, Melun-Marseille et Brive-Lille.

2. Etat des lieux

L'impact de la mise en service progressive des LGV sur la qualité de la desserte ferroviaire des villes moyennes françaises peut être apprécié de plusieurs manières complémentaires.

1 - Les relations directes qui existaient entre Paris et les villes de province avant la mise en place du TGV peuvent être recensées et comparées aux relations, directes ou non, qui existent aujourd'hui. On peut ainsi détecter des villes pour lesquelles l'établissement de relations directes par TGV serait justifié.

Une étude préliminaire réalisée par Benoît Lejay a concerné les 33 villes du Sud-Est de plus de 5000 habitants qui avaient une relation directe depuis Paris et l'ont perdue depuis la mise en service du TGV puis les villes de l'Est, en considérant les services de trois années : 1975 (date de la dernière parution de l'indicateur Chaix, sur lequel il est facile de repérer toutes les relations directes depuis Paris, 2005 (deux ans avant la mise en service du TGV Est) et 2009.

L'attention portée aux relations directes est justifiée par les observations suivantes :

- le trafic Alsace-Méditerranée a baissé entre 2002 et 2003, la clientèle n'ayant pas réagi favorablement au gain de temps apporté par l'introduction d'une relation Corail + TGV avec changement à Lyon par rapport à une relation directe Corail plus lente ;

- la SNCF elle-même estime que l'introduction d'une rupture de charge a le même effet auprès de la clientèle qu'un allongement du temps de parcours de 1h30.

2 - Paris n'est pas le seul centre d'attraction des villes moyennes. On doit également étudier l'évolution des relations directes entre les villes de province et la ou les métropoles situées sur l'axe considéré, par exemple les relations entre Versailles ou Chartres et Rennes ou Nantes, ou encore entre Commercy et Strasbourg. Les possibilités de cabotage entre villes moyennes méritent aussi attention.

3 - La desserte des villes moyennes situées sur une LGV ou sur une voie classique en constituant un prolongement est soumise au bon vouloir de la SNCF, qui peut décider d'élaguer ses dessertes ou ses arrêts. Certaines d'entre elles sont actuellement menacées, Roissy-Arras et Arras-Dunkerque en particulier. Tout un territoire rendu attractif grâce au TGV peut subitement perdre son attractivité de ce point de vue.

4 - Il faut aussi s'intéresser aux « effets collatéraux » de la mise en service d'une LGV sur les lignes radiales ou transversales d'aménagement du territoire dont la clientèle a été captée, au moins partiellement, par le TGV, ce qui a entraîné une réduction des dessertes. Des détournements de clientèle ont souvent été organisés par la SNCF elle-même afin de mieux remplir ses TGV, elle a ainsi asséché la transversale Lyon-Nantes en « rabattant » systématiquement les voyageurs sur le TGV Lyon-Massy-Nantes. La ligne Nantes-Bordeaux et la ligne des Cévennes ont également été pénalisées, il est à craindre qu'il en soit bientôt de même des lignes Paris-Bâle et Strasbourg-Besançon-Lyon par Lons-le-Saunier suite à la mise en service du TGV Rhin-Rhône.

2.1 Les effets du TGV Sud-Est

Le cas de Dijon est instructif. La construction de la LGV Paris-Lyon devait laisser Dijon à l'écart de l'axe Paris-Lyon, ce qui suscitait une forte opposition locale. Cependant, dès l'origine, ce risque a été partiellement corrigé par l'adjonction du raccordement Pasily-Aisy entre la LGV et la ligne PLM, ce qui a permis une forte amélioration des relations de Montbard, Dijon (et, au-delà, Dole, Besançon, Berne et Lausanne) avec Paris.

Cependant les relations de Dijon avec Lyon, Genève et les Alpes se sont dégradées. Pour aller de Dijon à Genève, il faut faire un détour par Lausanne. Les dessertes directes avec Chambéry ont disparu, le changement nécessaire à Lyon entraîne ici aussi un allongement du parcours. Un TER direct Dijon-Grenoble a été créé plus récemment par les régions Bourgogne et Rhône-Alpes, mais son manque de régularité va entraîner sa coupure à Lyon.

Sens a perdu sa desserte diurne directe vers Lyon et la Méditerranée en 1981. Mais la création d'un TGV conventionné Melun-Marseille a permis de corriger cette perte et de desservir Fontainebleau et Laroche-Migennes (voir section 1.7).

Voiron et Bourgoin n'ont plus de desserte directe avec Paris.

Culoz a perdu son unique relation quotidienne avec Paris (par arrêts d'un TGV Paris-Annecy) depuis la mise en service, fin 2010, de la ligne du Haut-Bugey empruntée dorénavant par les TGV Paris-Genève. Or Culoz est le centre du pays du Bas-Bugey, qui regroupe 88 communes et 55 000 habitants. Les déplacements quotidiens sont orientés vers Lyon, Genève, la Savoie et l'Isère, vers Paris pour les déplacements économiques et touristiques.

Rétablir la relation directe Bas-Bugey - Paris (comme est desservi le Haut-Bugey) en arrêtant le TGV Annecy-Paris qui passe sans arrêt en gare de Culoz à 7h24 le matin, et dans l'autre sens le TGV Paris Annecy passant à Culoz à 20h30, ne coûterait rien et éviterait aux voyageurs des correspondances à Lyon ou Bellegarde avec trajets d'approche trop souvent effectués en voiture. Cette desserte directe est réclamée par la chambre de commerce, les conseils généraux Ain et Savoie, les collectivités locales et par les associations.

Dans les cas de Sens et Culoz, les suppressions d'arrêts ne peuvent même pas être justifiées par des mises en services de LGV. Elles traduisent uniquement la volonté de la SNCF de limiter de plus en plus ses dessertes à celles dont les flux de trafic sont les plus importants.

La réouverture de la ligne Bourg – Bellegarde, intervenue fin 2010, a permis d'accélérer les TGV Paris-Genève à moindre coût, mais il ne faudrait pas que cette ligne serve uniquement aux TGV. Actuellement les 8 TGV Paris-Genève desservent Bellegarde, 2 desservent Bourg-en-Bresse et un seul Nurieux ; les 9 TGV Genève-Paris desservent Bellegarde, 2 desservent Bourg-en-Bresse et un seul Nurieux. La formule est satisfaisante pour Evian, Annemasse et Saint Gervais, mais la desserte de Bourg est insuffisante et le TGV, faute d'arrêt à Nurieux (à quoi sert cette gare ?) ou de correspondance TER à Bourg, ne bénéficie pas à Oyonnax et Saint-Claude.

2.2 Les effets du TGV Méditerranée

La desserte Grandes Lignes de la vallée du Rhône a été remplacée par une desserte TER comportant des arrêts plus nombreux, donc plus lente, le TGV desservant surtout des gares exurbaines (Valence-TGV, Avignon-TGV). Les fréquences sont plus faibles.

Alors que Montélimar est desservi par le TGV, des villes plus importantes ne le sont pas (Vienne) ou le sont de manière médiocre (Orange ; Arles 60 000 habitants ne dispose que de 2 ou 3 arrêts TGV). Un report de la clientèle d'Arles est observé vers Avignon-TGV par autocar ou par voiture. Cette pénalisation est importante pour les relations vers le nord, mais encore plus vers le sud alors que des correspondances permettaient de continuer vers le Languedoc-Roussillon via Montpellier et la côte d'Azur via Marseille.

Aux Arcs, la SNCF essaye régulièrement de supprimer des arrêts de TGV (alors qu'elle dessert Draguignan et Saint-Tropez).

La desserte Paris-Gap-Briançon s'est détériorée (voir annexe 4) en lien avec la mise en service de la gare de Valence-TGV.

La mise en place de l'offre TGV diurne a permis à la SNCF de supprimer (totalement ou en partie) les trains de nuit : c'est ainsi que le Flandres-Riviera (Lille-Nice) après être devenu trihebdomadaire, est passé à la trappe dans le courant de la dernière décennie alors qu'il est évident que, sur des parcours aussi longs, le TGV ne peut assurer un service équivalent.

Les trains de nuit ont été également supprimés entre Paris et Béziers/Marseille en juin 2001, ce qui ne permet qu'une arrivée tardive le matin dans ces villes (souvent après le premier avion) ou oblige à partir à 5 h54 du matin pour être à un rendez-vous en début de matinée. Ces suppressions augmentent souvent le prix du voyage en obligeant le voyageur à partir la veille et à passer une nuit à l'hôtel.

Depuis la mise en service du TGV Méditerranée, la SNCF cherche à supprimer la desserte des Causses et des Cévennes en rabattant le trafic Clermont-Ferrand - midi sur le TGV, ce qui enclave un peu plus ces régions.

Contrairement aux pratiques des autocaristes, l'aspect touristique des voyages est totalement ignoré par la SNCF.

L'annexe 3 décrit l'évolution des dessertes Paris-Alès et Paris-Arles.

2.3 Les effets du TGV Atlantique

2.3.1 La branche Ouest

Lors de la mise en service de la branche Ouest, Chartres a perdu ses relations directes pour Le Mans et la Bretagne. Les dessertes sans arrêt entre Chartres et le Mans ont disparu.

Les gares de Landivisiau, Laval et Vitré ont perdu des arrêts des TGV Brest-Paris.

Les gares de Sablé et Ancenis ont perdu des arrêts des TGV Nantes-Paris.

Les dessertes directes Saumur-Paris ont disparu.

Plusieurs villes moyennes situées sur les lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper ont perdu des relations directes avec Paris.

2.3.2 La branche Sud-Ouest

Sur l'axe Paris-Bordeaux-Espagne, Orléans et Blois n'ont plus de desserte directe avec Poitiers, Angoulême et Bordeaux. Ces villes ont perdu les correspondances qu'offraient ces dessertes vers l'Espagne, le piémont pyrénéen, la vallée de la Garonne et le bassin toulousain.

Entre Paris et Toulouse, depuis la réforme horaire de l'hiver 2000, la SNCF privilégie le TGV aux dépens des villes intermédiaires de la ligne classique POLT (Châteauroux, Limoges, Brive et Cahors) qui voient dorénavant leurs dessertes centrées sur Paris.

Il n'est même pas possible depuis Limoges de faire l'aller-retour à Toulouse pour une journée de travail. Il en est de même depuis Toulouse vers Limoges. L'annexe 4 décrit l'évolution de l'offre diurne sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse depuis une trentaine d'années.

2.4 Les effets du TGV Nord

2.4.1 L'axe Paris-Lille

Amiens a conservé ses trains directs vers les villes du Nord (Arras, Douai et Lille), mais Creil les a perdus. Avant l'arrivée du TGV, il était possible de faire Paris-Creil-Lille en 2 h 15, y compris tard dans la soirée. Entre les services 1990/1991 et 1999/ 2000, on trouvait 3 à 4 allers retours quotidiens entre Creil et Lille. Actuellement, pour aller de Creil (première gare de Picardie en nombre de voyageurs) à Lille, il faut passer par Paris et prendre le TGV ou passer par Amiens et prendre une correspondance pour Lille : la durée est, selon les heures, comprise entre 2h et 3h contre 1 h 30 auparavant. Cette situation est particulièrement difficile pour les étudiants picards qui doivent rejoindre Lille au départ de Creil.

2.4.2 L'axe Paris – Saint-Quentin

Après l'introduction des TGV et Thalys, les villes de Compiègne, Saint-Quentin, Aulnoye et Maubeuge ont perdu leurs trains de jour et de nuit vers Charleroi, Namur, Liège et Cologne. Il est désormais impossible de rallier ces différentes villes sans passer par Paris et utiliser Thalys : aucun train ne passe les deux points frontières de Feignies et Jeumont-Erquelines.

La ville de Saint-Quentin était desservie par 8 trains internationaux dans chaque sens un jour ouvrable de base, au service d'hiver 1990/1991. Six de ces trains desservaient Bruxelles (premier départ à 9h11 et dernier départ à 20h53). Quatre de ces trains étaient prolongés sur Amsterdam. Durant le service d'été, un septième train quotidien desservait Bruxelles. Saint-Quentin disposait aussi de deux liaisons diurnes vers Cologne ou Dortmund.

Actuellement, pour aller de Creil à Maubeuge, il n'y a plus de train direct mais une correspondance à Compiègne, la seule alternative étant de passer par Paris et de rejoindre Maubeuge via Lille par TGV.

Seuls les Corail Paris-Boulogne (qui allait autrefois jusqu'à Calais) et Paris-Maubeuge ont survécu, mais ils sont menacés (deux des cinq Paris-Maubeuge vont être supprimés malgré la convention Etat-SNCF relative aux trains TET). L'unique Corail Intercités quotidien Cambrai-Paris, menacé lui aussi, devrait être maintenu, au moins provisoirement.

Les relations TGV directes entre Paris et Arras, Dunkerque, Douai, Valenciennes, Lens et Béthune, Calais et Hazebrouck, Boulogne et Saint-Omer pourraient elles aussi disparaître. Les voyageurs étant obligés de se rendre à Lille par TER pour avoir accès au TGV.

On notera ici que, parce que la région Nord - Pas-de-Calais a imposé et financé la décision, la gare TGV de Lille-Europe a été positionnée en ville, près de celle de Lille-Flandres, et non exurbanisée, et que la vitesse du TGV a été exploitée régionalement par la création des TER-GV reliant Lille à Arras, Dunkerque et Calais.

A l'inverse, l'ouverture du tunnel sous la Manche n'a pas été valorisée par la création de relations entre le Nord - Pas-de-Calais et le Kent (le trajet ferroviaire Calais-Ashford est impossible, la SNCF ne proposant qu'une relation par Paris prenant 5 heures)... La Manche reste donc infranchissable en train pour ces deux régions voisines.

2.5 Les effets du TGV Est

A la mise en service de la LGV Est, la SNCF a tout fait pour obliger les voyageurs à utiliser le TGV. Les habitants de Mulhouse et Bâle ont été poussés à passer par Strasbourg pour aller à Paris au lieu d'utiliser la ligne classique Paris-Bâle (ligne 4). L'exploitation de la ligne classique Paris-Strasbourg a été tronçonnée.

Les villes de la vallée de la Marne (Epernay, Châlons-en-Champagne) et du Nord Meusien (Verdun) n'ont plus de relations directes vers Nancy. Les trois Corail directs de cabotage Paris-Nancy-Strasbourg ont été supprimés alors qu'ils n'avaient pas pour but d'assurer des relations de bout en bout. L'aspect « low cost » du voyage est totalement ignoré par la SNCF. Aller à Strasbourg ou à Metz requiert désormais deux changements.

Les TER sont moins nombreux et plus lents. Bien que d'excellente qualité, le matériel TER n'offre pas non plus le niveau de confort indispensable pour des trajets de plusieurs heures.

Au service d'été 1996, date de la dernière grande réforme horaire sur Paris-Strasbourg et Paris-Metz, on dénombrait un jour ouvrable de base au moins (la desserte étant dissymétrique) :

- 3 AR Paris-Metz-Luxembourg qui s'arrêtaient à Bar-le-Duc ;
- 1 AR Paris-Strasbourg qui s'arrêtait à Châlons-en-Champagne ;
- 4 AR Paris-Nancy qui desservaient Châlons-en-Champagne, Vitry-le-François, Toul et Commercy.

Les villes du bassin Meusien (Commercy, Toul) n'ont plus de relations directes correctes avec Paris. La desserte de Bar-le-Duc est fragile.

Les villes de Lunéville, Sarrebourg, Saverne n'auront plus de relations directes avec Paris lors de la mise en service de la seconde section de la LGV Est.

2.6 Les effets du TGV Rhin-Rhône

2.6.1 L'axe Paris-Mulhouse

Des dessertes classiques sont à maintenir sur la ligne Paris-Belfort-Mulhouse suite à la mise en service du TGV Rhin-Rhône fin 2011. Les habitants de Mulhouse et Belfort doivent avoir le choix entre le TGV et le Corail, plus lent mais moins cher, pour aller à Paris.

La desserte de Dole (50 000 habitants) va être affectée. Elle pourrait l'être encore davantage par le report de certains TGV Paris-Lausanne sur l'itinéraire des Paris-Genève.

Les villes situées le long de la ligne 4 (Troyes, Chaumont, Langres, Vesoul) risquent elles aussi d'être pénalisées par la mise en service du TGV Rhin-Rhône après celle du TGV Est, qui l'encadrent. La moitié des dessertes sont menacées, plusieurs scénarios sont plausibles (suppression totale ou partielle ou régionalisation des 8 liaisons actuelles). Toutes les dessertes seront cependant maintenues, au moins provisoirement. Les trains Paris-Bâle ont été supprimés en juin 2007, la desserte de Zurich avait été supprimée en 1997.

Troyes est en train de devenir un terminus de banlieue parisienne, tandis que Chaumont et Vesoul seront des culs-de-sac ferroviaires plus ou moins partiellement (les régions souhaitent créer des liaisons Troyes-Dijon) tout comme Troyes, mais c'est la ville de Vesoul qui risque de perdre toute relation vers l'ouest.

2.6.2 L'axe Strasbourg-Lyon

Suite à la mise en service du TGV Rhin-Rhône sur sa branche est, fin 2011, un scénario analogue à celui qui a suivi la mise en service de la LGV Est va se reproduire puisque l'actuelle liaison par trains Corail Lyon/Strasbourg (3 relations) et retour (4 relations) par la ligne du Revermont disparaîtra. Lons-le-Saunier perdra une relation quotidienne directe avec Lyon et Strasbourg. En effet le Conseil Régional de Franche-Comté a réservé des sillons auprès de RFF en cas de manquement de l'Etat. Il est prévu 3 allers et retours TER Belfort-Lyon. L'actuelle rupture de charge des TER à Bourg-en-Bresse serait alors supprimée et on pourra se rendre sans changement de Lons-le-Saunier à Lyon.

Par contre, côté Alsace, les Jurassiens en général et les habitants de Lons-le-Saunier en particulier seront les grands perdants de la mise en service de la branche est Rhin-Rhône. La seule liaison directe qui subsistera sera celle existante aujourd'hui, le TGV Marseille / Strasbourg, qui continuera à faire un aller et retour par la ligne du Revermont. Le reste du temps, les Jurassiens seront obligés de prendre le TGV à Besançon Franche-Comté TGV avec deux changements, l'un à Besançon Viotte, l'autre à Besançon TGV. Voir annexe 4.

2.7 Les effets des TGV intersecteurs

La création des TGV diamétraux ou « passe-Paris » (par exemple Lille-Marseille) et transversaux (par exemple Metz-Marseille) a permis de nouvelles relations entre grandes agglomérations de province. L'ouverture de la LGV Rhin-Rhône devrait permettre de créer une relation directe entre Nantes et les pays de Loire d'une part, Dijon et la Franche-Comté d'autre part. Les TGV intersecteurs ont cependant, eux aussi, des effets pervers.

2.7.1 Les TGV diamétraux

Des arrêts trop peu nombreux

La politique d'arrêts des TGV diamétraux tend à accroître la concentration des dessertes sur les grandes agglomérations. En effet les villes moyennes situées sur les lignes parcourues par ces TGV ne bénéficient que très imparfaitement de l'effet TGV. C'est ainsi que sur les neuf TGV diamétraux quotidiens à destination de la Bretagne, seuls trois desservent Laval. Au sud de Lyon en direction de Marseille ou Montpellier, les agglomérations de Valence et d'Avignon connaissent un sort comparable, avec un nombre limité d'arrêts.

De ce fait, non seulement les dessertes entre villes moyennes sont souvent impossibles (aucune relation quotidienne entre Laval et Valence), mais même les relations entre grandes agglomérations et villes moyennes sont pénalisées : ainsi, il n'existe que deux relations quotidiennes directes entre Le Mans et Valence ou Avignon, alors qu'un arrêt systématique des trains à chacune de ces deux dernières gares permettrait d'en établir quatre. Enfin, on notera l'absence de liaison par TGV entre Lyon et Poitiers/La Rochelle, alors qu'il existait jusqu'à la fin des années 1980 une relation saisonnière nocturne via Limoges.

Des détournements de trafic

Si la France dispose de quelques transversales ferroviaires majeures qui permettent de relier entre elles des villes importantes ou moyennes, la desserte de ces lignes a été peu à peu dégradée en arguant du fait que des relations par TGV pouvaient les remplacer dans de meilleures conditions de temps et de confort. En même temps, un réel abandon des trains de nuit, qui permettaient sur des lignes à tracé et profil difficiles de ne pas gaspiller une journée entière, par exemple entre Nantes et les Alpes ou entre Bordeaux et Lyon, est constatable.

Dans le cas de la relation Nantes-Lyon, la mise en place de TGV diamétraux passant par Massy s'est accompagnée de la disparition progressive mais presque totale des trains circulant par l'itinéraire – plus court de 200 kilomètres – via Vierzon et Moulins. Les TGV n'ont fait que se substituer à des trains classiques, avec une fréquence moindre qu'auparavant, si l'on prend en compte également les trains de nuit qui circulaient autrefois.

Un phénomène analogue est observé pour des relations telles que Lille-Reims ou Lille-Strasbourg : l'obligation est maintenant faite aux voyageurs de transiter par Paris. Les TGV diamétraux ne desservant pas les villes lorraines, les trajets directs Lille-Nancy et Lille-Metz sont même impossibles.

En dehors de la forte réduction de l'offre et le surcoût pour l'utilisateur qui doit emprunter un itinéraire plus long, cette stratégie a limité fortement les relations intervilles sur ces transver-

sales, en particulier sur Nantes-Lyon où les liaisons sont maintenant scindées en tronçons (Nantes-Tours, Tours-Nevers ou Tours-Lyon. De nombreuses villes intermédiaires sont ainsi lésées : Angers, Saumur, Vierzon, Bourges, Nevers, Moulins, Roanne... car les relations de cabotage sont importantes sur cet axe et ne peuvent évidemment être assurées par des TGV transitant par Massy. C'est ce qui a conduit les régions à mettre en service des "TER longue distance" pour pallier ces lacunes : un remède imparfait du fait du tronçonnement de la relation de bout en bout.

Dans les années 1980, la ligne Nantes-Lyon était desservie par quatre aller et retour diurnes en train Corail et par deux trains de nuit. Aujourd'hui circulent en jour ouvrable cinq TGV, la desserte de nuit ayant disparu. L'offre en trains classiques est maintenue uniquement en fin de semaine (train de nuit + aller-et-retour Nantes-Lyon) sur le trajet de bout en bout ; toutefois un train Corail Intercités quotidien circule entre Tours et Lyon, desserte complétée par un aller-et-retour TER entre Orléans et Lyon via Paray-le-Monial.

Saumur bénéficiait de 4 trois relations quotidiennes Corail avec Lyon ; aujourd'hui il n'existe plus qu'une seule relation quotidienne par TGV.

Roanne disposait de 3 trains par jour en direction de Bordeaux (2 via Montluçon et 1 via Clermont-Ferrand) et 3 trains par jour en direction de Nantes (4 en juillet et août). Depuis la fin 1991, la desserte s'est dégradée et il n'y a plus qu'un train par jour vers Bordeaux (en milieu de journée) et un vers Nantes ainsi que un vers Tours. Montluçon n'est reliée à Lyon et à Bordeaux que par un train par jour au lieu de deux jusqu'en 1992.

De même Charleville-Mézières a perdu ses trains directs vers Strasbourg depuis la fin 2003 suite au tronçonnement de la desserte classique Lille-Strasbourg. Désormais le trajet est proposé via la LGV d'interconnexion.

Les trains Corail Lyon-Nantes offraient en général de bonnes correspondances à Tours ou Saint-Pierre-des-Corps vers Le Mans, permettant ainsi des relations relativement bonnes entre Le Mans et Bourges, Vichy et Clermont-Ferrand (par correspondance à Saint-Germain-des-Fossés). Ces trains desservaient tout un chapelet de villes moyennes qui se sont trouvées progressivement privées de la quasi-totalité de leurs dessertes à longue distance. Leurs bénéficiaires ont été remplacés par les habitants de la banlieue Sud parisienne.

Le détournement du trafic Lyon-Nantes par Saint-Germain-des-Fossés, Saincaize, Vierzon et Tours au profit des TGV transitant par Massy a particulièrement pénalisé Clermont-Ferrand pour ses relations avec les villes de la transversale classique. Actuellement (semaine du 11 au 17 avril 2011), du lundi au jeudi inclus, il n'y a, par l'itinéraire le plus court, qu'une relation Clermont-Nantes (exigeant 2 changements), en début de journée ; c'est néanmoins la relation la plus rapide et, bien sûr, la moins coûteuse. Le vendredi, le samedi et le dimanche, on trouve, par l'itinéraire le plus court, deux relations – avec changements –, la première s'effectuant dans un horaire propre à chacun de ces trois jours et la seconde dans un horaire identique du vendredi au dimanche. Là encore, ce sont les relations les plus rapides et de loin les moins coûteuses.

Les temps de parcours Clermont-Nantes sont compris entre 5 h 40 min et 6 h 02 min (abstraction faite d'une unique relation, dans toute la semaine, qui se fait en 7 h 05 min). Les prix correspondants sont compris entre 62,10 et 66,00 euros.

Pour les relations empruntant un TGV sur une partie du trajet, les temps de parcours sont compris entre 6 h 40 min et 8 h 09 min et le prix s'échelonne entre 89,70 et 161,70 euros (si on excepte un unique trajet dans toute la semaine proposé à 61,10 euros). L'emprunt quasi imposé des TGV est donc particulièrement anormal.

En 1975, sur la relation Lyon-Nantes, on disposait au moins de 6 allers-retours quotidiens. Par correspondance à Saint-Germain-des-Fossés, ces relations permettaient, entre Clermont et Nantes, 6 allers-retours tous les jours sauf dimanches et fêtes où il n'y en avait que cinq. Pour les 4 relations diurnes entre Clermont et Nantes, les temps de parcours étaient compris entre 5h15 et 5h39.

Par rapport aux meilleures performances réalisées il y a 35 ans, on voit que les temps de parcours actuels sont supérieurs d'au moins 25 minutes (sur le même itinéraire classique) et, pour la plupart, d'une à deux heures (pour les relations impliquant l'emprunt d'un TGV).

Au total, le bilan des dessertes diamétrales est donc mitigé : un effet très positif pour les grandes agglomérations qui bénéficient de gains de temps significatifs (mis à part le fait de ne plus disposer de possibilité d'arriver en début de matinée), mais un goût amer pour beaucoup de villes moyennes mises à l'écart (notamment dans le cas de liaisons indûment captées par la région parisienne comme la liaison Lyon-Nantes) ou qui ne bénéficient pas de la totalité des effets positifs qu'elles seraient en droit d'attendre.

2.7.2 Les TGV transversaux (autres que Rhin-Rhône)

Des arrêts supprimés

Les relations Corail Metz-Nancy-Lyon et leurs prolongements vers le sud, déjà très réduites (3 allers-retours répartis dans la journée) sont progressivement remplacées par des TGV.

C'est le cas pour 2 Corail sur 3 avec la mise en service du TGV Méditerranée. A cette occasion, des arrêts dans les villes moyennes sont supprimés, souvent sans gain de temps. C'est le cas de Neufchâteau, de Culmont-Chalindrey et de Toul, ce qui supprime dans le deuxième cas des correspondances avec la ligne Paris-Bâle et dans le troisième des correspondances pour les villes situées à l'ouest, dans la vallée de la Marne.

Les dessertes ne sont plus conçues que pour les longues distances au sud de Lyon et deviennent très mal positionnées pour le seul axe Metz – Lyon.

Des détournements de trafic

Sur l'axe Genève-Marseille/Montpellier, les villes du sillon alpin ne sont plus reliées directement à Marseille et à Montpellier.

Pour les relations Grenoble-Aix en Provence, le voyageur est incité à passer par Valence TGV et à utiliser le TGV jusqu'à Aix TGV, il ne reçoit aucune information sur les services de la ligne des Alpes Grenoble-Veynes-Aix-Marseille.

2.8. Synthèse des effets pervers de l'exploitation des TGV

Nul ne peut nier l'intérêt que les grandes villes tirent du TGV. Mais les exemples précédents font apparaître un certain nombre de phénomènes négatifs.

2.8.1 La perte d'accessibilité de villes moyennes, de nœuds ferroviaires TER et de territoires intermédiaires

La réorganisation des dessertes pénalise bien souvent les villes moyennes qui ne représentent pas un bassin de clientèle jugé suffisant par l'exploitant. On observe en effet :

- la suppression de liaisons directes entre des villes moyennes et Paris ;
- la suppression des liaisons directes entre des villes moyennes et des métropoles régionales. Quand celles-ci n'appartiennent pas à la même région, il peut ne pas y avoir de substitution par des TER.

Pour ces villes, y compris pour leur attractivité économique auprès de décideurs, la pénalisation est lourde.

2.8.2 Les détournements de trafics au profit du TGV

L'exploitant a favorisé un pompage de la clientèle vers le réseau TGV, qui permet de massifier les flux. Comme les régions de leur côté réorganisaient les réseaux TER, le grand perdant a été le réseau intermédiaire intercités, tronçonné en diverses appellations en fonction de sa rentabilité supposée.

L'exploitant n'est pas le seul responsable, puisque parallèlement les crédits disponibles pour l'entretien de ce réseau ont été insuffisants. Cela pose la question de l'équilibre économique d'une partie du réseau, desservant des villes moyennes, entraîné dans une spirale de déclin.

2.8.3 La standardisation et la massification de l'offre profitant aux grandes villes

La SNCF a centré son développement sur un seul produit, le TGV, qui favorise les grandes villes. Pour approcher la diversité des demandes, combattre l'avion à bas coût et bientôt sans doute de futurs concurrents et l'autocar, elle diversifie les tarifications, mais en restant sur son produit phare. Ces tendances renforcent les villes bénéficiaires.

D'autres types de trains ont disparu ou deviennent rares, alors que des villes moyennes en bénéficiaient :

- des trains intercités offrant un voyage plus lent, mais plus économique et plus souple (absence de réservation obligatoire permettant l'improvisation du voyage) ; le voyageur de bout en bout est minoritaire dans ces trains, mais leur fonction de cabotage est importante pour les territoires traversés ;
- des trains auto-couchettes dont le vieillissement de la population, le renchérissement des coûts pétroliers et des péages devraient pourtant renforcer la justification ;
- des trains de nuit qui, par rapport aux TGV, permettent de desservir des villes moyennes à proximité des villes terminales (par exemple Roanne et Angers sur Nantes-Lyon), et surtout

permettent d'arriver tôt le matin, et de disposer d'une journée complète à destination, ce que ni l'avion, ni le TGV ne permettent de faire à moins de se lever extrêmement tôt.

2.8.4 L'exploitation du réseau favorise les TGV au détriment des dessertes locales

L'exploitation donne la priorité aux TGV, au détriment des trains desservant les territoires intermédiaires :

- dans la desserte offerte, quand la capacité de la voie est insuffisante, par exemple entre Angers et Nantes, ou Tours et Bordeaux, sections où les dessertes TER ne peuvent être développées suffisamment ; les solutions peuvent passer par l'investissement : LGV Sud-Europe-Atlantique, ou amélioration de la signalisation entre Angers et Nantes pour augmenter la capacité de la ligne ; dans le cas de la ligne du Bugey, l'offre TER locale et la desserte des villes moyennes (Bourg-en-Bresse) est dégradée au profit des TGV ;
- dans l'exploitation, pour les correspondances en cas d'incident ; un TGV n'attendra évidemment pas un TER, alors qu'un TER peut attendre un TGV ; ceci aboutit à favoriser l'utilisateur des grandes villes par opposition à celui des villes moyennes.

2.9 Les effets des trains TéoZ

Avec l'introduction des rames Corail TéoZ, la SNCF a cherché à relancer trois liaisons : Paris-Limoges-Toulouse, Paris - Clermont-Ferrand et la transversale sud Bordeaux-Marseille-Nice (la liaison Paris-Strasbourg a disparu à l'ouverture de la LGV Est). Mais cette opération s'est traduite, elle aussi, par la dégradation de nombreuses relations, y compris sur les itinéraires parcourus par les rames TéoZ : la SNCF fournit aujourd'hui un service bas de gamme en appliquant des principes inverses de ceux qui contribuent au succès du TGV.

2.9.1 Paris-Clermont

Les premières rames TéoZ ont été mises en service début septembre 2003, avec des temps de parcours strictement identiques à ceux des Corail classiques qu'elles ont remplacés. Ce n'est qu'en décembre 2008 que la vitesse a été portée à 200 km/h sur une partie de la section Saint-Germain-des-Fossés - Saincaize. Cependant, au service actuel, si on fait abstraction de la paire de trains (de sens inverses) qui effectue le parcours sans arrêt (et pour lesquels neuf minutes ont été gagnées depuis 2003), les meilleurs temps sont, à une minute près, les mêmes qu'avant la mise en service des premiers TéoZ.

La SNCF a tout fait pour rendre obligatoire l'utilisation des trains TéoZ. Il est ainsi impossible de faire un aller-retour Moulins-Nevers dans la demi-journée sans utiliser TéoZ, qui est cher, à réservation obligatoire donc inadapté à un trajet court et banal. Le transport d'un vélo dans TéoZ est facturé 10 €, même pour faire Moulins-Nevers ou... Clermont-Riom !

Les correspondances à Nevers entre les Intercités et les TéoZ sont très mal assurées. Il est quasiment impossible, venant de Clermont, de rallier Montargis, Fontainebleau, Melun sans passer par Paris. Exemple : Clermont-Montargis ; en partant à 10h29 ou 13h29, il faut aller jusqu'à Bercy. Non seulement, TéoZ est plus cher, mais si on va au sud de Paris, il faut faire des kilomètres en plus (Montargis-Paris aller-retour = 200 km).

L'arrivée des trains TéoZ s'est accompagnée de la fin des relations directes, par l'itinéraire le plus court (c'est-à-dire via Clermont-Ferrand), entre Paris et Aurillac, Paris et Béziers, Paris et Marseille, Paris et le Mont-Dore. Et, pour celles des relations qui restent prolongées au-delà de Clermont-Ferrand, une rupture de charge peu favorable aux voyageurs chargés de lourds bagages et notamment aux personnes âgées.

2.9.2 Paris-Toulouse

Suite à la modernisation de Paris-Toulouse, les relations directes diurnes quotidiennes Paris-Périgueux et Paris-Rodez ont été supprimées. La desserte TéoZ n'a été bien étudiée que pour les relations avec Paris : les horaires et la réservation obligatoire sont mal adaptées à la desserte Limoges-Toulouse (première arrivée à Limoges à 10h34, dernier départ de Limoges à 16h55 ; première arrivée à Toulouse à 9h47, dernier départ à 16h48).

Sur l'axe POLT, suite à l'introduction des trains TéoZ, les dessertes de certaines villes deviennent limitées : Argenton sur Creuse, Châteauroux, Souillac, Gourdon et Caussade. La plu-

part de ces villes ont perdu en termes d'attractivité pour les entreprises ou se sont transformées en banlieues de grandes aires urbaines.

Témoignage d'un voyageur - *Sur Limoges-Paris, il y a abondance de trains directs, sans arrêt à Vierzon ou Orléans, d'où des changements obligatoires avec correspondances parfois longues si on ne veut pas payer un AR entre sa destination et Paris. Allant d'Aurillac à Artenay (nord d'Orléans), j'ai dû changer 4 fois de train (à Brive, Châteauroux, Vierzon, les Aubrais) avec bien plus d'une heure de correspondance aux Aubrais. Durée du voyage : environ huit heures (4h en voiture). Passer par Paris était plus rapide, mais j'aurais payé 200 km en plus.*

2.9.3 La transversale sud

En introduisant des trains TéoZ sur Bordeaux-Marseille-Nice, la SNCF n'a pas hésité à négliger 40% de son marché en supprimant des arrêts : l'amélioration de la desserte a été limitée à 4 villes, Bordeaux, Toulouse, Montpellier et Marseille.

Les villes intermédiaires (Marmande, Agen, Montauban, Castelnaudary, Carcassonne, Narbonne, Béziers, Sète et Arles) avaient déjà perdu des relations grandes lignes depuis 2001.

Cette adaptation des services Teoz au détriment des villes moyennes a été réalisée sans modification des dessertes TER susceptible d'en corriger les effets pervers.

La SNCF a ignoré toute vision "réseau" : pas d'arrêt à Narbonne pour desservir le Roussillon et l'Espagne.

La fréquence des liaisons directes nocturnes Hendaye-Genève a été fortement réduite, de même que celle des liaisons Côte Basque-Nice, qui de plus ont été détournées par Bordeaux. La liaison directe nocturne vérifier Pau-Nice a été supprimée. En juin 2001, la liaison diurne quotidienne Hendaye-Nice a disparu à son tour. D'autres signes de la volonté de la SNCF d'abandonner la ligne Hendaye-Toulouse sont perceptibles : suppression de toute restauration, suppression de la possibilité de réservation, correspondances très mal adaptées.

3. Correctifs proposés

3.1 Les infrastructures

3.1.1 Raccordements entre LGV et lignes classiques

Des raccordements sont souhaitables :

- pour faciliter l'accès TER au TGV, c'est le cas de celui de Saint-Hilaire-au-Temple, qui permettrait un accès depuis Verdun aux deux gares de Reims Ville et Reims TGV sans exiger un détour par Châlons-en-Champagne ;
- pour faciliter les prolongements de dessertes TGV sur les lignes classiques, c'est le cas du raccordement au nord d'Arras, qui permettrait de plus d'augmenter le nombre de TER-GV Lille-Arras ;
- pour permettre la desserte TGV de localités proches de Paris, c'est le cas de l'électrification de la ligne de Chartres à Courtalain ou de Chartres à Voves et Orléans et de la construction d'un raccordement avec la LGV Atlantique, de manière à offrir une desserte de Versailles et Chartres par des TGV des axes Paris-Rennes/Nantes/Bordeaux.

Le projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique comportant l'électrification de la transversale Nevers-Chagny et son raccordement, au Creusot, à la LGV Paris-Lyon permettrait de créer des relations TGV Nantes-Lyon ne passant pas par Massy, desservant l'agglomération de Montchanin-Le Creusot et empruntant la LGV au sud de la gare du Creusot TGV, selon une idée lancée par la FNAUT il y a vingt ans, et de décharger le tronçon nord de la LGV Paris-Lyon et l'interconnexion sud. Ce projet implique une modernisation de la ligne Nevers-Le Creusot, dont le tracé est très sinueux. Un itinéraire Nantes-Lyon plus facile à électrifier est envisageable par Moulins et Paray-le-Monial, mais il ne permet aucune utilisation de la LGV Paris-Lyon.

Un raccordement analogue entre la ligne Annecy-Chambéry-Grenoble-Romans et la LGV Méditerranée est souhaitable à Valence TGV afin d'accélérer les relations entre les villes du sillon alpin d'une part, Marseille et Montpellier d'autre part. Mais sa mise en service ne doit pas se traduire par un appauvrissement de la desserte des villes de la vallée du Rhône. Une relation Genève-Grenoble-Valence ville-Avignon ville est souhaitable.

3.1.2 Raccordement des gares TGV

Il faut développer les connexions entre réseau TGV et réseau classique, comme cela existe de façon presque exceptionnelle à Champagne-Ardenne TGV vers Reims et à Valence TGV vers Valence Ville et vers les villes du sillon alpin. De petits raccordements seraient possibles à TGV Haute-Picardie pour desservir Amiens, à Avignon TGV vers Avignon-Ville, à Aix-en-Provence TGV pour desservir Aix-Ville et Marignane par la ligne régionale Aix-Rognac.

Il faut assurer de meilleures correspondances avec les TER. Le déplacement de la gare de Louvigny à Vandières en Lorraine sur le TGV Est vient heureusement d'être entériné par le Conseil d'Etat. Il était réclamé par la FNAUT depuis vingt ans.

3.2 L'exploitation du TGV

3.2.1 Sélection des arrêts

Selon une étude réalisée en mars 2011 par la SNCF en partenariat avec la radio RTL, 72% des Français souhaitent en priorité que le TGV desserve davantage de destinations, loin devant une plus grande rapidité des trains (45%) ou une augmentation des fréquences (42%).

Un cabotage des TGV sur les tronçons classiques terminaux est un bon moyen d'élargir la clientèle ferroviaire, comme la SNCF a pu le constater après avoir, avec de fortes réticences (le TGV ne devant pas devenir un « omnibus »), prolongé les TGV Paris-Marseille jusqu'à Toulon puis Nice en desservant au passage Saint-Raphaël, Cannes et Antibes.

La FNAUT a suggéré sans succès à la SNCF d'arrêter un TGV Paris-Grenoble par jour et par sens à Voiron, centre d'une agglomération d plus de 50 000 habitants.

De même, quelques TGV Paris-Lyon pourraient emprunter la ligne PLM au sud de Mâcon et desservir Belleville et Villefranche (35 000 habitants) ; d'autres pourraient être prolongés jusqu'à Vienne, voire Valence, par la ligne classique.

Un arrêt quotidien dans chaque sens d'un TGV Paris-Annecy doit être rétabli à Culoz.

Le cas des relations TGV diamétrales et transversales est particulièrement intéressant, car certaines d'entre elles, desservant Strasbourg, sont aujourd'hui menacées de disparition alors qu'elles offrent la possibilité d'enrichir la desserte des villes moyennes.

Contrairement aux dessertes radiales sur lesquelles la proportion de voyageurs se déplaçant pour motifs professionnels est élevée, les dessertes diamétrales s'adressent à une clientèle plus variée, dont on peut supposer raisonnablement qu'elle est surtout sensible à l'absence de rupture de charge à Paris plus qu'à la durée du trajet lui-même (les relations de bout en bout sont peu compétitives par rapport à l'avion).

Dans ces conditions, sur la majorité des relations province-province, la commodité doit être préférée à la recherche de la rapidité à tout prix. A l'exception peut-être de l'axe Lille-Lyon-Marseille sur lequel l'intensité du trafic justifie une certaine segmentation de l'offre, il paraît préférable de proposer une grille horaire avec des heures de départ faciles à mémoriser et une politique d'arrêt uniforme, ce qui améliorerait sensiblement la desserte des villes moyennes.

3.2.2 Ruptures de charge

La SNCF envisage de remplacer des dessertes de bouts de lignes déficitaires par des correspondances assurées par des TER. Or les dessertes TGV, aujourd'hui, mettent bien à valeur la capacité du matériel à circuler sur l'ensemble des lignes électrifiées en assurant, sans changement, un transport rapide entre pôles associé à des dessertes plus fines du territoire.

Certaines relations font l'objet de conventions entre la SNCF et les collectivités territoriales. Les trafics concernés sont très variables, des plus élevés, tels Paris – Saint-Raphaël –

desserte fine jusqu'à Nice, aux plus limités comme Paris-Reims et prolongement jusqu'à Sedan.

L'enjeu pour la SNCF est d'augmenter la productivité des rames TGV en limitant les parcours effectués sur les lignes classiques à basse vitesse et donc de limiter le nombre de rames à commander pour le renouvellement de son parc.

On connaît les effets néfastes des correspondances : par exemple, il n'y a pas eu d'augmentation de trafic sur Paris-Quimper ou Strasbourg-Marseille, malgré l'effet TGV, quand des correspondances étaient imposées à Rennes ou Lyon.

Comme les principes de tarification font qu'un voyage avec correspondance coûte généralement plus cher qu'en train direct, le rapport qualité/prix du train va baisser.

Au lieu de se défausser sur les TER à la charge des régions, une bien meilleure solution consisterait à admettre les voyageurs TER sur ces fins de parcours de TGV.

La réponse à cette question de relations directes ne doit pas pour autant être dogmatique mais pragmatique, notamment en cas de faible trafic. Les ruptures de charge sont donc acceptables « à la marge », mais évidemment à négocier... surtout quand la desserte est conventionnée ! Une bonne compensation – qui ne coûte que la volonté de la faire – consisterait à assurer des correspondances garanties, quai à quai et de durée limitée.

3.2.3 Maintien de trains Corail en parallèle au TGV

Parmi les perdants du TGV figurent aussi les ménages ayant des revenus modestes : la disparition des trains classiques provoque une hausse des prix du train.

Le voyage Metz-Paris, qu'un habitant de Metz est obligé de faire le vendredi, coûte extrêmement cher. Or à cette heure-là, il n'y avait pas d'autre solution, et ce prix invraisemblable, qui est celui de tous les TGV en heures de pointe, était demandé pour un trajet avec changement, dont seule la partie Nancy-Paris était effectuée en TGV, le trajet total durant plus de deux heures, au lieu de 1h24 par TGV direct. La SNCF demandait donc le prix d'un TGV pour une possibilité moins bonne que le train classique. Mais ce train classique n'existait plus.

La FNAUT propose que la SNCF rétablisse des trains classiques Corail sur les certaines lignes classiques qui ont été doublées par des LGV. Ces trains « *low cost* » ne devraient mordre que marginalement sur la clientèle TGV, car les clients de ces derniers attachent souvent un prix élevé au temps qui leur est épargné par la grande vitesse. Leur tarification resterait modérée car les lignes concernées existent et ne sont pas saturées. Ils desserviraient des villes moyennes délaissées par le TGV et attireraient les « laissés pour compte » de la grande vitesse, qu'on ramènerait ainsi au train. Leur rétablissement éviterait la création de services de cars express intercités.

La SNCF avait maintenu 3 allers-retours Corail sur Paris-Lille lors de la mise en service du TGV Nord. Puis elle les a supprimés sous prétexte du faible trafic de bout en bout et ils ont été remplacés partiellement par des TER. Mais il ne faut pas négliger le trafic de cabotage et

des villes moyennes (relation Paris-Albert) et la notion de low cost qui prend de plus en plus d'importance avec la crise économique, et que l'autocar et l'aviation mettent en valeur.

Pour preuve de réalisme, cette solution a en fait déjà été mise en œuvre avec succès par la SNCF. Sur Lyon-Marseille, en parallèle à la LGV, des TER (rames Corail) desservant les villes moyennes (Pierrelatte, Bollène, Péage-de-Roussillon) circulent toutes les 2 heures ; ils sont bien remplis et ne concurrencent pas le TGV. La SNCF a pris une initiative semblable en faisant circuler en journée des trains de nuit entre Paris et Toulouse : ces trains ne concurrencent pas les dessertes TéoZ.

Les trains Corail n'étant pas - et ne devant pas devenir - des trains à réservation obligatoire, permettent aussi de dépanner nombre de voyageurs devant se déplacer en cas d'urgence même quand tous les trains sont complets.

Il faut noter enfin qu'en Allemagne, les ouvertures des lignes à grande vitesse exploitées avec les ICE n'ont jamais été accompagnées de réductions de services sur les lignes historiques parallèles. Les deux types de dessertes ont toujours été considérées comme complémentaires.

3.2.4 Rabattements sur le TGV

Pour aller de Grenoble à Aix-en-Provence, ou de Clermont-Ferrand à Marseille, on obtient de la SNCF seulement les horaires des trains passant par la vallée du Rhône.

Pour aller de Lyon à Nantes, on obtient seulement les horaires des TGV passant par Massy.

Pour aller de Paris au Mont Saint Michel, la SNCF fait passer les voyageurs par Rennes, le trajet terminal étant effectué en autocar, au lieu d'apporter une clientèle aux lignes Paris-Granville et Caen-Rennes susceptible d'assurer leur pérennité.

Pour aller de Nantes à Bordeaux, la SNCF propose déjà de passer par Tours, voire Paris. Le risque d'assèchement de cette ligne s'accroîtra avec la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux.

La SNCF fait tout pour remplir ses TGV. En juillet dernier, j'ai pris un AR Nantes-Toulon. Il a fallu que je spécifie "via Bordeaux", pour utiliser un train de nuit qui me permet d'arriver à Toulon tôt le matin et de gagner une nuit d'hôtel. Le nouveau site SNCF offre toujours aussi peu de choix d'itinéraires, et ne propose pas de carte, qui permettrait de visualiser les trajets à rallonge que la SNCF impose à ses clients.

Un voyageur souhaitant aller de Nîmes à Bollène (80 km) où il avait un rendez-vous à midi s'est ainsi vu proposer un TER jusqu'à Avignon, puis un TGV jusqu'à Valence-TGV, un bus pour rejoindre Valence-ville, et enfin un TER venant de Lyon pour atteindre Bollène... soit un triplement de la longueur du parcours et du prix du billet, avec réservation obligatoire en prime. Le voyageur a finalement choisi de prendre le seul TER de la matinée en correspondance à Avignon, mais il est arrivé avec deux heures d'avance à son rendez-vous.

Autre proposition, plus aberrante encore : un voyageur voulant se rendre de Thonon à Valence s'est vu indiquer un itinéraire passant par Paris et impliquant l'utilisation de deux TGV.

La SNCF doit impérativement corriger son logiciel d'information pour que le voyageur ait le choix entre un trajet rapide et coûteux, et un trajet plus lent mais moins coûteux. Faute de quoi

les transversales seront dévitalisées et la desserte des villes moyennes qu'elle irriguent affaiblie et menacée de disparition.

Un des défenseurs les plus actifs de la ligne des Cévennes, mécontent d'avoir constaté, pendant des années, l'occultation du Cévenol lorsqu'on consultait les possibilités de liaisons sur Clermont-Marseille, envisage des démarches auprès des élus pour obtenir qu'une réglementation impérative rende obligatoire l'affichage par la SNCF de toutes les relations et pas seulement de celles utilisant – partiellement ou totalement – des TGV.

Plus généralement, la SNCF doit se servir du TGV non pour assécher des lignes transversales (Nantes-Lyon, la ligne des Cévennes), mais au contraire pour les soutenir ou les revitaliser.

Cette question devrait interpeller la puissance publique, qui se doit d'intervenir pour garantir au voyageur une information sincère et complète, offrant toutes les solutions possibles, priorisant soit la vitesse, soit le coût, puisqu'il n'a pas le choix de l'opérateur. Ne faudrait-il pas favoriser le développement d'un logiciel tous modes de transport public ?

3.3 La relance des relations classiques intercités

Si les relations par TGV entre l'Ile-de-France et les métropoles régionales ainsi que les relations TER centrées sur les grandes villes se sont fortement améliorées ces dernières années, de nombreuses relations de cabotage à longue distance, principalement transversales, ont disparu malgré une demande importante (Grenoble-Bordeaux, Genève-Vintimille, Saint-Gervais – Nice, Lyon-Marseille par Grenoble, Grenoble-Nantes, Grenoble-Strasbourg, Genève-Irun, Calais-Bâle devenue Lille- Metz-Strasbourg, Lyon-Toulouse par le Massif Central). D'autres ont périclité (Lyon-Bordeaux) ou ont été affaiblies (Côte basque-Marseille). Certaines ont été fragilisées par la concurrence du TGV (Lyon-Nantes). Même des lignes radiales sont menacées par cette concurrence (Paris-Bâle).

Malgré diverses initiatives de la SNCF ou surtout des régions (la rénovation de la desserte Paris-Granville initiée par la Basse-Normandie), le déclin des relations interrégionales à moyenne ou longue distance traditionnellement assurées par les trains Corail s'est poursuivi. Des coopérations interrégionales ont pallié quelques manques ; ainsi pour l'Interloire Nantes-Orléans, pour Dijon-Tours. Mais ces offres se limitent généralement à deux régions voisines et offrent des fréquences limitées. Les régions ne disposent pas de moyens pour aller au delà.

Aujourd'hui, se déplacer par le train d'une ville moyenne à une autre (et parfois même d'une grande agglomération à une autre) ou sur un axe transversal relève souvent du parcours du combattant et parfois même de l'aventure. Il est impossible d'effectuer un trajet direct en train entre des villes importantes pourtant voisines (ce qui ne pose évidemment aucun problème par la route), faute d'infrastructure ou d'offre commerciale.

Des détours longs et coûteux ou le recours à des services de cars peu attractifs sont ainsi imposés au voyageur pour aller par exemple d'Orléans au Mans, de Tours ou Poitiers à Châteauroux, de Châteauroux à Montluçon, de Montluçon à Moulins, d'Auxerre à Nevers, de Châlons-en-Champagne à Troyes, d'Epinal à Dijon, de Colmar à Fribourg, de Rouen à Chartres, de Saint-Brieuc à Lorient, ... Le cas de Nantes et Poitiers est sans doute le plus frappant : chacune de ces capitales régionales est reliée par rail à celles des autres régions voisines, mais elles ne le sont pas entre elles.

Le risque d'assèchement des lignes classiques concerne l'ensemble du réseau et pourrait s'aggraver à l'avenir : le raccordement, à Valence TGV, entre la ligne du sillon alpin et la LGV Méditerranée pourra affaiblir la desserte de Montélimar et Orange ; la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux incitera la SNCF à créer des relations TGV Nantes-Bordeaux par Tours au détriment de la desserte classique de La Rochelle, et à réduire les relations Paris-Toulouse par la ligne classique POLT même si Bordeaux-Toulouse s'effectue encore longtemps sur ligne classique.

Afin de contrebalancer les effets pervers du TGV, la FNAUT propose donc de recréer, à partir des lignes classiques existantes, un réseau ferré d'intérêt national, complémentaire à la fois du réseau des LGV et des réseaux régionaux centrés sur les métropoles de province, et exploité en synergie étroite avec eux.

Ce réseau Intercités est le chaînon manquant entre les réseaux TGV et TER, susceptible à la fois de les renforcer en les alimentant et de faciliter les relations interurbaines grâce à un maillage général du territoire, par opposition aux logiques TGV (centrage sur les liaisons in-

termétropoles et passage par Paris) et TER (centrage sur les grandes villes régionales). Mais ce projet ne concerne pas que les voyageurs, à qui il offrirait un moyen de déplacement efficace et économique. Accessible également au trafic de fret, il faciliterait les contacts des villes moyennes entre elles et avec les métropoles régionales voisines, et permettrait de conforter, voire de relancer, leurs activités industrielles, commerciales et culturelles.

3.3.1 Les infrastructures

Performant et bien maillé, le réseau Intercités proposé par la FNAUT (voir annexe 6) permettrait d'assurer des liaisons directes entre les grandes agglomérations françaises (ou étrangères proches des frontières) de plusieurs centaines de milliers d'habitants, d'irriguer la totalité des aires urbaines de plus de 100 000 habitants et la quasi-totalité des chefs-lieux de départements, de desservir au passage la majorité des petites villes, soit au total les trois-quarts de la population française, et de faciliter les relations transversales. La quasi-totalité de la population française se trouverait à moins de 50 km d'une gare située sur une ou plusieurs liaisons interrégionales ou internationales.

Le réseau serait composé de 19 000 km de lignes structurantes, dont 7 000 à voie unique. 7 600 km seraient à moderniser et 1500 à rouvrir. Parmi les lignes à moderniser, souvent après des années d'abandon, ne sont pas comptées les lignes saturées telles que Tours-Bordeaux, Paris-Rouen ou Marseille-Nice, qui raient ou devraient être doublées par des LGV. Les voies à rouvrir - (Nantes)-Cholet-Poitiers et la rocade francilienne sud Rouen-Orléans-Châlons bof en priorité - sont, pour l'essentiel, disponibles car utilisées pour le fret ou fermées à tout trafic mais avec des emprises encore préservées. Il est donc particulièrement important de sauvegarder ces emprises inutilisées afin de permettre des réouvertures à un coût raisonnable.

Le projet de la FNAUT a pour originalité de ne pas exiger de grands travaux spectaculaires et très coûteux, mais des investissements plus ponctuels et parfois modestes qui peuvent avoir vite des effets positifs à la fois pour le trafic voyageurs (intercités et longue distance) et le trafic de fret. Ainsi la VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique Nevers-Chagny) ne coûterait que 200 à 300 millions alors que sa modernisation créerait une nouvelle transversale Nantes-Bourges-Dijon-Mulhouse. Cette démarche est doublement réaliste : d'une part une LGV n'est pas toujours adaptée pour désenclaver le territoire (voir le cas de Limoges), d'autre part son coût rend sa réalisation plus qu'hypothétique, même à long terme.

3.3.2 L'exploitation

La convention relative aux trains d'équilibre du territoire (TET), récemment signée par l'Etat et la SNCF, comporte des points très positifs : l'Etat reconnaît le rôle de service public des dessertes classiques ; il prend en charge la fonction d'autorité organisatrice de ces dessertes et définit un mécanisme en partie innovant de financement de leur déficit d'exploitation ; la convention ne se limite pas aux seuls trains Corail Intercités, mais inclut les trains Corail, Téoz et Lunéa (mais les auto-trains en ont été exclus). Le niveau de référence des services est cependant très insuffisant.

Par ailleurs, la SNCF étudie divers projets correspondant à de nouvelles dégradations des dessertes. S'il est normal que la convention autorise quelques adaptations, il n'est pas admissible que les projets aillent toujours dans un sens négatif et soient présentés de manière dispersée et

non officielle. Ils concernent par exemple les lignes Cambrai-Paris (suppression d'arrêts qui ne génère pas d'économies d'exploitation), Maubeuge-Paris (projet de réduction de 7 à 5 du nombre d'allers-retours), Boulogne-Paris (annonce de manque de matériel moteur), Montluçon-Paris (tentative avortée de supprimer les 2 allers-retours directs par des correspondances avec des TER), l'Aubrac (flou sur le matériel à utiliser, la pérennité de la desserte ferroviaire, le rétablissement de l'absence de changement de train à Neussargues), le Cévenol (« hypothèses » de remplacer les Corail par des TER et la relation directe avec Marseille par une correspondance à Nîmes).

Il n'est pas admissible que, quelques semaines seulement après avoir signé le conventionnement des trains TET, la SNCF annonce que, faute de matériel (ce qui est inexact), elle va remplacer l'Aubrac par un bus entre Neussargues et Béziers ! Et de même, qu'elle prévoie la limitation du Cévenol au parcours Clermont-Nîmes alors que la convention porte sur le parcours Clermont-Marseille.

L'exploitation des trains TET doit manifestement être repensée et unifiée. Le réseau Intercités serait principalement affecté à des dessertes interrégionales assurées par des trains rapides, circulant entre 120 et 200 km/h suivant la qualité des tracés, reliant de grandes villes et s'arrêtant dans les villes intermédiaires, tous les 30 à 80 km.

- Le nombre des relations directes serait porté à 10 en moyenne par jour et par sens, au moins à 6 pour les relations à moyenne distance (300 à 600 km).
- Le nombre de trains directs serait augmenté en mettant bout à bout des relations existantes, comme cela a été fait récemment pour créer des TER Grenoble-Dijon. De tels trains de cabotage à long parcours sont réclamés par la clientèle, et pas seulement celle des personnes âgées et des familles, qui apprécie peu les ruptures de charge.
- Bien entendu, le réseau Intercités devrait être exploité comme ... un réseau, et non comme un ensemble de lignes indépendantes, qu'il s'agisse d'information et de promotion commerciale, de tarification, de correspondances, de matériel roulant.
- Tous les trains Intercités seraient accessibles sans réservation obligatoire, comme le sont aujourd'hui les Corail Intercités et les TER. La tarification serait homogène et simple. La restauration à bord, un atout essentiel du train, serait réintroduite. L'offre de trains de nuit et de services auto/train serait renforcée car elle correspond aux besoins d'une partie non négligeable de la clientèle ferroviaire.

La gestion actuelle des dessertes Intercités est d'une rare complexité et devrait être entièrement revue. Les dessertes IC, même complétées par les dessertes Corail et TéoZ, ne forment pas un réseau homogène couvrant l'ensemble du territoire. Cette réalité a amené les régions à développer des relations TER à longue distance (Lyon-Orléans, Lyon-Tours, Dijon-Grenoble, Paris - Bar-le-Duc) afin de combler les lacunes du maillage SNCF, au point parfois de concurrencer des liaisons gérées directement par la SNCF. Mais les régions peuvent difficilement avoir une vision globale des services Intercités : les liaisons classiques à moyenne et longue distance doivent former un réseau et sont du ressort de l'Etat et de la SNCF. Dans cette optique, les régions se recentreraient sur les TER intrarégionaux ou entre régions adjacentes : les TER interrégionaux à courte distance fonctionnent bien en général et doivent rester gérés de manière décentralisée.

Cependant, en ce qui concerne, par exemple, les relations entre l'Auvergne et certaines régions voisines (Limousin, Languedoc-Roussillon), un manque certain de coordination entre

conseils régionaux (et régions SNCF) se fait sentir. En pâtissent les liaisons Clermont-Brive (et au-delà), Clermont-Limoges (et au-delà) (es relations, actuellement peu nombreuses et aux horaires en partie inadaptés, ont failli être presque totalement sacrifiées dans le projet de cadencement qui vient d'être reporté) et, à un degré moindre, les relations Clermont-Nîmes.

Il serait souhaitable de regrouper sous une autorité organisatrice nationale unique, associant l'Etat et les régions, toutes les dessertes interrégionales, dont la gestion est actuellement dispersée entre Voyages-SNCF, SNCF-Proximités et les régions (les services "mixtes" Aqualys Tours-Orléans-Paris sont même à la fois TER et Corail Intercités). Ces activités disparates, regroupées et couvrant désormais l'ensemble du territoire, devraient être affichées sous la marque unique "Intercités" aisément identifiable par le public.

4. Recommandations pour les futures LGV

4.1 Les LGV pertinentes

La FNAUT est généralement favorable à l'extension du réseau des lignes ferroviaires à grande vitesse. Elle considère en particulier comme une aberration écologique le maintien de liaisons aériennes intérieures parallèles aux liaisons assurées par le TGV, et elle réclame l'instauration d'une écotaxe sur ces liaisons aériennes.

Indépendamment de toute considération financière, elle estime cependant que le programme d'extension du réseau des LGV acté par la loi Grenelle 1 puis le projet de Schéma National des Infrastructures de Transport doit être revu à la baisse. Le financement de l'extension du réseau des LGV est suffisamment difficile pour que l'Etat, Réseau Ferré de France et les régions se concentrent sur des projets ferroviaires bien conçus économiquement et réellement bénéfiques à l'aménagement du territoire.

Le projet Paris-Normandie

Une LGV a pour principale fonction de réduire le trafic aérien, ce qui suppose que sa longueur soit d'au moins 400 km. En ce sens les relations entre Paris et Le Havre ou Caen ne relèvent pas du TGV mais du train classique Intercités circulant à 200 km/h, dont les performances, sur ces distances moyennes sont suffisantes pour concurrencer la voiture. La vraie difficulté à résoudre rapidement est la saturation de la ligne entre Mantes et Paris.

Le projet Poitiers-Limoges

Une LGV ne doit pas avoir pour principal impact l'assèchement d'une ligne classiques. De ce point de vue, le projet Poitiers-Limoges est aberrant : inutile, très coûteux et contraire à un aménagement équilibré du territoire.

Alors que la LGV Tours-Bordeaux améliorera de manière décisive les dessertes de nombreuses agglomérations dont les métropoles de Bordeaux et Toulouse, permettra au rail de capter un trafic aérien très important, désengorgera la ligne classique au bénéfice des trains régionaux et de fret, assurera une liaison indispensable vers l'Espagne, la LGV Poitiers-Limoges ne concernerait qu'un bassin de population plus restreint puisqu'elle ne concerne ni la région Centre ni le département de la Creuse, et n'aurait aucune retombée positive sur les trafics régionaux et de fret. Son ouverture pénaliserait au contraire les habitants de la région Centre souhaitant se déplacer soit vers Paris, soit vers Limoges et Toulouse. La distance Guéret-Paris via Limoges et la LGV serait allongée de 20%, le prix du billet sans doute beaucoup plus car il faudra aussi rembourser la nouvelle infrastructure.

Cette LGV contribuerait à surcharger la LGV Atlantique, à assécher la ligne classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (elle la viderait des deux-tiers de sa clientèle, la clientèle habitant Limoges et Brive se reportant sur la LGV) et, par suite, à en fragiliser l'exploitation alors qu'elle dessert plusieurs villes importantes (Orléans, Vierzon, Issoudun, Châteauroux) et assure la desserte d'une majeure partie de la Creuse par les gares d'Argenton-sur-Creuse, Saint Sébastien, La Souterraine et Saint Sulpice-Laurière, et alors que ses performances peuvent encore être améliorées par des investissements bien moins coûteux que la LGV (passage de 160 à 200 km/h entre Vierzon et Lothiers, contournement ferroviaire de Vierzon), et que le train classique est accessible à des tarifs moins élevés que ceux du TGV. Sa desserte se dégraderait

inévitablement et les régions Limousin et Centre devraient intervenir pour maintenir une desserte satisfaisante. Si une desserte LGV de Limoges est estimée nécessaire, elle peut se faire dans de meilleures conditions que par Poitiers, par une antenne d'une nouvelle LGV Paris-Lyon (POCL) passant par le Centre, qu'elle contribuerait à rentabiliser.

On peut objecter que l'abandon de la LGV Poitiers-Limoges pénaliserait les habitants de Brive et du nord du Lot et de l'Aveyron, alors qu'elle pourrait mettre Brive à 3h de Paris, et Cahors à 4h au lieu de 5. Mais, comme celles de Gap et Briançon, les relations entre le sud du Massif Central et Paris relèvent d'abord du train de nuit.

L'exemple de Paris – Clermont-Ferrand

En 2005, la région Auvergne a étudié une desserte TGV Clermont Ferrand-Paris par Montchanin (sur la LGV Paris-Lyon), analogue à une desserte Limoges-Paris par Poitiers (sur la future LGV Paris-Bordeaux) par la création d'un barreau LGV de 100 km Vichy-Montchanin coûtant 1 400 millions d'euros.

Le trajet Clermont-Paris se fait aujourd'hui en 3h08 au minimum. Il se ferait en 2h30 dans l'hypothèse d'un passage par Montchanin. Une modernisation de la ligne classique Clermont-Paris de même coût que le barreau LGV (tronçons parcourables à 200 km/h, suppressions de passages à niveau) donnerait un temps de 2h45, mais profiterait aussi aux villes de Vichy, Moulins et Nevers. C'est le choix raisonnable (délai plus court, prix très inférieur) qui avait été retenu par la région Auvergne avant l'émergence du projet POCL.

Dans l'hypothèse la plus favorable, la LGV nouvelle, qui doit servir de dédoublement de la LGV Paris-Lyon, passerait au nord de Vichy ; et dans le cas le moins avantageux pour Clermont, aux environs de Moulins. De 50 à 100 km continuant à être effectués sur ligne classique, le temps de parcours entre Paris et Clermont sera plus proche des 2 h 30 que des 2 h annoncées.

Le projet POCL

Une nouvelle LGV Paris-Lyon passant par le centre de la France peut permettre de mieux desservir les villes d'Orléans, Bourges, Châteauroux et Limoges, Montluçon et Clermont-Ferrand. Elle semble donc préférable à un doublement sur place de la LGV existante Paris-Lyon dont la saturation est prévisible à l'horizon 2025 même si la signalisation ERTMS est introduite (15 à 16 sillons par sens au lieu de 12 actuellement).

Cependant, il faudra veiller à maintenir une bonne desserte Intercités par l'itinéraire actuel, à l'intention des villes situées le long de la Loire et de l'Allier, de Gien à Nevers et Moulins, avec des correspondances avec le Transilien à Montargis. Voir détails en annexe.

4.2 Le maillage du réseau des LGV

L'interconnexion sud

Des TGV diamétraux empruntent la grande ceinture parisienne entre Massy et Valenton depuis 1986 (Lyon-Rouen). Mais leur circulation est considérablement gênée par leur coexistence avec les trains du RER C et les trains de fret. L'intérêt de la LGV d'interconnexion sud est donc difficilement contestable. Mais, pour des raisons d'aménagement du territoire, ce projet ne doit pas servir d'alibi pour refuser l'amélioration de l'itinéraire Nantes-Lyon par le centre de la France. A cet égard, le projet VFCEA proposé par la FNAUT de créer une liaison performante par emprunt de la ligne classique – remise à niveau – jusqu'au Creusot et raccordement avec la LGV Sud-Est, paraît réaliste car le projet d'interconnexion s'inscrit nécessairement dans une perspective plus lointaine.

La virgule de Sablé

Proposé initialement par la FNAUT et reprise aujourd'hui par les régions concernées (dont les élus s'en attribuent volontiers la paternité), ce projet permettra de créer une liaison rapide entre Rennes/Laval et Angers/Nantes, en complétant par quelques kilomètres de voies le triangle de raccordement des lignes.

Ce type d'investissement montre que des infrastructures LGV, pensées dans un esprit de desserte régionale ou interrégionale (et non seulement comme à l'origine pour diminuer les temps de trajet entre la capitale et Rennes et Nantes) peuvent profiter aux villes moyennes du parcours : Laval, Sablé, Ancenis, puisque les régions concernées et en particulier Pays de la Loire, vont y proposer des liaisons rapides s'arrêtant dans ces villes.

Autres exemples ?

4.3 Le positionnement des gares

Le projet de SNIT propose judicieusement de «mieux articuler les réseaux de transport aux différentes échelles territoriales, d'améliorer les chaînes intermodales et de mieux diffuser l'effet grande vitesse». Mais il n'élimine pas pour autant les projets de gares nouvelles TGV exurbanisées (Allan-Montélimar, Agen, ...) dont le positionnement aberrant pénalise les dessertes à grande vitesse sur les courtes et moyennes distances : le TGV ne doit pas se limiter à concurrencer l'avion pour améliorer sa productivité si on veut aussi procéder à un report de la route vers le rail.

Si des gares de périphérie urbaine sont inévitables (en cas de saturation des installations en zone urbaine dense, comme cela semble être le cas à Montpellier), il faut les positionner au croisement avec les lignes TER en assurant correspondances et interconnexions, ou prévoir des raccordements permettant l'accès du TGV aux gares des centres-villes. Le seul projet de gare TGV exurbanisée acceptable est celui de Saint-Florentin sur la LGV Paris-Lyon, mais des arrêts dans cette gare réduiraient le débit de la LGV sur son tronçon le plus chargé.

L'exemple de la LGV Est est éclairant. La gare de Lorraine TGV isolée, desservie uniquement par la voiture et le car, est peu fréquentée, et n'a donné lieu à aucun développement. La région vient logiquement de lancer la réalisation à proximité d'une gare d'interconnection TGV/TER à Vandières au carrefour avec la principale ligne ferroviaire régionale qui donne accès à Metz et Nancy.

Aujourd'hui, la gare de Montélimar voit passer 700 000 voyageurs par an. Elle accueille 4 TGV par jour et par sens, 30 TER venant de Lyon, Valence et Avignon, les cars départementaux et TER de la Drôme et de l'Ardèche et les bus de Montélimar. L'implantation d'une gare TGV à Allan, greffée sur la LGV Méditerranée existante à 7 km au sud-est de Montélimar, avait été envisagée lors de la construction de la LGV à la demande d'élus locaux : ce serait pourtant un bel exemple de déménagement du territoire (on laisse ici de côté le gaspillage d'espace, la destruction d'une zone arboricole riche, le coût des aménagements routiers et parkings, le risque de périurbanisation).

- Elle ne servirait qu'à accueillir 4 dessertes TGV quotidiennes (à des heures creuses uniquement afin de limiter la consommation de sillons sur la LGV). Le chiffre de 500 000 voyageurs annuels a été avancé, sans la moindre preuve.
- SNCF et RFF y sont hostiles car ils n'ont aucun intérêt à multiplier les arrêts sur la LGV, la gare de Valence TGV étant située 50 km au nord. Un arrêt coûte au moins 10 mn : ralentissement, stationnement en gare, reprise de vitesse.
- Elle provoquerait inévitablement un affaiblissement de la desserte TGV de la gare centrale de Montélimar, mais aussi des gares de Valence ville et Orange.
- Elle ne disposerait d'aucune connexion avec les services urbains et départementaux.
- Elle allongerait le trajet d'approche des cars TER venant de l'Ardèche, le département français déjà le moins bien relié au réseau ferré national.
- Cette réalisation de prestige n'induirait aucun développement économique local.
- Elle constituerait un gaspillage d'argent public (80 millions d'euros) particulièrement choquant au moment où la loi Grenelle préconise un effort de régénération et de modernisation du réseau classique. Il est étonnant que l'Etat ait annoncé qu'il garantirait 50% du financement d'un projet aussi contestable.

4.4 L'inscription des projets de LGV dans un projet global de desserte ferroviaire du territoire

Les principaux acteurs, après qu'un projet de LGV ait été défini physiquement par arbitrage entre l'Etat, les grandes collectivités et les opérateurs ferroviaires, restent, pour la définition des services, la SNCF et les régions qui adaptent leur réseau TER.

La desserte de l'ensemble des territoires concernés (et non seulement des grandes villes) devrait être une préoccupation centrale aux différentes échéances du projet. En effet, alors que l'on cherche à développer le transfert modal vers un mode peu polluant, il est aberrant de pousser une partie des habitants et des professionnels à retourner au mode routier, ce qui aussi aboutit aussi à ce que d'autres habitants renoncent au voyage.

4.4.1 Lors de la conception du projet, avant le choix du tracé

Les gares doivent permettre l'intermodalité avec les réseaux TER et urbains. Ceci est d'autant plus important que la perméabilité entre les différents réseaux s'améliore. De 1996 à 2006, (enquête CO.CLI.QUOT SNCF), la part des cadres supérieurs utilisant le TER a doublé, tout comme celle des voyageurs en correspondance. Les tendances lourdes sur le coût de l'énergie, la taxation des nuisances, les encombrements urbains poussent au renforcement de ces comportements.

Pour chaque option de tracé, on doit expliquer comment sera maintenu un même niveau de desserte pour les villes dont les liaisons directes avec les métropoles seront affectées, ce qui suppose qu'à cette étape, il y ait déjà un dialogue entre les collectivités locales et les différentes AOT. Les associations locales doivent pouvoir être entendues et écoutées. Elles peuvent, non seulement défendre la nécessité d'une desserte suffisante, mais aussi avoir de très bonnes idées sur la valorisation des investissements, comme l'a démontré la Fnaut sur l'exemple de la virgule de Sablé.

4.4.2 Lors de la décision de réaliser le projet sur un tracé donné

Actuellement la SNCF présente la desserte envisagée, et la région adapte la desserte TER. Il manque un acteur, l'Etat, qui doit veiller, avec la région, à maintenir la desserte des villes mises de côté, adapter l'exploitation des réseaux dont il est responsable (TGV via la SNCF, mais aussi maintenant réseau Intercités) et à maximiser les interrelations entre réseaux des différentes AOT.

En général, un avenant à la convention TET sera nécessaire, pour adapter les liaisons Intercités au nouveau contexte.

L'engagement de coûts supplémentaires est à intégrer dans l'ensemble de l'opération. Ces coûts engendreront des recettes nouvelles si l'ensemble des réseaux fonctionne en cohérence, avec de bonnes correspondances et une fréquence suffisante.

CONCLUSION

Le réseau TGV s'étend peu à peu mais il bénéficie surtout à l'Ile-de-France et aux métropoles de province. La concentration du trafic ferroviaire sur un petit nombre d'itinéraires souvent surchargés laisse de côté toute une partie du territoire, mal desservie par des lignes peu fréquentées et dont souvent l'état se dégrade. Même le long des axes traversés par une LGV, la desserte des villes moyennes est de qualité médiocre. L'image du chemin de fer à deux vitesses est bien connue, et elle se renforce peu à peu.

On vérifie que le TGV peut avoir un rôle de "désaménagement du territoire" en favorisant les métropoles. François Plassard, chercheur du laboratoire d'économie des transports de Lyon l'écrivait déjà dans *La vie du rail* du 1er novembre 1990 : « *le système TGV ne peut fonctionner qu'entre des villes de taille suffisamment importante pour générer un trafic qui justifie l'existence d'une nouvelle ligne. En ce sens, le TGV ne fait qu'accompagner une tendance lourde de l'évolution économique actuelle qui concentre l'activité entre quelques grands groupes rassemblés en des pôles stratégiques. Le TGV, de la même façon, contribue progressivement à une nouvelle structuration de l'espace autour de pôles de moins en moins nombreux et de plus en plus importants* ».

Pour échapper à cette logique perverse de court terme, il est manifestement nécessaire de repenser l'évolution du réseau ferré, de moderniser le réseau ferré classique et de l'étoffer, car TGV et TER ne répondent pas, et de loin, à tous les besoins des voyageurs.

Le risque politique d'une « fracture ferroviaire » entre métropoles et villes moyennes est donc sérieux. Il constitue un argument fort des opposants à l'extension du réseau des LGV. Il ne doit pas amener à condamner cette extension, dont les avantages directs ou indirects (libération de sillons sur le réseau ferré classique) en termes de facilitation des déplacements à longue distance et de transferts modaux favorables à l'environnement sont prouvés. Comme l'a souligné le rapport Mathieu-Pavaux (2003), les possibilités de transferts modaux sont loin d'être épuisées.

Mais ce risque doit amener les pouvoirs publics à mettre en œuvre les correctifs suggérés dans cette étude, qu'il s'agisse des LGV existantes ou des LGV dont la construction est décidée ou envisagée et, plus généralement, à accélérer la modernisation du réseau classique et de son exploitation, ce qui rendrait inutile la création de services de cars express intercity.

La convention Etat-SNCF relative aux trains TET constitue un outil récent qui doit servir, non à une sauvegarde *a minima* de quelques dessertes, mais comme point de départ pour une redynamisation des services sur un réseau classique remis à niveau après vingt ans de dégradations. Dessertes classiques et par TGV seraient considérées comme complémentaires et non concurrentes. Un tel schéma n'a rien d'une utopie : l'Allemagne en constitue un excellent exemple quotidien.

Références bibliographiques

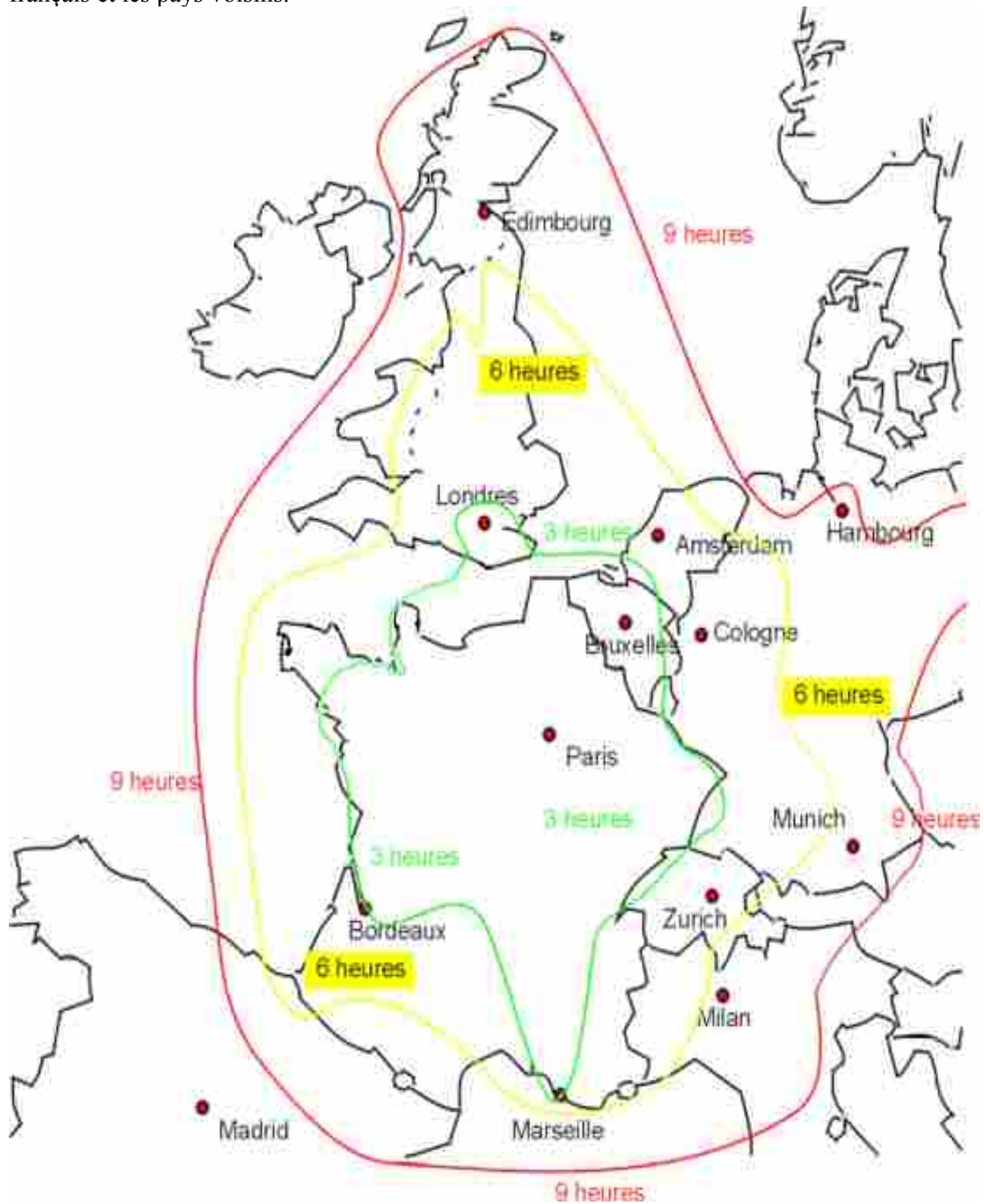
- Propositions pour un schéma ferroviaire national, FNAUT
Rapport publié par Transports Urbains, revue du GETUM (avril 1981)
- Le TGV vu par les usagers
Rapport de Jean Sivardière remis à la SNCF (avril 1984)
- Transports Urbains, Revue du GETUM n°75 (1992)
Articles de Jean Sivardière et Pierre Zembri sur le TGV
- Rail et aménagement du territoire, Jean-François Troin
Editions Edisud (1995)
- Les lignes ferroviaires interrégionales, un avenir incertain
Actes d'un colloque organisé à Lyon par la FNAUT (novembre 1999)
- Les transferts de trafic possibles de l'avion vers le rail
Rapport de Gérard Mathieu et Jacques Pavaux, FNAUT-ADEME (2003)
- La Fracture ferroviaire, Vincent Doumayrou
Les Editions de l'Atelier (2007)
- Les gares nouvelles TGV exurbanisées, Jean-François Troin
rapport FNAUT réalisé pour la DATAR (avril 2008)
- Un schéma directeur Intercités
Dominique Romann et Jean Lenoir, FNAUT (2009)
- Dossiers de FNAUT Infos (disponibles sur www.fnaut.asso.fr)
- N°101, janvier 2002 – Les relations ferroviaires Lyon-Atlantique
 - N°105, juin 2002 - Les lignes ferroviaires interrégionales
 - N°108, octobre 2002 – Trains de nuit, régression ou nouveau départ ?
 - N°120, décembre 2003 – La concurrence train-avion, rapport Mathieu-Pavaux
 - N°123, avril 2004 – Dessertes ferroviaires interrégionales
 - N°153, avril 2007 – Trains Corail : du défaitisme à la relance
 - N°161, janvier 2008 – Valoriser l'offre Corail
 - N°167, septembre 2008 – Les gares nouvelles TGV
 - N°177, septembre 2009 – TGV et aménagement du territoire
 - N°180, décembre 2009 – Un réseau intercités pour l'aménagement du territoire
 - N°184, mai 2010 – Trains d'aménagement du territoire, trains de nuit

Annexe 1 : carte des dessertes TGV en 2011

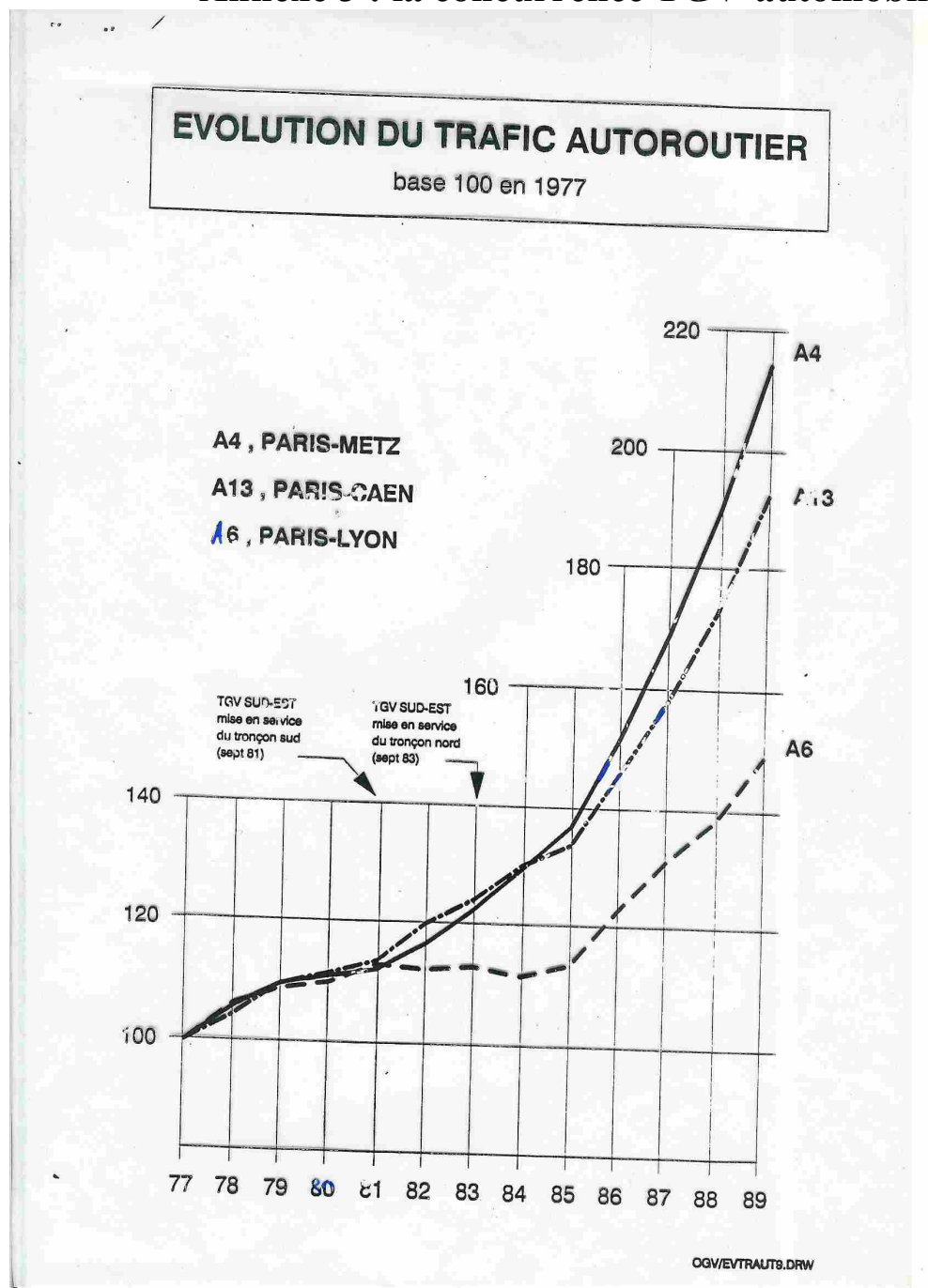


Annexe 2 : réduction des temps de parcours depuis Paris

Le diagramme ci-dessous illustre la réduction des temps de parcours entre Paris, le territoire français et les pays voisins.



Annexe 3 : la concurrence TGV-automobile



Le diagramme ci-dessus démontre le fait trop méconnu que le TGV ne concurrence pas seulement l'avion mais aussi la voiture. Il illustre simultanément les influences des infrastructures et de la tarification sur le partage modal du trafic.

Jusqu'en 1981, le trafic croît lentement mais régulièrement sur toutes les autoroutes françaises. A partir de 1981, date de mise en service de la LGV Paris-Lyon, cette croissance est enrayerée sur l'autoroute A1 alors qu'elle se poursuit, par exemple, sur l'A13 Paris-Caen et l'A4 Paris-Metz. Après le contre-choc pétrolier, qui provoque une forte baisse du prix des carburants routiers, la croissance du trafic reprend sur l'A1, mais elle reste deux fois moins forte que sur l'A13 et l'A4, non soumises à la concurrence du TGV.

Annexe 4 : les dessertes Paris-Alès et Paris-Arles

Paris-Alès

En 1989, la SNCF proposait deux relations directes Paris-Alès dans chaque sens, comportant un fourgon très utile lors des week-ends et des grands départs :

Paris 22h45 ou 0h09 - Alès 10h58 (durée 10h49 ou 12h13), places assises, couchettes.

Paris 8h43 - Alès 17h02 (durée 8h19), relation Le Cévenol.

Alès 14h22 - Paris 23h14 (durée 8h52), relation Le Cévenol.

Alès 20h28 - Paris 5h57 ou 6h39 (durée 9h29 ou 10h11), places assises, couchettes.

Le voyageur pouvait également gagner Paris via Nîmes et des correspondances avec le TGV : il fallait compter souvent 6 h, voire plus, à cause des délais d'attente en gare de Nîmes. Une des meilleures relations permettait de faire le trajet en 5h41, mais en semaine uniquement.

Le train de nuit et le Cévenol ont donc conservé une clientèle de fidèles, appréciant peu les ruptures de charge. Malgré tout, le train de nuit a été supprimé, puis le Cévenol a été limité au parcours Marseille - Clermont-Ferrand, et son horaire rendu incompatible avec ceux des TéoZ Clermont-Ferrand - Paris.

Depuis l'automne 2008, ce train fait l'objet de suppressions provisoires et partielles mais renouvelées (travaux de voie en divers points du trajet, et refus de la SNCF de le détourner par des itinéraires bis, comme la ligne Marseille-Miramas par Port-de-Bouc qui lui aurait permis d'éviter le tronçon l'Estaque-Miramas, en chantier tout l'été). Si on se souvient que c'est à l'automne 2008 que la SNCF avait annoncé son intention de fermer la section Langeac-Langogne, on voit qu'une fois encore, la SNCF projetait la fermeture d'une ligne alors même que de très importants travaux y étaient effectués.

A l'été 2010, la situation était donc la suivante. Il n'y a plus de relations directes entre Alès et Paris. En semaine, on dénombre :

- de Paris vers Alès, 9 relations avec TGV de Paris à Nîmes, puis TER ou car de Nîmes à Alès. Meilleur temps de parcours : 3h41 ; il existe 2 autres relations, mais avec 2 ou 3 correspondances (TGV de Paris (13h46) à Avignon TGV (16h27), bus d'Avignon-TGV (16h53) à Avignon-Centre (17h06), TER (17h35) jusqu'à Nîmes (18h03) et TER (18h08) pour Alès (18h47) soit un trajet en 5h01 ;

- d'Alès vers Paris, 9 relations avec un changement à Nîmes (avec TER ou car depuis Alès), le meilleur temps étant de 3h30.

Ainsi la relation Paris-Alès (comme les relations Paris-Gap-Briançon et Paris-Limoges-Toulouse décrites en annexes 4 et 5) constitue un bon exemple de désaménagement du territoire. En pratique, il est désormais obligatoire d'utiliser le TGV et sa tarification spécifique pour aller en train d'Alès à Paris.

Paris – Arles

A l'été 1989, il existait 3 relations régulières directes :

Paris	8.43	9.37	22.36
Arles	18.23	16.25	6.31
	(Cévenol)	(5051)	(Phocéén)
	Corail	Corail	Voitures-lits / Couchettes

Le 5051 (Paris-Vintimille) met 6h48.

Aucun TGV ne s'arrête en Arles, et la clientèle doit descendre en Avignon et prendre une correspondance TER (ex : Paris (12.55) – Avignon (16.42 / 16.52) - Arles (17.12) , soit 4h17).

Arles	12.30	13.03	22.37	23.26
Paris	19.16	23.14	6.25	7.42
	(5050)	(Cévenol)	(5060)	(Phocéén)
	Corail	Corail	Places Assises	Voitures-lits / Couchettes
			Voitures-lits / Couchettes	

Dans ce sens également, il faut aller chercher le TGV à Avignon via les (rares) TER : ex : Arles (7.42) – Avignon (7.58 / 8.53) – Paris (12.55) , soit 5h13. Outre le fait de devoir changer de train, l'utilisateur est pénalisé par la durée de la correspondance (55mn).

Le Phocéén et le 5060 (Nice-Paris) continuent de connaître une bonne fréquentation car s'adressant à une clientèle non concernée par l'offre TGV : celle des voyages de nuit. Le Cévenol n'est mentionné qu'à titre indicatif, seuls quelques touristes pouvant être intéressés par un trajet Paris-Arles via les Cévennes en 9h40. Quant aux 5050/5051, ils constituent une relation directe très appréciée, d'autant qu'ils offrent de bonnes correspondances à Lyon et Dijon.

A l'été 2010, il existe 2 relations TGV directes :

Paris	9.46	17.46
Arles	13.40	21.36
	?	Quotidien

Arles	7.36	16.18
Paris	11.27	20.11
	Quotidien	?

Ces TGV assurent la liaison Paris – Miramas et quittent la LGV à Valence pour desservir Valence Ville, Montélimar, Orange et Avignon Centre. Les départs de Paris à 9.46 et d'Arles à 16.18 sont périodiques et ne correspondent à aucune logique : ils circulent presque tous les jours en octobre mais la moitié du mois en novembre et décembre.

Les temps de trajet varient de 3h50 à 3h54. Ils sont du même ordre si les clients prennent un car rapide pour Avignon TGV ou montent dans le TGV dans cette gare. Le car « rapide » met 50 mn pour relier Arles à Avignon TGV. Les TER mettent 17mn pour aller d'Arles à Avignon mais ne peuvent pas desservir Avignon TGV, alors qu'ils passent à 500 m de cette gare...

Des liaisons routières existent entre les gares d'Avignon TGV et Avignon Centre. Il est ainsi possible de faire Arles (5.52) – Avignon Centre (6.09), d'y prendre un bus à 6.18 pour arriver à Avignon TGV à 6.30 et y prendre un TGV à 6.40 pour Paris (9.19) : 3.27 !

Une alternative existe : transiter par Nîmes (ex : Paris (7.18) – Nîmes (10.11 / 10.19) - Arles (10.42), soit 3.24!

Avec la politique du « tout TGV », Arles, bien que bénéficiant de 1 ou 2 AR TGV directs selon les jours, a perdu sur deux points :

- il n'y a plus de relations nocturnes avec la capitale.
- l'accès à Avignon TGV est pénalisant, du fait de la desserte routière de cette gare qui implique un trajet long, ou bien l'usage du TER jusqu'à Avignon et la navette en bus, avec double rupture de charge.

Annexe 5 : La desserte de Lons-le-Saunier

Actuellement, les temps pour se rendre de Lons le Saunier à Strasbourg sont les suivants.

- Dans le sens sud-nord

TGV 3h18 Corail 3h25 - 3h48 - 3h56

- Dans le sens nord-sud

TGV : 3h16 Corail 3h48 – 3h59 – 3h31 – 3h40

Si l'on se projette au 11 décembre 2011, et d'après les temps prévisibles des nouveaux TGV Strasbourg-Besançon, on obtient les temps suivants :

Strasbourg-Besançon TGV : 1 h 45 / Besançon TGV-Viotte : 0 h 15 / Besançon Viotte - Lons le Saunier : 1 h 11 (TER rapide) soit : 3 h 11. Il faut rajouter les temps de changement de train : estimation 0 h 20 mn (2 X10 mn) soit un temps global de : **3 h 31**.

Les temps seront identiques dans le sens Lons le Saunier - Strasbourg.

Aujourd'hui, le meilleur temps en Corail est de 3h31 sans changement de train, temps strictement identique à celui qui sera en vigueur lors de l'ouverture de la nouvelle ligne Rhin / Rhône avec deux ruptures de charge et une augmentation certaine du prix du billet.

Le seul avantage résultera du passage sur la ligne nouvelle du TGV passant actuellement par la ligne du Revermont (à condition qu' il subsiste), qui permettra un gain de temps substantiel (21 mn) puisque le trajet se fera en 2h57 pour 3h18 actuellement.

Revendication des associations de voyageurs -_Des trajets TER directs depuis Lons-le-Saunier mais aussi depuis Dole et Saint-Claude à la gare Besançon-TGV, évitant ainsi une rupture de charge. Cela est possible puisque le TGV passant par la ligne du Revermont le fera.

Le remplacement des trains Corail par des trains d'équilibre du territoire à charge de l'état conformément à la loi SRU, avec une possibilité de continuer à se rendre à Strasbourg par la voie normale permettant ainsi une desserte du territoire sans passer par le tout TGV.

Annexe 6 : la desserte Paris-Gap-Briançon

Juste après l'ouverture du TGV Méditerranée en 2001, la desserte ferroviaire de jour du Val de Durance est devenue catastrophique : les prix et les temps de trajets y ont augmenté très sensiblement pour une qualité de service dégradée. Voici par exemple, le cas de 3 dessertes de jour Paris-Gap, trajet où une correspondance reste nécessaire et dont les départs de Paris sont prévus en matinée, puis en début et fin d'après-midi un mercredi, jour standard de semaine hors pointe.

Le tableau comparatif analyse la desserte du mercredi 6 Juin 2001, dernier mercredi de l'horaire d'hiver 2000/2001, par rapport à la nouvelle desserte du mercredi 13 Juin 2001, premier mercredi d'application des horaires d'été et de l'ouverture concomitante du TGV Méditerranée. Les prix et horaires sont tirés du site internet de la SNCF, ils concernent un adulte voyageant en 2e classe sans réduction de Paris à Gap. Cette situation très pénalisante est encore amplifiée le vendredi et les week-ends (les tarifs y sont beaucoup plus élevés).

Les tarifs au départ de Valence-TGV en direction de la Drôme et du val de Durance deviennent prohibitifs, avec des augmentations de prix sur Paris-Gap de 21 ou 30% en plus des allongements des temps de voyage. Les 10/20/30 F d'augmentation, très médiatisés, sur les tarifs Paris -Marseille sont ici largement dépassés ; en voici un exemple : Valence-ville - Gap : 118F , Valence-TGV – Gap : 151F . Ainsi les modestes 8 kilomètres de Valence-TGV à Valence-Ville sont facturés 33F, soit plus de 4F du kilomètre !

La localisation de la gare TGV commune aux villes de Valence-Romans-Tain l'Hermitage est pourtant judicieusement choisie, au centre géographique des 3 villes et à la croisée de la ligne ferroviaire Valence-Grenoble (à 8 km de Valence-ville et à 7 km de Romans). Or les avantages de cette intéressante correspondance ferroviaire sont complètement annihilés par le faible nombre de correspondances ferroviaires réalisées.

Une des raisons techniques invoquée pour justifier l'absence de correspondance serait l'absence de voie de retournement possible pour les trains avec motrice en provenance de Briançon, d'où l'impossibilité de prolonger des trains de Valence-ville à Valence TGV !

Sans parler de l'existence de la double voie et d'un appareil nommé "aiguillage", une solution intéressante ne serait-elle pas de prolonger de 7 kilomètres le parcours des trains jusqu'à Romans ? Le demi-tour s'y effectuerait alors sans problème et cette liaison Briançon - Romans via Valence-ville et Valence-TGV servirait aussi bien aux Hauts-Alpins qu'aux Drômois qui y trouveraient des possibilités supplémentaires pour rejoindre Romans. Les horaires des trains concernés ont des temps de coupure à Valence qui laissent cette latitude.

Ci dessous le cas des horaires d'été des 2 allers-retours : Briançon - Gap - Valence-ville - **Valence-TGV - Romans** et retour. Ils s'y prêtent parfaitement (*en italique, les prolongements de trajet et horaires supplémentaires proposés*).

Gap 10h55 ---> Valence-ville 13h17 ---> **Valence-TGV 13h40** ---> **Romans 13h52** ----**demi-tour** ---> **Romans 14h30** ---> **Valence -TGV 14h42** ---> Valence-ville 14h56 ---> Gap17h17 ...

Gap 16h08 ---> Valence-ville 18h27 ---> Valence-TGV 18h52 ---> **Romans 19h10** ----**demi-tour** ---> **Romans 20h02** ---> Valence -TGV 20h17 ---> Valence-ville 20h28 ---> Gap 22h45 ...

Annexe 7 : la desserte diurne Paris-Limoges-Toulouse

La réforme horaire de 1976, décidée dans le cadre du désenclavement du Massif-Central, a donné lieu à la création de plusieurs trains Paris-Limoges (3 allers et deux retours supplémentaires) et Paris-Toulouse (qui compte désormais 5 allers-retours dont les deux Capitole).

Cette desserte a été légèrement modifiée au service d'hiver 1979/80 par le prolongement d'un aller-retour Paris-Limoges jusqu'à Brive (l'aller étant un train normal et le retour un TEE dénommé « Limousin »).

Au service d'hiver 1984/85 un aller-retour Paris-Toulouse a été supprimé, mais la desserte de Brive et de Limoges a été bonifiée (malgré le déclassement du « Limousin » en train normal).

Au service d'été 1990, les temps de parcours ont commencé à se dégrader. Le service d'hiver 1989-1990 a vu la mise en service du TGV Atlantique sur Paris-Toulouse via Bordeaux. A partir du service d'hiver 1991/92, la SNCF a réduit les fréquences sur Toulouse tout en les maintenant, voir en les améliorant, sur Brive, sans modification des temps de parcours.

A l'automne 1995, il fut décidé d'opérer un remaniement baptisé « Echec à l'A20 » par une accélération de certains trains (le train le plus rapide du moment étant un train Paris-Port-Bou, qui mettait Paris à 2h50 de Limoges sans arrêt ; le meilleur temps Paris-Toulouse étant de 6h13 avec 6 arrêts), et l'adjonction de fréquences supplémentaires entre Paris et Limoges/Brive. Cette offre comportait 4 allers-retours autorisés à 200 km/h, au lieu de 3 précédemment, mais la grille horaire était dissymétrique. De plus, cette réforme horaire a vu l'introduction sur cet axe des voitures Corail + ainsi que l'élimination des voitures Grand-Confort avec la fin des trains à supplément. Une légère correction est intervenue au service d'été 1997 (notamment par le prolongement d'un train Paris-Limoges jusqu'à Toulouse).

Au service d'hiver 2000/2001, une refonte horaire s'est traduite par une augmentation et une accélération de certains des trains Paris-Limoges-Brive, la desserte restant dissymétrique. Le nombre d'allers-retours tracés à 200 km/h est désormais de 10 au lieu de 5 (le train le plus rapide Paris-Toulouse effectuant le trajet en 5h51 avec 4 arrêts). Par contre le nombre des trains Paris-Toulouse a diminué et leurs horaires incitent à prendre le TGV pour Montauban et Toulouse. Cette refonte horaire a par ailleurs beaucoup mécontenté la clientèle du Limousin suite à la suppression d'arrêts ; les élus et les habitants concernés ont bloqué les trains à Saint-Sébastien durant l'été 2000 pour obtenir partiellement gain de cause.

La nouvelle desserte pénalise les voyageurs effectuant des trajets entre Limoges vers Toulouse en matinée et en soirée (le dernier départ de Limoges pour Toulouse à 17 heures est trop avancé).

D'ailleurs certains se demandent pourquoi Limoges est aussi mal reliée à Toulouse alors qu'elle est plus proche de Toulouse que de Paris¹.

Le service d'hiver 2007/2008 se caractérise par l'abandon de la desserte de certaines villes intermédiaires, les mêmes constatés lors de la précédente réforme subsistent. Les voyageurs mécontents bloquent les trains lors de manifestations continues afin de protester contre ces suppressions d'arrêts, ils ont pas encore réussi à faire plier la SNCF mais arrivent à récupérer des arrêts au compte-goutte.

¹ Gérard Blier, Nouvelle géographie ferroviaire de la France, tome 3, p. 162, éditions La Vie du Rail, mai 1996.

Le service 2007-2008 a vu la création d'un aller retour TGV Roissy-Brive en remplacement d'un train Corail. Ce dernier a vu ses fréquences réduites à partir du service d'hiver 2011.

Evolution des fréquences diurnes Grandes Lignes sur Paris-Limoges-Toulouse au fil des réformes horaires un jour ouvrable de base (trains circulant au moins 5 jours par semaine)

Terminus	Limoges		Brive		Cahors	Toulouse		Port-Bou/Cerbère	
	V160	V200	V160	V200	V200	V160	V200	V160	V200
	1/1					1/1	2/2	1/1	
Hiver 1976/1977	4/3					2*/2*	2/2	1/1	
Hiver 1979/1980	3/2		1/0	0/1		2*/2*	2/2	1/1	
Hiver 1984/1985	2/2	1/0	3/3			1/1	2/2	1/1	
Hiver 1991/1992	2/2		4/4			1/1	1/1	1/1	
Hiver 1995/1996	2/2		2/2	2/2		1/2	1/1		1/1
Été 1997	1/2		2/2	2/2		2/2	1/1		1/1
Hiver 2000/2001	1/0	2/2		4/4	1/1		2/2		1/1
Hiver 2007/2008		5/3		3/3	1/1		2/2		1/1

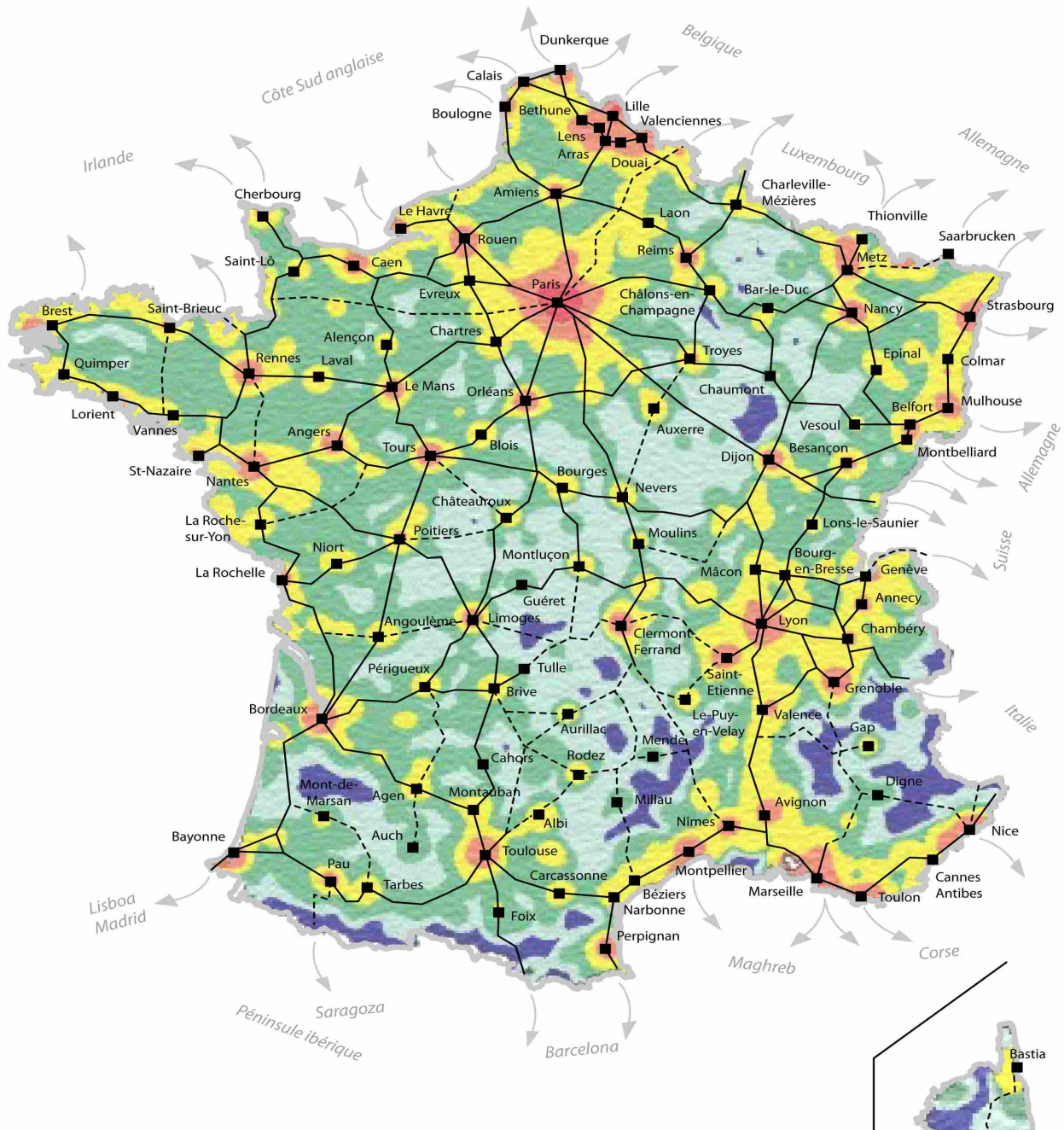
* dont 1 aller-retour prolongé sur Narbonne/Perpignan.

Il faut noter que certains trains circulant sur cette ligne comprenaient quotidiennement une tranche sur Périgueux (prolongée jusqu'à Agen jusqu'à la fin du service d'été 2000) dételée à Limoges, ou une tranche à destination de Rodez (depuis le service d'hiver 1984/85 et jusqu'au service d'hiver 2006) dételée à Brive.

Un AR TER relie Limoges à Toulouse (départ le matin de Limoges et en fin de Journée au départ de Toulouse).

Annexe 8 : Schéma Directeur Ferroviaire Intercités

UN RÉSEAU ADAPTÉ AUX DENSITÉS DE POPULATION



Densité de population 2006 en habitants		
■	de 2000 à 12000	■
■	de 80 à 300	■
■	de 30 à 80	■
■	de 10 à 30	■
■	de 0 à 10	

— axes à l'exploitation a priori équilibrée (après modernisation)
 - - - axes « d'aménagement du territoire »

FNAUT 2010

Des axes ferroviaires déjà existants, à moderniser

- 19 000 km de lignes constituant un réseau maillé et non centré sur Paris, entre LGV et réseaux régionaux :
 - Liaisons entre LGV, entre métropoles, mais aussi axes prolongateurs de LGV.
 - Des axes intercités d'intérêt européen, prolongés dans les pays voisins
- Kilométrage égal au réseau routier d'Etat (autoroutes concédées + voies en gestion directe)
- 7 600 km à moderniser, 1500 à rouvrir ; 7 000 km à voie unique, suffisante moyennant un équipement adapté

Les voies à rouvrir comprennent des voies uniquement utilisées par le fret et des axes sans circulation, ou même déclassés ; en général, les emprises sont sauvegardées. Les voies doublant les LGV sont intégrées car elles assurent des fonctions intercités.

Les atouts et objectifs des axes intercités à haut niveau de service

Atouts déplacements et aménagement du territoire

- Assurer des liaisons entre grandes agglomérations qui seront tête de ligne. Desservir les aires urbaines de plus de 100 000 hab, la quasi totalité des chefs lieux de département, 80% des agglomérations moyennes (30 à 200 000 hab), soit les $\frac{3}{4}$ de la population. Toute la population à moins de 50 km d'une liaison.
- Offrir une alternative aux autoroutes pour les voyages à moyenne et longue distance, les voyages seuls de ville à ville, permettre le déplacement des nombreux ménages sans voiture, etc....
- Lutter contre l'étalement urbain, en favorisant les centres villes

Atouts environnement

- Plusieurs fois moins nuisants que la route : une solution qui répond aux exigences du facteur 4
- Pas d'accroissement des surfaces artificialisées : ces axes ferroviaires existent.

Atouts économie

- S'adapter à l'augmentation des coûts de transport sur route. Offrir des possibilités de déplacement économiques à la majorité de la population qui devra réduire sa consommation énergétique
- Par l'intermodalité, renforcer les réseaux TGV et TER, les réseaux urbains et départementaux. Rendre plus performants et plus rentables les trains nationaux et interrégionaux dépendant de la SNCF ou des Régions.
- Répondre aux besoins du fret, pour garantir le maintien et le développement des activités économiques.

Des axes, à l'exploitation majoritairement équilibrée après modernisation, de responsabilité Etat.

Des axes multi usages. Tous les usages (dont suburbain, omnibus, fret) coexisteraient, mais une des affectations dominantes concernerait l'interrégional, avec des convois rapides (120 km/h à 200km/h suivant tracé) reliant les grandes villes et s'arrêtant dans les agglomérations intermédiaires (tous les 30 à 80 km). Certaines liaisons de ce type existent déjà (Paris Cherbourg, Nantes Orléans, etc...)

Le nombre de circulations/jour équilibrerait par le péage **les coûts de maintenance**. **Le trafic** sera supérieur au trafic fer actuel, bridé par un faible niveau de service, du fait de la multiplication des déplacements (plus rapides) entre ville et du transfert modal de la voiture. Dans les zones peu peuplées, où la modernisation des axes (dits d'aménagement du territoire) sera plus difficile (zones de montagne en particulier), une péréquation sera nécessaire.

L'investissement de modernisation pourrait être de l'ordre de 10 milliards, soit 500 km d'autoroute ou de LGV, un coût au moins 10 fois moindre au km. Un tel coût est modéré, et très rentable, car le projet

- concerne aussi bien le fret que les voyageurs, et l'ensemble du territoire.
- rentabilise une infrastructure existante, actuellement sous utilisée.

Les travaux sont phasables et peuvent démarrer rapidement (pas d'acquisition de terrain, d'enquête préalable). Ils mobiliseraient un fort pourcentage de main d'oeuvre locale, non délocalisable.

Annexe 9 : Observations sur le projet de LGV POCL par la FNAUT Région Centre

Une nouvelle LGV : pour quelles finalités ?

On peut tout d'abord s'interroger sur la fonction attribuée à cette nouvelle infrastructure :

- souhaite-t-on un doublement de la LGV Paris-Lyon en voie de saturation ?
- recherche-t-on un désenclavement des régions du Massif Central encore dépourvues de LGV ? « Désenclavement » est un bien grand mot pour des espaces qui sont largement ouverts à la circulation. Mais il y a une lacune dans la desserte territoriale par TGV entre le Sud-Ouest et le Sud Est, une sorte d'angle « auvergnat » en creux.

- vise-t-on une amélioration des liaisons entre Clermont-Ferrand et Paris, tributaires d'une ligne lente et sinueuse, mais aussi entre Clermont-Ferrand et Lyon, handicapées par l'obstacle montagneux alors que Clermont souhaite s'ouvrir sur la métropole rhodanienne ?

Ces fonctionnalités ont évolué et recourent des objectifs différents : besoins techniques de la SNCF, recherche d'un itinéraire rentable pour RFF, demandes des élus, désirs des villes régionales d'être desservies par ce nouvel axe.

Une réalisation et des financements incertains

Rappelons le coût des LGV en construction ou à réaliser prochainement:

- LGV Est, 2^{ème} tronçon : 2 MM €
- LGV Ouest Le Mans-Rennes : 4 MM €
- LGV SEA : 7 - 8 MM €
- LGV Nîmes-Montpellier : 3 - 4 MM €

soit un total approximatif de 18 MM € (hors barreau Poitiers-Limoges).

On peut donc s'interroger à deux niveaux.

- Pourra-t-on financer un projet de l'ampleur du POCL ?

- L'aménagement du territoire à l'échelle nationale ne prévaut-il pas sur la réalisation d'une LGV régionale ? Et si oui, l'achèvement des branches sud et ouest de Rhin-Rhône, la réalisation de l'axe Lyon-Turin (avec une dimension fret fondamentale), la soudure Montpellier-Perpignan (raccord avec l'Espagne) ne sont-ils pas alors prioritaires, ces projets ayant, de plus, une dimension européenne majeure ?

Une alternative : désaturer Paris-Lyon en utilisant Rhin-Rhône

Pour désaturer Paris-Lyon, une solution économique serait de doubler la LGV actuelle par les deux branches ouest et sud de Rhin-Rhône à partir de Passigny, quitte à réaliser un tronçon de LGV depuis Paris s'il s'avérait que le tronçon Passigny-Paris était réellement saturé. Cette solution ne résout pas évidemment les demandes de dessertes Centre Auvergne et ne donne pas des temps de parcours améliorés sur Paris-Lyon. Son avantage essentiel est d'économiser les crédits et d'être rapidement phasée avec l'extension de Rhin-Rhône.

Une solution Paris-Orléans-Limoges/Clermont : un POCL réduit mais multi-dessertes

La FNAUT Région Centre a étudié la possibilité de réaliser une LGV à 2 branches, beaucoup plus courte mais couvrant un territoire plus vaste au niveau des dessertes, connectant diverses lignes du réseau traditionnel et reliant bon nombre de villes à vitesse élevée.

Venant du Sud, l'accès à Paris se ferait par la gare d'Austerlitz, où des voies sont disponibles. Reste le problème du goulot d'étranglement au niveau de Juvisy.

Partant de Paris, la LGV aurait un tracé proche du tracé ouest du projet POCL, avec passage à l'Est d'Orléans ; elle serait reliée à l'interconnexion sud en Île de France autorisant ainsi pour Orléans, Bourges, Moulins, Clermont et d'autres villes des dessertes vers Roissy et les LGV Nord et Est. Une gare en périphérie d'Orléans serait totalement inutile, la desserte de la ligne étant aujourd'hui bien assurée par les trains Aqualys et les TER Centre. Un raccordement par une bretelle au nord de la ville avec la ligne classique Paris-Orléans (on peut réutiliser sans dommage forestier l'ancienne ligne Pithiviers-Orléans) et un autre au sud rejoignant la LGV assurerait une bonne desserte d'Orléans (gare TGV aux Aubrais) et permettrait aux TGV directs de filer vers le sud sans arrêt.

Ensuite, un raccordement aux environs de Vierzon assurerait un contact avec la ligne POLT, ce qui permettrait d'accélérer les relations Paris-Limoges-Toulouse par la ligne classique, laquelle dessert tout un chapelet de villes intermédiaires et assure des liaisons interurbaines indispensables. Un shunt entre Paris et Vierzon serait donc réalisé via la LGV créant un réel gain de temps pour les villes du Sud-Ouest au delà de Vierzon et rendant inutile le barreau LGV Poitiers-Limoges. En même temps serait établi un indispensable contact avec la transversale Nantes-Lyon dont l'électrification se poursuit au delà de Bourges jusqu'à Saincaize. On rappellera qu'un axe dit VFCEA (voie ferrée Centre Europe Atlantique) est soutenu par les régions Pays de Loire, Centre et Bourgogne et qu'il suffirait d'effectuer une remise à niveau de la dernière portion Nevers-Montchanin pour disposer d'une transversale efficace connectée à la LGV Paris-Lyon et en même temps d'un itinéraire de détournement fort utile en cas d'incidents sur la LGV 1.

Sur la ligne POCL proposée, une branche de LGV se dirigerait vers Bourges desservant cette ville rapidement, sans création de gare nouvelle en utilisant la gare centrale berruyère (le faisceau de voies est suffisant pour accueillir les TGV en parallèle avec le trafic TER et Intercités). La desserte de Nevers pourrait être assurée de la même façon par utilisation de la voie Bourges-Saincaize en cours d'électrification (avec bien évidemment une petite perte de temps par allongement du parcours sur voies traditionnelles). Un dernier raccordement serait établi avec la ligne de Montluçon.

Il s'agit donc d'une POCL a minima, en forme d'Y renversé, avec multiples connexions, assurant une revalorisation de la ligne POLT. Les économies réalisées permettraient de dégager des crédits pour la rénovation des axes radiaux Paris-Toulouse, Paris-Montluçon, Paris-Clermont. Les gains de temps ne seraient pas ceux d'une LGV complète pour les villes au delà de Bourges, mais un maillage du réseau serait assuré, une couverture large du territoire serait acquise, les relations interurbaines seraient améliorées. Il serait évidemment possible d'étudier une extension de LGV jusqu'à Moulins (pour rassurer les Auvergnats), mais toujours sans aucune gare nouvelle.

S'il faut vraiment opter pour une LGV complète POCL, quelles options privilégier ?

En dernier ressort, si un large consensus se dégagait pour réaliser une LGV POCL complète, nous formulerions les options et les recommandations suivantes.

- Privilégier un tracé dit « ouest-sud » **passant à l'Est d'Orléans** le moins nuisant en termes d'insertion paysagère. Le plus facile en termes d'ouvrages d'art à construire, il offre les meilleurs raccordements aux lignes classiques, il dessert donc une multiplicité de villes dans de bonnes conditions. Il lèse Nevers, mais les temps d'accès vers cette ville restent corrects.
- Ne créer aucune gare nouvelle de plein champ avec transferts routiers, véritable gâchis socio-économique, comme l'ont montré de nombreux exemples antérieurs de gares « exurbanisées » (cf. Rapport FNAUT pour la DIACT, 2008).

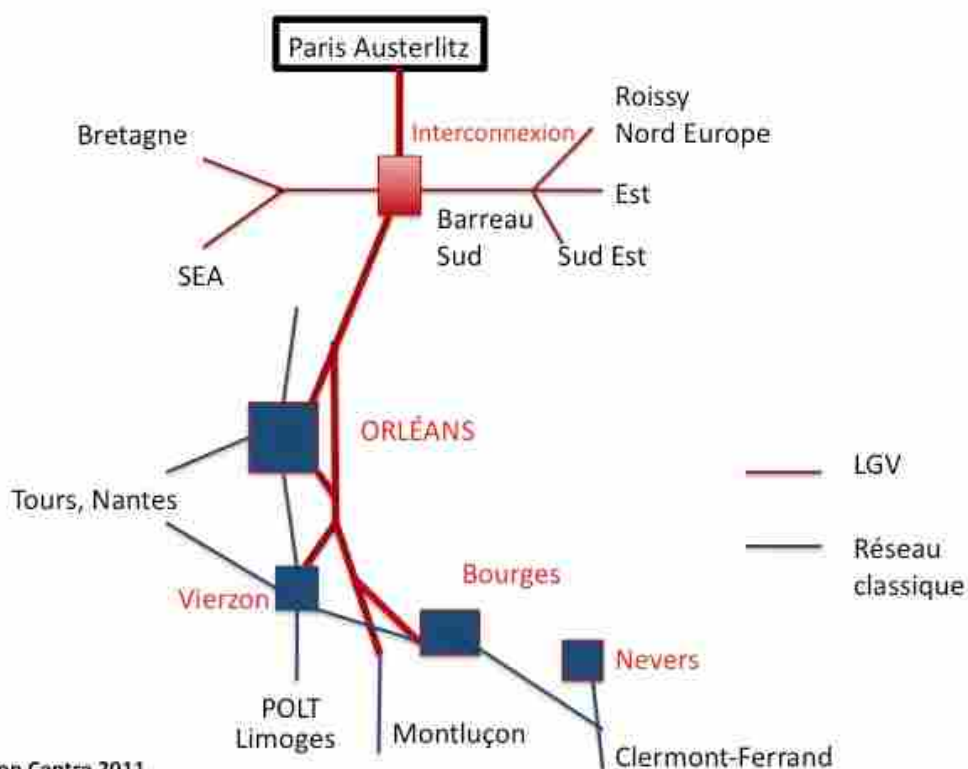
- Relier toutes les fois que c'est possible la LGV au réseau traditionnel, afin de desservir les gares urbaines centrales, là où est assurée une correspondance avec les TER et les transports urbains, réalisant ainsi une large diffusion de l'effet TGV sur les territoires.
- Privilégier les dessertes du plus grand nombre possible de villes intermédiaires par le biais de raccordements, quitte à allonger de quelques minutes la desserte des villes majeures. Assurer ainsi « en bout de LGV » des prolongements sur lignes classiques, en profitant de cet avantage essentiel du TGV qui est sa polyvalence LGV-lignes traditionnelles.
- Permettre ultérieurement à des TER-GV d'assurer, par emprunt mixte de la LGV et des voies traditionnelles, de bonnes relations interurbaines, garantissant la cohésion des territoires et résolvant, autrement que par la route, les besoins de mobilité des populations.

La position de la FNAUT Centre, on l'aura compris, est que le POCL n'est pas prioritaire au regard des besoins ferroviaires au niveau national. Des aménagements partiels de lignes existantes, des rénovations de portions de lignes à bout de souffle pourraient permettre des gains de temps appréciables sur le réseau traditionnel en roulant à 200 km/h voire plus.

Nous avons donc étudié diverses solutions alternatives mais aussi, par souci du compromis et en dernier recours, abouti à accepter un POCL remanié qui serait à nos yeux le plus efficace et le moins agressif pour l'environnement.

Nous insistons sur la nécessité de coupler ce projet avec une amélioration des dessertes vers le Sud-Ouest (Châteauroux, Limoges) afin de couvrir tout cet angle mort existant entre les LGV Sud-Est et la future LGV SEA. Faisant ainsi d'une pierre deux coups, la priorité ainsi accordée à l'équilibre des territoires, dans une France nettement marquée par un déséquilibre Est-Ouest dans les aménagements d'infrastructures tant routières que fluviales ou ferroviaires, redonnerait à ce projet une échelle nationale et non plus une destination purement régionale.

Un POCL a minima mais avec multiples connexions et revalorisation du POLT



Annexe 10 : Principales évolutions des dessertes Grandes lignes depuis 1981

22 septembre 1981	Lancement desserte TGV Paris-Lyon (Saint-Etienne), Paris-Dijon (Besançon), Paris-Genève
25 septembre 1983	Mise en service complète LGV Paris-Lyon. Renforcement et extension des dessertes TGV (Marseille, Montpellier, Savoie)
Janvier 1984	Lancement desserte TGV Paris-Lausanne
Septembre 1984	Première relation Lille-Lyon par TGV
4 mars 1985	Lancement desserte de Grenoble par TGV
Septembre 1986	Création relation TGV Rouen-Lyon
4 avril 1987	- Première desserte TGV directe Paris-Nice
27 mars 1988	- Electrification Moret-Nevers : gains de temps sur Paris - Clermont-Fd
25 septembre 1988	- Refonte de la desserte Paris-Toulouse (accélération)
28 mai 1989	- Refonte desserte Paris – Strasbourg (accélération par report d’arrêts sur des nouveau trains)
24 septembre 1989	- Réduction de l’offre sur les axes Caen-Tours et Caen –Rennes - Desserte TGV au départ de Paris-Montparnasse vers Nantes et Rennes
25 mars 1990	- Electrification complète Paris – Clermont (avec maintien fréquences)
30 septembre 1990	-Desserte TGV Paris – Bordeaux – Irun / Tarbes/ Toulouse - Création d’une aller-et-retour accéléré diurne Bordeaux-Nice
29 septembre 1991	- Mise en service de la desserte régionale V200 en plaine d’Alsace - Création de deux AR quotidiens TGV de Nantes et Rennes à Lyon - Première réduction offre diurne Lyon Nantes par trains classiques (report de Nantes à Tours de l’origine d’un train Nantes - Lyon; fusion des deux trains de nuit - Electrification Rennes – Lorient et Redon – Savenay : introduction de quatre AR Paris – Lorient en TGV - Nouvel A/R en TGV Paris-Toulouse ; en contrepartie limitation à Brive de l’ex « Capitole » ; introduction d’une desserte diurne Paris- Rodez - Renforcement desserte TGV sur les axes Paris – Lyon, Paris –St-Etienne et Paris – Besançon
31 mai 1992	- troisième A/R en TGV Paris-Toulouse - troisième relation TGV Tours-Lyon via Massy

- 27 septembre 1992 - suppression d'un des AR Lyon-Bordeaux par Limoges (rétabli pendant le service d'été 1973)
- suppression d'un A/R entre Lyon et Bourges (desserte classique de base Lyon –Nantes désormais assurée par deux A/R dont un limité à Tours)
 - réduction de l'offre sur Paris – Strasbourg (fusion de deux trains avec allongement des temps de parcours)
 - desserte TGV Paris Lorient prolongée à Quimper
 - suppression du dernier train classique diurne Paris – Nice (et retout)
 - renforcement fréquence (de 5 à 6 AR) sur Paris-Clermont-Fd
- 13 décembre 1992- mise en service de la LGV de contournement nord de Lyon (augmentation des fréquences vers Annecy, Chambéry et Grenoble)
- 23 mai 1993 - lancement desserte TGV Paris – Lille (avec maintien provisoire de quatre A/R Paris-Lille par Longueau en trains classiques)
- report de Tours à Poitiers de l'origine d'un A/R Tours-Lyon en TGV (cette desserte de Poitiers deviendra temporaire dès le service d'hiver)
- 3 juillet 1993 - électrification Poitiers-La Rochelle (création de deux AR en TGV Paris – La Rochelle, desserte portée à trois A/R à partir de septembre)
- 29 août 1993 - mise en service complète LGV Paris – Lille et renforcement des fréquences (ainsi que vers Dunkerque et Valenciennes) ; création d'une desserte de Cambrai
- 26 septembre 1993 - refonte relation Lille – Strasbourg avec accélération (en contrepartie de la suppression de la relation de mi-journée)
- suppression de la desserte directe de Longwy depuis Paris (limitation de la desserte à Charleville-Mézières, avec correspondance dans cette gare pour Longwy)
- 29 mai 1994 - Ouverture de la LGV d'interconnexion Nord-Sud-Est ; renforcement et extension des dessertes au départ de Lille vers Lyon (4 trains au lieu de 2) et le Midi (Marseille, Nice, Montpellier)
- Création d'une desserte TGV de Boulogne-sur –Mer
- 25 septembre 1994 - ouverture de la LGV Méditerranée jusqu'à Alixan (près Valence) ; renforcement de la desserte vers Marseille, Montpellier et Toulon ; aménagement de la desserte par train classique entre Lyon et Marseille se traduisant par une dégradation de la desserte des villes de Valence (rétablie à l'été 1995), Montélimar et Arles
- création d'une fréquence supplémentaire sur la relation Paris-Clermont
 - suppression (sauf les WE) de la desserte de nuit Paris-Quimper et Brest, création en contre-partie d'une relation diurne par train classique avec arrêt à Versailles et Chartres
 - lancement desserte Interloire Orléans-Nantes (3 fréquences) ; report de Nantes à Tours de l'origine et du terminus d'un AR Nantes-Lyon
 - suppression de la dernière desserte diurne Paris – Irun (via Orléans)
 - ouverture de la gare TGV de Roissy

- Suppression (sauf le vendredi) du « Ventadour » Lyon-Bordeaux par Brive

14 novembre 1994 - lancement desserte Eurostar Paris – Londres (progressivement étoffée au cours des mois suivants)

28 mai 1995 - augmentation des fréquences sur les relations TGV diamétrales Nord – Sud Est,

- suppression de la relation directe de nuit Bordeaux – Milan

24 septembre 1995 - quatrième AR Paris-Toulouse en TGV ; accélération des trains sur la ligne classique Paris – Limoges

- lancement d'une relation TGV Lille – Dijon (qui sera prolongée à Besançon à compter de septembre 1996)
- exploitation en traction électrique de la relation Lyon – Strasbourg

2 juin 1996 - renforcement de la desserte Paris-Nancy (de 12 à 13,5 fréquences dont 7 sans arrêt) et Paris-Strasbourg (de 9 à 11, dont 5 desservant uniquement Nancy)

- lancement desserte Thalys vers Bruxelles et Amsterdam ; maintien de 8,5 fréquences sur la ligne Paris-Maubeuge dont l'une est prolongée à Namur
- mise en service du raccordement de Coubert sur la LN 4 ; création de TGV de Lille à Rennes ou Nantes (3 AR quotidiens pour chacune de ces destinations) et de Lille à Bordeaux (4 AR)
- achèvement électrification Paris-Cherbourg ; mise en place d'un nouveau schéma de desserte
- suppression du train de nuit Paris-Madrid « La Puerta del sol »
- Première desserte TGV de Perpignan

29 septembre 1996 - renforcement des fréquences sur les relations TGV en antenne vers Douai, Valenciennes et Lens

- Renforcement desserte Bordeaux-Toulouse (deux AR supplémentaires GL)
- Création d'une desserte diurne par TGV Paris-Milan ; aménagement corrélatif des dessertes TGV vers la Savoie
- Création d'un TGV Melun-Marseille

1^{er} décembre 1996 - Lancement exploitation à V200 sur Paris-Cherbourg

28 septembre 1997 - prolongation d'un AR TGV Lille-Lyon jusqu'à Toulouse

- lancement d'une relation TGV Lille-Cherbourg (qui n'aura qu'une existence éphémère et sera arrêtée fin mai 1999)
- refonte desserte Paris-Mulhouse-Bâle : accélération, augmentation des fréquences (de 4 à 5 sur Paris-Bâle et de 5 à 8 sur Paris-Mulhouse)
- électrification Vierzon-Bourges, entraînant des gains de temps et un accroissement des fréquences sur la relation avec Paris
- cadencement de la relation TGV Paris-Lyon et création d'un d'un AR Dijon-Nice en TGV

14 décembre 1997 - ouverture de la LGV belge et lancement de la desserte Thalys sur Paris-Liège-Cologne ; Namur est reliée à Paris par un AR « Thalys » (deux en fin de semaine) et deux trains classiques maintenus via Maubeuge

25 janvier 1998 - desserte cadencée sur Paris-Lille (TGV)

24 mai 1998 - création d'une liaison quotidienne Lille-Toulouse via Bordeaux

- création d'un troisième AR Lyon-Nantes en TGV
- relation de nuit Nantes-Nice et retour limitée au parcours Bordeaux-Nice (l'autre liaison nocturne des week-ends et de plein été est maintenue) ; nouvel AR Nantes-Bordeaux créé en compensation
- sixième fréquence diurne entre Lyon et Strasbourg (en contrepartie de la suppression d'une relation nocturne) ; léger gain de temps résultant de la circulation à 200 km/h entre Mulhouse et Strasbourg
- limitation à Bordeaux de l'unique relation de jour par train classique assurant la desserte de cabotage Paris-Tarbes et Paris-Hendaye

29 novembre 1998 - « élagage » de la desserte Nantes-Lyon par trains classiques, compensée en partie par la création de TER entre Tours et Nevers et d'un train GL Orléans-Lyon

- création de 3 AR Nantes-Rennes (TER)
- augmentation des vitesses et des fréquences (8 AR) sur Paris-Clermont-Ferrand

30 mai 1999 - suppression de la dernière relation directe Lille-Strasbourg (remplacée par une liaison par correspondance à Metz)

- mise en place desserte cadencée en TGV sur Paris-Nantes (augmentation des fréquences de 15,5 à 21 AR en jour ouvrable de base) et renforcement des fréquences sur Paris-Bordeaux (+ 2 AR)
- dé-régularisation de la desserte nocturne Paris-Agen (maintenue les WE)
- allègement de la desserte Lyon-Turin (Milan), ramenée de trois à deux AR
- renforcement desserte Paris-Genève (6 AR en première étape, portés à 7 à compter du 28 novembre)

28 novembre 1999 - renforcement de la desserte sur Paris-Rouen (+ trois AR dont un prolongé jusqu'au Havre)

- accélération des relations Paris-Granville (achèvement des travaux de rénovation de la voie et mise en service de nouveaux autorails)

28 mai 2000 - renforcement fréquence sur Paris-Metz (8,5 AR en semaine en première étape) et Paris-Reims (13 AR en semaine)

- nouvelle relation Thalys Bruxelles-Genève (qui sera supprimée en septembre 2002)
 - renforcement desserte Paris-Maubeuge (11 AR en semaine)
- création d'un TGV Paris-Saumur

30 juin 2000 - desserte TGV de Lannion (en plein été et les WE) et des Sables d'Olonne

3 décembre 2000 - desserte cadencée sur Paris-Rennes ; renforcement desserte TER sur Paris-Le Mans

- recomposition de la desserte de jour Paris-Limoges –Toulouse : augmentation des fréquences sur Paris- Limoges et dans une moindre mesure sur Paris-Brive, mais desserte Paris-Toulouse allégée (3 fréquences en jour ouvrable au lieu de 4 précédemment) ; accélération de l'ensemble des trains (généralisation des trains tracés à V200 et suppression d'arrêts)
- limitation à Nantes (sauf fin de semaine) de la relation nocturne Lyon – Quimper (Rhône-Océan)

10 juin 2001 - mise en service LGV Méditerranée : augmentation des fréquences sur Paris-Marseille (de 11 à 16), vers Montpellier (de 8 à 11) et la Côte d'Azur ; prolongation jusqu'à Marseille de 3 relation AR en provenance et à destination de Nantes, Rennes et Rouen ; création d'un TGV Metz-Nice et d'un TGV Genève-Nice (en remplacement de trains Corail) ; mise en place d'une desserte spécifique TGV de la Vallée du Rhône (Montélimar, Orange, Arles, Miramas) et d'une desserte conventionnée sur la ligne classique entre Lyon et Marseille

- suppression de trains de nuit au départ de Paris vers Béziers et Nice
 - réorganisation de desserte du Grand Sud, avec création d'une desserte accélérée Marseille-Bordeaux, suppression d'une relation AR entre Hendaye et Nice et de la relation directe Marseille-Rennes (effets collatéraux : réduction de 2 fréquences ou plus pour les villes moyennes telles que Narbonne, Béziers et Arles)
 - renforcement fréquences TGV vers Dunkerque et Valenciennes

16 juin 2002 - renforcement des dessertes sur Paris-Amiens (+ 3 AR), en contrepartie suppression d'un AR Paris-Boulogne ; suppression de la desserte Paris-Calais par train classique

- renforcement des dessertes Paris-Saint-Quentin ; suppression corrélative d'un AR vers Maubeuge
- troisième AR quotidien entre Valence et Gap

15 décembre 2002 - introduction de nouveaux autorails à l'initiative de la Région Champagne-Ardennes sur la relation Paris-Culmont-Chalindrey (gain de une à deux fréquences) et à l'initiative de la Région Bourgogne sur la relation Paris –Auxerre (4 à 5 AR)

15 juin 2003 - deuxième relation AR Nantes Marseille en TGV

- suppression des trains diurnes périodiques Paris-Saint-Gilles-Croix-de-Vie et de toute desserte de nuit par train classique entre Paris et la Bretagne

1^{er} septembre 2003 - suppression des trains de nuit Paris-Aurillac/Millau/Nîmes et retour

14 décembre 2003 - cinquième fréquence sur Paris-Granville

- desserte cadencée en TGV sur Paris-Bordeaux, accompagné d'un renforcement des fréquences sur Paris-Toulouse, Paris Hendaye et Paris-La Rochelle
- suppression des deux AR Lyon-Milan ; création d'un nouvel AR Paris-Milan en TGV

12 décembre 2004 - réduction de l'offre TGV sur la relation Paris-Arras

- suppression de la desserte TGV des Sables d'Olonne
 - réduction de l'offre sur Nantes-Bordeaux (3 AR diurnes au lieu de 4)
 - création d'une relation TGV Strasbourg-Marseille (en remplacement d'un train classique Strasbourg-Lyon)
 - suppression des trains de nuit Flandres-Roussillon et limitation des jours de circulation du Flandre-Riviera
 - suppression définitive du « Ventadour » Lyon-Bordeaux par Brive et allongement de 45 minutes de l'unique liaison Lyon-Bordeaux par Limoges (retrait de service des RTG)
- l'AR quotidien Rouen-Marseille et VV est amorcé et prolongé au Havre